EESTI RAUDTEE

RAUDTEEASJANDUSE KUUKIRI

Toimetus ja talitus:
Tallinnas, Nunne tänav nr. 32.
(Kopli ülesõidu koha juures).
Kontor avatud kella 8—1/2 4.
Telefon: nr. 192 raudtee keskjaamast.
Ärijuhi kodune telefon nr. 19-58 (linna keskjaamast).
Toimetaja kõnetunnid: kella 10—11 p.
Ärijuhi kõnetun.: k. 10—11 ja 1/2 2—1/2 3.

Ilmub iga kuu üks kord.

Tellimise hind ühes kaasannetega:
M. 500 aastas
M. 260 1/2 „
M. 140 1/4 „
Üksiku numbri hind 25 mk.

Kuulutuste hinnad:
1 lehekülg — M. 4000.—
1/2 „ — M. 2000.—
1/4 „ — M. 1000.—
Kaantel 50% kallim.

Nr. 1 (26) **Jaanuar 1924** **3. aastakäik**

Kolmanda aasta algul.

Tänase numbriga algab „Eesti Raudtee“ kolmandat aastakäiku. See on tagasivaateks võrdlemisi lühike aeg, ent ühtlasi ka küllalt pikk, kui silmas pidada Eesti raudteede iseseisvat elu ja lõpmata takistusi ning raskusi, mis nende iseseisvuse organiseerimiseks ja kindlustamiseks selle lühikese aja jooksul ära tuli võita ja teelt kõrvaldada.

Saanud Eesti raudteed iseseisvaks ja hakates elama omapärast elu ja arenema omapärases vaimus, tekkis loomulikult vajadus häälekandja järele, raudteemajanduse erialalt, kes oleks rohkearvulise raudteelaste pere vaimliseks ühendajaks ja informeerijaks teedeministeeriumi ja raudteevalitsuse määruste ning korralduste suhtes, juhatajaks mitmesugustes tehnilistes küsimustes, kui ka lõbusaks ajaviitjaks vabadel silmapilkudel.

Need ülesanded on „Eesti Raudtee“ enesele juba alguses üles seadnud ja neid jõudu mööda lahendada püüdnud. Selle juures on ka „Eesti Raudteel“ kahe möödunud aasta jooksul mitmete raskustega võidelda olnud ja kui ajakiri enese peale võetud ülesandeid mitte alati sel määral täita pole suutnud, nagu toimetus seda ette kavatsenud, siis tuleb seda asjaolu just ülaltähendatud raskuste arvele kirjutada. Kõige tuntavamad on olnud just ainelised raskused, nagu see loomulik ajakirja juures, kelle lugejate ringkond lehe ülalpidamiseks väheldane ja sissetulekud selle tõttu piiratud. Ühtlasi näitavad möödunud kaks aastat aga ka seda, et kindla tahtmisega ja visa tööga ometi midagi suudetakse teha ja vähe-haaval eesmärgile läheneda, kui aga üksmeelselt käed külge pandakse. Esimeestel aastatel — neil lehe elus harilikult kõige raskematel aegatel — leidis ajakiri ikka lahket vaimlist ja ainelist toetust. nõnda et ta katkestamata oma ilmumist jatkata on võinud ning enese ümber ikka suuremal hulgal uusi lugejaid ja kaastöölisi koguda.

Kolmanda aasta lävel võib „Eesti Raudtee,“ kel seda igakülgset toetust ka sel aastal lahkesti jatkata on lubatud — suurema julgusega aastakäiku alata kui kunagi varem. Kindlas usus, et ajakiri häid sidemeid ja südamlikku vahekorda ka sel aastal nii endiste, kui ka uute toetajatega, kaastöölistega ja lugejatega suudab alal hoida ja veelgi kõvendada, soovib toimetus kõigile oma sõpratele **käesoleval uuel aastal kõige viljakamat edu!**

Toimetus.

*

* *

Meemel (Klaipeda), kui Leedumaa väljaveo sadam.

„Eesti Raudteele“ kirjutanud Dr. ins. Remy.

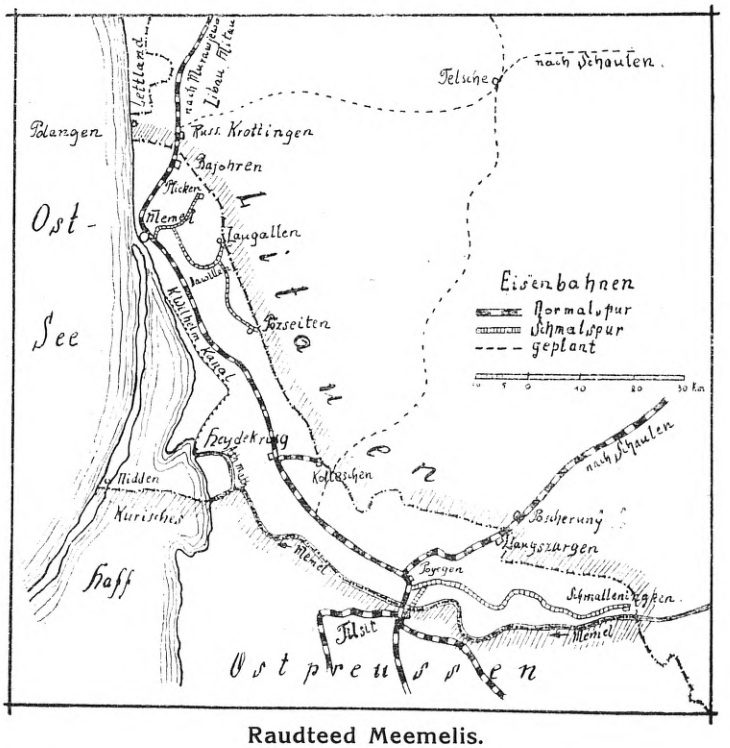
I. Meemeli territooriumi geograafiline ja politiiline olukord.

Versaille rahulepingu punkt 99 järele on Meemeli territoorium Saksa riigist lahutatud, kuna kohalikkude elanikkude arvamist nende poliitilise saatuse üle mitte ei ole küsitud, sellest kõrvale kaldumine näib olenevat vaatest, et uuelt loodud Leedu riik saaks omale ühe sadama. Et Leedumaa tarvis väike kalasadam Polangen põhjapool Meemelit, mille Lätimaa Leedule teistkordsel piiriajamisel vastutasu teel andis, kui suurejooneline sadam kõne alla tulla ei või, on põhjuseks hiigla suured kulud, mida Polangeni sadama ehitus nõuaks.

Meemeli territooriumi all mõistab Versaille rahuleping maa-ala, milline lõunapool Meemeli jõest, hommiku- ja põhjapool endisest Vene riigist ning õhtupool Balti merest piiratud on. Üks osa Kuura Nehrungi põhjatipust kuni lõunapoolse kalameeste külani Nidden kuulub äraantud maa-alase. See maa-ala võtab oma alla 2361 ruut kilomeetrit 150.000 elanikuga.

Veebruaril 1920 a. sai see maa-ala prantslaste poolt Pariisi saadikute konverentsi ülesandel okkupeeritud. Valitsemist juhtis kuni mai kuuni 1921 a. üks kindral, kui kuberner, ja maist 1921 a. kuni leedulaste okkupatsiooni ajani üks era ülemkomissar, Ülemkomissarile allus sisemise valitsemise suhtes maadirektoorium. Majanduslisi küsimusi lahendada aitas teda maanõukogu, mille liikmed ülemkomissar nimetas. Nii siis puudus rahvaesitusel võimalus Meemeli territooriumist vabariiki luua Danzigi eeskujul, mille erapooletus rahvasteliidu poolt garanteeritud oleks olnud.

See lootus näis novembris 1922 a. täide minema tahtvat, kui leedulased Meemeli maale sisse tungisid ning prantslased veebruaris 1923 a. lahkuma sundisid. Sellest ajast saadik pole mingit kokkulepet Leedumaa ja saadikute konverentsi vahel saavutatud. Tegelikult valitseb nüüd mainitud territooriumi üks Leedu ülemkomissar. Tolliamet, post, raudteed ja sadam alluvad Kovno valitsusele. Sisevalitsus, politsei, kool ja kirik seisavad territooriumi valitsuse all. Ka rahvaesitust ei ole Leedu valitsus veel mitte kokku kutsunud.



Raudteed Meemelis.

II. Meemeli territooriumi ja sadama majandusline seisukord. Meemeli jõgi ja raudteed.

Kolmneljandikku Meemelimaa elanikkudest on elukutseliselt põllumajanduses tegevad. Tööstus on koondatud Meemeli linnas territooriumi põhjapoolsesse osasse tema 31.000 elanikuga. Põllumajandus annab tarviliku hulga rukkid ja nisu elanikkudele. Otre ja kaeru jatkub ka väljaveoks. Suurel hulgal veetakse ka hobuseid ja sarvloomi välja. Selle järele, kui Meemelimaa Leedu raha sissetoomise läbi kõrge valuuta maaks on saanud, peab põllumajandus uusi turge

otsima, sest et Saksa riik ei suuda Meemelimaa põllusaadusi osta, ka mitte kõrgeväärtulisi hobuseid isegi piiratul arvul. Leedumaa veab ise põllusaadusi välja, nimelt võid ja mune. Väljavedu sündis seniajani Liibavi sadama kaudu.

