

# Eesti Raudtee

## TEEDEASJANDUSE AJAKIRI



Ilmub kuus korda aastas

Toimetuse ja talituse aadress: Tallinn, postkast 243

K.-Ü. „Eesti Raudtee“ väljaanne Tallinnas

Nr. 2 (153)

Märts/Aprill 1940

19. aastakäik

**SISU:** A. Erne: Rahvusvahelisest raudteekaubaliiklusest käesoleval ajal. — K. C.: Latvija raudteede majandus 1939. a. — Dipl.-ins. P. Neumann: Raudteeliiklusest 100 aasta eest. — Kroonika. — Erikirjanduse ülevaade.

**INHALT:** A. Erne: Von der internationalen Eisenbahn-Güterverkehr. — K. C.: Der Wirtschaftsbericht der lettischen Eisenbahnen im Jahre 1939. — Dipl.-Ing. P. Neumann: Eisenbahnverkehr vor 100 Jahren. — Kleine Mitteilungen. — Bücherschau.

# BALTOLIN

jõulisem kodumaa bensiin

# EESTIMAA ÕLIKONSORTSIUM

SILLAMÄEL

Kontor: Tallinn, Väike Karja tän. nr. 1.  
Telefon nr. 465-07 ja 420-86.

**Aktsiaselts**

**Paberivabrik «KOIL»**

**«POLARIS»**

**EESTI KINDLUSTUS - AKTSIASELTS**

võtab vastu järgmisi kindlustusi: tule-, murdvarguse-, veo-, väärtsaadete-, kasko-  
(laevakerede) ja klaasikinnitusi.

Seltsi põhi- ja tagavarakapitalid ületavad Kr. 1.057.000.—. Seltsi asutamisest  
peale on kahjude eest välja maksetud üle Kr. 6.600.000.—. Soliidne edasikinni-  
tus! Kahjud likvideeritakse viivitamata!

Juhatus asub Tallinnas, Vana Viru 12. Kõnetraat 426-66.

Telegrammi-aadress: „Polaris“.

Osa k o n d a s u b Tartus, Suur Turg 11. Kõnetraat 6-75.

# EESTI RAUDTEE

## TEEDEASJANDUSE AJAKIRI

ILMUB KUUS KORDA AASTAS

Toimetuse ja talituse aadress: Tallinn, postkast 243

TELLIMISE HIND (kaasannetega):

1 aastaks — Kr. 5,00.  
1/2 " — " 2,60.  
Raudteelastele (kaasanneteta) Kr. 1,00 aastas  
Üksik number 40 senti.

KUULUTUSE HINNAD:

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

Nr. 2 (153)

Märts/Aprill 1940

19. aastakäik

## Rahvusvahelisest raudteekaubaliiklusest käesoleval ajal

A. Erne

Seoses sõja puhkemisega Lääne- ja hiljem ka Põhja-Euroopas on suurel määral muutunud olukorrad raudteeliikluses, ja seda mitte ainult neis maades, mis sõtta kaasa kistud, vaid ka erapooletutes maades. Praegust olukorda lähemalt vaatluse alla võttes käesolevates ridades, leiame ehk võimalust märkida mõnda asjaolu, mida on vaja silmas pidada, kui on tegemist kaupade saatmisega välismaale raudteid kaudu.

Meie praegusaja majanduslik elu on täiel määral olnud sõltuv moodsast liikluse arengust, milline avas igale rahvale terve maailma. Neid suurepäraseid igasuguseid raudtee- ja eriti mereteede liiklusvõimalusi kasutati ära ka Eesti majanduselu arendamisel. Suurt ja tähtsat osa sellejuures on etendanud laevaihendused, mistõttu on nüüd väga häirivatena tundunud need takistused, mis tekkisid mereteedel sõjategevuse puhkemisel. Uute teede ja võimaluste otsimisel on omandanud raudteeliiklus juba jälle hoopis olulisema tähtsuse, kui tal seda oli rahuaegadel. Normaalsel aegadel omasid mereteed meil paljudes sihtustes selle eelise, et nad olid, võrreldes raudteega, palju odavamad. Nüüd on siin aeg selles suhtes olud suuresti muutunud. Rootsi Liiklusinstituudi andmetel on mereteedel prahihindade indeks tõusnud väga suurel määral: Kuna see augustikuus 1939 oli veel 125, võrdus ta novembrikuus 1939 505-le ja detsembrikuus oli juba 539. Nagu sellest võib arvata, on seega raudteed mõneski sihtuses juba kindlasti võistlusvõimelised oma veohindade suhtes. Võiks järeldada, et olukorrad on muutunud raudteele soodsamateks: välisühendustes — mõnes pool ka siseühendustes — laevasõiduliinide, ja puhtsiseühendustes peale selle ka autotranspordi võistluse pinevuse vähenemise tõttu.

Nagu aga peab kahjuks nentima, ei ole siiski raudteed, oma vedude tõusule vaatamata, osutunud sugugi igalpool nii väga hülqavas olukorras. Raudtee käituse materjalide hindade tõus on sundinud ka raudteedevalitsusi astuma samme oma tariifide tõstmiseks. Olukorrad on tinginud ka muude kitsendavate korraldusvõtete kasutamist.

Eesti raudteedel tõsteti 1. märtsist 1940 mõnesuguste puumaterjalide tariifi ühe klassi võrra ja põlevkivi tariifi kahe klassi võrra.

Läti raudteedel asuti üldisele tariifi tõstmisele juba 1. detsembrist 1939, millal see läbi viidi kõigi kaupade suhtes üldiselt, nimelt 5% suuruses. Olu-  
lisemaks aeg osutub see asjaolu, et samast ajast muudeti ära kõik senised transiitveo-soodustused. Seni olid Läti raudteedel olnud mitmesuguste kaupade jaoks, mida tegelikult veeti Latvija kaudu transiidina, erilised alandatud tariifiklassid, millised võrreldes üldise tariifiga, andsid hinnaalandust kuni 5 klassi võrra. Nende alandatud klasside äramuutmise tagajärjel ja veomaksu arvutamisel üldise tariifi järgi kõrgenesid transiitsaadetiste veomaksu-määrad Latvija teosal väga suurel määral, näit. 75—100%.

Raudteetariifide tõstmisi võib märkida küll veel mitmes teises kaugemas riigis: Belgias tõsteti kaupade veomaksu-määri 1. I 1940 0,50 belgia fr. võrra igalt tonnilt. Hollandis tõsteti kaubaveotariifi 1. III 1940. Itaalias hakkas 1. II 1940 kehtima uus kaubaveotariif, milline tõi kõrgendusi kuni 20% võrra. Rumeenias muudeti 1. IV 1940 ära mitmesuguseid eksporditariife. Tariifikõrgenduste küsimustega tegelevad ka teised Balkani riigid.

Sellised tariifikõrgendused ei ole aga ainsad pahed, mis rahvusvahelist raudteeliiklust häirivad, vaid tihti osutuvad halvemateks need mitmesugu-



— 17 —  
E2 6271

sed kitsendused ja keelud, milliseid pannakse kehtima üksikutes riikides ja mis mõjuvad suurel määral tagasikiskuvalt raudteeliikluse arengule. Kõige halvem on lugu sellepolest, et selliseid kitsendusi võidakse kehtima panna ootamatult, mis läbi võib kaubaomanikele tekkida tihti ülepääsematuid raskusi. Kuigi Rahvusvaheline Konventsioon kaubaveo kohta raudteedel (RKK) näeb ette teatud tähtaegu, pärast milliste möödumist kitsendused alles võivad jõustuda, siiski on juba kogemusi, et üksikutes maades pole neist eeskirjadest kinni peetud. Tuleb ette, et mõnesuguseid olulisi kitsendusi rahvusvahelise liikluse alal mõni riik pole üldse vaevaks võtnud RKK eeskirjade kohaselt teistele riikidele teatavaks teha. Selline olukord loomulikult raskendab rahvusvahelist kaubaliiklust. Kuna üksikutel raudteedel tihti puudub endal ülevaade välisriikide raudteedel kehtivate kitsenduste ja eeskirjade suhtes, siis ei saa nad anda vastavaid juhatusi ja selgitusi oma klientidele — kaubasaatjatele.

On ilmne, et praegu omandab jälle suurema tähtsuse speditööri osavõtt rahvusvahelise kaubaliikluse korraldamisel, kuna need firmad peaksid ja — juhul, kui nad seisavad oma ülesande kõrgusel, mis kahjuks tihti küll nii ei ole — suudavad ka anda oma klientidele õigeid ja täpsaid informatsioone, kuidas on kõige otstarbekohasem teostada mingisugust rahvusvahelist transporti raudteel. Vedu speditööri vahetalitusel võib seega praegu mõnel juhul osutada hädatarvilikuks.

Peab ka märkima seda asjaolu, et raudteede rahvusvahelised tariifidki praegusel ajal pole enam nõnda usaldatavad, kui see normaalsetel aegadel oli endastmõistetav. Tariifid tihti ei suuda enam sammu pidada olukordade arenemisega ja jäävad tegelikust elust maha. Mõned tariifid on juba ammu de facto surnud, kuna nad ehk veel figureerivad mõnes ametlikus väljaandes ja on „unustatud“ sealt maha kustutada. Siin võib siis märkida ka üksikute raudteevalitsuste erinevat talitusviisi ja eriti nii öelda „reageerimiskiirust“ selles, kui ruttu ja otstarbekalt suudetakse kooskõlastada oma tariifid tegelikule olukorrale.

Peale tariifiküsimuste, s. o., kui palju mingisugune vedu võib maksma minna, mis küll paljude vedude teostamiseks tarvilik on juba ette kalkuleerida, on siiski veel teisi veotingimusi ja eriti frankeerimis- ja maksude ülekandmise ettekirjutusi, mille suhtes kaubasaatjad peavad olema juba ette teadlikud saatetiste veoksandmisel. Nagu juba ülalpool mainitud, on selliste eeskirjade suhtes informatsiooni saamine ja andmine praegu hoopis raskem, kui normaalsetes tingimustes. Allpool on püütud siiski üksikute riikide kohta tuua ülevaadet, millised üldised erikorraldused neisse kaupade saatmisel on kehtivad.

Peab aga alla kriipsutama, et selles ülevaates tulevad kõne alla ainult need korraldused, mis otseselt raudteede enda poolt ja suhtes kehtima pandud ja puudutavad kaubasaadetiste vedu, ja maksude õiendamist. Seega puuduvad siin märkused

igasuguste sisse-, väljaveo- ja transiitnunnistuste jne nõuete kohta.

**Latvija.** Kaupade saatmisel Eestist Latviasse ei ole praegu mingisuguseid kitsendavaid tingimusi kehtimas veo- ja lisamaksude tasumise asjus. Varem kehtinud nõue, et maksud Eesti teose eest tulevad tasuda alati saatmisel, on uue RKK jõustumisega ära muudetud. Seega võib Eestist saatmisel kasutada ühte neist kolmest võimalusest: a) tasuda saatmisel ainult maksud Eesti teose eest, b) jätta koogu veo- ja lisamaksud Eesti kui ka Läti teosadel kaubasaaja tasuda sihtjaamas, c) tasuda Eesti saatejaamas kõik maksud veo eest kuni sihtjaamani.

Vedu Latvijas ja Latvija kaudu toimub RKK alusel ja tingimustel. Eesti-Läti raudteede vahelise otseühenduse tariif (ainult veoeskirjad) on avaldatud RT 10—1934. Selle tariifi II osa — artikeltariifid — on seoses eelmainitud tariifitõstmisega Latvija raudteedel ära muudetud.

Latvijas aadressitud kaubasaadetiste suhtes on kitsendus ainult RKK art. 19 kohta, nimelt ei ole lubatud saatetiste koormamine lunamaksudega.

**Leedu.** Kuna Leedu seni ei olnud ühinenud Rahvusvahelise Konventsiooniga kaubaveo kohta raudteedel (RKK), siis raudtee kaubaliiklus Eesti ja Leedu raudteejaamade vahel toimus ainult Saksa- ja Leedu-Läti ja Eesti raudteede vahelise otseühenduse kaubaveo tariifi (RT 1938, 4, 22) alusel ja tingimustel. Tarvitati siin veoks küll rahvusvahelist saatekirja planki, kuid selle rõhutamiseks, et tegemist ei ole mitte veoga otseselt RKK alusel, nägi tariif ette, et saatekirja pealkirjas tulevad sõnad „Rahvusvaheline vedu“ asendada kõnesoleva otseühenduse nimetusega. Nüüd on aga lugu muutunud selle tagajärjel, et 23. detsembrist 1939 peale, nagu Berni Keskbüroo teatanud, loetakse ka Leedu ühinevaks Rahvusvahelise Konventsiooniga RKK. Seega on kaupade saatmine Leedusse võimalik ka otseselt, ilma eelmainitud otseühenduse tariifi arvestamata. Sama on kehtiv ka kaupade saatmisel transiidina Leedu kaudu.

