Eesti Raudtee

TEEDEASJANDUSE AJAKIRI

K/ü E. R.

Ilmub kuus korda aastas

Toimetuse ja talituse aadress: Tallinn, postkast 243

K.-Ü. „Eesti Raudtee“ väljaanne Tallinnas

Nr. 6 (127). **31. XII. 1935.** **14. aastakäik.**

SISU: Jul. Pihelgas: Veel mõnda meie raudtee-terminoloogiast. — E. Timma: 100 aastat Saksa raudteid ja juubeli raudteenäitus Nürnbergis. — Kroonika. — Mitmesugust. — Erikirjanduse ülevaade.

INHALT: Jul. Pihelgas: Einiges von den estnischen Eisenbahn-Fachausdrücken. — E. Timma: 100 Jahre Deutsche Eisenbahnen und die Festjahrausstellung „Hundert Jahre Deutsche Eisenbahnen“ in Nürnberg. — Kleine Mitteilungen. — Verschiedenes. — Bücherschau.

KREENHOLMI PUUVILLASAADUSTE MANUFAKTUURI

OSAÜHISUS

Asutatud 1857. a.

Värtnaid 500.000 Telgi 4.000

Vabrikud KREENHOLMIS, Narva lähedal

Juhatus: TALLINNAS, PIKK t. 68, tel. 426-63

Müügikoht: Kaubandus A.-S. „KREENBALT“,

TALLINN, S. KARJA 13, telefon 425-14.

MÜÜK AINULT SUUREL ARVUL

EESTI KIRJANDUSE SELTS

A.-S. „TEKLA“

Peakontor: TALLINN, Suur Karja 15

Kodukeskjaam telef. 448-18
Juhatus „ 474-31

RIIDEÄRID:

Tallinnas, S. Karja 15, tel. 445-23
Tallinnas, Valli 10, tel. 468-02
Haapsalus, Ehte 2, tel. 1-57
Kuressaares, Kauba 2, tel. 72
Mustvees, Tartu 15, tel. 62
Narvas, Peetri pl. 2, tel. 2-38
Petseris, Kaubarida 6—7, tel. 1-17
Pärnus, Tallinna 5-a, tel. 1-10
Rakveres, Turuplats, tel. 2-85
Valgas, Kesk 14, tel. 26
Viljandis, Tartu 6-a, tel. 2-40
Võrus, Jüri 5-a, tel. 1-26

Müügil kindlate hindadega kodumaa järgmiste vabrikute kaubad:

BALTI PUUVILLAKETRAMIS- JA KUDUMISVABRIKU A.-S.,
KREENHOLMI PUUVILLASAADUSTE-MANUFAKTUURI O.-Ü.,
SINDI TEKSTIILVABRIKUTE ÜHISUSE, EESTI NIIDIVABRIKU O.-Ü.

Välismaa kauba tarvitamisel voolab meie raha üle piiri, suureneb järjest töötute arv, jääb vaeseks maa ja rahvas!

OSTKE KODUMAA KAUPA, VÄHENDAME TÖÖPUUDUST!

ELEKTRISELTS

AEG.

RAEKOJAPLATS 4,
KODUKESKJAAM 428-15.

Eesti Speditsiooni A.-S.

end. **KNIEP & WERNER**

TALLINN, Mundi tän. nr. 3—4.

Speditsioon,
inkasso,
transport,
kauba hoiule
võtmine,
kinnitamine.

※

Suured kuivad esimesejärgu laduruumid, ühenduses Riigi laiaroopalise raudteega.

※

E2
E
42

EESTI RAUDTEE

TEEDEASJANDUSE AJAKIRI

ILMUB KUUS KORDA AASTAS.

Toimetuse ja talituse aadress: Tallinn, postkast 243.

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

KUULUTUSE HINNAD:
1 lehekülg . . . . . Kr. 60.—
½ „ . . . . . „ 32.—
¼ „ . . . . . „ 16.—

Nr. 6 (127) **31. detsembril 1935.** **14. aastakäik**

Veel mõnda meie raudtee-terminoloogiast

Jul. Pihelgas

Täienduseks sellele, mis juba varemalt „Eesti Raudtee" veergudel*) toodud on meie raudtee-terminoloogia kohta, vaatleme seekord veel mõnda vormi ja nimetust sellelt alalt.

Laiaroopmeline, kitsaroopmeline.

Ei tule mitte arvata, nagu oleks ülaltoodud pealkirjas tegemist trükivigadega. Need „roopmelised" vormid pole mitte trükiladuja „leidused", vaid meie raudtee-terminoloogia uusimaid vorme, millised leiduvad meie ametlikkudes sõiduplaanides 15. V. 1935 ja 1. XI. 1935.

Nagu näha, põhjaeestlased veel ei taha alla vanduda „öö"-vormidele, vaid „roobas" peab neile jääma! Edu on aga märgata siiski ja nimelt selles, et senise „roopalise" asemele on võetud tarvitusele „roopmeline". Vaatame seda asja lähemalt. Vorm „roopmeline" on tuletatud sõnast „roobe", seega peab ka viimane sõna ise olema õigustatud. Õigekeelsus-sõnaraamatus aga leidub küll „roobas", kuid „roobe" mitte. Seega peaksime küll sellele „roopmele" lisama ühe küsimusmärgi. Siiski aga, kui otsida Wiedemannist, leiame, et „roobas, roobe, roop, rööbe, rööp" — kõigile neile vastab saksa keeles üks ja sama — „Gleis".

Siinkohal pole vaja hakata kordama seda, mis „rööpa" ja „rööpme" vahekorra kohta juba ennemalt on ette toodud. Kuigi, nagu tähendatud, ametlikus õigekeelsus-sõnaraamatus „roobe" puudub, siiski võib see nimetus küsimuse alla tulla kord, kui tahetakse enam-vähem lõplikult otsustada, milline vorm — „roobas" või „rööbas" — peab esinema kõigis meie raudtee ametlikkudes väljaannetes. Senisele kahepaiksusele peaks tehtama lõpp. Mida varem, seda parem!

*) Vt. „Eesti Raudtee" nr. 5 ja 6 — 1934. a.

Vagunid ja vankrid.

Riigi Statistika keskbüroo poolt väljaantud aruandest „Eesti riigiraudteede tegevusest 1934./35. a." leiame, et nimetatud aruandeaastal oli riigiraudteedel vedureid — 209, vaguneid — 511 ja vankreid — 5644. Seda lugedes, esiteks kerkib keelele küsimus, mis vankrid need on ja mis otstarbel neid raudteel nõnda palju on. Selle kohta aga lähemat selgitust otsides samast raamatust, leiame, et „vaguniteks" loetakse eeskätt reisi-, salong-, ameti-, tervishoiu- ja vangivagunid, peale selle ka post-pagasivagunid. „Vankrid" on olemas „kinnised" ja „lahtised" ja peale selle veel „erivankrid", millise pealkirja all on loendatud: konduktorivankrid, poodvankrid, isotermilised, tsisternid, abivankrid, lumesahad ja palgipaarikud. Sellest nähtub, et statistiliste andmete järgi riigiraudteedel „kaubavaguneid" ei ole, vaid ainult mitmesugused „vankrid", mis aga sama ülesande täitmiseks määratud.

Teatavasti tarvitati küll endisel ajal kõnekeeles, nimelt raudteeteenijate seas „kaubavaguni" asemel ka „vanker", kuid raudtee ametlikus keeles tarvitamiseks pole viimast nimetust kohaseks ega ka tarvilikuks leitud olevat*).

*) Kaubaveotariifis nr. 12, mis 1921. a. maksma pandi, leiame ka „vankri" ükskord, nimelt II jao § 19 p. 6 („Raudteevalitsus määrab oma äranägemise järele loomade veo tarvis kas spetsiaal loomaveo vankrid ehk harilikud kaubavagunid").

Selle tõttu pole ehk huvituseta jälgida, mis põhjusel raudteestatistika alal on (1932./33. a. peale) hakatud tarvitama „vankri“ nimetust, mis teistes, raudtee käitust või kaubanduslikku tegevust käsitlevates määrustes ja juhtkirjades pole kusagil ette nähtud.

Raudteede statistilised tabelid koostatakse teatavasti rahvusvaheliselt kokkulepitud ja kindlaks-määratud eeskirjade ja vormide kohaselt. Üks sellistest vormidest näeb ette veoabinõude (matériel de traction) kohta andmete liigitust pealkirjade all (prantsuse keeles) „Voitures“ ja „Wagons“. Esimese alla kuuluvad reisivagunid ühes kõige teiste, reisiliiklemisega seotud vagunitega, teise alla aga — igat tüüpi kaubavagunid, aga ka abivagunid, lumesahad jne. Varemalt, veel 1931./32. a. aruandes on Raudteevalitsuse Statistikabüroo nimetatud liigituste pealkirjades tarvitanud „reisivagunid“ ja „kaubavagunid“. Nähtavasti aga, silmas pidades, et prantsuse keeles on mõlema liigi kohta erinimetused määratud, ja et näit. lumesahku „kaubavagunite“ all loendada tundub ehk ebasobivana, siis on tuldud mõttele, ka eesti keeles tarvitada erinimetusi. Kuidas nüüd sellega lugu ei oleks, siiski ei saa hästi leppida „vagunite-vankrite“ liigitusega. „Vanker“ on ja jääb ikkagi maanteesõidukiks; raudteel tuleb ta ette ainult vaguniosana, kui „p ö ö r-v a n k e r (Drehgestell)“.

Liigitus „reisivagunid — kaubavagunid“ on kahtlemata väiksem pahe ja selle tõttu tuleks pöörduda tagasi selle juurde, kuni tõega midagi paremat on leitud *).

*) Sellel asjaolul ei puudu ka naljakas külg. Statistika tabelis ette nähtud prantsuskeelse nimetuse „wagon“ asemel võeti eestikeeles „vanker“ ja „voiture“ asemel „vagun“. Küsida võib, miks ei võinud olla „wagon“ ikka „vagun“ ja „voiture“ asemel leitud üks teine sõna. Lööme lahti Villecourti Prantsuse-Eesti sõnaraamatu. Sealt leiame lhk. 576 ja 573, et wagon=vagun ja voiture=vanker. Kui sõnaraamatul õigus on (ja kes sellejuures kahtleb!), siis võib meil statistiliste andmete tabeli pealkirjas liigituste nimetused võtta küll „vagunid“ ja „vankrid“, kuid v a s t u p i d i sellele, kuidas Statistikabüroo oli heaks arvanud liigitada. Kõik reisivagunid — „vankrite“ alla ja kaubavagunid kuni lumesahkadeni jäägu endist viisi „vaguniteks“. Sellega oleks siis sõnaraamatu järgi prantsuskeelsetest nimetustest kinni peetud.