Tööstuse edenemise suhtes on puutööstus mõõduandev. Umbes 40 saeveskit ja 5 muud suurt puutööstusettevõtet, muu seas üks puupapi vabrik, töötavad Meemelis. Rahuajal töötas Meemel umbes 1 miljon kbm. puid ümber. Sellest hulgast saadi umbes 1/5 hommiku Preisimaalt, 1/5 nüüdsest Leedust, 3/5 Poola- ja Valge-

Mis puutub Meemelimaa üldisse kaubavahetusse 1922 a. jooksul, siis langeb Saksa riigi peale 77% sisseveost ja 52% väljaveost, Leedumaa andis 13% ja sai 15% Meemelimaalt, 12% väljaveost läks Inglismaale.

Meemeli suurtööstuslisist ettevõtteist teenivad tähelpanu veel vagunivabrik ja laevatehas.

Juurdeveo teed Meemeli sadamasse seisavad Meemeli jões ja raudteedes.

Meemeli jõgi jookseb umbes 50 km. lõunapool Meemeli linna Kuura lahte. See on Meemeli puukauba pea väljäveo soon

Meemeli sadam.

Venemaalt. Ümbertöötatud puud lähevad Saksa-, Inglismaale ja Skandinaaviasse. Ümbertöötatud puude hulk on pärast sõda 1/4 võrra langenud. Et Leedu Poolaga mingit korrapäralist kaubanduslist läbikäimist Vilna küsimuse tõttu et alusta, on Meemel omast pea tooresmaterjaali piirkonnast äralõigatud, sest Leedul ei ole mitte võimalik Meemelile tarvilisel hulgal puid anda.

Süsi sai Meemelimaa kuni ilmasõjani peaaegu ainult Inglismaalt. Pärast sõda toodi süsi Saksa Ülem-Sileesiast.

ja tema peal saavad puud Venemaalt, Poolast ja Leedust kohale parvetatud. Et parvi ei tarvitseks hävitavate tormide kätte lahte väljasaata, ehitati seitsmekümnendate aastate hakatusel kuningas Wilhelmi poolt kanaal, mis tõi otseühenduse Meemeli jõe ja Meemelist lõunapool asuva eeskujuliku puusadama vahel. Vähemal mõõdul parvetatakse puid ka vähematel Minge ja Dange jõgedel.

Puud saavad raudteel lõuna-hommiku Preisi metsadest Johannisburgi juures, Leedumaalt Schauleni ümbrusest ja Mee-

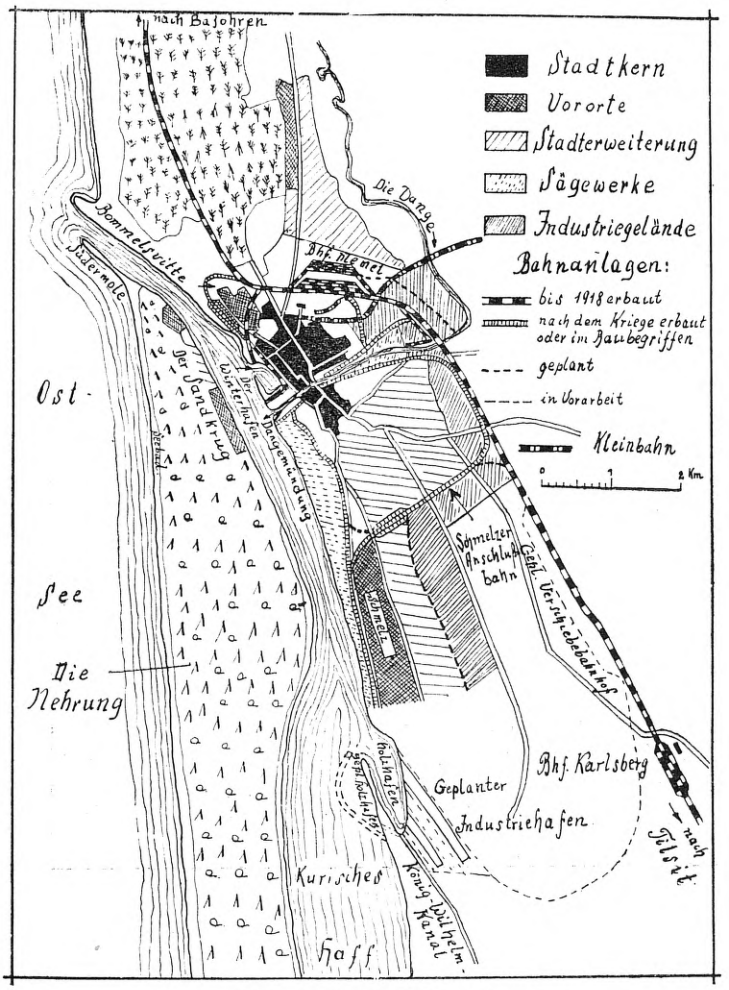
melist põhjapool asuvast Sküdi ümbrusest kohale toodud.

Enne sõda oli Meemelimaal raudtee ühendus ainult Saksa riigiga: peatee Tilsiit-Meemel ja kõrvalteed Meemel-Bajohren ja Pogegen-Langszargen. Olid järgmised kitsaroopalised raudteed: Meemel-Pöszeiten-Davillen-Langallen ja Plicken (1 m. roobas), siis Heydekrug-Kollescheni tee (harilik roobas), Pogegen-Schmaleningken ja Pogegen-Mikieten-Tilsit raudtee (1 m. roobas). Need liinid, kokku 91 km. peateesid (üheroopaline), 43 km. kõrvalteesid ja 127 km. väiketeesid, kokku 261 km.—ulatasid kuni territooriumi piirini. Mitmetpidi sai katseid tehtud liine Venemaa peale pikendada, kuid asjata. Nii jäi Meemel omast loomulikust tagamaast äralõigatuks.

Pööre tuli siin alles sõja ajal Saksa sõjaväe raudtee ehitamise läbi. Sõjaliste operatsioonide hea kordamineku tõttu Kuura- ja Leedumaal ehitati 1915/16 a. Bajoren — Prekuli ühendav liin Liibav—Dünaburgi teega ja Langszargen-Schauleni liin sama teega. Viimase liini ehitamist jatkati 1916 a. Schaulenist kuni Miitavi. Üks teine liin Rugeleitist (jaam Tilsit-Memeli teel) üle Telschi Muravjevosse, tuli ehitusele, kuid lõpetamata.

Meemel-Bajohren liini pikendamise läbi kuni Prekulni sai Meemel suure otseühenduse liinile Berliin-Königsberg-Tilsit-Liibavi-Riia, külge liidetud.

Surima tähtsusega saab olema see, kas Meemel praegust tagamaaga otseühendust saab. See ühendus oli samuti ka Saksa vägede juhatusel kavatsusel, milline pidi Meemelist üle Telschi Schaulenisse viima. See läbikäigu soon ei tohi Meemeli sadadamal mitte puududa, sest ta viib Meemelist üle Dünaburgi otsejoones Venemaa südamesse. Leedu riigile on mainitud liini ehitus samuti tarvilik, sest kuni siiamaani on Meemel Leedu pealinna Kovnole ainult kõrvalise tee kaudu üle Schaulen-Laugszargen-Pogegen, ehk teel läbi Läti koridori üle Muravjevo-Prekulni, kättesaadav olnud. Selle liini ehitamise eeltööd on juba alganud.



Meemelimaa üldvaade.

III. Meemeli sadama ja raudteede asukohad.

A. Sadam.

I. Nüüdne seisukord.

Sissesõit Meemeli sadamasse on kaitstud kahe muuli, n. n. Põhja ja Lõuna muuli läbi 500 kuni 1000 m. pikkuselt. Sissesõidu soon saab muulide soodsa mõju tõttu hõlpsasti 6,5 m. sügav hoitud.