Vahepeal muutunud poliitiliste olukordade tõttu on muutunud ka Leedu piirijaamad, millised kaubaliikluses Leeduga või Leedu kaudu, tulevad kõne alla järgmised:

**Piirijaamad Leedu ja Läti vahel.**

<b>Leedu:</b>	<b>Läti:</b>
Joniškis	Meitene
Skudodas	Priekule
Luše	Vainode
Laižuva	Renģe
Obeliai	Eglaine
Turmantas	Zemģale

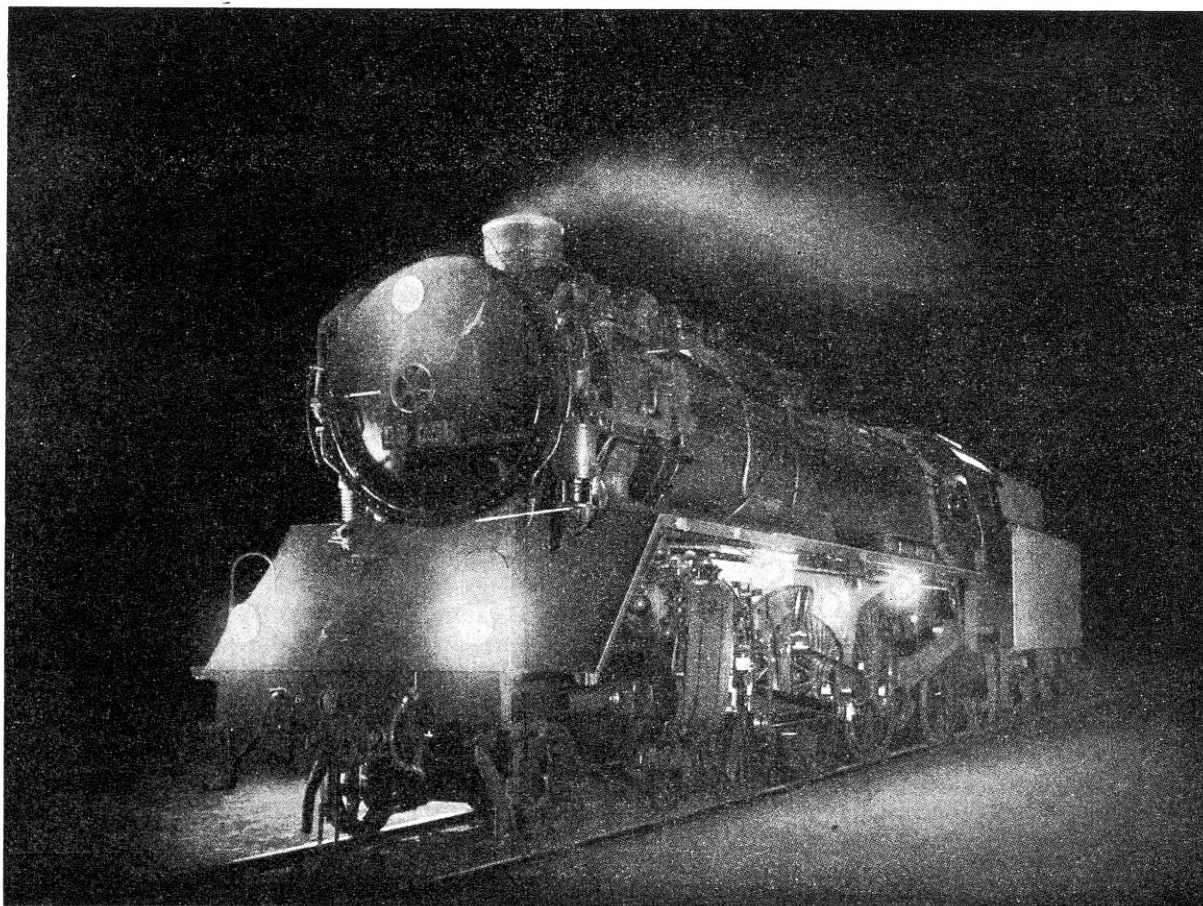
**Piirijaamad Leedu ja Saksa vahel:**

<b>Leedu:</b>	<b>Saksa:</b>
Taurage	Laugszargen
Virbalis	Eydtkau
Kretinga	Bajohren.

Leedu piirijaam Turmantas asetseb Daugavpils—Vilnius raudteeliinil ja on endine Poola pii-

rijaam Turmont. Leedu piirijaam Taurage kui ka tema vastas olev Saksa piirijaam Lauqszargen asendavad, pärast Memelimaaliitumist Saksamaaga, seniseid piiriüleandajaamu Pagegiai—Tilsit. Kuigi mõnikord mõnesugusel põhjusel, või lihtsalt asjatundmatusest, kasutatakse Eesti- ja Saksamaa vahelises liikluses sihitust Eydtkau kaudu, siiski peab siinkohal märkima, et see osutub alati mitteotstarbekohaseks, kuna vedu selle kaudu on Leedu teosal kuni ligi 50% kallim, kui vedu sihituses Taurage—Lauqszargeni kaudu.

1. detsembrist 1939 ära muudetud. Teised osavõtavad raudteed, Saksa, Leedu ja Läti, kasutavad seda, mõnesuguste muudatustega, veel ikka edasi. Seega kõlbab see teatud määral abivahendina veomaksude kalkuleerimisel (Saksamaale ja Leedusse saatmisel), kui aga silmas pidada, et Läti transiit-teosa maksude arvutamisel ei tule kohaldada enam endiseid transiit-tariifiklasse, vaid üldiseid, s. o. seniseid sisse- ja väljaveotariifiklasse. Ka peab võtma arvesse üldist kõrgendust Latvija teosal 5% suurus.



**Uusimaid Saksa Riigiraudteede lühimaa-kiirrongivedureid**

Mis puutub kaupade saatmisse Leedusse, siis siin ei ole ka mingisuguseid kitsendavaid frankeerimis-eeskirju kehtima pandud. Kaubasaatjal on võimalik saadetist frankeerida täielt või osaliselt või jätta kõik maksud kaubasaaja tasuda. Lunamaksudega koormamine aga pole lubatud.

Saksamaa. Raudtee kaubaliiklus Eesti ja Saksamaa vahel toimub Saksa- ja Leedu-Läti ja Eesti raudteede vahelise otseühenduse kaubaveotariifi (RT 1938, 4, 22) põhjal. Selle tariifi I osa sisaldab üldiseid eeskirju ja lisamäärusi RKK juurde. Tariifi II osa, mis sisaldas kaupade klassifikatsiooni ja osavõtivate raudteede kauguste ja vcomaksumäärade tabeleid, on Eesti raudteedel

Nagu juba ka ülalpool mainitud, on Leedu ühinemisega RKK-ga nüüd võimalik kauba saatmine Leedu kaudu, seega ka Saksamaale, otseselt RKK alusel. Sellel on muidugi ainult teoreetiline tähendus. Tegelikult see midagi ei muuda.

Saksamaale kaupade saatmisel ei ole praegu kehtimas mingisuguseid kitsendavaid franktuuri-eeskirju. Kaubasaatjal on siin lubatud igasugused frankeerimisvõimalused: kas tasuda veo- ja lisamaksusid kuni Eesti riigipiirini, või Läti—Leedu, või Leedu—Saksa piirini, või neid jätta kõik tasuda kaubasaajale Saksa sihtjaamas. Sama on kehtiv ka kauba saatmisel Eestist Saksamaa kaudu transiidina.

Kui tihti ollakse arvamisel, ka meie raudteeametnike seas, et Saksamaale või Saksamaa kaudu saadetavad kaubasaadetised tulevad tingimata frankeerida kuni Leedu—Saksa piirini, siis on see lihtsalt arusaamatus, ja mälestus ühest teatud endisest sellesisulisest korraldusest, mille kohaldamiseks praegu ei ole enam alust.

Kitsendus on kehtimas ainult ses mõttes, et Saksamaa kaudu transiidina veol, kui saadeti mõnes Saksa jaamas ümber aadressitakse, ei ole lubatud siis välisriikide raudteede ega ka Saksa teosa-veo- ja lisamaksud tasuda Saksamaal.

Nagu see peagu kõigi riikide suhtes kehtiv, ei ole ka Saksamaale minevaid kaubasaadetisi lubatud koormata lunamaksuga.

Böömi- ja Määrimaa protektoraati kaupade saatmine Saksamaa kaudu toimub takistamatalt. Ka ei ole siin kitsendusi veomaksude tasumise asjus kehtimas. Protektoraadi raudteed on autonoomsed, ja nad kasutavad oma tariife ja kaugustabeleid.

Ida Kindralkubernaati, nagu praegu nimetatakse sakslaste valduses olevat Poola maala, pole välismaalt kauba saatmine tegelikult võimalik. Kaubaliiklus kindralkubernaadi ja Saksamaa vahel on korraldatud ja teostub tingimusel, et kogu veokauguse eest maksud tasutakse Saksamaal.

Slovakkiasse kauba saatmisel tulevad kõik maksud frankeerida kuni Slovakkia piirini. Maksude kaubasaaja tasuda jätmine on lubatud ainult Saksa—Slovakkia ja Böömi—Määri—Slovakkia vahelises liikluses.

Ungari kuulub samuti nende riikide hulka, kes on pannud kehtima kitsenduse: Kõik välisriikide raudteedele kuuluvad veokulud tulevad frankeerida kuni Ungari piirini. Erandina on lubatud mõnel tingimusel jätta maksude tasumise kaubasaajale Ungaris, kuid sel juhul võetakse välisriikide raudteede maksude ümberarvutamisel raudtee ametliku kursi järgi veel erilist lisamaksu 50—65% suuruses sissenõuda jäänud summast.

Šveitsi, Belgia ja Hollandi suhtes pole kitsendusi kehtimas. Maksude frankeerimine kui ka kaubasaajale ülekandmine on vaba.

Itaaliasse aadressitavate kaubasaadetiste suhtes pole samuti mingisuguseid frankeerimiseeskirju ette nähtud.

Rumeenia ja Bulgaaria suhtes on ette nähtud sinna kaupade saatmisel frankeerimise kohustus kuni vastava sihtriigi piirini.

Jugoslaavia ja Kreeka on praegu sellisest kohustusest veel vabad.

Türgi on liitunud 1. veebruarist 1940 Rahvusvahelise Konventsiooniga kaubaveo kohta raudteedel, mis tõttu nüüd kaupade saatmine Euroopa Türgimaale on võimalik RKK alusel ja tingimustel. Kuid ka siin on kehtima pandud nõue, et sinna saadetavad kaubasaadetised peavad olema frankeeritud kuni Türgi piirini.

NSVLiit. Raudtee kaubaliiklus Eesti ja NSVLiidu vahel on aastate kestel olnud ikka hoo-

pis elavam, kui teistes rahvusvahelistes ühendustes, milledest Eesti raudteed osa võtavad. Käesoleval ajal on aga see liiklus võtmas veel erilist hoogu: On muutunud elavamaks kaubavahetus Eesti ja NSVLiidu vahel ja uuesti on tähtsust omandamas ka NSVL kaupade transiitliiklus Eesti kaudu.

Eesti—NSVL vahelist raudtee kaubaliiklust korraldab Eesti—NSVL raudteede vahelise otseühenduse kaubaveotariif, milline on avaldatud RT 53—1939. Selle tariifi 1. osa § 2. näeb ette, et õigusliku alusena otsevedude teostamisel on kehtiv Rahvusvaheline Konventsioon kaubaveo kohta raudteedel (RKK) 23. oktoobrist 1924. a., seega vana Berni konventsioon, mis on kuulutatud välja RT 49—1928. Sellega seoses ei saa NSVLiitu kauba saatmisel kasutada uut rahvusvahelist saatekirja, vaid selleks on tarvilisel eriliselt selle liikluse jaoks ettenähtud plangid, mis-sugused vastavad nimetatud 1924. a. konventsiooni vormile. Nimetatud otsetariif sisaldab ka kaupade nimekirja ja klassifikatsiooni teatud kaupade kohta, ära näidates tariifiklasse NSVL kui ka Eesti teosa suhtes. Eesti teosal on transiitkaupade jaoks pandud kehtima erilised võrdlemisi väga madalad tariifiklassid. Võib tähendada, et nimetatud tariifi 2. osa § 6 järgi üldreeglina on ette nähtud, et kõrgeimad transiitklassid Eesti teosal on väikesaadetiste jaoks klass 9, 5-tn. saadetiste jaoks klass 10, 10-tn. saadetiste jaoks klass 11 ja 15-tn. saadetiste jaoks klass 12.

Tegelikud vajadused sunnivad võtma kaubasaatjaid kaalumisele võimalusi kaupade veoks Eestist teistesse kaugematesse maadesse, transiidina NSVL raudteid kaudu. NSVL raudteede võrdlemisi mittekõrgete veotariifide tõttu oleksid sääraseid veod praktiliselt oma hinna taseme poolest küllalt hästi teostatavad. Sellise mooduse teostamiseks on aga, vähemalt praegusel silmapilgul, mõnesugused takistused ees, millised ei võimalda otsesaadetiste vedu. Tarvitseb ainult tähendada sellele asjaolule, et NSVLiit ei ole ühinenud uue RKK-ga, mis tõttu pole võimalik kaubasaatmine RKK alusel NSVL kaudu Rumeeniasse või sealt edasi Bulgaariasse ja Türgimaale, kuigi NSVL raudteedel on ühendus olemas niihästi Eesti kui ka Rumeenia raudteedega, ja seega tehnilisi takistusi otseveoks poleks. Transiitvedu NSVL kaudu on aga siiski mõeldav sel teel, et kaup aadressitakse teatud NSVL piiri- või sadamajaama, näit. Odessasse, mõnele sellekohasele asutisele, kes teostab vahetalitajana kauba edasisaatmist uue raudteesaadetisena või mereteed kaudu.