Küll mitte igapäevastes sõnaraamatutes, kuid selle eest ametlikkudes eeskirjades ja aruannetes tarvitatakse prantsuskeeles vaguniliikide tähendamiseks järgmised oskussõnad:

Voiture à voyageurs = reisijatevagun.
Fourgon à bagages = pagasivagun.
Wagon à marchandises = kaubavagun.

Nagu näeme, on prantslased selle poolest rikkamad, et võivad igale vaguniliigile anda erinimetuse. Kuid oluline see pole, ja meil ei tarvitse see kellegi ilutunnet riivata, et reisijad, pagas, kaup ja loomad, kõik veetakse „vagunites“. Kui aga ikkagi tahetakse eristada neid, siis olgu: kauba jaoks — „vankrid“ ja reisijaile — „tõllad“.

P a k k v a g u n v õ i p a g a s i v a g u n?

Kõigis vanemates, Raudteevalitsuse poolt väljaantud eeskirjades, nagu „Juhtkiri rongijuhtidele“, „Juhtkiri rongiseadjatele ja haakijatele“ ja „Väikesaadetiste veo juhtkiri“, on tarvitatud nimetust „p a k k v a g u n“. Seda võib leida ka vagunite pealkirjades.

Tehnilise ekspluatatsiooni määrustes tuleb ette „bagaashivagun“, kuna aga selle juurde antud täiendustes on tarvitatud ka endist nimetust „pakkvagun“. Veotariifides on peaaegu eranditult peetud kinni „pagasi-(bagaaži-) vaguni“ nimetusest ja sama on ka Raudteede seaduses ette nähtud. Määruses „Pagasi vastuvõtmise ja väljaandmise kohta peatuskohtades, kus ei ole vastavaid sisseseadeid kaalumiseks ja hoiuks“ § 3 tekst ütleb aga: „Peatuskohal veoks äraantud pagasi peab saatja oma tööjõuga p a k k v a g u n i s s e laadima.“

Mitte „pakkvagun“, vaid „p a k i v a g u n“ on tarvitatud Riigiraudteede tegevuse aruandes 1934. /35. a. kohta. See vastne sõnakuju on jälle pärit „Õigekeelsuse-sõnaraamatust“, mille järgi pakkvagun = pakivagun, ja viimane sõna on toodud ka eraldi, saksakeelse seletusega „Gepäckwagen“. Sama sõnaraamat üldse annab „pakile“ peale tema hariliku tähenduse ka veel „pagasi“ mõiste. Näit., seal on toodud „pakitariif (Gepäcktarif)“ ja „pakkmeister (Gepäckschaffner oder Packmeister)“. Kas aga selletõttu keegi raudteelane võiks soovitada „pagasi“ asemele võtta „pakki“ tarvitusele, on enam kui kahtlane.

Nimetuse „pakkvaguni“ vastu midagi eriti ei saaks olla. Kõlaliselt on ta „pagasivagunist“ ehk veidi parem. Mis puutub „pakivagunisse“, siis võib ehk olla, et ta õigekeelsuse seisukohast „õigem“ on, kui „pakkvagun“.

Et meil aga Raudteede seaduse kui ka veotariifide järgi „pagas“ ja „pagasivagunid“ olemas, siis igatahes oleks soovitav, et määruste ja juhtkirjade koostajad kui ka vastavate vagunite pealkirjade kindlaksmäärajad enne „pakkvaguni“ (või „pakivaguni“) tarvituselevõtmist järele kaaluksid selle nimetuse tarvidust ja otstarbekohasust.

D r e s i i n a, d r e s i i n v õ i t r e s i i n?

Signaalide määrustes 1920. a. on kõne „dresiinadest“ (nimetav — d r e s i i n a).

Ka Pärnu—Tallinna raudtee „Juhtkirjas rongijuhtidele“ on tarvitusel „dresiina“.

Tehnilise ekspluatatsiooni määrustes leidub eripeatükk pealkirja all „Trollikute ja dresiinide tarvitamine“. Seega on seal tarvitusel „d r e s i i n“, millest omastav kääne — dresiini.

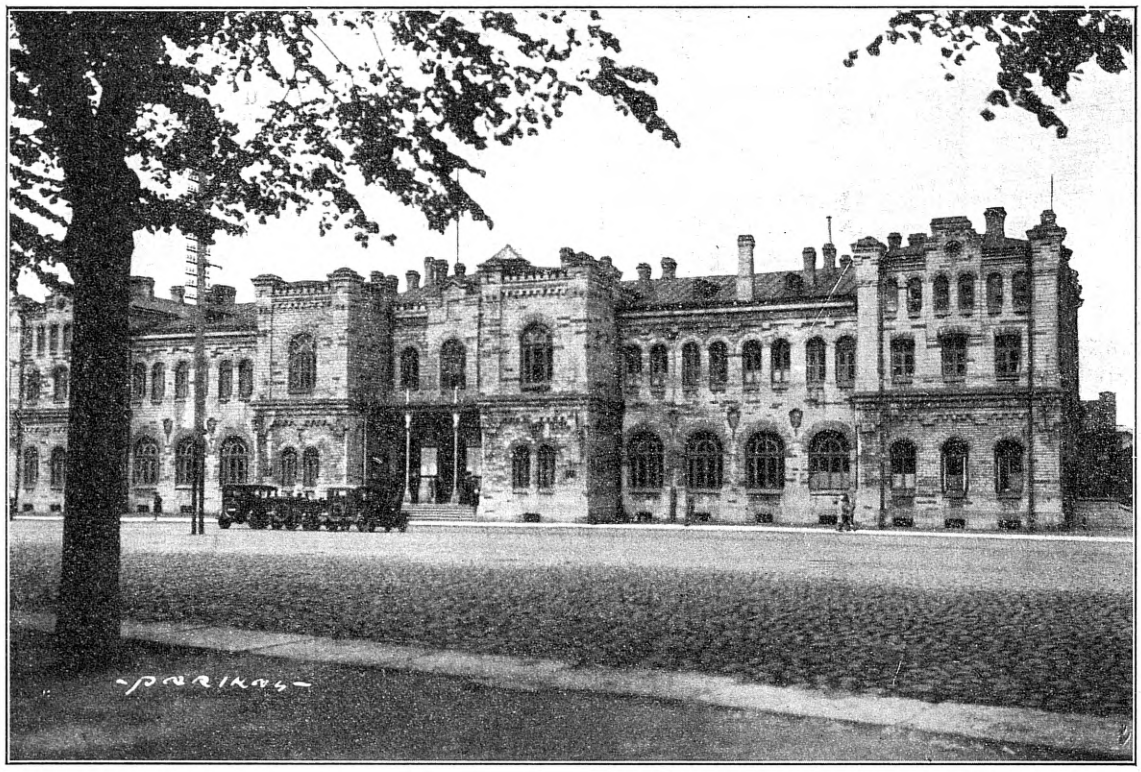
Reisijateveotariif nr. 93 täiendati 1933. a. eeskirjadega sõitude kohta „mootordresiinidel“.

Õigekeelsuse-sõnaraamatus lhk. 1045 on toodud „r a u d t e e t r e s i i n = r a u d t e e-

E2 1042

v a n k e r". Lhk. 1046 leidub „raudteevanker (Draisine)". Sellest järeldub: esiteks, et „dresiini" asemel tuleb kirjutada „tresiin" — t-ga, ja teiseks — sõnaraamat soovitab või lubab sama mõiste tähenduseks kirjutada ka „raudteevanker". Mis puutub „raudtee-vankrisse", siis see nimetus raudteel tarvitatavaks oskussõnaks küll ei ole kohane. Jääb üle ainult „tresiin". Et aga lhk. 1015 toodud nimetusel „tresiin" muutevormid pole näidatud, ja et sõnaraamat veel pole jõudnud T-täheni, siis esialgu puudub võimalus otsustada, kas mitmuses on „tresiinad", nagu kaubaveotariifis nr. 66, või „tresiinid" (vt. riigiraudteede tegevuse statistiline aruanne 1931/32. a. a.). Muugi ja Tehnilised ekspluatatsiooni määrused näevad ette „t r o l l i k u d", seal kõrvas aga, näit., TEM lisas 12 („Õnnetuste ja igasugu muude erakorraliste juhtumiste üle teatamise ja nende uurimise kord") tarvitatakse järjekindlalt „t r o o l i k"*).

Kauemat aega püsis „trollik", kuid ka temal, nagu paljudel teistel meie raudteekäituses tarvitusel olnud nimetustel, tuli ruumi anda uuele ja paremale. See uus on „r u l l i k". Ta leidub „Õigekeelsuse-sõnaraamatus" lhk. 1167 ja on nüüd ka peaaegu kõigis raudteekäituse eeskirjades, kus selle sõidukiga tegemist, muuseas ka SM 1933, tarvitusele võetud. Võib öelda, et see nimetus on kõigiti kohane.



Tallinna raudteejaama hoone.
Ehitatud 1873. a.

„Õigekeelsus-sõnaraamatus" ei ole „dresiin" ega „tresiin" ette nähtud.

Kuigi õigekeelsus-sõnaraamatust, kui õigekeelsuse normist, tuleb kinni pidada ja sellest lahkuminevate sõnakujude tarvitamine võib kõne alla tulla ainult, kus selleks eriline tungiv vajadus, siiski käesoleval juhtumil näib, nagu oleks ikkagi parem „dresiin", kui „tresiin", omastav kääne sealjuures muidugi „dresiini"*).

T r o l l i k v õ i r u l l i k?

Ka selle „vankri" nimetusega pole lugu ikka nii lihtne olnud. Signaalide määrused 1920. a.

*) Tuksami Saksa-Eesti sõnaraamatus on toodud ka „Draisine" — dresiin.

L a a d i t u d v õ i l a e t u d v a g u n i d?

Kindel on, et paljude eest näib, kui mitte absurdne, siis ometigi küll veider olevat, kõneleda „l a e t u d v a g u n i t e s t". Näib olevat endastmõistetav, et küll tulirelv saab olla laetud, kuid vagun — ainult l a a d i t u d. Kõigis, aastat 10—15 tagasi väljaantud määrustes on tarvitusel vagunite kohta ainult „laaditud, laaditakse jne.". Ka kõik veotariifid kuni 1934. a. nägid ette, et kaup vagunisse l a a d i t a k s e, kuid iialgi mitte — laetakse. Näib aga siiski, et meil ka selles suhtes tuleb veidi „ümber mõtelda". Pikkamööda, kuid visa jär-

*) Pärnu—Tallinna raudtee „Juhtkirjas rongijuhtidele" oli koguni „drollik" (kas trükiviga?).