Laevade seisukohad asuvad lahe hommikupoolsel kaldal, osalt lahes eneses, osalt sadama basseinis, n. n. talvesadamas. Täiendatud saavad need seisuvõimalused kallaste (kai) läbi Dange jõe suus ja töötussadama kaide läbi Meemeli linna lõunapoolses osas pikki Schmelzi eellinna. Meemeli sadam lõpeb Schmelzist lõunapool

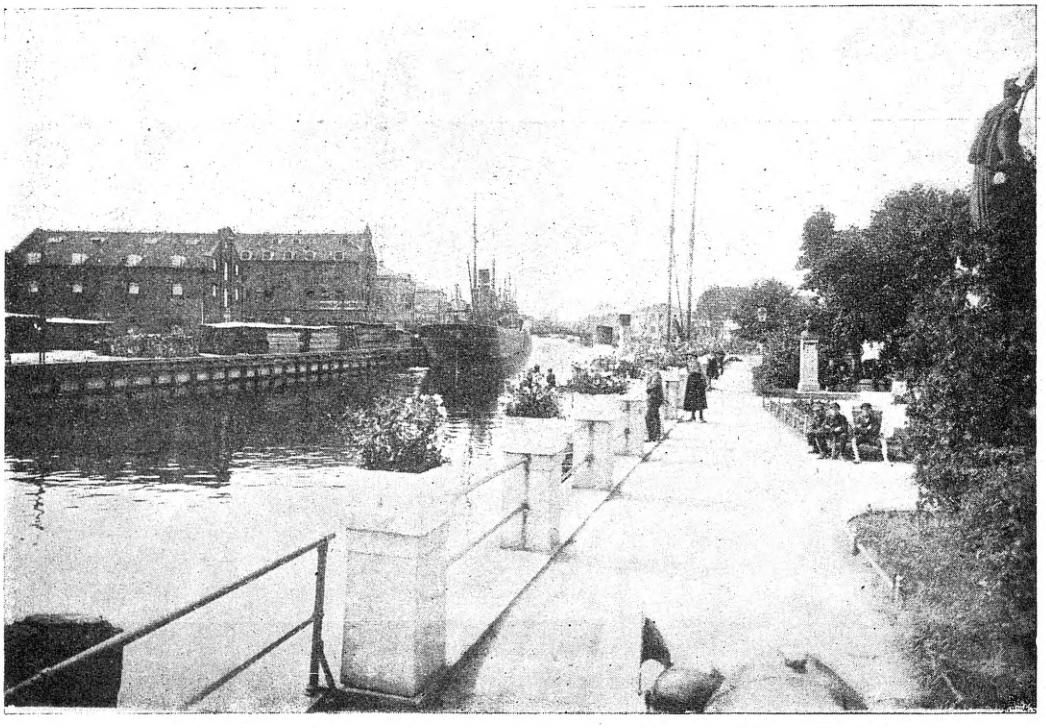
kuningas Vilhelmi kanaali suus. Kõigi seisukohtade ulatus on kokku umbes 7 km.

Lahes seisab umbes 200 m. pikk p õ h j a b a l l a s t p l a t s i kindlustatud kaldanõlvak, kust algab Bommelsvitte eellinna kalameeste k a l a s a d a m. Siit lõunapool asub l õ u n a b a l l a s t p l a t s. 1921/22 a. ehitati siia v a b a s a d a m kõigi ajakohaste ladu sisseseadetega. Umbes 340 m. pikk kaldamüür sai ühe raudse ettekranatud seina läbi kaitstud ja 10 m. süvendus läbiviidud. Laevad 7.000 tonnilise mahutamisega võivad siin seisupaiga võtta.

D a n g e jõesuus on 80.000 rtm. suurune bassein, 4.35 m. sügav, tühjendamise ja ladumis otstarbeks. Liikumine üle Dange jõe sünnib elektriga käimapandava tõstesilla ja ühe pöördesilla kaudu.

Kaldaääre (kai) pikkus on järgmine: põhja ballastplats 180 m., lõuna balastplats 340 m., talvesadam 450 m., Dange 1800 m. ja 200 m. linna kaldaid, kokku umbes 2970 m. Siia juurde tulevad arvata erakaldad Danges ja lõunapool Meemelit.

Schmelzist lõunapool asub p u u s a-



Dange jõeäärne kallas.

Kaldaäär on varustatud 2 tõstekraanaga umbes 2 t. kandejõuga ja ühe pöörekraanaga umbes 35 t. kandejõuga. On ehitanud ka uus kuur rauabetonist 80—25 ruutm. pinnaga. Vabasadama piirkond on äralahutatud, ei ole talle aga võimaldatud määratud ülesannet täita, sest et sadama poliitiline küsimus veel lahendamist ei ole leidnud. Lõuna ballastplatsi külge liitub t a l v e s a d a m, mille bassein 43.500 rtm. suur, kolmest küljest piiratud ja sügavus 6 m. Ta on ümbritsetud kuuridest, lossimise ja ladumise platsidest. Lahe pool küljes asuvad Caucasian Oil Co. seisukohad. Muist seisukohte asuvad põhjapool Bommelsvittet.

d a m, milline kuningas Wilhelmi kanaalist tulevad parved vastuvõtab. See bassein on 29,7 suur, 1 m. sügav, varustatud sulgumise abinõudega.

Kõik suuremad tehased, nagu väetisainete vabrik Union, laevatehas, puupapi vabrik ja kõik saeveskid on veeteedega ühendatud.

II. K a v a t s e t a v s a d a m a e h i t u s.

Meemeli maa ja linna valitsused on kõigeparemate eriteadlaste poolt heakskiidetud Meemeli sadama laienduskava lõunapool Schmelzi ülesseadnud. Puusadamaga ühenduse loomiseks, millini nõuetava sügavuseni baggerdatud peab

saama, peavad sadamabasseinid ühetaoliselt kanaaliga ühendatud olema. Puusadam peab lahepoolsele küljele üleviidud saama. Basseinidele oleks hõlbus ligipääseda Karlsbergi lähedale ehitatava tõukeraudtee abil. Põhjapoolsel tööstusliikumisel oleks võimalus sadama basseinidega takistamata ühendust luua. Maa on vaba ja ei esita algatuseks mingit raskusi. Basseine võib soovitavas suuruses ja soovitaval arvul ehitada.

B. Raudteede ehitused.

I. Valmisehitatud kuni 1923 a.

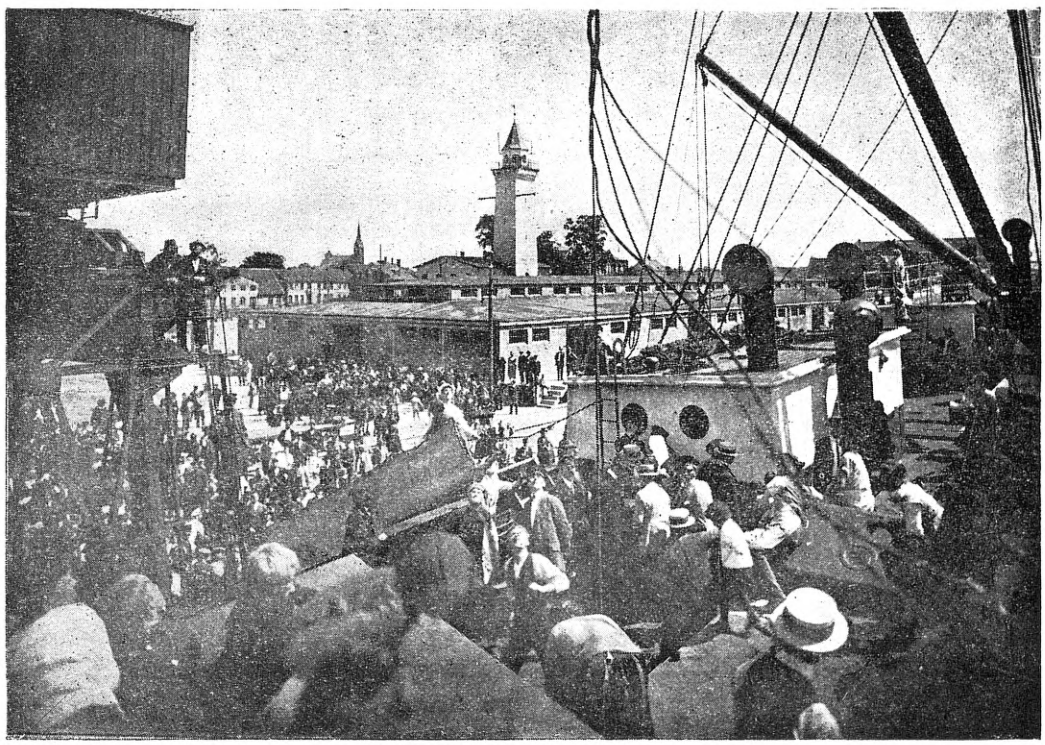
Kuni 1914 a. oli Meemelis oludele vastavalt ainult mõned raudteed. Keskmise suuruse jaamaga liitus talvesadama tee ühendusega kuni lõuna ballastplatsini, talvesadama basseinini ja väetisainete vabriku Unionini. Kitsaroopalisega oli ka mõeldud ühendust luua. Muu seas olid lossimise platsid Dange ääres ja Schmelzi tööstusasutused sunnitud kitsaroopalist tarvitama. Laiaroopalise kaubavagunid pandi rullpukkide peale ja viidi kitsaroopalisel ühenduste juurde.

Sõjaajal sai kõige esiti Meemeli raudteejaam tema suure tähtsuse tõttu Prekulni tee ehituse tõttu laiendatud.

Pärast sõda hakkas nobe linnavalitsus kaubanduskoja toetusel suurejooneliselt laiendama ühendusteede võrku. Ehitamine lõpetati 1923 a. ja meie näeme järgmist pilti:

Tee „Unioni" vabrikusse on ehitatud ühendusteeks kõigile vabrikuile põhjapoolsel Dange kaldal (vagunivabrik, linna pöördeplats, 5 puuäri). Dange sillast lõunapoole haruneb tee tööstus-seisukohtade tarvis Dange lõunakaldal Janischka linnajaos umbes 8 eraharu teeks. Mõlemad ühendusteed tungivad kuni linna südamesse.

Umbes 2½ km. kaugusel peateest jookseb Schmelzi juurdeveotee Tilsiiti sihis edasi, pöörab siis loodi kaugele linna sisse ja jaguneb kahte harusse. Lõunapoolne haru jookseb kuni eellinna lõunapoolsesse äärde; põhjapoolne haru on kuni Dange kaldani, n. n. Süderhuk, pikendatud. 12 vabriku ühendusteed ja linnapöörde kolit Söderhuki ääres saavad sellest teest teenitud, muuseas laevatehas, puupapi vabrik ja palju saeveskid.