Leedu raudteed kuuldavasti on sõlminud kokkuleppe NSVLiidu raudteedega. Leedu kaupade transiitveoks NSVL kaudu Odessasse ja Rumeeniasse. Sellise kokkuleppe sõlmimine võiks ka meil küsimuse alla tulla, kuna see looks ka meie kaupade saatmiseks Balkani riikidesse soodsama võimaluse.

Eesti—NSVL vahelise raudteeliikluse kohta võib tähendada seda, et siin veomaksude tasumise suhtes kitsendavaid ettekirjutusi ei ole. Kaubasaat-

jal on seega võimalus maksusid frankeerida kuni saateriigi piirini või kuni sihtjaamani, või jätta kõik kaubasaaja tasuda. Maksude ümberarvutamine ühest valuutast teise toimub järgmise, tariifis kindlaksmääratud kursi järgi: 1 E. kroon = 1,37 rbl.; 1 rubla = 0,73 Ekr.

Lõpuks võib mainida veel tühte väga kauget ja laia ulatusega raudteeühendust, millest ka Eesti csa võtab. See on endise nimetusega Saksa—Lee-du—Läti—Eesti—Hiina—Jaapani kaubaveo otseühendus NSVL kaudu, nüüd lühendatult Euroopa—Aasia kaubaveo otseühendus Siberi kaudu. Eesti saate- ja sihtjaamana tegutseb Tallinna jaam. Kauge-Ida saate- ja sihtjaamadena on ette nähtud rida Jaapani raudteejaamu ja sadamaid, nagu Tokio, Kobe, Osaka, Jokohama j. t., kust ja kuhu

vedu toimub Vladivostoki kaudu. Tariifi on võetud ka Harbiini jaam Mandžukuo territooriumil. Tariif sisaldab kaupade klassifikatsiooni, milles iga kauba jaoks on veomaksumäärad USA dollarsentides kogu veokauguse eest. Kuigi veokaugused on siin üle 10000 km, siiski veomaksumäärad ei olegi nii väga kõrged, mida tuleb panna NSVL teosa madala tariifi arvele. Kõnesolevat otseühendust kasutatakse tihti, nimelt Jaapani kaupade veoks Euroopasse. Tariifi eeskirjade järgi maksud kogu veulatuse eest tasub kas kaubasaatja või kaubasaaja. Peab aga tähendada, et NSVL raudteed on jaanuarikuust s. a. peale oma teosadel muutnud ära kaupade veotähtjad nimetatud otseühenduse suhtes, mistõttu siin kaubaomanikel ei ole enam kindlustatud saadetiste tähtajaline kohalejõudmine.

## Latvija raudteede majandus 1939. a.

K. C.

Sõda Lääne-Euroopas ja teised rahvusvahelised sündmused seadsid Latvija raudteed aruandeaasta teisel poolel täiesti uue olukorra ette. Neutraliteedist kõvasti kinnipidamine hoidis Latvijat sõtta kaasakiskumise eest. Sellele vaatamata aga tekitasid sõjast tingitud olukorrad ka Latvija rahvamajandusele kui ka raudteedele teatud kitsendusi ja löid uusi ülesandeid. Kõigepealt raskused rahvusvahelises kaubanduses tõid endaga kaasa ka asjaolu, et raudteede majandusele hädavajalikud, välismaalt sisseveetavad materjalid, sealhulgas eeskätt kivisüsi, osutusid raskesti kättesaadavateks. Teisest küljest aga võttis endale teissuguse ilme raudteed vedude konjunktuur. Sedavõrd, kui kõvenes blokaad meredel, vähenes ka Latvija kaubavahetus kaugete meretaguste maadega, kus transport toimus peamiselt merd kaudu. Selle asemel aga tekkis elavam kaubavahetus lähemate naaber-

riikidega. Seoses selle asjaoluga silmnähtavalt suurenesid raudteel väliskaubanduse vedod.

### Kaubavedu.

Suuremad muudatused kaubaveo alal sündisid ajavahemikus pärast sõja puhkemist. Aruandeaasta viimastel kuudel on märkida rahvusvaheliste vedude hoogsat tõusu.

### Väike- ja suurkiiruse kaupade vedu

Vedude hulk 1000 t

Siseühenduses:	1938. a.	1939. a.	Tõus (+) või langus % (-)
Vagunisaadetised . . . . .	3115	2975	- 4,5
Väikesaadetised . . . . .	214	246	+ 14,8
Piim . . . . .	47	51	+ 8,5
Kokku . . . . .	3376	3272	- 3,1

**Kegumsi raudtee-  
jaama hoone**  
Riga—Daugavpilsli laia-  
rööpmelisel liinil

Jaama juures Daugava  
jões asub Kegumsi nime-  
line Latvija suurim  
jõujaam



Välisühenduses:			
Sisse- ja väljavedu . . .	138	182	+31,9
Transiit . . . . .	120	179	+49,3
Üldkokku . . . . .	2634	3633	—
Veetud tonn-km (üldse)			
1000 . . . . .	402995	429893	+ 6,7
1 t keskmine veokaugus, km	111	118	

Nagu toodud andmetest näha, on siseühenduses vähenenud vagunisaadetiste veod ja nimelt puumaterjalide arvel. Seevastu aga on kasvanud väikesaadetiste vedude hulk, mida on põhjustanud sõja olude tagajärjel tekkinud kitsendused autotranspordi alal. Välisotseühenduste veod on niihästi sisse- ja väljaveo kui ka transiidi alal tähelepanuväärselt tõusnud ja aruandeaasta lõpul moodustas nende vedude hulk isegi kuni 20% kogu vedude hulgast kaubaliikluse alal.

Siseliikluse vagunisaadetiste hulgast esikoha oma vedude hulga suhtes omavad puumaterjalid ja põletispuud oma 937.000 t kogukaaluga, moodustades seega ligi 31% üldisest vedude hulgast. Seoses ehitustegevuse vähenemisega, tööjõudude vähesuse tagajärjel, langes ka ehitusmaterjalide vedu teatud määral. Seevastu aga muutus intensiivseks teravilja, elusloomade, suhkru ja teiste, kõrgetesse tariifiklassidesse kuuluvate kaupade vedu.

Nimetatud muudatuste tagajärjel, mis toimunud kaubaliikluses, suurenes jõudluste kogusumma siin 6,7% võrra, ulatudes kuni 430 milj. tonn-km. Samuti tõusis ühe tonni keskmine veokaugus 111 km-lt 1938. a. kuni 118 km-ni 1939. a., milline asjaolu soodustavalt mõjustas kaubaveo tulude kogusummat.

### Reisijate vedu.

Tõusu tendents ilmestus ka reisijate liikluses, vaatamata sellele, et aruandeaasta viimastel kuudel tuli reisiringide liikumist piirata tunduvalt.

### Reisijatevedu (tuhandetes)

	1938. a.	1939. a.	rohkem (+) või vähem % (-)
Reisijate üldarv 1. ja 2. kl.	1189	1194	+ 0,4
„ „ 3. kl.	15 480	15 983	+ 3,2
Kokku . . . . .	16 669	17 177	+ 3,0
Sellest hulgast:			
Riia lähisliiklus . . . . .	8730	8983	+ 3,0
Ülejääv liiklus . . . . .	7939	8194	+ 3,3
Reisija-km üldarv . . . . .	749 056	782 667	+ 4,5
Keskmine sõidukaugus, km . . . . .	45	46	

Veetud reisijate arv 1939. a. saavutas kõrgeima taseme Latvija raudteede kogu olemasolu aja kohta, nimelt ulatudes kuni 17,2 milj.

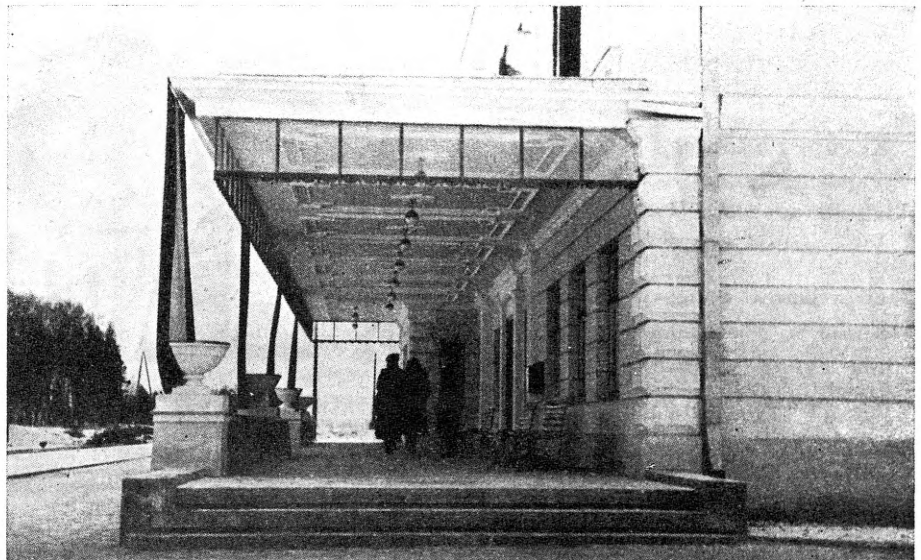
Riia ümbruse lähisliikluse tõusu eriti põhjustas seni raudteega paralleelselt toimunud autobuseliikluse piiramine, nimelt Riga—Jelgava liinil ja Riga eeslinna rajoonides.

Vaatamata sellele, et aruandeaasta viimastel kuudel märksa tõusid raudtee käituses tarvitataivate materjalide, eriti kütteenite, hinnad, siiski tänu vedude hulkade tõusule, võisid Latvija raudteed oma tuludega katta kõik eksploatatsiooni, kui ka remondi ja sisseseadete uuendamise seotud kulud.

### Rongide liikumine.

Juhitult põhimõttest, võimaldada elanikkonnale mugavat ja tihedat raudteeühendust, seati 1939. a. kevadise uue sõiduplaani kehtimahakkamisel sisse rida uusi reisiringe. Et aga sõja puhkemisel tekkis raudteel raskusi kütteenite saamisega, siis oldi sunnitud rongide liikumist teatud määral piirama. Milliseid tulemusi need korraldusvõtted andsid, selgub järgmisest tabelist.

Kegumsi jaama perroon





## Rongide läbijooks (1000 rong-km)

Rongi liik:

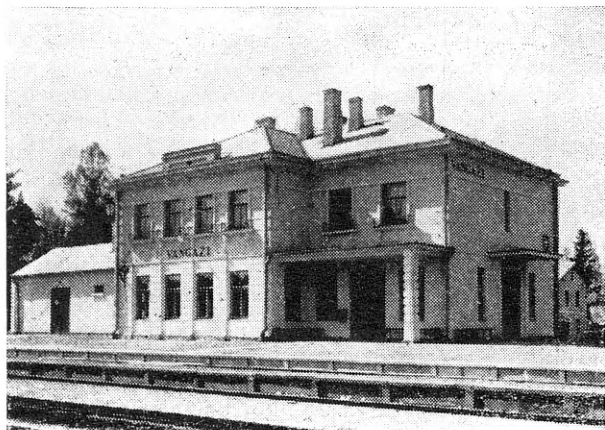
	1938. a.	1939. a.	
			rohkem (+) või vähem 1/10 (-)
Reisiringid . . . . .	6451	6142	— 4,8
Segaringid . . . . .	1690	1849	+ 9,6
Kiirendatud kaubarong.	1010	1065	+ 5,4
Harilikud kaubarongid .	1282	1025	—20,0
Kokku . . . . .	10 692	10 287	— 3,8
Sellest hulgast:			
Aururingid . . . . .	10 556	10 053	— 4,8
Mootorrongid . . . . .	136	234	+72,1

Reisijateveo rongide liikumise ümberkorraldamine teostati ettevaatlikult, piirates rongide liikumist järkjärgult. Eeskätt võeti ära käigust need rongid, millised olid omal ajal pandud käiku reisirajate liikumise hõlbustamise eesmärgiga, muutes seda sagedamaks ja mugavamaks. Hiljem muudeti ära ka mõned välisotseühenduse rongid, nende hulgast üks paar rongi ühenduses Eestiga (Valga kaudu) ja teine paar rongi ühenduses Berliniga (Meitene kaudu).

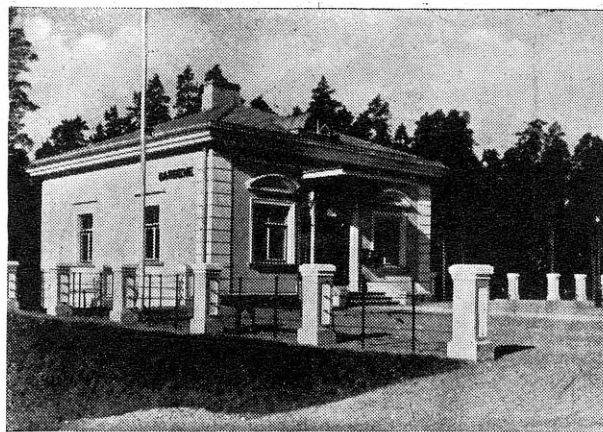
Selleks, et alandada kaubaveos omahinda, aruandeaastal veelgi suuremal määral kasutati kiirendatud kaubaronge ka väikekiiruse kaupade veoks, selleks nende rongide koosseisu laial rööpmel suurendades 41 teljelt 1938. a. 54 teljele 1939. a. Samuti osutus võimalikuks suurendada ka harilike kaubarongide keskmist koosseisu 77 teljelt 1938. a. 82 teljele aruandeaastal.