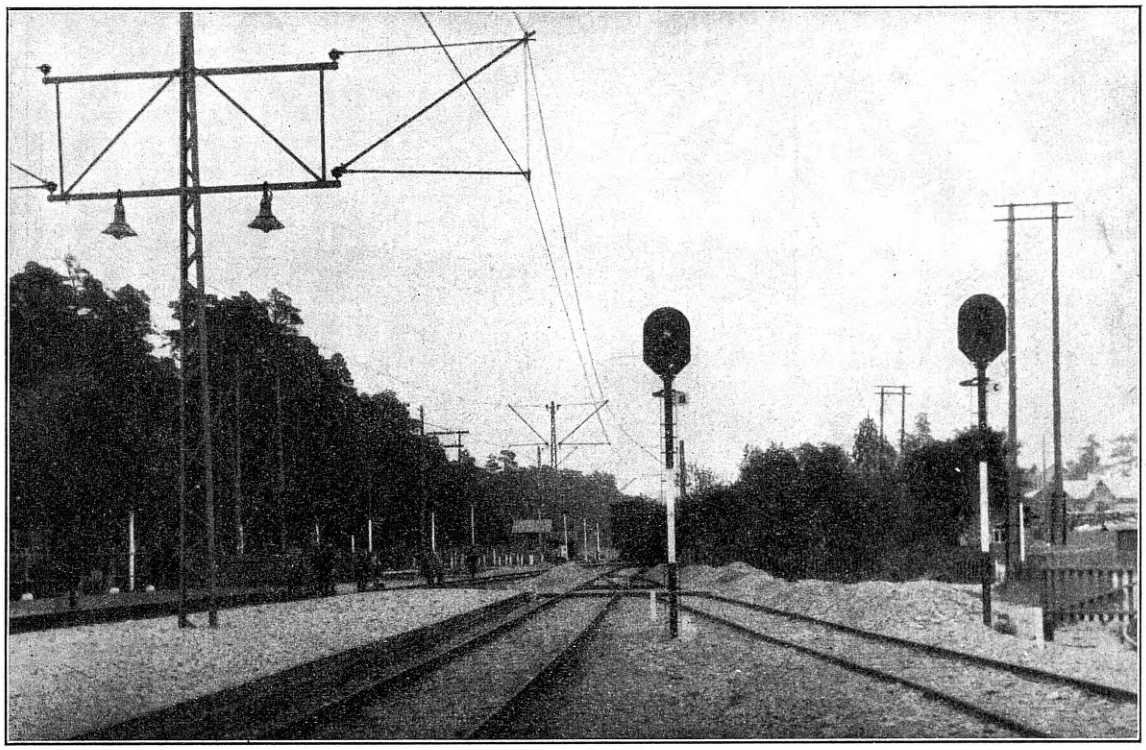
jekindlusega tungivad „laetud vagunid“ edasi mitmesugustes eeskirjades ja määrustes. Esimesi määrusi, kus see vorm tarvitusele võeti, oli „Määrustik kaitseväe vedude korraldamiseks raud- ja veeteedel“, mis hakkas maksma 1. juunist 1928. a.*). Sellele järgnes „Kokkulepe Vene tüüpi kaubavagunite tarvitamise üle Eesti, Läti, Vene (SSSR) ja Leedu raudteede vahel“ 1929. a., milles samuti, kui samal aastal maksmapandud Port-Kunda raudtee tehnilise ekspluatatsiooni määrustes on kõne „laetud vagunitest“. Sama vorm on tarvitusel järjekindlalt kõigis viimastel aastatel väljaantud määrustes ekspluatatsiooni alal (SM 1933, Määrus kaupade laadimise kohta lahtisele veerevkoosseadule j. t.).

gimata tarvilik aga see siiski pole, sest laiemas mõistes on kõik laadimine ikkagi „täitmine“, olgu siis mida või millega täidetakse.

Oluliseks põhjuseks „laetud vaguni“ tarvitusele võtmiseks oli see asjaolu, et õigekeelsussõnaraamatus on olemas ainult üks pöördsõna sõna „laadima“, mida pööratakse kindla kõneviisi olevikus: laen, laed, laeb, laeme jne. Umbisikulise tegumoe kindla kõneviisi olevik on „laetakse“ ja „ei laeta“, kuna *tud*-kesksõna on seega „laetud“. Tuleb selle juurde jääda.

B a g a a ž või p a g a s?

Omal ajal on selle „bagaažiga“ päriselt püsti hädas oldud. Kirjuta teda kuidas tahad, ikka ei ole hea. Kuus vormi ei kõlbanud ja praegu



Vaade Nõmme jaamast (Tallinna suunas).

Ka uus kaubaveotariif nr. 146, mis 1. apr. 1935. a. maksma hakkas, sisaldab ainult „laetud vaguneid“. Selle vastu aga „Aruandes Eesti riigiraudteede tegevusest 1934./35. a.“ figureerivad veel endiselt „laaditud vagunid“.

Võib olla, oleks küll soovitav ehk vahet teha mõisteliselt ühelt poolt relva ja teiselt poolt veoabinõu (vaguni, laeva jne.) laadimise vahel, kas sel teel, et üks võib olla „laetud“, teine — „laaditud“, või kas võttes viimase mõiste tähendamiseks hoopis uue, erinimetuse. Tinmaksev seitsmes — loodame et sellel veidi pikem iga on, kui teda mitte „pakiga“ välja ei tõrjuta.

„Bagash“ — kirjutati see veotariifis nr. 1, mis oli meie iseseisvusaegne esimene tariif. Ka „Juhtkirjas roopaseadjatele“ tuleb see ette.

„Bagaazh“ — oli selle sõna kuju veotariifis nr. 2 (maksev 1. jaanuarist 1920).

„Bagas“ — jälle samal aastal maksma pandud „Bagasiveotariifis nr. 8“ ja mujal.

„Bagaas“ — oli tarvitusel „Bagaasiveotariifis nr. 17“ ja „Sõjavägede veotariifis nr. 13“, mõlemad 1921. a., pärast ka veel Eesti-Vene vahelises raudteekonventsioonis kui ka Saksa-Leedu-Vene Eesti kaudu transiidina otseühenduse tariifis.

*) Selle määruse § 3 tuleb ette veel „laaditud vagunid“, kuid üldiselt selle järgi vagunid „laetakse“ ja näit. „laetud rongist“ on kõne § 181. Mõnikord aga öeldakse laetud vaguni asemel ka „täidetud“, näit. § 179 p. b („Laskemoonaga ja lõhkeainetega t ä i d e t u d vagunid“) ja mujal.

„Bagaash“ — leidis tarvitamist „Raudteede ja veeteede otseühenduse tariifis nr. 1 (1922. a.)“ kui ka „Juhtkirjas konduktoritele“, “Juhtkirjas rongijuhtidele“, siis veel Saksa-Leedu-Läti-Eesti raudteede ja Eesti-Läti-Vene raudteede vaheliste otseühenduste tariifimäärustes. Ka Eesti-Läti-NSVL vahelise raudtee-konventsiooni kui ka RRK tõlgetes tarvitati „bagaash“.

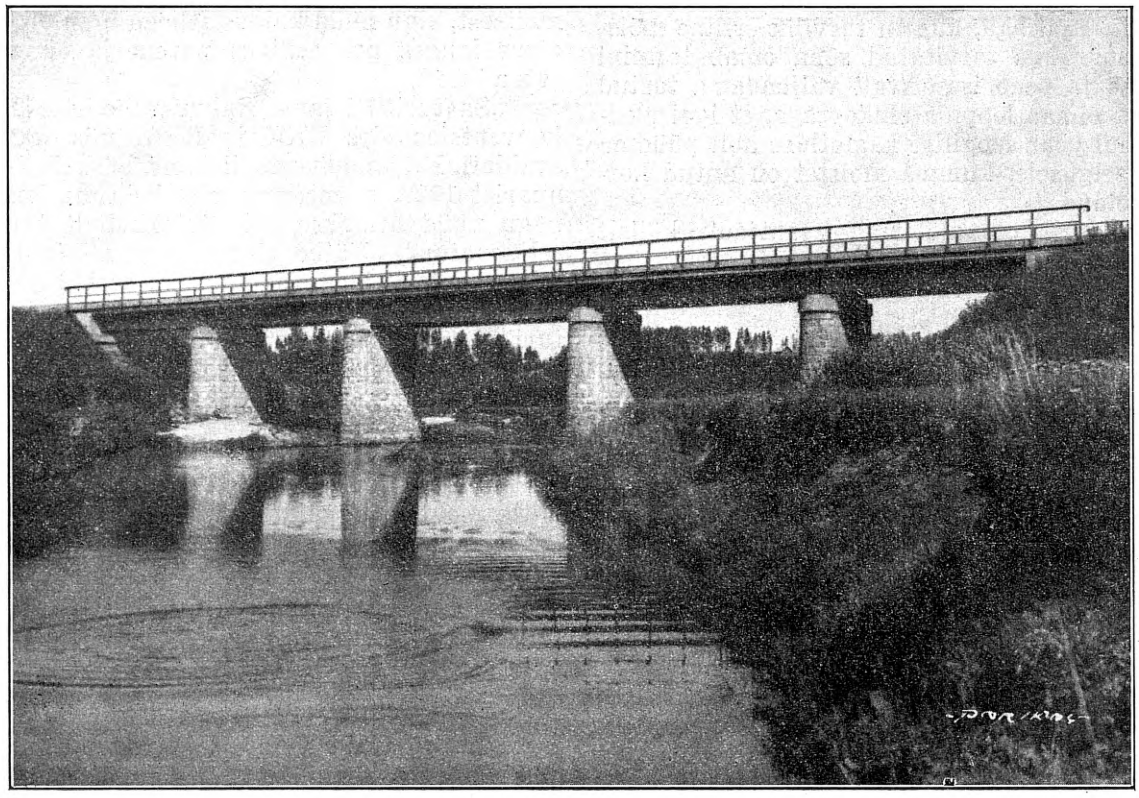
„Bagaaž“ järgnes „bagaashile“ ja võeti tarvitusele kõigis veotariifides, mis 1927. a. peale maksma hakkasid (veotariifid nr. 41, 44, 66 ja teised).

Õigekeelsuse-sõnaraamatus on „bagaaž“ paigutatud nurksulgudesse, kui mittesoovitav ja selle asemele soovitatakse „pagasit“.

P r a h t, k r a a m või k a u p?

Alguses meie Vabariigi raudteedel „kaubaveotariife“ polnud. Esimene selline ilmus alles 1921. a. kui „Kaubaveotariif nr. 12“. Seni olid kõik kauba- ja loomadesaadetiste veod toimunud „k r a a m i v e o t a r i i f i d e“ põhjal. Veotariifi nr. 1 järgi „suure ja väikse kiirusega veetavad kraamid jagatakse veomaksu suuruse järgi kahte kategooriasse: 1) toiduained ja 2) kõik muud kraamid“. Olid „kraami saatja“ kui ka „kraami saaja“.