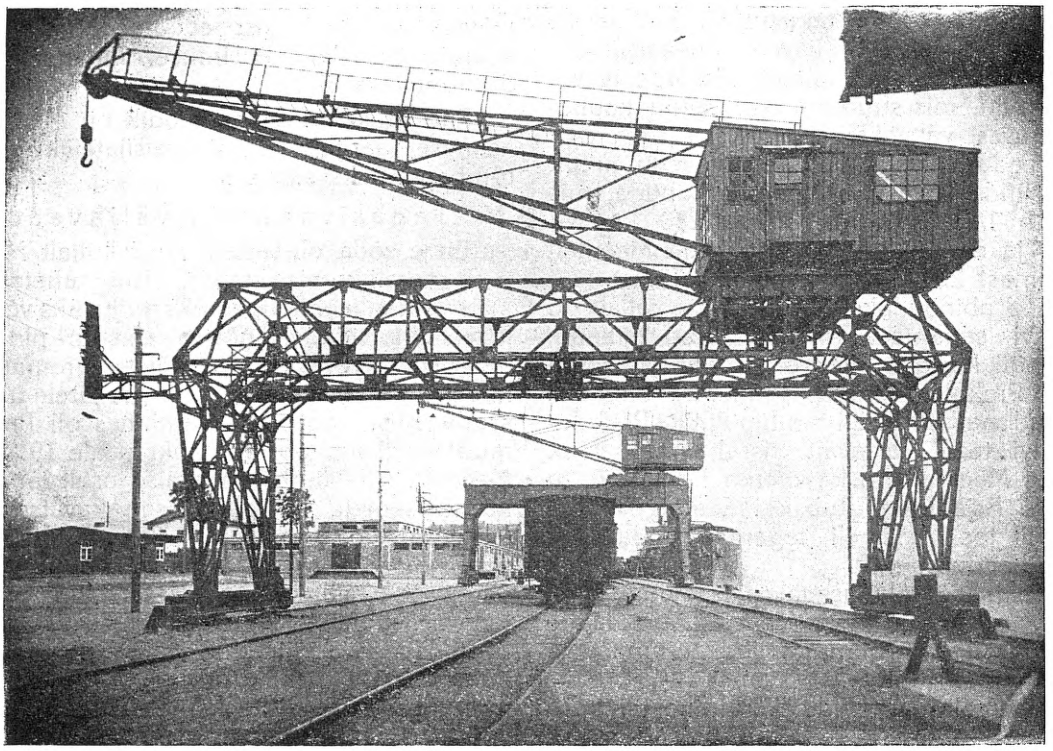


Meemeli uus sadam.

Põhjapool sai lõunaballastplatsi ja vabasadama ümberehitust selleks kasutatud, et talvesadamateed kinni panna. See tee ristles roopataoliselt Bommelville eellinnas 9 kohas ja oli liikumise suurenemisega liikumise takistajaks saanud. Maadirektoorium otsustas sellepärast ehitada Bommelsvitte kaudset teed. Mainitud tee avab uutele vabasadama seisukohtadele ligipääsu ja võimaldab ühenduse põhjapool Bommelsvittet asutatud petrooleumi ladu asukohaga.

liga vastavate järelandmiste all ehitusmaterjaali muretsemise suhtes kindlustatud saada. Sihiajamine on juba käimas.

Kui Meemeli kaubandusliste ringkondade lootused täide peaks minema Meemelit Leedu väljaveo sadamaks arendada, siis hakatakse uut sadamat lõunapool Schmelzi ehitama ja sellele vastavalt saateehitust laiendama. Et Meemeli raudteejaam, mis Dange jõe ja puiestikku vahele on surutud ja milliseid jaama laiendamiseks linna teede huvides mitte ohverda-



Elektrikraanad Meemeli sadamas.

Nende teede läbi on nüüd kõik linna tähtsamad tööstuskeskkohad liikumise tarvis avatud. Nad on orgaaniliselt ehitusplaani peal liigitatud ja igale poole laiendatavad. Igale üksikule ühendusgrupile on seisu-, ümberlaadimise- ja korralduskohad ettepandud, nii et ajakohase ärinõuetega arvesdatakse.

2. Kavatsetav raudteeehitus.

Meemeli kaubanduslisi ringkondi huvitab elavalt juba mitme aasta jooksul Meemel-Telschi-Schavli tee ehitus. Leedu valitsus on selle plaani algataja ja näib, nagu võiks finansseerimine Inglise kapitaa-

ma ei peaks, mitte laiendatav ei ole, peab teine jaam Berliini professor Cauer'i ettepanekul Meemeli jaama ja Karlsbergi vahele ehitatama. Siin pakub üks mäenõlvak soodsalt võimalust tulevast Schmelzi sadamat mõõdukate kuludega ühendada.

IV. Liikumine Meemeli sadamas.

Laevade mahutavus Meemeli sadamaliikumises oli rahuajal sisse ja väljaveo suhtes umbes 300.000 registertonni. Pärast sõda 1920 a. — 135.000 rgst., 1921 a. — 147.000 rgst. ja 1922 a. 200.000 rgst., nii et vedude arv tõusmas on.

Sellest arvust aurulaevade peale langev

133.000 rgst. on tõusnud 137.000 rgst. peale.

Meemeli puumaterjaal, kui maa peakaubandusaine liikus järgmistes arvudes: enne sõda vedas Meemelimaa umbes 900.000 kub. m. puid sisse. Sisse veeti 1920 a. ainult veel 237.000 kbm. ja ei ole see ka 1922 aastal üle selle arvu tõusnud. Puu väljavedu 1922 a. ulatas 172.000 kbm. peale.

Meemeli kaubavahetus allus rahuajal kitsendavatele tingimustele, nagu seda Venemaa piiri sulgumine kaasa tõi. Ka pärast sõda ei olnud väljavedu Meemeli tagamaalt mitte vaba, sest et poliitiline vahekord Leeduga takistuseks ees seisis. Sellepärast läks väljavedu peaasjalikult üle Liibavi sadama, nimelt munade ja või väljavedu, mis suurema osa Leedu kaubavahetusest välja teeb.

Leedu valitsus püüab väljavedu ainult eritariifide läbi üle Meemeli juhtida, mis annab 180 km. pealt 60%, 280 km. — 40% ja enam kui 280 km. pealt Meemeli sadamast 20% veoraha hinnaalandust.

See abinõu üksi ei juhi mitte väljavedu Liibavi sadamast mujale. Sest niikaua, kui Läti koridor alles on ja kaubad tema läbi Prekulni kaudu peaaegu Liibavini veetud saavad ja Läti tariifiipoliitika Prekuln-Liibavi teed vastavalt sissehaarata võib, saaks Meemelil raske olema Liibavi vastu seista. Asjaolu muutub, kui Meemel-Telschi-Shavli tee Meemeli tagamaa sadamaga otseühendusse viib.

Iseäralise tähtsusega saab olema küsimus, kas korda läheb Vene väljarändajate liikumist osalt Liibavist ära tõmmata ja Meemelisse juhtida.

Meemelimaa raudteeliikumine oli kord kasvamas, langes aga tuntavalt poliitiliste rahutuste läbi kevadel 1923 a. Reisijate liikumine oli 1920 a. 1921 a. peale 14% tõusnud, seisis 1922 a. samal kõrgusel, õieti sellepärast, et Leedu piir septembrist 1922 a. reisijate liikumisele leedulaste poolt pea täiesti sulutud oli.

Kaubaveo liikumine, peasissetuleku hallikas, tõusis väljaveos 1920—1922 a. 21%, sisseveos 1921 a. — 1922 a. 62%. Seda erakorraliselt suurt sisseveo tõusu võib suure hulga üle Prostkeni Poola puu sisseveo arvele panna. Meemeli jõgi on ikka veel Poola ja Meemelimaa läbikäimisele sulutud, sest et Leedumaa jõe avamisest Vilna küsimuse lahendamise ärarippuvaks teeb.

Piiri ärakaotamisest saadik on Meemel esimese järgu Leedu reisijateliikumise tõmbepunktiks saanud.

V. Tagasivaade ja väljavaade.

Enne sõda oli sadam suur küllalt Meemeli mereliikumise tarvis. Kui tahetakse Meemelit väljaehitada üheks mõjuvaks võistlejaks Liibaviga, siis nõuab see suurt pingutust. Raudteevõrk vastab kõigesuurematele nõuetele, mida liikumise suuruse järele ülesseada võis. Sellest väljaminnes oli Preisi raudteevalitsus aastate jaoks peale 1914 a. Meemeli silla ümberehitamise osalt läbiviinud (Meemeli jõe sild), osalt kavatsenud (Uslenski ja Kumerzerni sild). Edasi, oli peaehituse 100 km. kiiruse jaoks ümberehitus ettevõetud ja kavatsetud liini varustada sellekohaste liipritega. Uue valitsuse peale langevad suured ülesanded, ning kulud, mida nad nõuavad, ei ole riigi majapidamisele mitte kergeks koormaks.