### Kütteinete tarvitus.

Kütteinete varustamise küsimuse suhtes osutavad Latvija raudteed hoopis halvemas seisukorras, kui seda on Eesti raudteed. Viimased kasutavad kütteks omal maal saadavat põlevkivi ja põlevkiviõli. Seevastu aga Latvija raudteed oma senist harilikku kütteainet — kivisüsi — veavad sisse välismaalt, kuna aga puude tarvitamine vedurite kütteineteks pole võimalik sellepärast, et neid läheks



**Vangazi raudteejaam**  
Riga—Valga laiarööpmelisel liinil



**Gardene pooljaam**  
Riga—Saldus—Liepaja laiarööpmelisel liinil

siis vaja sellisel suurel hulgal, et senised raienormid selleks kaugelt ette ei lööks.

Turbatööstus on alles veel algastmel ja selle produktsiooni tõstmine juba lähemas tulevikus määradeni, mis võimaldaks rahuldada raudteede jooksvaid tarbitusi, pole praegu võimalik puht tehnilistel põhjustel. Peale selle pole turvas küllalt kohane kütteaine reisirongide veduritele, mis peavad sõitma kiiresti.

Kütteinete varustamiseks, milline asendaks välismaalt sisseveetavat kivisüsi, on vastavates asutustes korraldusi tehtud põletispuude valmistamiseks metsades suuremal hulgal. Käesoleva aasta suvel on võimalik laiendada ka turbatööstust. Et veelgi kindlustada varustamist kütteinete, selleks Latvija raudteed oma vajadusteks ostavad Eestist põlevkivi.

### Veerev koosseis.

Möödunud aastal Latvija raudteed tellisid välismaalt 10 reisi- ja 10 kaubarongi 1-3-1 tüüpi tankvedurit. Sõja olude tõttu nende tellimuste täitmine on viibinud ja uued vedurid on hakanud kohale saabuma alles 1940. algusest peale.

Kõigi nende tellitud vedurite kättesaamisel on veelgi võimalik kütteainet kokku hoida, kuna uued vedurid on varustatud kõigi, kütteaine soojusenergia ratsionaalseks ärakasutamiseks vajalike sisseadetega. Sellekohased uurimused on näidanud, et võrdsetes olukordades suured tankvedurid tarvitavad 1/3 võrra, väikesed Tk tüüpi vedurid aga koguni poole võrra vähem kütteainet, kui vanad vedurid.

Manöövertööde omahinna alandamise eesmärgiga on aruandeaastal soetatud 3 lokomootorit 1524 mm rööpme jaoks, millised köetakse naftaga. Neisse on ehitatud 70 h. j. tugevusega diiselmootorid ja rõhtsal teel nad suudavad vedada kuni 376 t raskust rongikoosseisu. Lokomootori maksimaalne sõidukiirus on 30 km/t. Tegelikus töös on lokomootorid osutunud oma ülesannetele vastavateks, ja töötamine nendega on, võrreldes aurueduriga,



**Indra piiri-jaam**  
Riga—Daugavpils—Moskva liinil

märksa odavam. Lokomootoriga töötades on vaja ainult kaks inimest — juht, kes ka ühtlasi rongiseadja ja teiseks haakija, kuna manöövrítőid teostades auruveduriga läheb seejuures vaja 4—5 teenijat.

Reisijate liikluse väljaarendamisel viimastel aastatel ilmestus tarvidus lühikeste, majanduslikult töötavate rongide järgi. Selleks Latvija raudteed soetasid endale möödunud aastal 3 laiarööpmelist, 3 juurdeveo-raudtee ja 2 väliraudtee mootorvagnid, milliste ehitusel kasutati ära kõik selle uue veoabinõu ehituse ja ekspluatatsiooni osas viimastel aastatel saavutatud kogemused.

Laiarööpmelised (1524 mm) mootorvagnid on varustatud 180 h. j. tugevusega diiselmootoriga. Nende maksimaalne sõidukiirus on 80 km/t. Igas vagnis on seatud sisse 60 istekohta; istekohtade käsitugede allalaskmisel saadakse veel 15 lisa-istekohta. Mootorvagnile võib külge haakida selleks eriti ehitatud vagn, milles on 19 teise ja 43 kolmanda klassi istekohta.

Erikonstruksiooni mootorvagnid on ehitatud juurdeveo (750 mm rööpme) raudtee jaoks, kus vajadus odava ja kiire veoabinõu järgi on veelgi suurem, kuna siin seni reisijate liiklust teostati võrdlemisi pikaldaste segarongidega. Juurdeveo-raudtee mootorvagnid koosnevad kahest 4-teljelisest reisivagnist, mis moodustavad ühe terviku ja mille keskele ehitatud vaheossa on paigutatud kaks 100 h. j. Mercedes-Benz tüüpi diiselmootorit

ja pagasiruum 1,5 tonni pagasi jaoks. Masinaruum toetub reisivagnite pöörvankritele, kusjuures mootorid käitavad mõlemal vagnil ühte telge. Sellises mootorvagnis on 90 istekohta, sealhulgas 19 II klassi kohta.

Väliraudtee (600 mm) 4-teljelisse mootorvagnisse on ehitatud 8-silindriline Ford tüüpi 85 h. j. tugevusega bensiinimootor. Normaalse teeproofi puhul säärased mootorvagnid saavutavad kuni 40 km/t. Mootorvagnis on 35 istekohta ja eriruum pagasi jaoks; juhirus asetseb ühes otsas.

Käesoleva aasta alguses oli Latvija raudteede käsutuses üldse 11 mitmesugust tüüpi mootorvagnit. Ehitusel on veel 2 bensiinimootorvagnit 600 mm rööpme jaoks.

Reisijate liikluse hõlbustamiseks ja mugavuste tõstmiseks on palju ära tehtud. Alates 1938. a. on peale rahvusvaheliste restoranvagnite käigus ka kolm 2. klassi kohaliku ühenduse vagnit, milles ühes otsas on ehitatud restoran-jaoskond einelaua, puhveti ja laduruumidega. Uued restoranvagnid, millistes on saadaval head ja võrdlemisi odavad toidud ja joogid, on leidnud suurt poolehoidu reisijate poolt. On laiendatud siseühendustes ka magamisvagnite liiklust, sisseseades seda kõigis tähtsamates öistes rongides. Magamisvagniteid kasutasid 1939. a. siseühenduses 35.356, peamiselt 3. klassi reisijat, kuna rahvusvahelises ühenduses magamisvagnit kasutasid 16.469 sõitjat.

Aruandeaastal on soetatud juurde 67 uut pool-

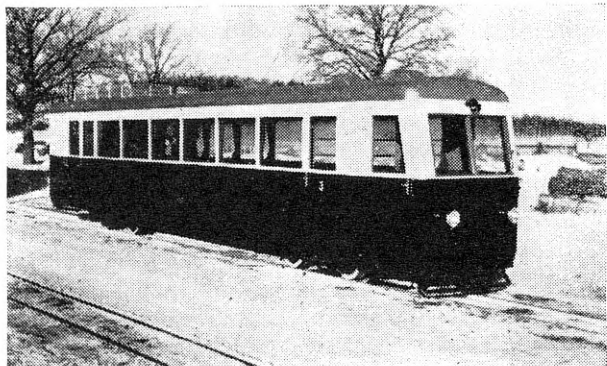
vagunit kauba veoks laial rööpmel ja 10 kinnist kaubavagunit juurdeveo raudteel. Uued poolvagunid on 11 m pikad, 20 t kandej. ja ehitatud terasest, allalastavate portidega. Tarviduse korral on võimalik porte maha lasta, asetades vaguni põrandale ja sel teel ilma raskusteta poolvagunist moodustada platvorm. Säärased poolvagunid on juba 1936. a. peale kasutamisel laial rööpmel ja on osutunud kõigiti otstarbekohasteks nende kaupade veol, milliseid on võimalik vedada lahtisel veerevkoosseisul. Tellimused on antud veel 60 säärase poolvaguni ehitamiseks, kusjuures osa neist ehitatakse keevitatud raamidega. Varemalt poolvagunite raamid olid needitud, mis aga nende taara kaalu, võrreldes keevitatud raamidega poolvagunitega, suurendas 0,6 võrra.

### Teed ja ehitised.

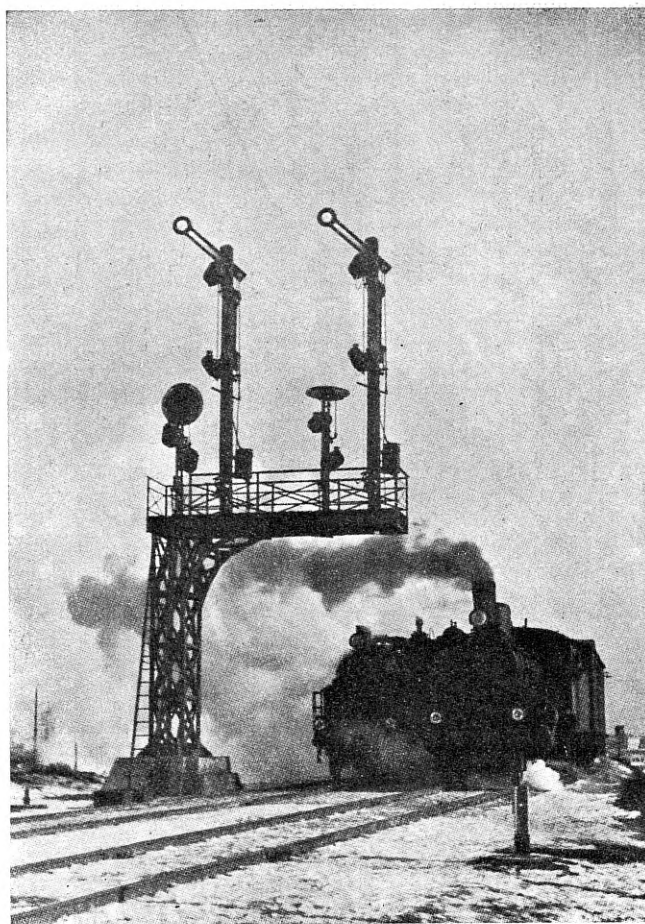
Teede ja ehitiste alal on 1939. a. teostatud peamiselt jooksvaid remonte, kuid ka üksikuid suuremaid töid. Rīga—Rujiena liinil ehitati valmis Pui-kule jaam. Eksploatatsiooniks anti üle Kegumsi jaama hoone, mis asub suure Daugava jõujaama juures. See hoone ühes kõigi majanduslike hoonetega läks maksma ligi 160.000 latti ja on ilusaim Rīga—Daugavpils liinil. Jaamahoone alumisel korral asetsevad publiku ooteruumid, einelaud, korrapidaja tuba jne., ülemisel korral — teenijate elukorterid.

Peale selle on valmis ehitatud Vangaži jaama hoone Rīga—Valka liinil ja Gardene Liepaja—Gluda liinil.

Sildade ehituse alal võib märkida mõne suurema raudteesilla ümberehitamise või kõvendamise töid. Daugava jõe sillale Riias on pandud rasked 85—89 m pikad rööpad, millised on elektriliselt kokku keevitatud lühematest rööbastest. Pikad rööpmed on varustatud dilatatsiooni aparaatidega, millised võimaldavad rööbastel muuta oma pikkust õhutemperatuuri muutuste tagajärjel.



Rööbasomnibus 600 mm rööpme laiusega  
Meitene—Bauska välisraudteel

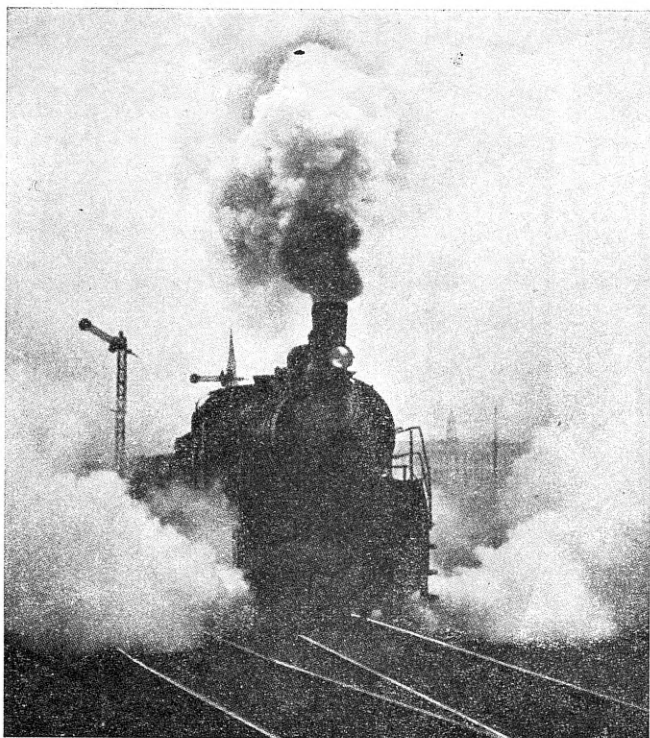


Signaal-seadmed Riia eeslinna jaamas

Edukalt töötab rööbaste keevituse töökoda, mis saavutab häid tulemusi Latvija raudteede rööbaste uuendamisel. Selles töökojas vanad rööpad pärast äiakulunud otste mahasaagimist keevitatakse elektriliselt kokku 18—27 m pikkusteks üksusteks. Töökoda on varustatud moodsate masinatega ja töötab võrdlemisi väikese tööliste arvuga, kuna kõik tööd on võimalikult mehhaniseeritud. Viimase kahe aasta kestel on töökojas mitmesuguseid rööpaid kokku keevitatud ligi 200 km tee pikkuse ulatuses.