Esimese „k a u b a v e o t a r i i f i“ § 3 järgi aga „kõik raudteel veetavad p r a h i d jagatakse veoraha takseerimise järele 7 klassi“. Selles tariifis, mis küll üldiselt tarvitab „kau-



Piusa raudteesild Tartu—Petseri liinil.

„Pagas“ leidis alguses vastuvaidlust mõnegi poolt; ei tahetud kuidagi loobuda seni, eriti kõnekeeles nii hästi sobivast „bagaažist“. Kaitseväe vedude määrustikus tuli „pagas“ tarvitusele juba 1929. a. Raudtee ametkonnad võtsid selle üldiselt tarvitusele 1931. aastast peale, millal hakkas maksma uus Raudteede seadus; et viimane tarvitas „pagas“, siis sellega oli uus sõnavorm endale n. ö. „seadusliku aluse“ saanud ja temaga tuli leppida*).

pa“ seal, kus seni oli öeldud ikka „kraam“ (senine „kraam“ ei ole küll ka selles tariifis täiesti kõrvale heidetud), tegi siiski sealjuures väikest katset, rikastada meie raudtee-terminoloogiat „prahiga“ (vt. § 12, 24 jm.). Õigekeelsuse seisukohast ei saaks ka „prahi“ vastu midagi olla, sest isegi Muugi uue sõnaraamatu järgi praht = veetav kaup, koorem. Sellele vastavalt oleks ka „prahikiri (Frachtbrief)“ kohasem, kui „saatekiri“, mis veidi ilmeta, olles liiga üldnimetuslik.

Järgmine kaubaveotariifi väljaanne (1. juulist 1925) näitas aga, et oldi loobutud kõigest

*) „Pagasi“-küsimusega laheneb ka „pagaskauba“-küsimus. Tol ajal, kui oli „bagaaž“, oli ka „bagaaž-kaup“. Ise küsimus on muidugi see, et teda mõnikord tarvitati „kaup-bagaaž“, mida aga ei saa pooldada. Et nüüd praegu „pagas“ üldiselt tarvitusele on võetud ja õigeks tunnistatud, siis oleks loomulikult õige ka „pagaskaup“, kuid — selleks puudub meil „seaduslik alus“, sest Raudteede seaduses on — „p a g a s i k a u p“.

„kraamist“ kui ka „prahist“. Oli jäänud vaid lihtne „kaup“. Selle tariifi § 4 järgi „veohinna astmete järele kuuluvad raudteel veetavad kaubad seitsmesse klassi“. Ka kõik hiljem väljaantud tariifid ja määrused kõnelevad eranditult „kaubaveost“*).

Saatja ja saatur.

Pöördsõnal „saatma“ on mitu tähendust, milledest raudteeasjanduses tähtsad on kaks: 1. läkitama, lähetama ja 2. kaasa minema, kaasas sõitma jne.

„Saatja“ on isik, kes „saadab“, s. o. kas midagi läkitab, lähetab, või kellega või millega kaasa läheb või sellega kaasas sõidab.

Harilikult aitab kontekst jõuda selgusele, kummas mõttes on seda sõna antud juhul tarvitatud. Seal aga, kus on tarvilik eriline mõiste täpsus, kus tarvitatud sõna omab termini tähtsuse ja peab iseseisvalt väljendama teatud mõistet, ei saa leppida olukorraga, et igal üksikul juhul peab loogilise kaalutluse abil püüdma jõuda selgusele, kumma mõistet on antud korral mõeldud.

Raudteel on mõlemad „saatjad“ küllalt tähtsad asjamehed. Igal saadetisel on oma „saatja“, kes saadetise kuhugi ja kellelegi läkitab. Tihti aga tuleb ette, et see „saatja“ määrab saadetisele ka veel ühe „saatja“, kes sõidab kaubaga kaasas sihtjaamani, või, kui ta ka selle ülesande täitmise endale võtab, on seega kahekordne „saatja“.

Raudteede seaduse ja tariifide eeskirjade järgi on mõlemat liiki „saatjate“ õigused ja kohused täiesti erinevad. Mida üks „saatja“ võib, seda teine ei või kogunisti mitte.

Teistes keeltes selles suhtes mingisuguseid arusaamatusi ette tulla ei saa, sest et mõlema isiku tähendamiseks on olemas erisõnad: venekeeles: „otpravitelj“ — kes kauba läkitab ja „provodnik“ — kes kaubaga kaasas sõidab; saksa keeles: Absender ja Begleiter; prantsuse keeles: expéditeur ja convoyeur; soome keeles: lähetäjä ja saataja, hoitaja (loomade veol).

Meil algusest peale võeti antud olukorda, kui paratamatut, või lihtsalt ei pööratud sellele tarvilist tähelepanu.

Sõnu „saatja“, „kraamisaatja“, „kaubasaatja“, tarvitati mõlema mõiste väljendamiseks, kas vahet tegemata nende vahel, või — kui tehti vahet, siis ühedes määrustes ja dokumentides tähendati isikut, kes kauba läkitab, nimetusega „saatja“ ja isikut, kes kaasas sõidab — nimetusega „kaubasaatja“, teistes määrustes aga hoopis vastupidi: kaubasaatja läkitab, saatja aga sõidab kaasas.

*) Veidi vaheldust pakkus sellejuures asjaolu, et kaubaveotariifi eeskirjade järgi „kaubanimetuse“ lahtris tehtavad sissekanded tulid saatekirjas tegelikult kirjutada ikkagi „kraaminimetuse“ lahtris, sest alles 1. augustist 1934 tarvitusele võetud saatekirjades leidub lahtri pealkirjana „kauba nimetus“ .

Et siiski mõnikord hädavajalik oli nende mõistete eristamine, siis tuli täpse mõiste fikseerimiseks tarvitada selliseid veidraid vorme, nagu näit. Eesti-Läti-Vene otseühenduse tariifimäärustes (RT 92/93 — 1924) leiame: „kraamisaatjana kaasassõitja“ ja ka „kaasassõitja saatja“.

Eesti-Läti-NSVL konventsiooni (RT 44 — 1926) tõlkijal tuli hea mõte, moodustada selle „kaasassõitja saatja“ tähendamiseks uus erisõna, asendades sõnas „saatja“ lõpphäälik „a“ „ur“-lõpuga, milleks eeskuju pakkusid meie raudteel juba nii omased „vedur, pidur, sidur jne.“ Nõnda tekkis „saatjur“.

Kas see olenes nüüd mõne keeleteadlase otsusest või lihtsalt selle sõna tarvitajate enda maitsest, olgu nüüd kuidas sellega lugu oli, kuid otsus langes pea selline: parem ja õigem on „saatur“.

„Saaturit“ leiame Rahvusvahelistes Berni konventsioonides RKK ja RRK, mis 1928. a. avaldati. Ka kaubaveotariifis nr. 66, mis 1. jaanuarist 1929. a. maksma ehk kehtima hakkas, nagu nüüd öeldakse, oli järjekindlalt tarvitusel „saatur“. Väike viperus aga oli juhtunud selles suhtes nimetatud tariifis, sest § 48 p. 5 võime lugeda järgmist: „Saadetise juurde saaturi määramisel saatja kirjutab saatekirjas, kaubanimetuse lahtris, avalduse: „üks saatja“ või, kui neid enam, näitab nende arvu“. Võib olla, oli see sellepärast nõnda ette nähtud, et sama tariifi lisas I, saatekirja vormis oli maksude jaotuses kõne ka „saatjate“, aga mitte „saaturite“ sõidust.

Raudteede seadus 1931. a. küll ei tunnustanud raudteelaste praktilistest vajadustest võrsunud „saaturit“, vaid selle seaduse § 95 kõneldakse kaupade ja loomade veost „saatja saatel“. Nimetuse „saaturi“ tarvitusele võtmisel polnud võimalik mingit „poolt“ või „vastu“ otsustada Õigekeelsus-sõnaraamatu põhjal, sest S-tähega algavaid sõnu sisaldavad poognad ilmusid alles võrdlemisi hiljuti. Nüüd leiame küll niihästi suurest kui ka väikesest sõnaraamatust „saaturi“, kuid nagu seal toodud selgitavatest sõnadest nähtub, võib „saatur“ tähendada „alalist saatjat, ihukaitsjat, n. n. „trabanti“. Seega võiks „saatur“ sobida näiteks „vagunisaatja“ tähendamiseks, kuid üksikute, juhuslikkude „kaasassõitjate saatjate“ jaoks tuleks leida uus parem nimetus.

Uue kaubaveotariifi kava koostamisel küsiti selles asjas nõu ka Akadeemiliselt Emakeele Seltsilt, kust poolt soovitati võtta „saaturi“ asemel „kaasnik“. Mujalt keeleteadlaste ringkonnast soovitati ka „kaaslejat“.

Võib olla, et tõesti tol korral, kui „saatjursaatur“ küsimus päevakorrale tekkis, otstarbekohasem oleks olnud võtta kas „kaasleja“ või „kaasnik“, mis Wiedemanni saksa-eesti sõnaraamatu järgi mõlemad tähendavad saksa kee-