Eesti Vabariigi Raudteevalitsuse viienda aastapäeva puhul.

(II. järg.)

Saksa okkupatsiooni võimud kavatsesid esialgu kõik teeosade varandused ja materjaalid Eesti Valitsusele kindla korra ja aktide järele üleanda, mille kohta 17. novembril 1918 a. sellekohane kokkulepe Saksa 11. raudteede direktsiooni ja Eesti raudteeülema vahel sai tehtud ja milles oli ettenähtud, et sakslased Valgast lõuna poole mingisugust raudtee materjaali ei veaks.

Ajutise Valitsuse ja Saksa riigi voliniku Vinnigi vahel 19. novembril 1918 a. Riias tehtud lepingus oli ka üleüldiselt ettenähtud kogu riigi varanduste üleandmine Eesti Valitsusele. Kuid tegelikult ei saanud see üleandmine kokkulepitud korras teostatud, sest et sakslased kiirustasid oma revolutsioonilises meeleolus olevate väeosade ja nende varanduste evakueerimist ja selle

juures katsuti võimalikult kaasa võtta ka seda, mis nendele ei kuulunud.

Nii tuli mahajäänud varandused ja materjaalid üle võtta selles seisukorras, kuidas nad olid maha jäetud peale sakslaste lahkumist Tallinna asutustest ja ka Talinna lähedusest liinilt kuni Tapani 8. ja 9. detsembri vahel öösel. Sakslaste lahkumine Narvast, Tapalt, Tartust ja Valgast sündis ka kiires korras, kuid vähe hiljem.

Lõpulikult lahkusid nad Eesti riigi raudteelt, s.o. lõpupunktist Valgast, 18. detsembril 1918 a.

Evakueerimise juures püüdsid sakslased kaasa võtta kõik paremad vagunid, korralikumad vedurid ja üleüldse enam vähem hinnalisemat raudtee varandust. Hiljem kogutud teadete järele on Saksa võimude poolt Eesti riigi raudteelt ära viidud: 11 vedurid, suurem arv klass- ja kaubavagunid ja palju muud varandust, mille üksikasjaline ülestugemine pikale läheks. Selleaegsete hindade järele oli väljaveetud varanduste koguväärtus umbes 36.000.000 Saksa marka. Peale selle viisid sakslased ära veel mitmesugused tehnilised projektid, jaamade plaanid, joonistused ja isegi vedurite katla-raamatud ja formulaarid.

Siin juures võiks veel nimetada mitu kümmend külma parandust ootavad vedurid, mis Pihkvast olid ära saadetud ja seisid Valgas, kuid neid sealt ei olnud mingisugust võimalust Tallinna poole saata, sest tegelikult valitsesid raudteed, kuni Valgast lahkumiseni, sakslased ja nende huvid olid Riia ja sealt edasi Saksamaa poole, mille tagajärel ka sündis nii, et need vedurid kui ka kõik varandused, mis Valgas olid, jäid venelaste kätte, kes kohe 18. detsembril, peale sakslaste lahkumist Valga oma alla võtsid. Venelaste poolt, nagu hiljem selgus olid kõik nimetatud vedurid evakueeritud Venemaale.

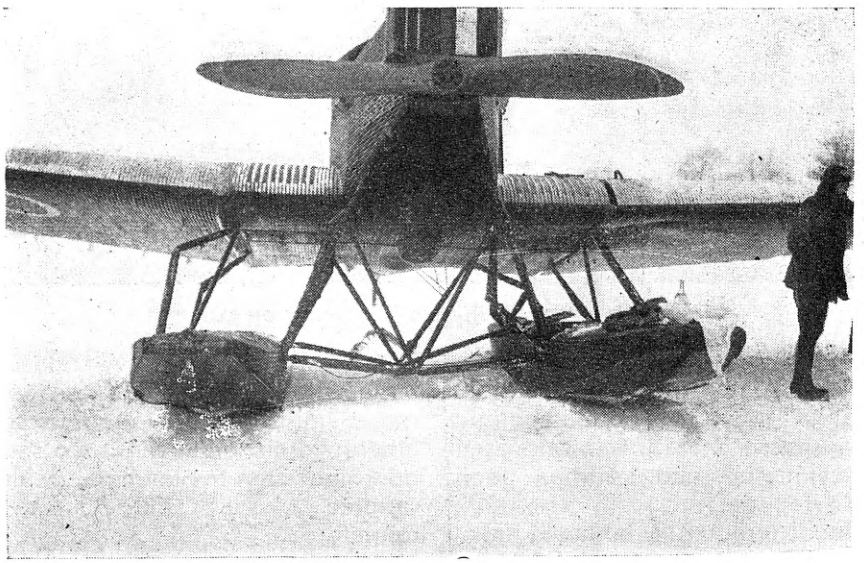
Väljaveetud varanduste ja dokumentide kogu oleks veel suuremgi olnud, kui sellele kõik raudteelased energiliselt vastu poleks töötanud.

Siin peab alla kriipsutama iseäranis veduriteenijate ja jaama ametnikude teenuseid, kes kõik võimalikud ja vahest ka pealtnäha võimatud abinõud ära kasutasid, et väljavedu iga sammu pealt takistada, selle juures oma vabadust ja tihti ka elu kaalu peale pannes.

Veduriteenijad katsusid vedurisi ja vagunid igat viisi liikumiseks kõlbmatuks teha. Sakslastele oli aeg kallis ja rongidest ma hajäänud vedurid ja vagunid jäid Eestisse.

Kõige kibedamal evakueerimise ajal panid Tartu jaama teenijad streigi toime, mis sakslaste kõige kurjemate ähevarduste peale vaatamata 3 päeva kestis.

Selle streigi tõttu jäi, Tartu maakonnavalitsuse tõenduse järele, üksi teravilja üle 40.000 puuda väljavedamata, muust varandusest rääkimata.



Postilennuki hädamaandumine Kadriorus.

Riigiraudtee, tee ja ehituse osakonna ametnikud.

Tartu jaama teenijatel läks peale selle korda sakslaste lahkumise eel Tartust kõiki kõlbulika klass ja kauba-vagunid salaja ära Kärknasse saata, nii et sakslased eneste tarvis sunnitud olid Lätimaa poolt kaubavagunid tellima.

Nagu eelpool nimetatud, lahkusid sakslased Tallinnast 9. detsembril 1918 a. ja sellest päevast siis algas ka faktiliselt tegelik raudteede ekspluateerimine Eesti Riigi Raudteevalitsuse juhatusel.

Juba 28. novembril kuulutas raudtee ülem käsukirjaga Nr. 3 välja raudteevalitsuse kujutuse ja tee administratiiv jaotuse, kus juures osakondasi oli ettenähtud järgmised:

1. Liikumise osakond
2. Telegrafi „
3. Veo „
4. Tee ja ehituse osakond ja
5. Tervishoiu „

Iga osakonna ülesanded ja võimupiirid pidid kindlaks määratama iseäraliste juhtkirjade või instruktsioonidega, mis osakonna ülemate poolt kokku seatud ja raudteeülema poolt kinnitatud pidid saama. Kuni uute juhtkirjade väljatöötamiseni jäid jõusse kõik endised Vene raudteede instruktsioonid. Iseseisvad materjaali osakonda ei loodud, kuna selle asemel said iga osakonna juurde materjaali-jaoskonnad moodustatud. Kütteainete muretsemine pandi veo-osakonna, nagu kõige suurema tarvitaja, peale, kes seda raudtee ülema isiklisel kaasabil pidi toimetama.

Liini jaoskonnad said jäätud nii arvuliselt, kui ka oma piirkondade ulatuseks endisteks, s. o. nii nagu need Vene ajal olid.

Õigel ajal ettevõetud organiseerimise tõttu ei tekitanud sakslaste kiire äraminek mingisugust segadust rongide liikumises Tallinna sõlmes.

Kuni 11. detsembrini liikusid reisijaterongid ainult Tallinna-Haapsalu-Lehtse, Keila-Baltiski ja kindluse liinidel, kuid peale 11. detsembri said rongid juba kuni Rakvereni ja sõjaväerongid isegi kuni Jõhvini lastud. Valga sihis liikusid rongid kuni Tartuni.

Et venelaste sissetungimine Eesti piiridesse algas 28. novembril 18. a. Narva sihis ja samal ajal umbes ka Pihkva poolt, siis kujunes nii et venelased liikusid peaaegu sakslaste kannul Pihkva poolt, nagu eelpool juba nimetatud Valga äravõtmise juhtumises, kuna aga Narva poolt siiski sai

nende edasiliikumist tuntavalt takistatud esimeste Eesti maleva salkade poolt.

Kuid kõigi jõupingutuste peale vaatamata tuli siiski rongide liikumine Tapa-Rakvere vahel 18. detsembrist ja Tapa-Tartu vahel 21. detsembrist lõpetada.

Tallinna ja Tapa vahel sai reisijate rongide liikumine kuni 23. detsembrini alal hoitud, kuid 23. detsembrist, raskete sõjaolude tõttu, jäid tarvitusele kuni 3. jaanuarini 1919 a. ainult sõjaväerongid.

Vene vägede väljatõrjumise järele avati reisijate ja kaubandusline liikumine järkjärkult uuesti.