Muudatust riigiraudteede koosseisus tõi aruande aastal Liepaja—Aizpute liini ümberehitus 1000 m rööpmelt 750 mm rööpmele. Selle 49 km pikkuse liini riigiraudteed olid 1938. a. üle võtnud eraraudteeseltsilt. Ümberehitusega üheskoos on sellel liinil teostatud ka pealisehituse ja sildade kõvendamist. Ümberehitusetööde hulka kuulus ka 3 km pikkuse ühendustee väljaehitus, milline ühendab nimetatud liini Liepaja laiarööpmelise peajaamaga.

Aruandeaastal tähelepanu vääriva sündmusena võib märkida ka seaduse vastuvõtmist uue Tukums—Kuldīga raudteeliini ehitamise kohta. See



Rong väljasõidul Riia jaamast

71 km pikkune raudtee ehitatakse 1524 mm rööpmä laiusega. Tööd on nähtud ette teostada 5 aasta jooksul ja need lähevad maksma ligi 12 milj. latti. Töödega on alustatud juba Tukums II jaamas.

1939. a. lõpuks oli Latvija raudteede eksploateerimisel üldse 2261 km laiarööpmelisi, 435 km juurdeveo (750 mm) ja 549 km väliraudteid (600 mm), kokku — kahe rööpmelisi teosi arvestades ainult ükskord — 3222 km.

Aruandeaastal siseühenduse tariifides mingisuguseid olulisi muudatusi pole ette võetud, mis oleksid tõstnud raudtee tulusid.

Välisühenduste alal on aga tehtud mõnesuguseid muudatusi tariifides: Eksportkaupade tariif töötati ümber, jättes seda kehtima ainult säärase kaupade veoks, milliseid tegelikult ka välja veetakse ja mis vajavad veohinna-alandusi. Samal ajal on muudetud ära igasugused tariifi soodustused välisotseühendustes, sealhulgas eriti transiitveos. Rahvusvaheliste tariifide ümberkorraldamine oli tingitud sellest, et sõja puhkemise tõttu tõusid raudtee käituse materjalide, eriti küteteaine, hinnad ja seega ka vedude omahind.

Seoses raudteede tegevuse ümberkorraldamisega ja ratsionaliseerimisega on teenijate arv aruande aastal vähenenud 14.370-lt 1938. a. 13.025-le, s. o. 9,3% võrra.

## Raudteeliiklusest 100 aasta eest

Dipl.-ins. P. Neumann

Raudteede tekkimiseks ja nende hoogsaks arenguks, nagu seda võib märkida algusest peale möödunud sajandi teises veerandis, pakkus soodsat võimalust kahe olulise küsimuse — rööbastee ja sellel liikuva auruveduri — otstarbekohane lahendamiseviis. Mõlemad küsimused arenesid täiesti iseseisvalt, ehk küll peagu üheaegselt.

Puidust sõiduteid — pakk-rööbasteid — kasutati juba sajandeid Saksa ja Inglise mäekaevandustes. 18. sajandi teises pooles hakati seniseid puidust sõiduteid katma pealt raudlattidega. Alguse sai see talitusviis Colebrooke-Dale rauapaja kaasomaniku Mr. Reynoldsi poolt, kes rauahindade suure languse puhul 1767. a. laskis tagavarasse jäävat raua valada pikkadeks, pealt konkaavseteks lattideks, et neid kasutada ajutiselt, kuni rauahindade paranemiseni, oma kaevandustes puidust rööbasteede katteks ja seega kaitsta viimaseid kiire kulumise eest. Et aga tegelikult töös osutasid rauast rööpad väga otstarbekohasteks, siis jäädigi nende kasutamise juurde ja võeti üldiselt igalpool kaevandustes tarvitusele.

Et vältida veokite mahaminekut rööbastelt, selleks varustas B. Curr Sheffieldis 1776. a. need välimistel külgedel servadega, mistõttu rööpad omasid nurkraua kuju. Sellisel rööbasteel võisid liikuda

seega igasugused harilikud maantee sõidukid, kuna rööbastee laiuseks — rööpaste servade vahekauguseks — määrati Inglise maantee sõidukite harilik rööbe, mis oli 5 inglise jalga (1524 mm). See mõõt jäi tarvitusele pärastpoole ka lamedate rööbaste puhul, mida arvati rööbaste ühest välimisest servast teise välimise servani. Sisemiste külgede vahekauguseks sel puhul osutus 4 jalga  $8\frac{1}{2}$  tolli = 1435 mm, milline laius võeti tarvitusele kõigi Inglise raudteede ja nende sõidukite juures, ja selle tagajärjel ka enamuses teistes maades. Rööpa ja ratta probleem leidis otstarbekohase lahenduse siis, kui hakati varustama rööbastee veokite rattaid sellekohaste rattaharjadega. Nüüdsest peale anti rööpale pealt lame, kuid läbilõikes selline kuju, mis vähema materjali kulutuse juures, täidab paremini oma ülesandeid. Selle juures võeti endiste malmist rööbaste asemel, mis tihti kergesti murduisid, 1808. a. peale tarvitusele taotud rauast rööpad, 1820. a. peale aga hakati rööpaid valtsima.

Kõnesolevaid rööbasteid kasutati peamiselt mäekaevandustes. Mõtte, kasutada rööbasteid vedude teostamiseks, ka laiemas ulatuses, leidis teostamist 19. sajandi alguses. 1801. a. anti Inglise parlamendi poolt „Surrey-raudteeseltsile“ kontsessioon rööbastee ehitamiseks Wandworthi ja Croy-

deni vahel Londoni lähedal. Peale kivisüte, teravilja ja muu kauba veo, mis oli mõeldud selle raudtee peamiseks ülesandeks, tuli siin küsimuse alla ka reisijate veo korraldamine, milleks seltsile luba anti. Euroopa mannermaal suurema hobuseraudteena võib mainida Budweis—Kerschbaumi liini, Austrias, 64 km pikk, milline avati liikumiseks 1828. a.

Vahe peal oli rohkesti katseid tehtud veoriista konstrueerimiseks, mis liiguks auru jõul ja võiks suuri koormaid vedada võrdlemisi kiiresti. Säärane sõiduk ehitatigi maantee jaoks, kuid seal osutus selline „auruvanker“ liiga raskeks ja massiivseks, mistõttu jäi üle ainult võimalus kasutada teda raudsel alusel, rööbasteel. Esimese enamvähem kõlvuliku veduri ehitas Trevithik a. 1804, ja see tuli kasutamisele Merthyr-Tydvil raudteel toorraua veoks, kus seni oli kasutatud hobuste jõudu. Tema sõidukiirus oli ainult 7—8 km tunnis. Järgnevatel aastatel terve rida teisi leiutajaid töötasid auruveduri kallal, kuid aururaudtee loojaks tema otseses ja täies mõttes sai George Stephenson, kes 1814. a. ehitas oma esimese veduri, mis võeti kasutusele Killingworthi mäekaevanduses. 1825. a. avati liikumiseks Stockton—Darlingtoni raudtee, mille käituse jaoks Stephenson ehitas veduri. Kõik need vedurid omasid tol ajal veel mõnesuguseid olulisi puudusi, mistõttu uute raudteede ehitajad tihti olid skeptilised auruveduri võimete ja otstarbekohasuse suhtes. Näiteks rööbaste ehitamisel kahe suurlinna, Liverpooli ja Manchesteri, vahel ja selle käitusviisi arutlemisel võeti tõsiselt kaalumisele küsimus, kas küll mitte hobusejõu asemel võtta tarvitusele aurujõudu, kuid statsionaarsete, s. o. paigalolevate aurumasinate abil, luues köisraudtee. Selleks oleks tulnud kogu 48 km pikkune liin jagada teatud arvu võrdseks osaks ja iga osa keskpaigas asuks paigalseisev tugevajõuline aurumasin, mis-sugune oma liiniosal käivitaks rööbaste vahel lõputut, sõidukeid vedavat traatköit. G. Stephenson, kes insenerina osa võttis Liverpool—Manchester raudtee ehitusest, suutis kõigest vastuseisust hoolimata läbi viia, et auruveduri küsimuse lahendamiseks nimetatud raudteeselts kuulutas välja võistluse. Selle tingimustes oli ette nähtud ehitada auruvedur, milline suudab maksimaalselt 3,5 atm. surve juures vedada rõhtsal teel endast kolm korda raskemat koormat, sõidukiirusega 10 ingl. miili (15,2 km) tunnis. Veduri omakaaluks lubati 2-teljelise ehitusviisi juures 4½ tonni, 3-teljelise juures kuni 6 t.) Auhinnaks määrati 500 naelsterlingit.

6. oktoobril 1829. a., millist päeva loetakse aururaudteede sünnipäevaks, toimus 3-kilomeetrilisel tasasel teel Rainhilli juures suure rahvahulga juuresolekul võistlus, milleks oli üles antud 4 vedurit. George Stephenson ilmus sellele võistlusele oma uue veduriga „Rocket“ („rakett“), mille ehituse juures ta oli ära kasutanud mitmesuguseid, ka teiste leiutajate poolt kasutatud uuendusi. Teised võistlusest osavõtvad vedurid kas vigastuse tõttu langesid võistlusest välja, või ei vastanud võistluse tin-

gimustele. Stephensoni 2-teljeline „Rocket“ 4,5 t omakaalu juures vedas 12,75 t koormat 13,8 ingl. miili/t. sõidukiirusega. Üksikutel juhtudel saavutati selle veduriga juba kuni 45 km/t. sõidukiirusi.

Stephenson võitis auhinna ja saavutas seega ka oma eesmärgi: Liverpool—Manchester raudteeselts otsustas seada sisse aurukäituse ja tellis selleks Stephensonilt 8 tükki „Rocket“-tüüpi vedurit.

Stephensoni „Rocket“ hoitakse kui auruvedurite esiema, alles South Kensingtoni muuseumis Londonis. Seda täie õigusega. Tollest ajast peale algas auruveduri võidukäik maailmas, rööbasteid kaudu, mille ehitusega alustati enamvähem üheaegselt paljudes maades. Liverpool—Manchester raudtee avati liikumiseks 15. septembril 1830. a. Samal aastal võeti auruvedur tarvitusele ka Baltimore—Ohio raudteel Põhja-Ameerika Ühendriigis, kus raudteehitus erilise hooga arenema hakkas.

Euroopa mannermaal algas auru-raudteede ajajärk 1835. a. aastaga, millal ehitati Saksamaal esimene raudtee, Nürnberg—Fürthi liin (6 km) ja Belgias Brüssel—Mechelni liin (20 km). Kahe aasta pärast (1837) avati liikumiseks Saksamaal Leipzig—Dresdeni raudtee esimene teosa (Leipzig—Althen), Austrias Floridsdorf—Deutsch Wagram raudtee (13 km) ja Prantsusmaal Paris—St. Germain raudteeliin (21 km). 1838. a. said valmis esimene raudtee Venemaal Peterburi ja Tsarskoje Selloo vahel (27 km) ja uued raudteed Saksamaal — Berlin—Potsdam, Braunschweig—Wolfenbüttel, Düsseldorf—Erkrath ja Magdeburg—Halle—Leipzigi raudtee esimene teosa kuni Schönebeckini. 1839. a. avati liikumiseks Hollandis esimene raudtee Amsterdam ja Haarlemi vahel (17 km) ja Itaalias esimene aururaudtee Neapeli ning Portici vahel (8 km). Samal aastal Saksamaal said valmis uued teosed: Köln—Aacheni raudtee kuni Müngersdorfini, Taunuse raudtee osa Frankfurt—Höchst ja München—Augsburgi raudtee osa München—Lochhausen.

Nagu sellest nähtub, on 100-aastase raudteeliikluse juubelit võidud pidada juba mitmel pool. Milliste abinõudega ja missugustes tingimustes liiklust teostati esimestel raudteedel, selle kohta toome allpool mõnesuguseid näiteid.

Tulles kõige pealt raudtee pealisehituse juurde, võib lisaks sellele, mis rööbaste arengu kohta alguses juba mainitud, tähendada, et olenedes vedurite ja vagunite võrdlemisi väikesest omakaalust, nagu allpool näeme, ja madalatest sõidukiirustest, ei võinud tol ajal erilisi suuri nõudeid olla rööbaste pealisehituse suhtes. Rööpad esialgu olid lühikesed, parimal juhul 4—5 m pikad ja nende kaal tihti mitte üle 12 kg jooksva meetri kohta. Rööpad kinnistati eriliste, malmist valatud aluste, „toolide“ (chairs) abil liiprite külge. Selleks kasutati alguses neljakandilisi tahutud kive, hiljem puupakkusid, mis asetati pikuti rööbaste alla. Rööpa ristiläbilõige erines tol ajal suuresti praegusest rööpast, nimelt puudus selleaegsetel rööbastel tald, milline puudus

tingis ka rööpaaluse kasutamist. Stevens Ameerikas oli 1830. a. töötanud välja seene-kujulise läbilõikega rööpa tüübi, milline evis laia talda. Saksamaal võttis Leipzig — Dresdeni raudtee ehitaja, Theodor Kunz, esimesena tarvitusele uut tüüpi laia tallaga rööpad ja asetask need põigiti liipritele, kinnitades rööpaid liiprite külge lihtsalt tugevate konkusaoliste rööpanaaltega. Põikliiprid olid asetatud kruusast teemuldele. Seega oli rööbastee saanud selle kuju, mida ta evib praegu. Siiski oli üks puudus veel olemas. Ei olnud tulnud sellele, ühendada üksikuid rööpaid enda vahel sidelappidega, vaid rööpad olid lihtsalt asetatud otsakuti vastamisi, lamades ühisel alusel. Rööbastee sidelapid võeti tarvitusele Euroopa mandril kõige esiteks Saksamaal Elberfeld—Schwelm teeosa ehitusel 1847. a. Võib tähendada, et esimesed rööbasteed vaevalt küll mingit mugavat sõitu meie tänapäevaste mõistete kohaselt pakkuda võisid. Tuli hiljem mitmesuguseid uuendusi ette võtta rööbastee, kuid eriti sõidukite enda juures, millised alguses olid väga kohmakad ja ebamugavad.