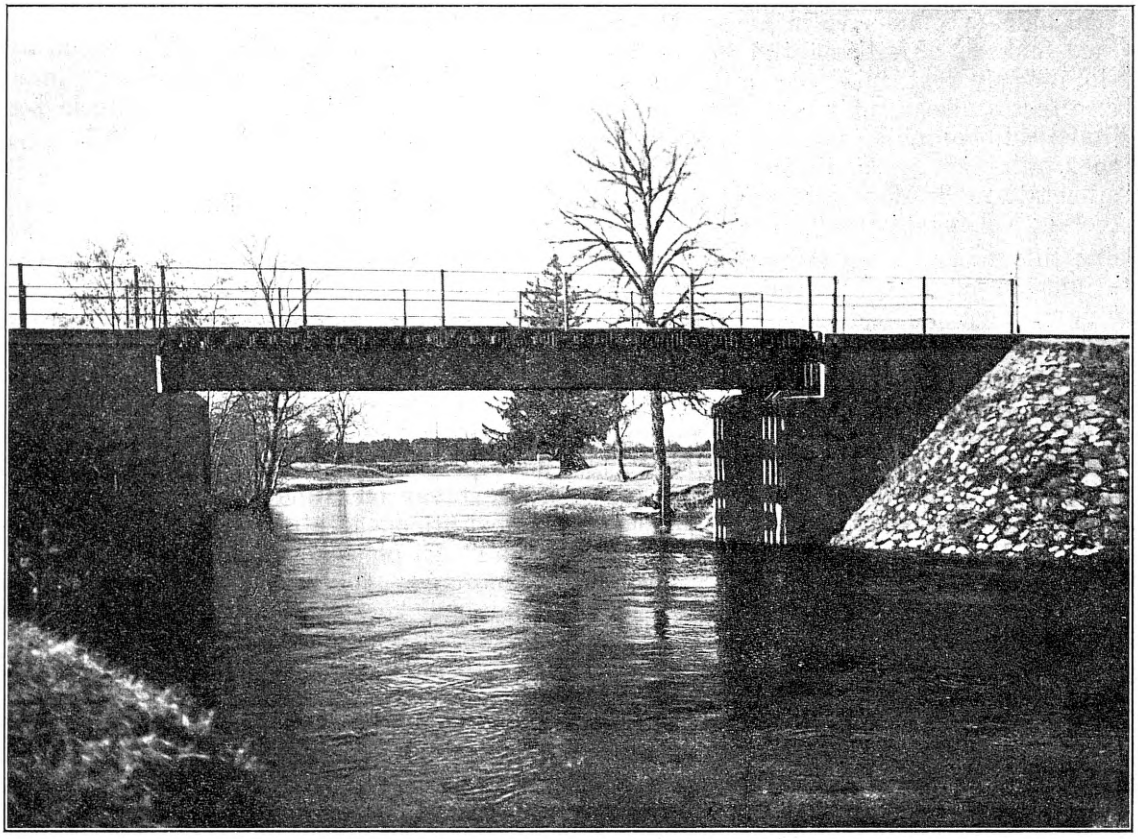
les „Begleiter“. Selles sõnaraamatus leiame veel: kaasalane, kaasaline = Gefährte, Begleiter; kaasutama = begleiten, mitgehen.

Nüüd aga näib, et „saatur“ on juba jõudnud küllalt sügavalt juurduda meie raudteekeelde, ja temaga ollakse harjutud nõnda, et raske on küll vist leida mõnda uut nimetust, millega saaks „saaturit“ välja tõrjuda. Uues kaubaveotariifis jäigi ka „saatur“ püsima ja, vastandina eelmisele tariifile, on nüüd § 51 p. 5 järgi ette nähtud, saatekirjas kirjutada ka „üks saatur“.

hind ja piletiraha. Peatükk III (kaupade vedu) sisaldab peaaegu ainult „veoraha“.

Rahvusvaheliste Berni konventsioonide RKK ja RRK tõlgetes (RT 49 — 1928) ja ka nende uutes väljaannetes (RT 52 — 1935) on hääleõigus ainult „veorahal“, kuna „veomaks“ on sinna sattunud mõnikord kogemata kombel või koguni trükivea tõttu (vt. RKR art. 26 § 11).

Õigekeelsuse seisukohast „veomaksu“ ja „veoraha“ kohta ei saa vähemalt praegu midagi kindlat väita, sest ÕS ei ole jõudnud veel



Surju sild kitsarööpmelisel raudteel Pärnu—Mõisaküla vahel.

„R a h a d“ j a „m a k s u d “.

Raudteel veo- ja kõrvaltoimingute eest võetavate maksude nimetuste alal on valitsenud kogu aja paralleelvormid: ühelt poolt nimetatakse neid „rahadeks“ nagu sõiduraha, veoraha, seisuraha, hoiuraha jne., teiselt poolt aga „maksudeks“: sõidumaks, veomaks, seisumaks, hoiumaks jne. Kolmanda, vähema grupi moodustavad veel „hinnad“, nagu sõiduhind ja veohind.

Veotariifides on pooldatud enamatel juhtudel maksusid, eriti kaubaveotariifid nr. 66 ja 146 tarvitavad järjekindlalt: veomaks, vaguni seisumaks, kauba hoiumaks jne.

Raudteede seaduses on tarvitatud veomaks kui ka veoraha, sõiduraha ja sõiduhind, piletinõnda kaugele. Sealt võime leida küll „prahimaksu“ ja „prahiraha“, mis pidavat olema sama mis „veos“, saksa keeles Frachtgeld. Tuksami saksa-eesti sõnaraamatu järgi on Fracht (Frachtgeld) tõlgitud prahiraha, veoraha.

Kuigi „veoraha“ võib olla sama hea kui „veomaks“, siiski mõne teise „raha“ kohta ei saa seda öelda. Vaguni seisu ja kauba hoiu eest võetavaid maksusid nimetada „seisurarahaks“ ja „hoiurahaks“ ei ole kohane, sest neil sõnadel on ka teine tähendus, näit. ÕS järgi seisuraha = tagavara raha. Näib, et kohasem on loobuda „rahadest“ ja jätta kõik maksud „maksudeks“: kaalumaks, seisumaks, hoiumaks jne.

Nüüd veel mõnda l i s a m a k s u d e s t. Et neid oleks ka „lisarahadeks“ kusagil nimeta-

tud, seda ei ole juhust olnud tähele panna. Alguses, näit. veotariifis nr. 1 nimetati neid makse „täiendavateks maksudeks". Sama võib leida ka Eesti-Vene vahelises raudtee konventsioonis ja selle juurde kuuluvas Määrustikus (RT 51/52 — 1921). Kaubaveotariifis nr. 12 ja selle järglastes on siis nüüd järjekindlalt tarvitatud oskussõna „lisamaksud". Juba nimetatud Eesti-Vene vahelises raudteekonventsioonis on ka tarvitatud nimetust „lisamaksud", kuid hoopis teises tähenduses ja ma leian, et seal on õieti talitatud.

Tuleb vahet teha kahte kategooriasse kuuluvate maksude (veomaks välja arvatud) vahel. Ühed maksud on ette nähtud teatud kõrvaliste toimingute eest, mis pole mitte otseselt seotud veo teostamisega, näit. kauba kaalumine ja laadimistööd, hoidmine jaamas, vaguni ülemäärane kinnipidamine laadimisel j. t. Vene keeles nimetati neid „dopolnitelnõje sborõ" ja saksa keeles „Nebengebühren".

Teine liik maksusid on ette nähtud mõnesuguste juhtude puhul, kus teatud veo- või kõrvaltoimingud arvatakse kõrgendatud tasumäära alla või kui kaubaomanik rikub teatud eeskirju, mis on maksmas vedude suhtes, ja mida kaubaomanik, kui üks veolepingu pooltest, oli kohustatud täitma. Neil juhtudel võetavad maksud nimetatakse saksa keeles „Zuschlag" ja prantsuse keeles „surtaxe".

Seni on esimesse liiki kuuluvaid maksusid nimetatud „lisamaksudeks", kuid arvan, et siin tuleks leida üks teine sobivam nimetus, kas või näiteks „k õ r v a l m a k s u d", mis ka on juba juhtumisi tarvitatud Leedu-Läti-Eesti reisijate-, pagasi- ja kiirkaubaveo tariifis ja samuti ka RRK lisas I (pagasikviitungi vorm).

„L i s a m a k s u" all tuleb mõista maksu, mida võetakse teatud maksu „lisana", näit. lisaveomaks, mis on ette nähtud kaubaveotariifi nr. 146 §1 ja 2 (Narva silla ja Valga sõlme maksud), või jälle juhul, kui saatja on kaubanimetuse saatekirjas valesti üles annud. Raudteede seadus ja kaubaveo tariif näevad ette küll viimaseks juhuks „trahve", kuid see pole asja otstarbekohaseks lahendamiseks tingimata tarvilik. Aitab küll, kui võetakse „lisamaksu" veomaksu vahe kahekordses suuruses. RKK eestikeelne tõlge kõneleb küll ka „trahvist", kuid see pole täpne. Prantsuse tekstis on „surtaxe", saksa tekstis „Frachtzuschlag" ja itaalia tekstis, kui soovite, „sopratassa", seega igal pool kõne ainult „lisamaksust". Meil on jäänud meelde veel Vene raudteede seadusest termin „penja", kuid pean tähendama, et praegu RKK venekeelses tõlkes on tarvitatud nimetust „dobavotšnaja plata", aga mitte „penja" või koguni „štraf". (Vene siseseadusi ei tarvitse siinkohal mainida.)

Samuti võib ka näit. piletita sõidu avastamise puhul loobuda „trahvimisest" ja selleks ette näha, et võetakse peale raudteele kuuluva sõidumaksu veel teatud „lisamaks".

L õ p p m ä r k u s.

Käesolevaid ridu lõpetades, võib meie raudtee-terminoloogia arenemiskäigule kohaldada vanaaja tarkusesõna: *„Tempora mutantur, nos et mutamur in illis"*. (Ajad muutuvad ja meie muutume ühes nendega.) Kui veel 1921. a. kirjutasime ja lugesime „v e e t a v a p r a h i t õ s i s e s t r a s k u s e s t", ilma et meie selles väljenduses midagi iseäralikku ja võõrastavat oleksime leidnud, siis täna selle asemel ütleme ja kirjutame: „k a u b a t õ e l i k k a a l". Ei ole meil siiski õigust meie esimeste oskussõnade loojatele, tarvituselevõtjatele ja eeskirjade koostajatele ette heita, nagu poleks nad olnud oma ülesande kõrgusel. Nad tegid tol ajal seda, mis siis võimalik ja hädatarvilik oli. Ajad hiljem muutusid ja ühes sellega ka võimalused kui ka tarvidused täpsema ja sobivama terminoloogia järele.

Praegu ehk võime rahuldustundega väita, et raudtee eeskirjad ja määrused on koostatud enam-vähem korralikus keeles ja loodame, et juba lähemas tulevikus jõutakse ühisele otsusele ka nende nimetuste ja vormide suhtes, mis praegu alles veel lahtised ja vaieldavad.