3. jaanuaril 1919 a. pandi reisijate rongid käima Tallinna-Kehra vahel, 9. jaan. said need rongid juba kuni Tapani lastud ja 15. jaanuarist — kuni Rakvereni. Haapsalu ja Baltiski vahel sündis liikumine kogu aeg ilma katkestamata ühe paari reisijaterongidega ja ühe paari segarongidega. 15. jaanuaril 1919 a. oli raudtee ülema poolt liini ülevaatus kuni Rakvereni ja Tartuni ja 18. jaanuarist avati reisijate liikumine kuni Tartuni. Peale ühe paari reisijate rongide pandi 22. jaanuaril Tallinna-Tartu vahel ka üks paar kaubarongisid käima.

Venelaste pealetungimise ajal sai osa liiniteenijaid, 101 inimest, Tallinna evakueeritud, kust nad, Narva tagasivõtmise järele 23. jaanuaril erarongiga oma kohtadele tagasi toimetati.

Suurem jagu raudteelasi jäi kõigi sõjategevuse kestvusel oma kohtadele ja need olid ühes sõjaväelastega esimesteks teede parandajateks ja liikumise korraldajateks. 24. jaanuarist algas Tallinna-Narva vahel reisijate liikumine. Vedurite ja vagunite puudusel tuli Tallinna-Haapsalu teel liikumist vähendada ja ainult üks paar segarongisid, tegevusse jätta. 12. veebruarist sai võimalikuks reisijaterongisid juba kuni Valga ja Petserini käima panna ja 1. märtsist Tallinna ja Narva vahel ka kaubarongisid tarvitusele võtta. Sõja tegevuse eduka arenemise tõttu, tuli maikuu lõpul 1919 a. rongide liikumist kuni Veliikaja jõe sillani Pihkva juures, Liivi kitsaroopalisel teel Valgast kuni Schvaneburgini ja sõja ajal Landesvehri vastu isegi kuni Riia linnani korraldada. Viimases sihis jäi iseäralise kokkuleppe järele Eesti ja Läti raudteevalitsuse vahel ajutiseks piirijaamaks Stakeln. (Järgneb).

Haapsalu raadio telegrafi-telefoni jaam.

—e.

Esimesed katsed „traadita" telegraafi märkisi edasi anda elektri energia abil said tehtud juba peaaegu 100 aastad tagasi. Nende katsete aluseks, mis täiesti eraldusid praeguse aja traadita telegraafi printsipidest, võeti vee ja ka maa elektri edasi kandmise omadused. Nii siis ikkagi traadita telegrafi katsetel, mis kestsid 1892 aastani, ning oma iseloomu poolest väga mitmekesised olid, savutati ka teatud praktilisi tagajärgesi, ning märkisi anti edasi mitmete kilomeetrite kauguseni.

Esimesed katsed praegu töötavate raadio jaamade printsipide alusel, s. o. telegrafi märkisi õhu kaudu saata, tegi itaaallane Marconi 1897 a., mis temal ka õnnestasid. Sellest ajast algas raadio arenemine ning võttis suuremat hoogu 1902 a. 1902 a. võeti tarvitusele vastuvõtte jaamade ja juba 1917 a. ka saatejaamade juures n. n. katoodi lambid, millede tarvitamine häid tagajärgi andsivad.

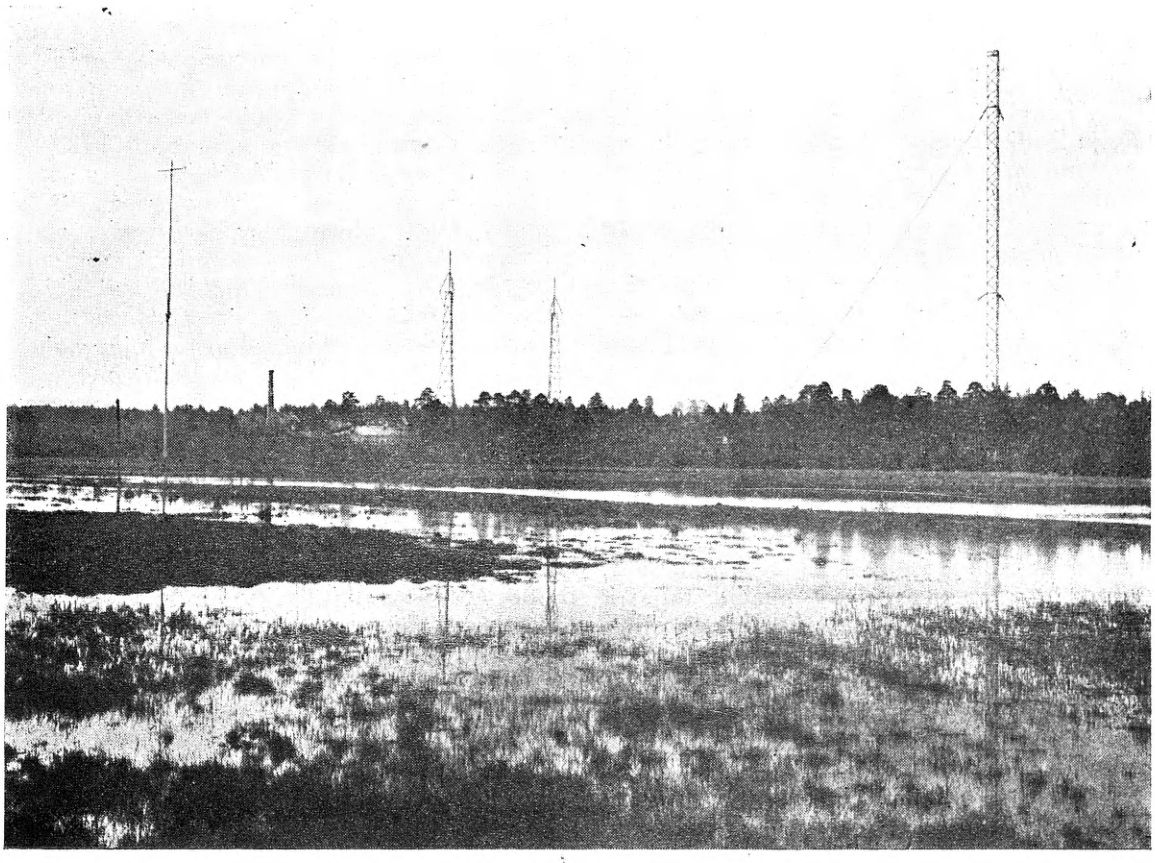
Ka Haapsalu raadio jaama juures on tarvitusele võetud ülaltähendatud lambid.

Haapsalu raadio jaam seisab koos kahest peaosast: saatejaam Haapsalus ja vastuvõtte jaam Tallinnas peapostkontori hoones. Põhjuseks saate ja vastuvõtte jaamade eraldi asutamiseks on n. n. duple töötamise viis s. t. saatmist ja vastuvõtmist võib toimetada ühel ja sellsamal ajal. Haapsalu saatejaama ehitustega tehti algust juba 1922 aastal ning selle aasta lõpul oli ka suurem osa masinaid ning aparaatisi kohal. Algas monteerimise töö, mis kaunis edukalt tehti, nii et juba aprilli kuus 1923 võis esimeseid katseid telegrafi alal teha. Umbes sellest ajast algas ka telegrammide vahetus väljamaaga, mis lühemad ajad vahepeal ümberehituste ja aparaatide juure monteerimiste tõttu katkestati. Raadio teel ühenduses olevatest maadest võiks nimetada Rootsid, Saksamaad ja Inglismaad. Saatejaama valmissaamisega jõuti lõpule alles läinud aasta detsembris, kus viimane osa telefoni aparatuurist ülesseati ja jaama aparatuur lõpulikult ära reguleeriti. Põhjuseks pikaajalise jaama valmissaamise hilinemiseks olid osalt meie poolt ettevõetud olulised muutatused, nagu Ellamaa jõujaama energia tarvitamine, mis esialgul ei olnud ette-

nähtud, osalt ka Saksamaa olud ja uuendused, mis raadio jaamade alal tehtud.

Töö telegrammide vahetamisel väljamaaga on nii organiseeritud ja muidugi ka jaama ehitus nii läbiviidud, et telegrafistid, nii saatjad, kui ka vastuvõtjad Tallinnas otse peapostkontoris asuvad. Telegrammide saatmine sünnib Tallinnas harilikude traatide kaudu Haapsalusse, kus telegrammi märkidele vastavad voolu impulsid saate aparatuuri käima paneb, ning kust siis telegrammid nii ütelda õhku lastäheni minutis üleanda ja vastuvõtta muidugi siis, kui jaamas kellega side peetakse, ka kiirtöötajad aparaadid olemas on.