Stephensoni „Rocket“ ja eriti selle järglased, mille juures uuendusi ette võeti, olid oma aja kohta teatud määral täiuslikud vedurid, ja nad evisid üldjoontes enamiku neist olulistest osadest, millest ka tänapäeva vedur koosneb. Areng, mida vedur möödunud saja aasta kestel läbi teinud, tõi kaasa endaga peamiselt veduri ja selle osade mõõdetega peagu hiiglasliku suurenemise ja, mis oluline, sellega koos ka mitmekordselt paremate jõudlustagajärgede saavutuse.

Millises vahekorras osutuvad Stephensoni „Rocketi“ ja praegusaja kiirrongi veduri mõõtmed ja jõudlused, selle kohta pilti annab järgmine võrdlustabel:

	Jõudlus h. j.	Sõidu kiirus	Veduri pikkus	Veduri kaal	Auru surve
Stephensoni „Rocket“	10	45 k/mt	4 m	7,5 t	3 atm.
Suur kiirrongi vedur . . .	2000	120 km/t	15 m	100 t	16 atm

Mis sellest võrdlusest silma paistab, on jõudluste tõus kahesajakordselt, 10 h. j. pealt 2000 h. j. peale. See on aga selle tõttu tähelepanu väärt, et moodsate kiirrongi-vedurite ehituse juures ei ole laiemat rööbet, kui Stephensoni oli (1435 mm), ja vaevalt nimetamisväärset laiemat ja kõrgemat ehitusruumi on kasutada, kui tol ajal. Juba saja aasta eest leiti, et tugevamajooliste vedurite ehitamiseks ei piisa normaalarööpmest. Inglismaal raudteeasjanduse tegelane Braithwaite võttis Eastern-Counties raudtee ehitusel 1839. a. rööpmel laiuseks 5 jalga = 1524 mm. Great Western raudtee ehitusel Brunel määras rööpmel laiuseks koguni 7 jalga = 2134 mm.

Stephensoni poolt Liverpool — Manchesteri raudtee jaoks ehitatud üheksas vedur, nimega

„Planet“ (tolleaegsed vedurid evisid alati mingi nime, mis ehitaja poolt talle antud), omas, võrreldes „Rocketiga“, juba mitmesuguseid uuendusi ja suuremaid mõõtmeid. Ta küttepind oli 12,8 m<sup>2</sup> pealt 38 m<sup>2</sup> peale kasvanud ja teenistuskala oli 4,5 t asemel 9,1 tonni. Saksamaa esimese raudtee jaoks — Nürnberg — Fürthi vahel — 1835. a. Stephenson ehitask veduri „Adler“, mis sarnanes täielikult vedurile „Planet“. Veduri jõudlus oli siin juba 40 h. j. Veduri vabrikunumber (järjekorra) oli 118, mis näitab, kui hoogsalt veduritööstus Inglismaal arenes, kuna peale Stephensoni oli seal ka teisi veduriehitajaid.

Ameerikas asutati esimene veduritehas juba 1831. a. Baldwini poolt, kelle poolt ka mitmesuguseid uuendusi veduriehituse alal tarvitusele võeti. Ameerika vedurite ja vagunite ehituskala arenes peagu täitsa iseseisvalt Euroopa eeskujudest ja siin, tingitult kohalikest oludest, omandask veerev materjal eriti suured mõõtmed.

Euroopa mandril telliti esimesed, uute raudteede tarvitaminevad vedurid Inglismaalt. Peagi aga rajati ka siin oma veduritehased, näit. Belgias 1835. a., Prantsusmaal 1838. a.

Saksamaal ehitask Übigau masinavabrik Dresdeni juures Leipzig — Dresdeni raudtee jaoks 1838. a. esimese veduri. Selle veduri („Saxonia“) konstrueeris prof. Schubert Dresdeni politehnikumist, ja ta võeti kasutusele Leipzig—Dresden raudtee liikumiseks avamisel 1839. a. Järgmisena ehitask Dr. Kufahli vabrik Berlinis ühe veduri Berlin — Potsdami raudtee jaoks. Hiljem maailmakuulsuse omandanud Borsigi veduritehas alustask oma tegevust 1841. a., ehitades sel aastal ühe veduri Anhalti raudtee jaoks.

Esimesi vedureid kõeti kivisöekoksiga, milliseks otstarbeks raudteeseltsidel endal koksivabrikud olid olemas. Kivisüsi alguses loeti veduri kütteineks mittesobivaks, ja tolleaegsete vedurite konstruktsiooni juures oli see väide ka põhjendatud. Mitmesuguste suitsuäräpõletamise seadiste ja muude uuenduste tarvituselevõtuga püüti siiski leida võimalust kasutada kütteinena kivisüsi, milline võrreldes koksiga, märksa odavam. See õnnestus ja 60. aastate algusest peale on kivisüsi veduri kütteinete hulgas pärinud esikoha.

Tulles vagunite juurde, võib alguses kohe nende suhtes tähendada, et nad raudteeliikluse loomispäevadel olid väga väikesed ja sarnanesid tihti enim maanteesõidukitele — vankritele, kui praegustele vagunitele.

Eriti peab märkima esimeste reisivagunite kohta, et need olid lihtsalt postitõllad, mis pandud liiklema rööbasteel, vähemalt oli nimetatud sõiduk olnud eeskujuks, mille järgi ehitati raudteevagunid. Näit. ehitati Inglismaal London — Birmingham raudtee jaoks 1. klassi vagunid, mis olid põikseinte abil jaotatud kolme iseseisvasse ossa, millised igaüks olid varustatud uste ja akendega mõlemal küljel ja kujutasid kolme üksteise vastu otsakuti paigutatud tolleaegset postitõlda. 2. klassi vagunid olid

samasugused, kuid neil tihti puudusid aknaklaasid, millised mõnikord asendati eesriietega. 3. klassi vagunid harilikult olid hoopis ilma katusega.

Saksa raudteede esimesed reisivagunid ehitati Inglise eeskujude järgi. Tarvitusel oli 3 vaguni klassi. 1. klassi vagunis oli kolm „kupeed“, igaüks 6 istekohaga, mis võrdlemisi hästi polsterdatud. Aknad ja ukсед olid siin varustatud klaasidega. 2. klassi vagunid olid ilma kupeedeta, polsterdus neis oli lihtsam ja aknaavaused olid tihti ilma klaasideta, vaid ainult eesriietega. Istekohti oli vagunis 24. 3. klassi vagunid olid pealt lahtised, külgsiintega, mis moodustasid ainult rinnatise. Istumiseks olid lihtsad puupingid. Hiljem hakati 3. klassi vaguneid katma pealt purjeriidega, milline uuendus aga pea asendati kindlate, puidust ja tsinkplekist katustega. Ajutiselt oli näit. Düsseldorf—Elberfeldi raudteel ka 4. klassi reisivaguneid, mis olid ette nähtud ainult „seisuvagunitena“, kuna neis puudusid istepingid.

Esimesed raudteevagunid olid meie tänapäeva mõistete järgi ka väga väikesed: nende pikkus oli ca 7 m; puhvrid asetsesid ainult 65 sm kõrguses rööpapeast; vaguni sisemine laius oli 2,35 m ja kõrgus kupees 1,70 m. Kupeedega vagunite kõrval tekkis pea ka n. n. „läbikäigu-vaguneid“ (Interkommunikations-Wagen), mille jaoskonnad olid ühe keskel asuva läbikäigu kaudu ühendatud. Sellist vagunitel ukсед ei olnud vaguni külgedel, vaid otstes, kus sisse- ja väljaminek toimus lahtise pidurirõdu kaudu.

Rõhku pandi teatud määral vagunite välimusele, kuna neid värviti harilikult kirevates toonides. Nürnberg—Fürthi raudtee esimesed reisivagunid olid helekollased, ühel teisel raudteel olid sinised vagunid. Kasutati raudteevagunite juures samu värvimis- ja lakeerimisvõtteid, nagu neid oldi harjutud postivankrite juures tarvitama.

Sellevastu aga reisijate mugavuse eest oli väga vähe hoolitsetud. Lahtised reisivagunid, mida, nagu juba mainitud, eriti 3. klassi jaoks kasutati, kaotati küll pea, osalt avaliku arvamise või valitsusasutiste näpunäidete põhjal, liiklusest ära. Kuid kinnistes reisivagunites oli halb lugu õhustamise kui ka valgustuse poolest. Teatavasti raudteeliikluse algaastatel rongid liikusid ainult päeval. Raudteeseltsid väitsid, et öösine liiklus ei ole raudteekäituse iseloomuga kokkukõlastatav. Preisi minister v. d. Heydt asus aga seisukohal, et öösiste rongide käikupanek on reisijate huvides hädavajalik, ja raudteeseltsid pidid selles küsimuses järele andma. A. 1844 kirjutati ette Preisi raudteedel vagunite valgustamine, ja pea võeti tarvitusele õilambid.

Vagunite kütmist alguses ei tuntud. Mõnel raudteel võeti tarvitusele rauast jalasoojendajaid, mida täideti kuuma veeга või kuuma liivaga. Kõige esiteks Badeni raudteel ehitati 1. ja 2. klassi vagunitesse raudahjud, mida köeti kivisütega. Siit laienes see uuendus ka teistele raudteedele.

Et reisivagunites puudusid klosetid, pole ka

tolleaegsete olude kohta imeks pandav. Alles 1860. a. võeti need tarvitusele raudteerongides, kuid esiteks — et mitte raisata reisivagunite kallist ruumi — ehitati klosetid pakivagunitesse, kus muidugi nende kasutamine väga raskendatud oli ja neisse ainult vahejaamades, rongi seisu ajal, pääses.

Reisivagunid Saksamaal ehitati alguses ainult 2-teljelised. Üksikutel raudteedel aga kasutati pea ka 4-teljelisi pöörvankritega reisivaguneid Ameerika eeskujul, näit. Leipzig—Dresdeni raudteel juba 1838. a., pärast ka Würtembergi raudteel, Austria Lõuna raudteel, Hannoveri riigiraudteel ja mujal. Leipzig—Dresdeni raudteel peale selle ehitati reisivaguneid 3-teljelisi.

Hoopis erinevalt Euroopa oludest arenes Ameerika raudteedel ka reisivagunite ehitus. Siin algusest peale hakati ehitama ainult suuri vaguneid, mis ei olnud jaotatud üksikuteks kupeedeks, vaid moodustasid ühe suure ruumi, milles keskel oli läbikäik ja mõlemal pool pinkide read, kus kuni 70 reisijale istekohti oli. Ukсед asetsesid mitte vaguni külgedel, vaid otstes, kus olid lahtised platvormid, mille kaudu pääsis vagunitesse. Vagunid olid 4-teljelised ja nimelt kahe 2-teljelise pöörvankriga. Näitena võib tuua ühe sellise reisivaguni mõõtmed, nagu neid 1840. a. peale kasutati Baltimore—Ohio raudteel:

Vagunikere sisemine pikkus 36 jalga (10980 mm), laius 7 jalga (2130 mm), kõrgus 5 jalga 11 tolli (1800 mm). Istekohtade laius oli 14 tolli (355 mm) ja pinkide vahekaugus 11 tolli (280 mm).

Mis puutub kaubavagunitesse, siis moodustasid need Inglise raudteedel algusest peale küllalt tähtsa osa raudtee veerevast koosseisust, kuna siin esimesed rööbasteed olid ehitatud eeskätt kivisüte, raua ja maagi, kui ka muude masskaupade veo otstarbeks. Kaubavagunidki olid aga siin väikesed, 2-teljelised, 7 m<sup>2</sup> laadimispinnaga ja 4 t kandevõimega platvormid, nimelt kas madalate äärtega või ilma. Tarviduse korral kaeti kaup pealt purjeriided või nahast presendiga. Kinniseid kaubavaguneid hakati ehitama alles hiljem.

Saksamaal esimeste raudteede ehitusel arvestati kaubaveoga kas hoopis vähe, või peagu hoopis mitte. Raudtee ülesandena mõeldi siin reisijate kiiret ja hõlpsat edasitoimetamist. Sel põhjusel ehitati siin eeskätt ainult reisivaguneid. Esimesel Nürnberg—Fürthi raudteel alguses ei olnud ainultki kaubavagunit. Berlin—Potsdami raudteel selle avamisel oli tervelt 82 reisivagunit ja ainult 22 pagasi- ja kaubavagunit. München—Augsburgi raudteel oli 37 reisivaguni kohta 12 pagasi- ja kaubavagunit ja Saksi raudteel 23 reisivaguni kohta 1 kaubavagun. Sellise asjaolu põhjuseks oli, et esimesed raudteeliinid olid peamiselt kohaliku tähtsusega, ja neil puudus ühendus naaberliinidega. Kaubaveos aga selle normaalseks arenguks hädatarvilik on võimalus otsevedudeks pikkadel kaugustel, nagu see eriti masskaupade juures kehtiv.