---

100 aastat Saksa raudteid ja juubeli raudteenäitus Nürnbergis

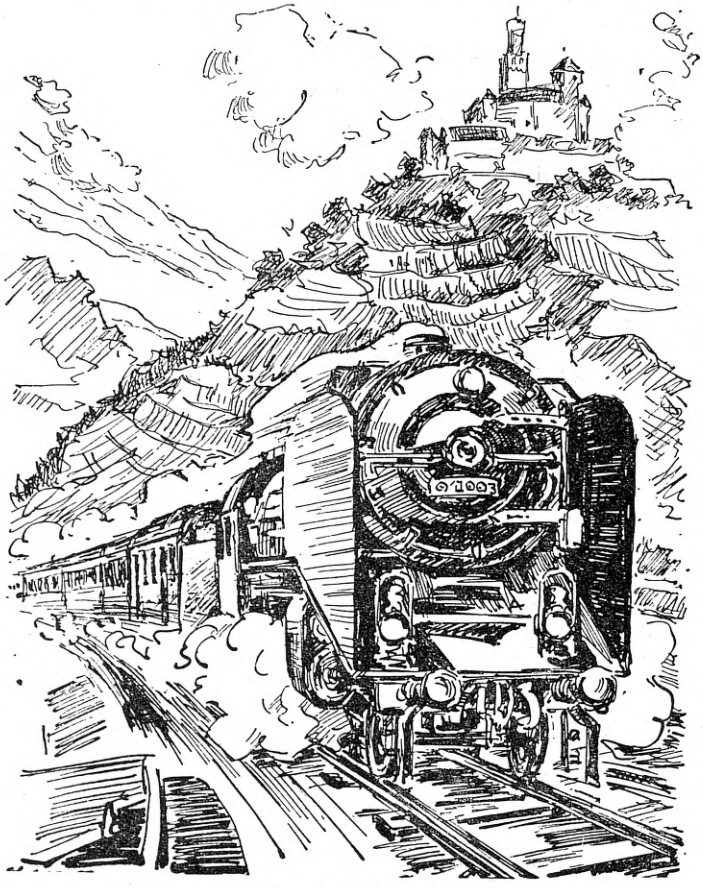
E. Timma (Järg ja lõpp.)

K a u b a v a g u n e i d on Saksa raudteedel käesoleval ajal ümmarguselt 600.000. Selle suurearvulise pargi esindajaid kõikidest tüüpidest oli näitusel välja pandud mitmesuguseid. Väljapanekud võimaldasid piltlikku ülevaadet ka kaubavaguni arengukäigu kohta möödunud saja aasta kestel. Nagu juba reisivagunite kohta eelpool tähendatud, on tõesti suur vahe esimeste raudtee-„reisitõldade" ja käesoleva aja moodsate kiirrongi-vagunite vahel, eriti mugavuse kui ka reisi hädaohutuse mõttes. Ka kaubavagunite ehituse alal võib märkida silmapaistvat edu, nimelt mis puutub viimastesse aastakümnetesse, või õigem viimastesse aasta-

tesse, kus raudteekäitus Saksamaal üldiselt kõigil aladel on saavutanud tähelepanuväärivaid edusamme ja kus käituse ühtlus ja kokkukõla üksikute veoliikide vahel seavad järjest suuremaid nõudeid üles.

Võib siinkohal veel meelde tuletada seda asjaolu, et Saksa raudteede algpäevil oli raudteeliinide ehitajate tähelepanu pööratud peamiselt reisijateveole ja kaubaveoga arvestati kas väga vähe või hoopis mitte. Kõigile oli selge, et raudtee moodustab hea vahendi reisijate kiireks ja hõlpsaks edasitoimetamiseks. Mis puutub aga kaubaveosse, siis oli see seni toimunud rahuldaval viisil veovooriäride kaudu seal, kus ei olnud selleks soodsaid veeteid. Sellepärast alguses ehitati ainult reisivaguneid. Näiteks, esimesel Nürnberg—Fürthi raudteel alguses ei olnud ainustki kaubavagunit, Berlin—Potsdami raudteel selle avamisel oli tervelt 82 reisivagunit, kuid ainult 22 pagasi- ja kaubavagunit; samuti München—Augsburgi raudteel oli 37 reisivaguni kohta 12 pagasi- ja kaubaveovagunit, ja Saksi raudteel 23 reisivaguni kohta ainult ü k s kaubavagun. Seletatav on see asjaolu osalt sellega, et esimesed raudteeliinid evisid eeskätt ainult kohaliku tähtsuse ja alguses puudus võimalus otseveoks pikkadel kaugustel, mis on aga massilise kaubaveo peanõudeks. Selletõttu seda mööda, kuidas

Esimene Saksa raudteerong väljasõidul Nürnbergi jaamast.



Saksa raudteede kiirrong Rheini ääres.

arenes raudteevõrk ja selle üksikute osade vahel siginesid ühendusteed, omandas ka kaubavedu raudteel ikka järjest suurema tähtsuse. Seda tõendavad selgesti ka järgmised arvud Saksa raudteede kaubavagunite pargi arengu kohta.

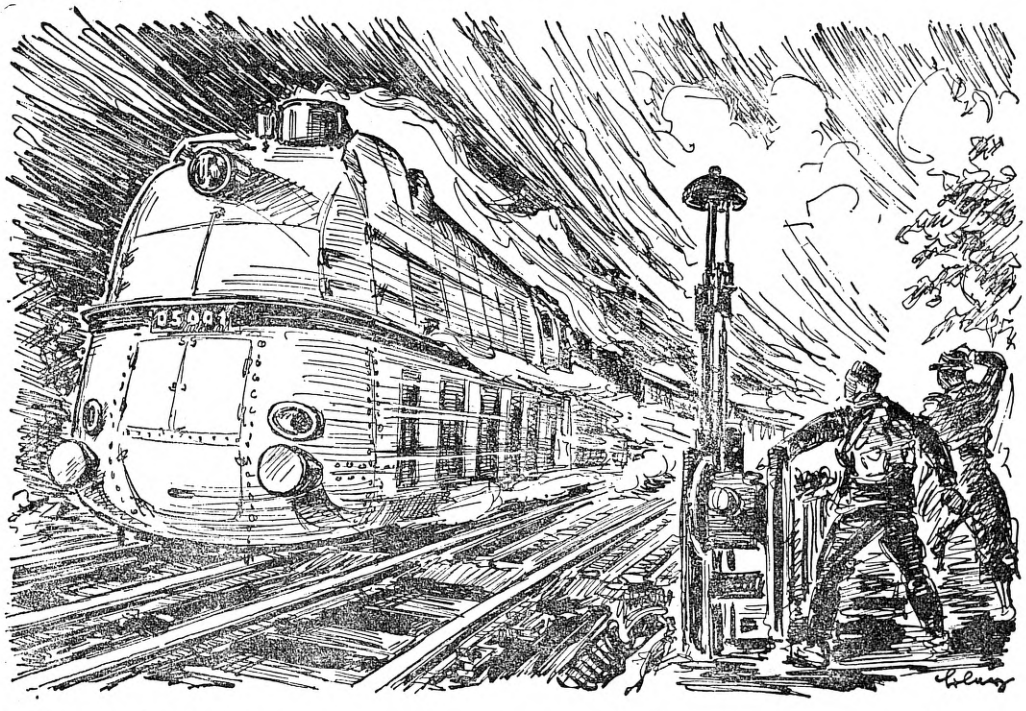
Aasta	Raudteede pikkus km	Kauba-vagunite arv	Keskm. kandej. tonnides
1850	4.798	9.147	5,7
1860	15.637	66.728	7,5
1870	30.103	168.902	8,9
1880	56.643	328.858	9,7
1890	74.030	436.833	10,2

Nagu sellest tabelist nähtub on aja jooksul kasvanud ka kaubavagunite kandejõud. Käesoleval ajal on keskmine kandejõud iga kaubavaguni telje kohta 7—8 tonni ümber.

Alguses oli kaubavagunite ehitamise alal valitsenud suur mitmekesisus, nimelt mis puutub side- ja tõukeseadistesse, nagu sidurid, puhvrid j. m. Säärane asjaolu takistas kaubaveo otseühenduse korraldamist üksikute iseseisvate raudteede vahel. Tuli näiteks, selleks, et võõra raudtee vagunit paigutada koos oma vagunitega ühte rongi, kasutada erilisi abinõusid, mõnikord isegi selleks sisseseatud erilisi ühendusvaguneid. Muidugi ei võinud selline olukord kesta kaua ja peagi asusid raudteed ka

kaubavagunite ehitusviiside ja tüüpide ühtlustamisele. „Tehnilised kokkulepped“ määrasid ära alammäärad ja ülemmäärad vagunite pikkuse, laiuse ja kõrguse, telgede vahekauguste ja muude, käituses oluliste andmete kohta. Suuremaks ühtlustuseks kaubavagunite ehituse alal andis tõuke „Saksa osariikide raudteede vagunite liidu (Deutscher Staatsbahnwagen-Verband)“ asutamine 1909. a. Kui aga 1920. a. kõik senised osariikide raudteed riigi kätte üle läksid, siis polnud enam mingit takistust ees, luua täielikult ühtlast kaubavagunite parki. 1917. a. oli loodud Saksa tööstuse normide komisjon (Deutscher Normen-Ausschuss), mis on tuntud lühendatud nimetuse DIN all. Selle komisjoni ülesandeks oli välja töötada igal tööstusalal teatud ühtlustatud normid, mis kasutamist leidsid kõigi vastava ala tööstusettevõtete poolt üle kogu riigi. Sama eesmärgi saavutamiseks loodi 1920. a. ka „Üldine vagunite normeerimise-komisjon“. Sellest ajast peale hakati kaubavaguneid ehitama nimelt selle normeerimis-komisjoni (WAN) ja DIN poolt ettenähtud normide, kavade ja mõõtude järgi. Sääraste normide kohaselt ehitatud kaubavaguneid nimetatakse „vahetus-ehitusvaguneiks“ (Austauschbauwagen), sest nende remondi puhul on võimalik üksikute osade vahetus uute vastu, mis võimaldab märksa ratsionaliseerida kaubavagunite parandustöid.

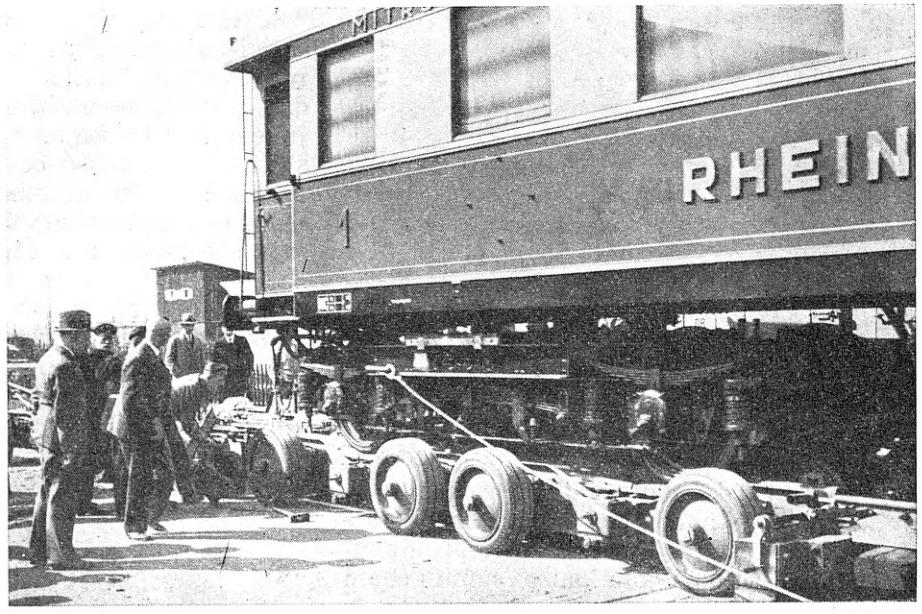
Kuigi nõnda ühest küljest kaubavagunite tüüpide ühtlustamine soodustas vagunite kasutamise ja nende remondi lihtsustamist ja otstarbekohasemaks muutmist, siis aga selle vastu kaubaliiklus oma mitmekesistes vormides on esitanud järjest uusi ja mitmesugusemaid nõudeid vagunite liikide suhtes. Kuna alguses ehitati ainult harilikke kinniseid ja lahtiseid kaubavaguneid, siis aja jooksul on siginenud juurde nii rohkesti igasuguseid erivaguneid elusloomade, rutturikkiminevate kaupade, vedelainete, maagi ja süte ja paljude muude kaupade veoks, mille loendamine siinkohal viiks pikale. On olemas kaupade liike, mis oma veol nõuavad veel suuremat hoolt ja „mugavust“, kui see nõuetav on reisijateveol. Kuigi Saksamaal mitmesuguste eri-kaubavagunite ehitamine ja kasutamine on jäänud suurel määral eraisikute ja firmade asjaks, siiski on riigiraudteede käituses ettetulevate kaubavagunite liikide hulk küllalt suur, ja omajagu asjatundmist Saksa raudteeametnikult nõuab teadlik käsitus kõigi nende G, GG, Gl, K, V, O, Om, R, Sm, SSl jne. liikide rägastikus. Mis tähendab näit. Glwehs?