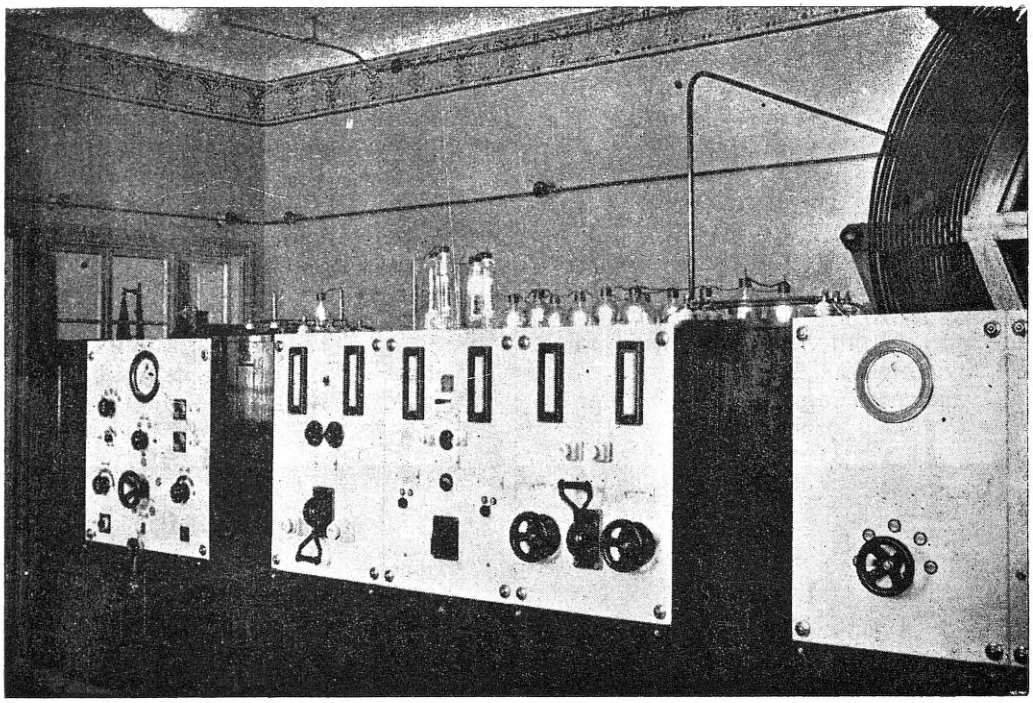
Proovitööd, telegrafeerimises, mis rohkem regulaar töödeks nimetada tuleks kestsid kuni jaama vastuvõtmiseni „Telefunkeni" erilt. Ka telefoniga tehtud proovid andsid rahuloldavaid tagajärgi. Sai isegi Tallinnast Berliini räägitud, mis küll hästi ei õnnestanud. Selle proovi juures läks kõne traadi kaudu Haapsalusse, sealt



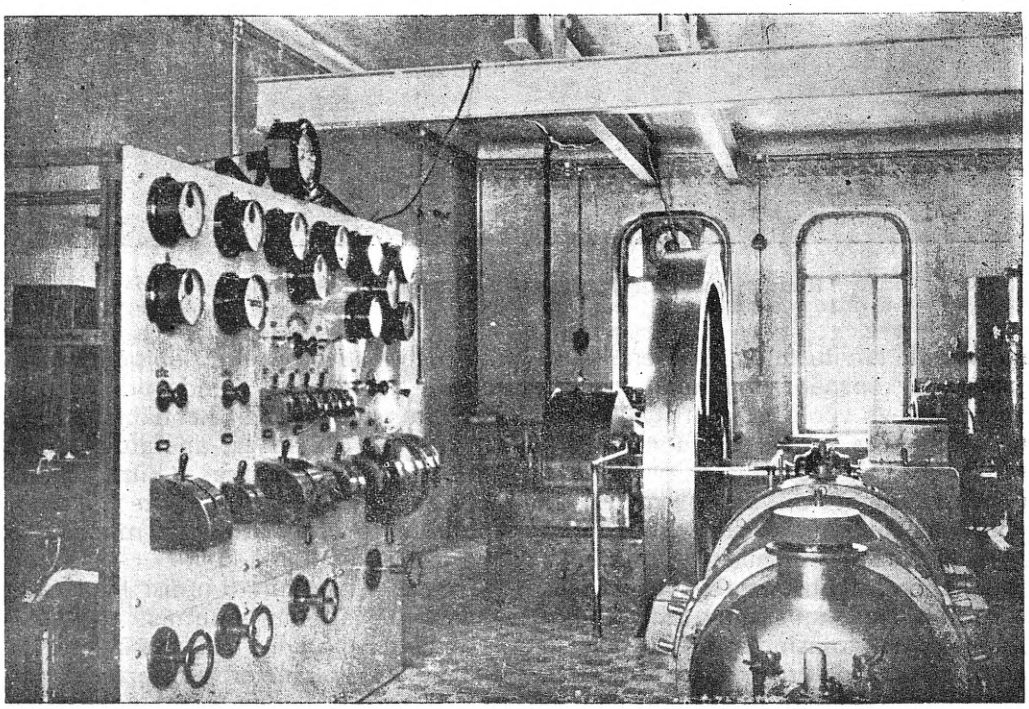
Haapsalu raadicjaama üldvaade.

takse. Väljamaa jaam võtab meie Tallinnast Haapsalu kaudu saadetud telegrammid ning saadab omakorda meile telegramme, mis aga ilma Haapsalu jaama kaasabita Tallinna vastuvõtte jaamas vastuvõetakse, ning Tallinnast vastavalt adressaadile välja kantakse ehk traadi teel teise linnadesse üleantakse. Esialgu sünnib saatmine käsitsi ja vastuvõtmine kuulmise peale. On aga ka ettenähtud ja ka vastavad aparaadid olemas kiirtöötamiseks, mis võimaldavad kuni 500 raadio teel Königswursterhauseni ning sealt omakorda Berliini. Tallinna kõne halvasti kuulmise põhjuseks Königswursterhausenis ja Berliinis võis küll olla Tallinnast-Haapsalusse raudtraatidel kõne nõrgenemine.

Saatejaam on koondatud nägusasse kivist-hoonesse, kus ka vastavad tarvilikud kõrvalruumid olemas. Saatejaama sisseseade on mahutatud kahte suuremasse ruumi, milledest ühes jõujaam ja masinad, ja teises saate aparatuur asub.



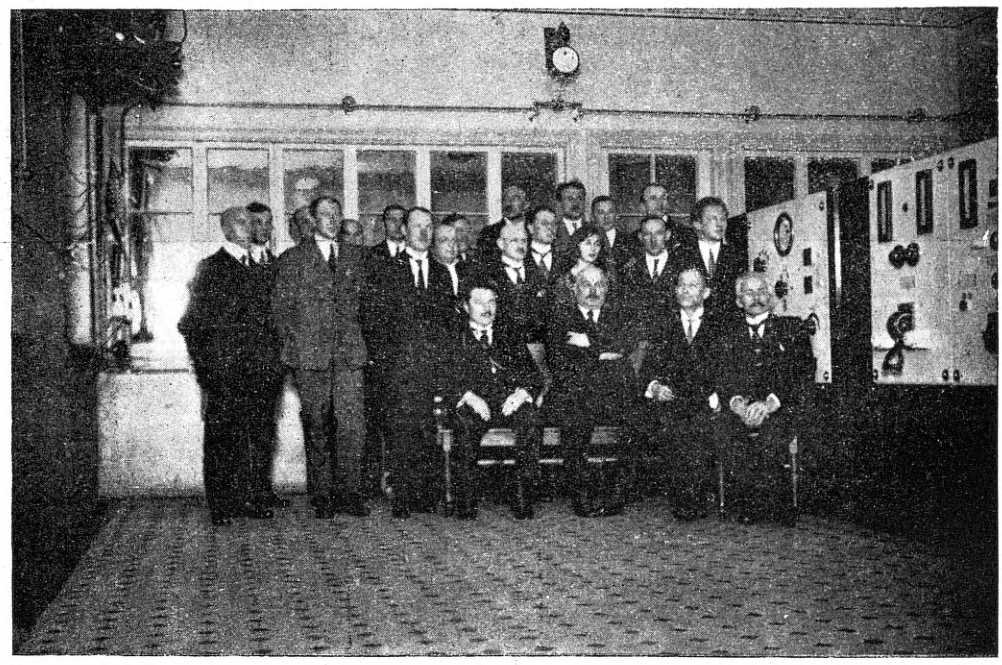
Radiojaama sisemus.



Raadiojaama masinaruum.

Alaliselt tarvitab jõuna Haapsalu raadiojaam Ellamaalt saadavat kõrgepinge (15.000 volti) elektri energiat, mis raadiojaamas eraldi asuvas transformaatori putkas vastavalt jaamas tarvitusel olevate mootoritele 220 v. peale alla transformeeritakse. Ellama elektrijaama ehk Ellama-Haapsalu kõrgepinge liini rikkemineku ehk seisaku juhtumisel on raadiojaamas ettenähtud ja ülessäetud 50 hob. jõuline nafta disel mootor, missugune ühentud üldise võlvi peal oleva 35 kv. püsiva voolu dünamoga (vaata pilt). Viimane annab raadiojaamale tarvismineva elektri energia, mis jällegi vastavates agregaatides ümbertöötakse vastavalt tarvitustele. Esimene suur agregaat, mis koosneb: Ellamaa vooluga töötavast keerleva voolu mootorist 30 KVA, tagavara jõujaama püsiva voolu mootorist 30 kw ja vastava võimelisest vaheldava voolu generaatorist on osalt näha ka pildil paremat kätt all. Peale tähendatud masinate asuvad veel selles ruumis kaks vähemat kahemasinalist agregaati. Selles samas ruumis asub ka lülitus tahvel kõigi üleval tähendatud masinate juhtimiseks ja reguleerimiseks. Elektri mootorite juures on võetud tarvitusele automaat käimalaskjad, mis võimaldavad ainult ühel inimesel lihtsa liigutusega lülitustahvlil terved sisseseaded ilma hädaohuta masinatele käima lasta. Tagavara diisel-mootori käimalaskmiseks on 15 atmosfääriline surve all nurkas reservuaris olev õhk.