Saksa raudteedevõrgu arenedes omandas tarvi-

liku tähtsuse siin ka kaubavedu ja ehitati selleks vaguneid, millised siin peale platvormide ehitati ka kinnised. Viimased osutusid siin vajalikuks veel selletõttu, et tol ajal Saksamaa poliitiliselt jagunes paljudeks üksikuteks riikideks, mis tollipiiridega üksteisest eraldatud, ja kaupade veol ühest riigist teise või transiidina kolmanda riigi kaudu tuli vaguneid varustada tolliplommidega.

Esimeste Saksa kaubavagunite taara oli keskmiselt 5,5 t, kuna kandejõud 3—4 tonni. Näiteks oli 1842. a. ehitatud 2-teljelistel platvormidel laadimis-pind 9,2 m<sup>2</sup>, kandejõud 4 t, taara 5,5 t, telgede vahed 2,1 m.

Oma vagunitehased tekkisid Saksamaal juba alguses. Näit. Leipzig—Dresdeni raudteeselts asutas juba 1837. a. endale vagunitehase, milles inglise inseneri juhatusel ehitati esimesel poolaastal 35 reisi- ja 5 kaubavagunit. Teistest esimestest vagunitehastest võib mainida Reifert ja Co Bockenheimis (1838), Pauwels ja Talbot Aachenis (1838), Gastell ja Berdelle Mainzis (1839), Rauff Berlinis (1839), Linke Berlinis (1839) ja teised.

Kaubavagunite juures omab see erilise tähtsuse, et nad oleksid kohased kasutamiseks mitte ükski omanik-raudteel, vaid ka naaber-raudteel. Otseühenduslik vedu omandab oma eelised alles siis, kui kaupade ümberlaadimise asemel on võimalik saata vagunit otsekohe saatejaamast sihtjaamani. See aga oli raudteede algaastatel väga tihti raskesti läbi viidav. Üksikutel raudteedel olid kaubavagunid oma ehitusviisi poolest erinevad ja selletõttu neid ei saadud kasutada teisel raudteel. Eriti peab seda märkima vaguni puhvrite ja sidehaakide suhtes. Selle tagajärjel tuli alguses vagunite otseliikluse võimaldamiseks ette võtta omapäraseid abinõusid, näiteks vagunile juurde ehitada lisapuhvreid või ehitada puhvreid ümberpaigutatavatena jne. Teisest küljest aga raudteede algaastatel üksikud raudteed ei olnud sugugi nii väga vastutulelikud üksteise vastu. Keelduti tihti mõnesugustel põhjustel oma vaguneid andmast kasutamiseks võõral raudteel. Kaasa mõjusid tihti siin ka hõõrumised ja võistlused üksikute raudteeseltside vahel.

(Järgneb.)

## Kroonika

### E E S T I

#### RAUDTEEMATERJALIDE OSTMINE

Käesoleva aasta aprillikuul anti Saksamaale suurem tellimine raudteematerjalidele kogusummas 2.300.000 kr. peale. Muuseas telliti 2 laiarööpmelise ja 2 kitsarööpmelise diiselelektri-mootorvagunite sisseaaded, 400 kaubavagunile Hildebrand-Knorr tüüpi õhkpiduri seadised, peale selle Röntgeni sisseaadeid raudtee ambulantsi jaoks, ja mitmesuguseid materjale ning sisseaadeid peatehastele.

—:—

### L A T V I J A

#### UUS SÕIDUHINDADE TÕSTMINE LATVIJA RAUDTEEDEL

Seoses üldise raudtee tariifide tõstmisega 1. detsembril 1939 kallinesid Latvija raudteedel tol korral ka sõidupiletite hinnad 5% võrra.

Nüüd 1. maist 1940 on viidud läbi uus hindade tõstmine Latvija reisijateveo tariifis, kuid seekord mitte lineaarselt, ega üldiselt. Nimelt on jäänud kõrgendamat 3. klassi üldtariifi ühekordsete ja edasi-tagasi piletite, kui ka n. n. 10-sõidu piletite hinnad.

Eeskätt tuleb mainida, et Latvija raudteedel seni kehtinud üksikute klasside piletihindade suhted, millised alates 3. klassist, olid järgmised 1,00 : 1,33 : 2,66, on nüüd määratud 1,00 : 1,50 : 3,00. Seega 2. klassi piletid, millised olid 3. klassi piletihindadest ainult 33% võrra kallimad, nüüd on 50% kõrgemad.

Selle tagajärjel 2. klassi piletihinnad, kuigi 3. kl. hinnad jäid muutmata, kallinesid 12,5% võrra. Kuna 1. klassi sõidupiletite hinnad, nagu varemalt, nõnda ka

nüüd, moodustavad 2. klassi piletite kahekordse hinna, siis on nad tõusnud sama protsendi, s. o. 12,5% võrra.

Lühikestel kaugustel, nimelt kuni 10 km, on muudetud üldiselt ka 3. klassi ühekordsete ja edasi-tagasi piletite hindu. Senise kauguse alammäär, 8 km — 30 sentiimi — asemel on nüüd alammääraks 6 km — 20 sentiimi, mis peab aitama soodustada lähisliiklust, eriti Riia sõlmes. See osutus tarvilikuks ka seetõttu, et seni aastaid Riia sõlme ja lähema ümbruskonna jaamade vahelises lähisliikluses kehtinud erilised alandatud ühekordsete, edasi-tagasi ja 10-sõidu piletite hinnad nüüd 1. maist 1940 ära muudeti. Samast ajast kehtib seega ka siin ainult üldine tariif. Viimasel ajal ei olnud nimetatud lähisliikluses enam küll suuri hinnaalandusi antud ühekordsetelt piletitelt, kuna neid soodustusi oli juba endistel tariifikõrgendustel osaliselt kärbitud. Seega kallinevad ühekordsete piletite hinnad siin ainult 5—10, pikematel kaugustel 20 sentiimi võrra.

3. klassi kuupiletite hindu on tõstetud üldiselt, kuid mitte lineaarselt, vaid lühikestel kaugustel suuremal, pikkadel kaugustel — vähemal määral. Hinnatõus osutub siin näit. 1 kuu piletil 1—6 km kaugusel 4,75 latilt 5,50 latile, s. o. 15,6%. 20 km kaugusel 1 kuu jaoks kehtiva piletihind tõusis 16,55 latilt 18,50 latile, seega 11,8%. Kuupilet, mis kehtiv kogu raudteedevõrgu jaoks, maksis seni 84,90 latti, nüüd 94,00 latti, tõus 10,7%.

2. klassi kuupiletite hinnad on seoses ka klasside suhtearvu muutmisega, kallimaks läinud 24—32%.

Latvija raudteedel on tarvitusel ka pühapäevapiletid, milliseid müüakse laupäeval ja pühapäeval sõiduks kõigi raudteejaamade vahel. Hinnaalandus, mida need piletid, võrreldes harilike ühekordsete piletitega andsid, olenes sõidukaugusest, seni kõikus 10—20% piirides. Nüüd on tõstetud ka pühapäevapiletite hindu,



## LEEDU

### LEEDU RAUDTEEVALITSUSE ÜMBERKOLIMINE VILNIUSSE.

Leedu Raudteevalitsus kolis Kaunasest Vilniusse, kus asub nüüd 25. aprillist s. a. peale.

Raudteevalitsuse ametnike ja teenijate arv, kellel seega tuli ka ümber kolida, ulatus kuni 435-ni, ühes perekonnaliikmetega aga oli 1423 isikut.

### LEEDU RAUDTEEDE VEEREVA KOOSSEISU TÄIENDAMINE.

Raudteede veereva koosseisu täiendamiseks on otustatud osta jälle uusi vedureid ja lokomootoreid. Eeskätt ostetakse laiarööpmeline jaoks 6 reisiringi-tankvedurit, millised peavad olema suutelised 300 t raskust ringi vedama kuni 90 km/t kiirusega.

Peale selle ostetakse laia rööpmeline jaoks 10 kaubarongi vedurit tendriga. Kitsa rööpmeline jaoks on ette nähtud tellida 4 reisiringi-vedurit, mille sõidukiirus oleks kuni 60 km/t.

Raudteevalitsus on juba ostnud Saksamaalt 6 I/II kl. ja 14 III kl. reisivagunit. Ka on ostetud seal 25 jäävagunit.

### LEEDU—NSVL RAUDTEEDE OTSEÜHENDUSE KORRALDAMINE.

Leedu—NSVL raudteede vahelise reisijate- ja kaubaveo otseühenduste kokkulepped on hiljuti alla kirjutatud.

Samuti on alla kirjutatud kokkulepped transiitvedude korraldamise kohta Leedust NSVL kaudu Odesasse ja Rumeeniasse, kui ka NSVLiidust Leedu kaudu Saksamaale.

### LEEDU MAKSIMAAL-SÕIDUKIIRUSED

Leedu raudteede peadirektori poolt 1939. a. sügisel antud käskkirjaga on Leedu raudteed neil lubatud sõidukiiruste ülemmäärade suhtes jaotatud järgmistesse gruppidesse:

	120 km/t.
Virbalis—Kaunas—Šiauliai—Joniškis	
Šateikiai—Kretinga	
Palemonas—Vievis	
	90 km/t.
Vievis—Lentvaris	
	85 km/t.
Šiauliai—Telšiai	
Obeliai—Radviliškis—Taurage	
	80 km/t.
Telšiai—Šateikiai	
	60 km/t.
Kazlu Ruda—Marijampole	
	55 km/t.
Luše—Mažeikiai—Kuziai	
Skudodas—Kretinga	
Mažeikiai—Laižuva	
	50 km/t.
Marijampole—Alytus.	

Ülaltoodud sõidukiiruse ülemmäärad on kehtivad aururongide jaoks, kuna mootorrongide jaoks on mõnel liinil kõrgemad maksimaalkiirused ette nähtud.

mille tagajärjel hinnaalandus osutub juba peagu tühi-seks, näit. maksab 100 km kaugusele sõit 3. klassis ühekordsete piletitega (edasi-tagasi) 6,70 latti, edasi-tagasi piletiga (milised Latvija raudteedel ka selliseid soodustusi ei paku, kui Eesti raudteedel) 6,65 latti, ja pühapäevapiletiga 6,35 latti, seega hinnaalandust ainult ca 5%. 200 km kaugusel maksab sõit 3. klassis ühekordsete piletitega edasi-tagasi 12,20 latti, kuid pühapäevapiletiga 11,00 latti, seega siin hinnaalandust ligi 10%.

Latvija raudteedel alles paari aasta eest tarvitu-sele võetud „turistipiletid“ 1000 ja 1500 km sõitude üldkauguste jaoks, millised peagu vastasid Eesti raudteede ringsõidupiletitele (ettemääratata sihtidega), on nüüd 1. maist 1940 ära muudetud.

Veel on ära muudetud peagu kõik need mitmesu-gused hinnaalandused, mis anti seni gruppsoi-tude puhul. Järele on jäänud ainult kooliõpilaste ja mõne muu organisatsiooni sõidud, millistele võimaldatakse veel hinnaalandust.

Pagasi veomaksumääri tõsteti lineaarselt, kõigil kaugustel 20% võrra. Sama on kehtiv ka kiirkauba suhtes.

### KAUBAVEOTARIIFI LISAMAKSUDE KÕRGENDAMINE

16. maist 1940 peale kõrgendatakse Latvija raudtee-del mõnesuguseid raudtee lisamakse kaubaveo alal:

Vaguni seisumaksu laadimistöõde tähtajal mittelõpetamise puhul võeti seni (vagunitel kandejõuga kuni 20 t):

Viivituse eest mitte üle 1 tunni — 1 latti, viivituse eest mitte üle 2 tunni — 2 latti, viivituse puhul üle 2 tunni — esimese päeva eest 3 latti, teise päeva eest 5 latti, kolmanda ja iga järgmise päeva eest 8 latti.

Uued seisumaksumäärad on 1 tunni eest 1,50 latti, 2 tunni eest 3 latti; edasi — esimese päeva eest 5 latti, teise ja iga järgmise päeva eest 8 latti.

Kaalumaks saadetistelt, mille kaal tehakse kindlaks raudtee poolt, on tõstetud: vagunikaalul kaalumise eest 2 latil 3 latile vaguniil ja harilikel kaaludel kaalumise eest 0,5 santiimilt 1,0 santiimile igalt 10 kg.

Maks kaubakohtade arvu kindlakstegemise eest (saadetistelt kohtade arvuga üle 300) raudtee poolt on kõrgendatud 1 latil 2 latile igalt 100 kohalt.

Eesti kaubaomanikke, kes veavad kaubasaadetisi Latvijast, Latvijasse või Latvija kaudu, puudutab asja-olu, et seal on kõrgendatud ka maksu saadetiste üleandmise eest välisriikide raudteele resp. vastuvõtmise eest välisriikide raudteedelt, nimelt senise maksu asemel — 0,3 santiimi igalt 10 kg, alammäär 1 latti saade-tiselt — võetakse 16. maist 1940 peale seda maksu 0,5 sant. igalt 10 kg, kusjuures alammäär saadeti-selt on 2 latti.