Voolujoone vedur teel.

G = kinnine vagun, l = vagun põrandapinnaga vähemalt 24 m², w = kandejõud alla 15 t, e = elektri küttejuhe, h = peale selle ka aurukütejuhe, s = võib kasutada kiiretes rongides kuni 90 km/t.

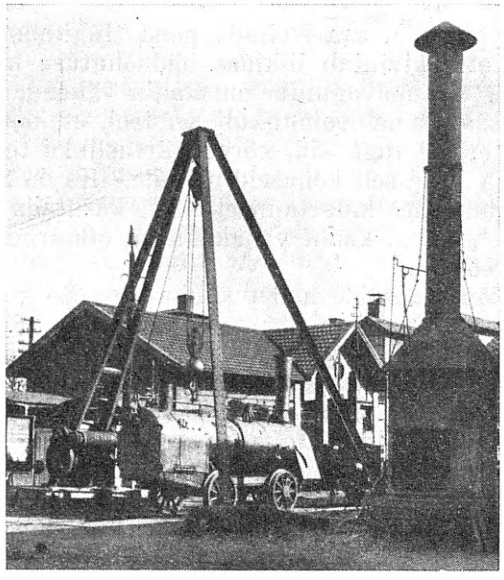
Nagu juba tähendatud, on kaubavagunite ehitus arenenud eeskätt selles suunas, et on ehitatud suurema kandejõuga vaguneid. Kuid võib tähendada, et üldiselt selles sihis ei ole kaugele mindud. Kaua aega oli normaalse kaubavaguni kandejõu piiriks 15 tonni või üksikute liikide juures ka rohkem. Teatud kergete kaupade veoks tuli ehitada erilisi suuri vaguneid, kusjuures nende kandejõud ei tarvitsenud olla suur. Viimasel ajal on aga hakatud ehitama ka 20 t kandejõuga kaubavaguneid. Kuid oma ette iseliigi moodustavad n. n. s u u r k a u b a v a g u n i d, mida ka näitusel oli väl-



„Rheingold"-rongi vagun tänavsõidukil.

ja pandud. Üks sellistest oli nelja-teljeline isetühjendaja-sütevagun 75 m³ mahutusega. Samuti süte või koksi veoks määratud tünnvagun (Kübelwagen), milles süsi otstarbekohasema käsitlemise mõttes veetakse kolmes sellekohases tünnis, mahutusega 12 m³ või 9 tonni sütt; säärasel vagunil 12,8 t omakaalu juures kandejõud on 27 tonni.

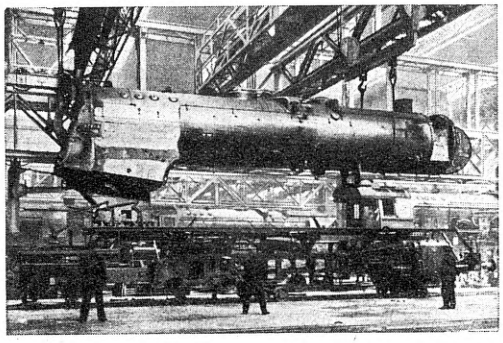
Suuremaid raskusi veab 140 tonni kandejõuga sügav-laadimisvagun, mis asetseb kahel viie-teljelisel pöörvankril. Vaguni taara on 55 tonni. Ka äratas näitusel erilist tähelepanu suur tõstekraanivagun, mis 75 tonnist raskust võib laadida 9,5 m kaugusele, 20 tonni raskust aga 19 m kaugusele. Käituseks on sisse ehitatud aurumasin. Vagun asetseb kahel kolme-teljelisel pöörvankril, mis võimaldavad tõstekraanivaguni paigutamist ka 65 km/t kiirusega sõitvatesse kaubarongidesse.



Veduri katla remont enne.

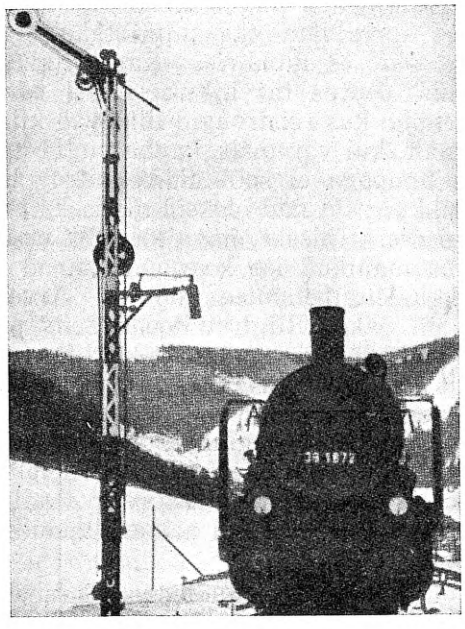
Viimased aastad on seadnud Saksa raudteedele tungivaid nõudeid kaubaliikluse kiirendamise suhtes. Need nõuded on olnud tingitud mitmesugustest põhjustest, mis enda vahel seoses. On ju teada, et autovõistluse läbi loodud uues olukorras raudteed on sunnitud olnud üldiselt oma reisirongide liiklust muutma kiiremaks ja sagedamaks. Aga samal ajal on ka kaubaveos ilmestunud, et pikad veotähtajad raudteel, eriti väikesaadetiste suhtes, on mõnigikord võimaldanud autoliiklusele arendada ennast raudteede liikluse kulul. Seda asjaolu küllalt tähtsaks hinnates Saksa Riigiraudteede Selts on palju ära teinud kiire ja sageda reisiliikluse korraldamiseks, nagu tähele panna võisime eelmises numbris. Kaubaliikluse kiirendamine osutus tarvilikuks kahel põhjusel: esiteks, nüüd kus reisirongid liiklevad kiirelt ja sagedamalt, kui varemalt, kaubarongid oma pikaldase tempoga ei sobi üldise kiire liikluse raamistikku, vaid nad oleksid alaliseks takistuseks teel ees. Teiseks, nagu ka juba mainitud, on kaubaomanikud ise ka nõudlikumad kauba kiire kohaletoimetamise suhtes. Arvestades sellega, on Saksa Riigiraudteede Selts pannud käiku erilised väikesaadetiste-kiirliikluse rongid, mis on tuttavad Leig-rongide nime all. Need rongid koosnevad kahest suure mahutusega Gl-tüüpi kaubavagunist, ja sõidavad kuni 75 km/t. kiirusega. Laadimistööde kiireks teostamiseks jaamades on vastavad seadised ja abinõud. Ka on viimasel aastal pandud käiku kaubaveo-mootorvagunid.

Et üldse Saksa raudteedel kaubarongid sõidavad tihti kiiremalt, kui meil harilikud reisirongid, nimelt mis puutub tehnilisesse sõidu-



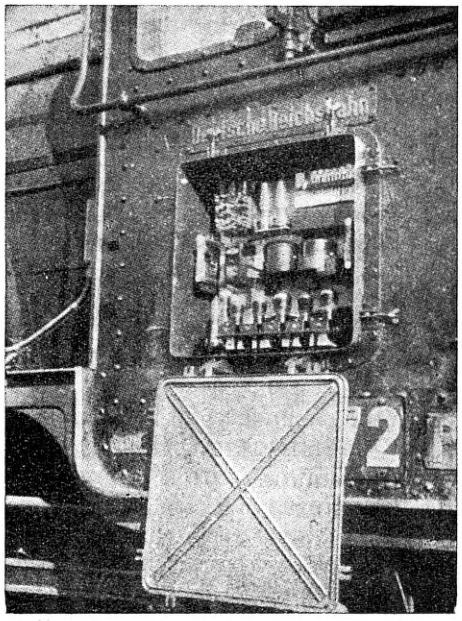
Veduri katla remont nüüd.

kiirusesse, on tuttav. Seda võimaldab aga eeskätt see asjaolu, et juba aastate eest alustati Saksa raudteedel kaubavagunite varustamisega läbiminevate õhkpiduritega ja praegu on see täielikult läbi viidud. Siiski suurte sõidukiiruste puhul ei ole harilikud kaubavagunid enam sobivad ja selle tõttu on Saksa Riigiraudteede Selts loonud ühe uue kaubavaguni tüübi, mida on võimalik kasutada ka rongides sõidukiirusega kuni 90 km/t. Neid vaguneid ehitatakse kahte tüüpi: tüüp Glh — kaheteljeline, taara 12.800 kg, kandejõud 15.000 kg, põranda pind 24,2 ruutmeetrit, telgede vahekaugus 7,0 meetrit, ja tüüp GGlh — neljateljeline, taara 22.000 kg, kandejõud 15.000 kg, põrandapind 41,7 ruutmeetrit, pöörvankrite tappide vahekaugus 11,0 meetrit. Nimetatud tüüpi vaguneid oli ka näitusel esitatud. On aga praegu veel kavatsusel uued kaubavagunid GGlh-tüüpi, mis peavad võimaldama nende kasutamist kiirrongides 120 km/t sõidukiirusega. Viimaste ehitus peab enam-vähem vastama keevitatud reisivagunite ehitusviisile.



„Opsi" seadisega varustatud semafor.