Masina ruumis asuvates generaatoritest toidetakse sealsamas kõrvalruumis olevat saateaparatuuri, mis kõik koondatud pildil nähtavate lülitustahvlite taha. Pilku lülitustahvli taha heites paistab sealt terve kaos vastu: transformaatorid alates kõige suuremast, mille mõõdud umbes 100×75×50 ja lõpetates üsna väikestega, terved read mitmesuguseid kondensaatorisi ja kastisi, milledest kõige suurem osalt pildil paremal pool üleval nurkas näha, ühendusjuhed, mis risti-rästi omavahel läbipõimitud, ning lõpuks terve rida õiendajaid ja kõvendajaid lampe, mis pildil ka nähtaval.



Raadiojaama vastuvõtmise komisjon raadiojaamas.

Suurem osa sellest aparatuuris on telegrafeerimise otstarbeks, kuna pahemal pool asuva viimase lülitus tahvli taga lisa aparatuur telefoneerimist ja muusika edasi andmist võimaldab.

Saate aparatuuri ruumist klaas seinaga eraldatud vähemas ruumis asuvad veel vastuvõtte aparadid Haapsalu jaoks, traadita telefoni kõnelemise aparaat, kui ka harilik Morse telegraafi aparaat Tallinnaga ühenduse pidamiseks.

Õhu võrk, mis asub kahe 60-ne ja ühe

Raadiojaama vastuvõtmise komisjon teel jaama.

100 meetrilise raud mastide vahel on aparatuuriga ühendusse viidud läbi saate ruumi akna, millesse marmor tahvlitel ka vastavad isolaatorid ülesseatud on.

Tallinna vastuvõtte sisseseade on paigutatud peapostkontori peale ehitatud torni, mille kõrgemas osas vastuvõtte raam antenne asub.

Ka siin on terve rida kastisi ja kastikesi milledes vastuvõtte sisseseaded äramahutatud.

Teatavasti kavatsetakse vastuvõtte aparatuuri Nõmmele üle viia, kus ka juba vastav hoone valmistamisel. Üleviimise põhjuseks on mitte korralik n. n. kiirmorsede töötamine postkontori tornis, mille põhjuseks omakorda linna telefoni ja telegrafi võrgu segamised, kui ka osalt postkontori plekk katus.

Nõmmel loodetakse vaba olla ülaltähendatud segamisest, ning kiirtöötamine, kus 500 tähte minutis üleanda ja vastuvõtta saab, võiks algada välismaade jaamadega, kellel ka vastavad sisseseaded olemas.

Lõpuks peab tähendama, et arvatavasti juda käesoleval suvel algab Tallinnas ranna raadiojaama ja ka kontsert raadiojaama ehitus, missugused sisseseaded juba tellitud ja ka kätte saadud.

Nii võiksime siis lähemas tulevikus, muretsedes omale asjaarmastaja vastuvõtte aparaadid, millede hinnad mitte väga kõrged ei ole, Eestis oma raadio kontserti nautida.

Kroonika.

Eesti.

— Eesti-Vene raudteekonverents. 4. veebruaril algas Peterburis Eesti-Latvija-Vene raudteekonverents. Konverents kestab ligikaudu 2 nädalat.

— Elektri rongide liikumine Tallinna-Pääsküla vahel. Algab arvatavasti käesoleva aasta suvel. Tarvilised sisseseaded on suuremalt jaolt juba kohale jõudnud. Voolu andvad traatide jaoks on Tallinna-Pääsküla vahel kahel pool raudteed puust postid juba ülesseatud. Tarvilised vagunid ehitatakse peatehastes.

— Pärnu-Tallinna raudtee eelarve. Pärnu-Tallinna kitsaroopalise raudtee korraline eelarve 1924 a. peale on valmis ja on esitatud teedeministeeriumile. Viimase poolt saadeti eelarve rahaministeeriumi eelarve komisjoni läbi vaatamiseks.

Saksamaa.

— Otseühendus Frankfurt — Pariis. Ruhri sündmuste tõttu katkenud otseühendus Saksa ja Prantsusemaa vahel on uuesti jalule seatud. Alates 11. detsembrist l.a. liiguvad otseühenduse kiirrongid Frankfurti ja Pariisi vahel.

— Raudteeõnnetuse pärast kohtu alla. Teatavasti oli 31. juulil l. a. Kreienseni jaama juures suurem raudteeõnnetus, mis maksis ligi 50 inimese elu. Juurdluse põhjal võeti kohtuvõimude poolt sama rongi vedurijuht H. Ahlbrecht kohtulikule vastu tusele. Kohus mõistis A. 1½ aastaks vangi.

— Raudtee ühendus Preisimaa ja Meemeli vahel. Läinud sügisel katkestati politilistel põhjustel rongide liikumine Preisimaa ja Meemelimaa vahel. Nüid on Saksa ja Leedumaa vahel leping sõlmitud, mille järele Saksa rongid sõidavad kuni Pogegeni jaamani, kust tühjalt Tilsiiti tagasi tulevad. Samuti lastakse Leedu rongid kuni Tilsiitini, sealt tagasi Pogegeni aga tühjalt. Passi ja tolli kontroll jaamaks on Pogegen.

Venemaa.

— Uueks Venemaa ühendatud nõukogude liidu teedekomissariks on valitud kod. Rudsutak.

— Maaalune raudtee Moskvas. Nõukogude valitsus kavatseb lähema kolme aasta jooksul Moskvasse maaalust raudteed ehitama hakkata. Praegust on eeltööd ja läbirääkimised ehituse asjus Saksa ja Prantsuse firmade vahel käimas. Ehitus minna 120 miljoni kuldrubla maksma.

Latvija.

— Otseühendus Riia — Ritupe — Peterburi. Viimasel Vene — Latvija raudtee konverentsil otsustati tuleval kevadel otsekohene reisijate rongide liikumine Riia ja Peterbuuri vahel käima panna. Rongid liiguks üle Ritupe, Ostrovi ja Pihkva.

Teised riigid.

— Sõiduvõimalustest Itaaliasse. Teatavasti ei nõua Itaalia valitsus sisse ja väljasõitjatelt viisumisi. Iga reisija, kes Itaalia piiridesse jõuab, peab aga kolme päeva jooksul vastavasse politsei jaoskonda isikliselt meldima.

— Maavärisemise tagajärjed Jaapani raudteedel. Viimase maavärisemise läbi said Jaapani raudteed määratut kahju; esialgsete kokkuvõttete järele ulatab üldkahju 9½ miljooni Inglise naelsterlingi peale. Raudtee täielik kordaseadmine võtab vähemalt 2 aastat aega.

— Raudteeõnnetused Ameerikas. 1922 a. jooksul on Ameerikas 21.592 raudteeõnnetust olnud, mille juures 106 reisijat ja 253 raudteelast surma on saanud.

— Tsheho-Slovakkia raudteed komerts alusele. Tsheho-Slovakia valitsus kavatseb ligemas tulevikus riigi raudteevalitsust reorganiiserida ja kogu raudteede majapidamist kaubanduslisele alusele seada.

Tariifid.

Tariifinõukogu otsus 19. okt. 1923 a. protokoll Nr. 21, veotariif Nr. 12, 15 ja 21 muutmise, kohta.

Veotariif Nr. 12.

Vabariigi Valitsuse poolt 1. aprillil 1921 a. kinnitatud veotariif nr. 12, III jagu täiendakse järgmiste kaupade nimetustega, nendele vastavate klasside ja vaguni tariifi raskuse normidega:

Taimevõi	IV kl.	10.000	klg.
Kiinruss	I „	„	„
Põrandakivid, savist	IV „	16.000	„
Kamajahu	V „	„	„
Raudkaup, eriti nimetamata .	I a) „	10.000	„
Pilliroog	III „	„	„
Tavot	II „	„	„
Babiit	I „	„	„
Manilla, ropsitud kui ka ropsimata	II „	„	„
Manilla kõis	II kl.	10.000	klg.
Masinarihmad, igasugusest materjaalist	I „	„	„
Klingeriit	I „	12.000	„
Ruberoid	II „	„	„
Puumaterjaal (poolvalmis) igasuguste masinate, sõiduriistade, veoabinõude, põlluja käsitööriistade ja nende osade.	III „	10.000	„

a) Selle nimetuse all tuleb mõista tariifis nimetamata väiksed raudasjad, kas puht rauast ehk muust metallist osadega.

Kaubanimetuse juurde „masinad, eriti nimetamata“ kirjutakse sõnad „ja nende osad“.

Kaubanimetused „propsid ümmargused“ kustutakse maha sõna „ümmargused“.

Vastutav toimetaja: E. Timma. **Väljaandja: K.-Ü. „EESTI RAUDTEE“.**

Trükikoda „ERK“, Tallinn, S Juhkentali tän. 2.