Samuti kõrgendatakse 1. juunist 1940 kaubasaade-tiste ümberlaadimismaksu 0,012 tariifiühikult (8,2 E. senti) 0,016 tar. ühikule (10,2 E. senti) igalt 100 kg ja vagunite telgede vahetusmaksu 0,91 tar. üh. (6,19 Ekr.) 1,17 tar. ühikule (7,96 Ekr.).

—:—

## S A K S A M A A RAUDTEELIIKLUSE ÜBERKORRALDUS SAKSAMAA JA BÖÖMI-MÄÄRI PROTEKTORAADI KUI KA SLOVAKKIA VAHEL

1. jaanuarist 1940. a. jõustusiid Saksa riigivalitsuse koim määrust, mille eesmärgiks on korraldada raudteeliiklust Böömi-Määri protektoraadi ja ülejääva Saksamaa vahel, ja nendega asendada senised ajutised eeskirjad.

Esimene neist määrustest loob põhialuse nimetatud liikluse korraldamiseks ja määrab kindlaks piiriüleandepunktid, milliseid arvult on 75.

Teatavasti loetakse Böömi-Määri protektoraat Saksa riigi autonoomseks osaks. Protektoraadis asuvad raudteed moodustavad küll iseseisva raudteede grupi, mis alluvad teedeministeeriumile Prahast, kuid nende otsene järelevalve kuulub siiski Böömi-Määri riigiprotektorile. Protektoraadi raudteede siseliikluses on praegugi veel kehtiv endine, 1933. a. jõustunud kaubaveotariif, mis möödunud aastal, vastavate parandustega, uuesti välja anti.

Teine ülalmainitud määrustest korraldab n. n. privilegeeritud raudteeühendust Saksa raudteejaamade vahel Böömi-Määri protektoraadi transiit-teesade kaudu, samuti ka protektoraadi jaamade vahel Saksa teesade kaudu. Uus määrus asendab senised ajutised kokkulepped sellel alal.

Kõne alla tulevad siin järgmised ühendusliinid:

- a) Saksa raudteejaamade vahel Böömi-Määri teesade kaudu,  
Lundenburg—Pohl—Schönbrunn — Ruderswald (enne Annaberg),  
Lundenburg — Bräusau — Abtsdorf — Lichtenau, Lichtenau — Triebitz;
- b) Böömi-Määri raudteejaamade vahel Saksa teesade kaudu  
Böhm-Trübau—Brünn—Landshut,  
Böhm-Trübau—Olmütz,  
Hrušov—Mährisch—Ostrau—Prerov — Lundenburg—Landshut.

Privilegeeritud raudteeliiklus on vaba igasugustest tolli-, deviiside ja passi-formaliteetide täitmisest, kuna vedu võõral teosal toimub lukustatud vagunites, läbi-veoks õigustatud tee veduri- ja rongiteenijatega. Mõlemal ülaltähendatud juhul, Saksa või Böömi-Määri raudteed, kasutades läbi-veoks teise raudtee osa, arvu-tavad reisijate piletihinnad kui ka kaubasaadetiste veomaksud oma sisetariifide põhjal, kuna aga ise maksavad teisele raudteele, kelle teesõna kasutatakse, teatud telg-kilomeetri maksu.

Privilegeeritud raudteeliikluse mõiste alla kõnesoleva määruse mõttes ei loeta üht teist, sellele sarnanevat, piiriäärsetel teesadel toimuvat raudteeliiklust, mis on korraldatud 27. X 1938 ajutiste määrustega.

Kolmas määrus määrab ära Böömi-Määri protektoraadi ja ülejääva Saksa riigi vahel toimuva raudteeliikluse õiguslikud alused. Nimetatud liiklus ei loeta mitte rahvusvaheliseks, vaid Saksa riigi siseliikluseks. Seega ei tule siin kohaldamisele rahvusvahelised konventsioonid RKK ja RKR, vaid õigusliku alusena kehtib nimetatud liikluses Saksa Liiklusmäärustik 8. IX 1938 ühes lisamäärustega, millised eriti kõnesoleva liikluse jaoks kehtima pandud ja tariifides välja kuulutatud.

Need erilismäärused püüavad arvestada mõnesuguste, protektoraadi raudteedel seni kehtinud, Saksa raudteede eeskirjadest erinevate asjaoludega. Saksa jaamadest kauba saatmisel Böömi- ja Määrimaa jaamadesse koostatakse Saksa riigiraudteede siseliikluse saatekiri. Saatmisel Böömi- ja Määrimaa jaamadest koostatakse saatekiri plangil, mille tekst on saksa- ja tšehhikeeles ja mis vastab enamvähem Böömi-Määrimaa siseliikluse saatekirjale, kusjuures kaubasaatjal on õigus andmeid saatekirja kirjutada ka tšehhikeeles, kuid saatete on kohustatud sel juhul need andmed tõlkima saksa keelde.

Mis puutub raudteeliikluse Saksamaa ja Slovaakia vahel, siis toimub see senini veel nende kokkulepete eeskirjade kohaselt, mis 27. oktoobril 1938. a. sõlmiti Saksamaa ja Tšehho-Slovakkia valitsuste vahel, ja mis ka pärast 14. märtsi 1939. a., millal Slovakkia end iseseisvaks kuulutas, kõnesoleva raudteeühenduse jaoks edasi kehtima jäeti. Siiski on juba välja töötatud ja kirjutatakse alla lähemal ajal uus kokkulepe, mis korraldab raudteeliiklust mõlema kahe riigi vahel.

Praegu toimub Saksa ja Slovakkia vaheline raudteeühendus järgmiste piiri-jaamade kaudu:

- Oberlitsch—Luky pod Makytou,
- Vlarapass—Hornie Srnie,
- Vrbovce—Myjava,
- Sudomeritz—Petrau—Skalitz,
- Göding—Holič pri Morave,
- Landshut—Kuty,
- Marchegg—Theben-Neudorf,
- Engerau—Pressburg-Neustadt.

Lähemal ajal avatakse piiri-liklus ka Čadca kaudu, mis võimaldab uuesti üles võtta otseliklust tähtsal Budapest—Sillein—Oderberg liinil.

### *Eriskirjanduse ülevaade*

#### **SBB — KALENDER für das Jahr 1940.**

9. aastakäik. Väljaandja: Publizitätsdienst der SBB in Bern. Hind 2 Šveitsi franki.

„Liiduraudteid kaudu kodumaistesse mälestispaikadesse.“ Nõnda kõlab tänavuaastase Šveitsi Liiduraudteede kalendri juhtlause, mida ta kannab silmapaistvalt oma tiitellehel. Sellele vastavalt ta seekord pöördub ära oma harilikult huvialalt — tehnilised saavutatud raudteeliikluses — ja asub seekord, praeguse ajamomendi kohase teemi juurde: Šveitsi kuulsusrikas minevik. 53 ajaloolis-rahvuslikku mälestispaika, millised veel tänapäev püsivad, tuuakse lugeja silmade ette toredates sügavtrükipiltides, ühes lühikeste sisurikaste saatetekstidega. Aga mitte ainult lahingute kuulsust ja selle väikese, sõdasid näinud maa võitlusi, võite ja kaotusi, ei manata esile selle kalendri lehtedel, vaid tõestatakse veel kord, et juba ammu keskajal siin elav karjuste rahvas oskas luua kultuuri ja kunsti väärtusi ja neid säilitada.

Iga pildi juures esineb väike orienteerimis-kaardike, mis näitab juurdepääsemise võimalusi sinna, kas raudtee, posti-autobuse või laevaga. Need kaardid võimaldavad kõnesolevate vaatamisväärsuste kiiret leidmist ja seega loodetavasti ka rohkem külastamist paljude turistide poolt.

Kalender on trükitud, nagu seni ikka, saksa, prantsuse ja itaaliakeelsete väljaannetena.

Tegev toimetaja: E. TIMMA, korter: Kinga 6—7, telef. 429-58. — Vastutav toimetaja: E. GRÜNBERG, krt. Toompuiestee 30—7. — Väljaandja: K.-ü. „Eesti Raudtee“, Tallinnas.

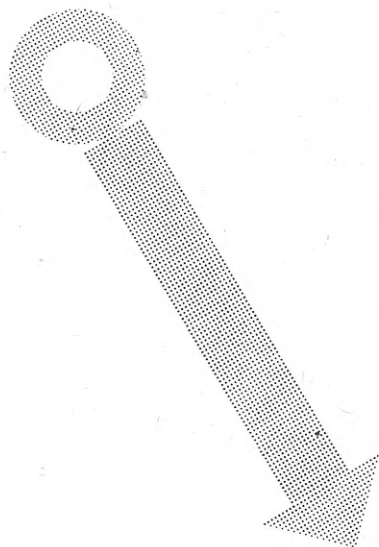
„Edu“ trükk, Tallinn, Vene 16. 1940.

Ilmunud 30. aprillil 1940.

# SIEMENS

## TEHASED

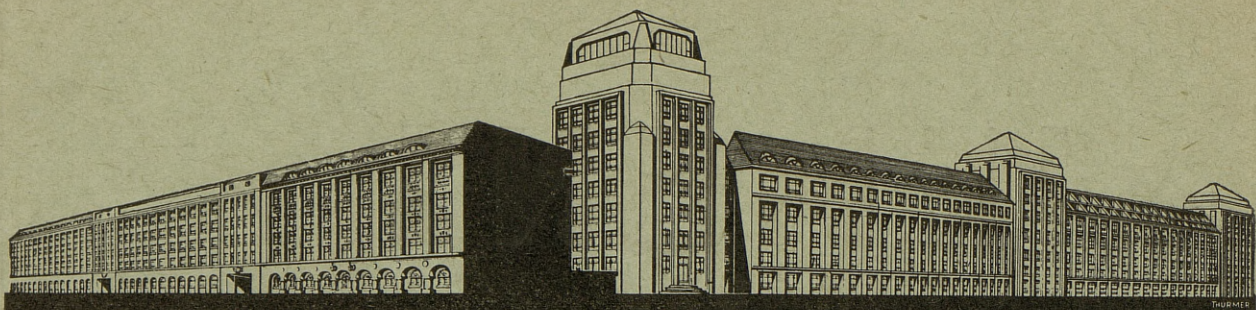
on varustatud täiel määral esmajärguliste toorainetega ja varustavad pidevalt oma tarvitajaskonda maailmakuulsust omavate toodetega.



ESINDUS EESTIS:

**Eesti Aktsiaselts Siemens**

Tallinn, Vabadusväljak 7  
Telefon 428-03



# KNORR-BREMSE

## *Knorr-õhkpidurid raudteede jaoks*

Uusim väljatöötus: Hildebrand-Knorr pidurid kaubarongide, reisirongide, kiirrongide ja mootorvagunite jaoks.

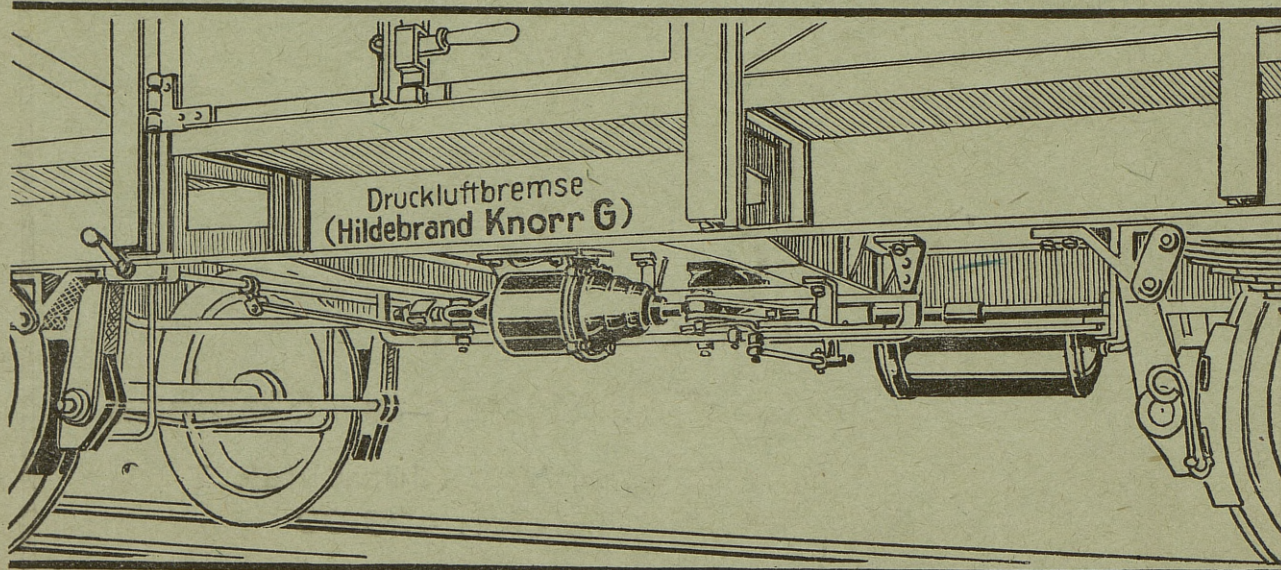
Kokkusurutult ehitatud juhtventiilid, terasest kerge-piduri tsilindrid, täisautomaatsed juhtpiduriventilid "Knorr-Selbstregler", auru-õhupumbad, mootor-õhupumbad suruõhu tekitajana, toitevee eelsoojendajad seadised vedurite jaoks, koosnedes kompaund-toitepumbast ja pealispinna-eelsoojendajast.

"Grand Prix"

Pariisi maailmanäitusel 1937



Hildebrand-Knorr kaubavaguni pidurivarustus



# KNORR-BREMSE A-G BERLIN