Siin peab tähendama, et viimasel ajal üldse on Saksa kaubavagunite ehitusel kasutatud rohkesti keevitamist (šveisimist), mis võimaldab neid vaguneid ehitada kergemaid ja sealjuures veel ka tugevamaid. On ju ka raudtee käituse seisukohast otstarbekohane võimalikult vähendada surnud kaalu, vaguni taarat. Ka sellel alal võib märgata teatud edu möödunud saja aasta kestel. Esimestel kaubavagunitel oli näit. taara 5—6 tonni ja kandejõud kõigest 3—4 tonni. Areng seisis nimelt selles, et hakati ehitama vaguneid järjest kasvava, suurema kandejõuga, kusjuures vaguni omakaal võrdlemisi vähe suurenes. Kuid sellel alal on siiski ainult piiratud võimalused olemas, sest kõige



„Opsi" seadis veduril.

selle juures ei saa loobuda neist tingimustest, mida ette kirjutab liikluse hädaohutuse kindlustus. Kaubavagunite omakaalu vähendamist võib saavutada loomulikult sel teel, et kasutatakse erilisi tugevaid, kõrgeväärtuslikke terasliike ja muid sellekohaseid metalle. Ka on Saksa raudteedel katsetamisel näit. kasutada vagunitelgi, mis kaalu vähendamise otstarbel on seest õõnsad.

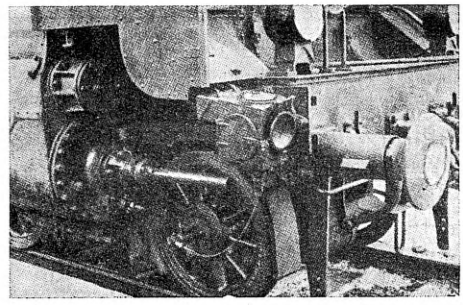
Lõpetades ülevaadet kaubavagunite kohta, pean veel mainima üht asjaolu, mida Saksa raudteede kaubavagunite juures võisin tähele panna. Nimelt osutub väga otstarbekohase ehitusviisina kaubavagunite kinnised pidurirõdud ühes väljavaate-„tornidega". Need tornrõdud kaitsevad rongiteenijaid halva ilmastiku vastu. Kuna need on tarvitusel Saksamaal, kus ilmastik võrdlemisi pehmem, kui meil, siis seda enam oleksid nad otstarbekohased ka meie oludes. Kuna ka meie rongi meeskonna, eriti pidurikonduktori, tervise eest hoolekandmisele

tuleks rohkem rõhku panna, siis peaks meie raudteed sarnaste pidurrõdude ehitamisele mõtlema. Mida varem, seda tänulikumad oleksid meie kaubarongi konduktorid.

Kaubaliikluse rahuldavaks teostamiseks käesoleval ajal ei ole enam küllalt üksi rööbasteest ja sellel liikuvatest igasugustest kaubavagunitest. Autoliikluse võistlus on seda küsimust asetanud avaramatesse piiridesse ja kaubaomanikud esitavad nüüd suuremaid nõudmisi transpordi ettevõtetele, kui see varemalt võimalik oli. Kõneallolev juubelinäitus tõendas, et Saksa raudteed on tõesti tahtelised ja ka võimelised teostama uuendusi transpordi alal. Kui kogemused seda näitasid, et võistluses rööbastee ja maantee vahel raudtee nõrk külg seisis selles, et tema liiklus oli seotud kindla rööbastee külge, siis tuli selle vastu mingit abinõu leida, mis aitaks raudteevedusid muuta painduvamaks. Üheks selliseks vahendiks on mahutid. Kuna varemalt on „Eesti Raudtees" neist kõne olnud, siis siinkohal nende juures peatumine pole vajalik. Tähendan ainult, et käesoleval ajal on Saksa raudteedel ümmarguselt 11.000 väikemahutit ja 300 suurmahutit. Silmas pidades, et mahutid alles mõnda aastat on raudteedel tarvitusel, võib arvata, et sellel veovahendil tulevik alles ees seisab.

Näitus tutvustas aga veel ühe uusima saavutisega raudtee kaubaliikluse alalt. Käesoleva aja kaubasaaja ideaal on see, et raudtee talle kauba koju kätte toob, ilma et tal endal tarvitseks muretseda kauba veo eest raudteejaamast oma laoni või ärini. Väikesaadetiste puhul raudtee võib seda teostada oma veoautodega, nagu neid ka Saksa Riigiraudteede Seltsil on juba olemas suurel arvul (meelde tuletada ainult seda, et Seltsil on mitte vähem kui 19 kooli selleks, kus õpetatakse välja riigiraudteede autojuhte). Keskmise suurusega kaubasaadetisi veetakse tihti mahutites, milledest juba oli kõne.

Vagunsaadetiste koju vedu firmadele ja vabrikutele teostatakse haruteid kaudu, kus need juba olemas. Kuid ometi ei ole igal juhul harutee ehitus küllalt tasuv või ka mitte võimalik mõnesugustel tehnilistel põhjustel. Et võimaldada kaubasaajatele (eriti suuremates linnades) ka vagunsaadetiste kojutoimetamist ilma kauba ümberlaadimiseta raudteejaamas, selleks on riigiraudteede direktor Culemeyer konstrueerinud ühe uue veoabinõu ja mis ka Saksa riigiraudteedel on tegelikult tarvitusele võetud. Teda nimetatakse lihtsalt „raudteevagunite tänavsõidukiks". Lhk. 91 toodud pildil on näha üks selline sõiduk, millele on asetatud „Mitropa" Rheingoldi-luksusrongi restoranvagun ja millega sõitu demonstreeriti ka näitusel. Tänavsõidukil on 16 kummiga kaetud ratast, ja ta võib kanda raudteevagunit kogukaaluga kuni 32 tonni. Kui aga kaks selist sõidukit ühendada, siis on võimalik ka raskemate vagunite vedu, nagu näit. eelnimetatud Mitropa-vagun. Raudteejaamades, kus on ette nähtud neid kasutada, on ehitatud selleks mõne umbtee lõpus vastav ülemineku-platvorm, mille kaudu raudteevagun traktori jõul tõmmatakse tänavsõidukile. Vaguni äraviimiseks rakendatakse traktor tänavsõiduki ette ja sõit läheb lähti kaubasaaja koju. Kohale jõudes asetatakse vagun tühjendamiseks või täitmiseks selleks otstarbeks ettenähtud „liikuv-rööbasteele", ja tänavsõiduk ühes traktoriga võivad asuda mõne järgmise ülesande täitmisele. Esimene säärane sõiduk võeti tarvitusele alles 1933. a. oktoobrikuus. Praegu on neid juba paarkümmend ja uute ehitus on järjest käsil. Nende möödunud kahe aasta jooksul, mis neid sõidukeid üldse on olnud tarvitusel, on juba ümmarguselt 20.000 raudtee vagunit veetud linnatänava kaudu. Tänavsõiduki vedu toimub, nagu nimetatud, traktori abil, mis on aga selleks otstarbeks eriti ehitatud ja peab olema eri-



Helgiheitja sõidukiiruse järelevalveks.

ti tugevajõuline. Sõidukiirus laetud kaubavaguni veo puhul võib olla kuni 16 km/t.

Peale hariliku tänavsõiduki tüübi, kus vedu teostatakse traktori abil, oli näitusel välja pandud ka üks kuue-teljeline 12 rattaga sõiduk, mille veoseadis ühendatud kandeseadisega, et laadimiskaalu ära kasutada hõõreks. Sõiduk kaalub ise 11 tonni ja võib vedada kaubavagunit kaaluga 32 tonni isegi tõusudel 1 : 20.

Suur raudteesõidukite näitus tõendas, et Riigiraudteede Selts kavatseb edaspidi suurel teedevõrgul hakata reisijaid vedama 160 km/t hiigelkiirusega. Selle eelduseks on aga, et „raud"-tee, millel rongid liiguvad, peab olema kõigis omis osis küllalt vastupidav. Näituse laial väljakul kui ka hoonetes oli välja pandud rohkesti näiteid Saksa raudteede ehitusasjanduse praeguse seisukorra kohta, nimelt mis puutub rööbastee pealisehitusse. Käesoleval ajal loetakse parimaks ja kõigile nõuetele vastavamaks pealisehitus, mida ametliku eeskirjade kohaselt nimetatakse „Reichsbahnoberbau K 49", kas puust või rauast liipritel, millel asetsevad rööpad tüüpi S 49 kaaluga 48,90 kg

meeter ja pikkusega 15 või 30 m. Rööbaste kinnitamisel on oluline, et rööpad asetatakse esiti aluslappidele ja alles viimased kinnitatakse liipritele. Sel alal aga oli väljapandud näitusel mõnesuguseid uuendusi, mis osalt praegu alles katsetamisajajärgus. Rööbastee olulise osana peab nimetama pööret, millele samuti tähelepanu pööratakse rööbastee kindlustamise küsimuse alal. Näitusel oli ehitatud välja üks hiigelpööre 64,818 m pikkusega, mille kõveriku raadius on 1200 m. Säärase pöörme kõverat teed kaudu võib rong sõita isegi 100 km/t kiirusega, ilma et oleks vaja sõidukiirust vähendada.

Veel pakkusid huvi näitusel esitatud uuendused liikluse kindlustamise alal, nimelt mis puutuvad n. n. rongi mõjustamisse. See on osutunud hädavajalikuks selle tõttu, et kõik parimad signaalid ei aita midagi, kui vedurijuht mõnel põhjusel ei pane neid tähele. Hiigelkiiruste juures, nagu need nüüd tulevikus saavad ette tulema, võiks säärasel mittetähelepanemisel väga kurvad tagajärjed olla. Selle vältimiseks oli tarvis leida vahendid, mille abil oleks võimalik mõjustada rongi kas sõidukiiruse vähendamise või hoopis seismajäämise mõttes. Pärast aastate pikkusi mitmekesiseid katseid on korda läinud mõnda praktilist rongi mõjustamise süsteemi väljatöötada, millest Saksa riigiraudteedel kasutamisele võetakse kaks: üks n. n. induktiivne (Indusi) ja teine optiline (Opsi), ja milliste seadistega varustatud sõidukeid ka näitusel oli välja pandud ühes katseteeosaga. Nimetatud seadiste tarvitusele võtmisel varustatakse vastavalt need semaforid, kus see leitakse tarvilik olevat ja samuti ka vedurid või mootorvagunid.

„Indusi"- või induktsiooni-süsteemi põhimõte on võrdlemisi lihtne. Säärase seadisega varustamise puhul on veduril väike dünamo, millest saadakse elektrivoolu. See vool annab veduril ühele elektromagnetile jõudu enda vastu suruda üht raudkangi; niipea aga kui see kang vabaneb magnetist, siis vastavalt seadisele, milleks see veduril sisse seatud, süttib kas punane lamp või kõlab hoiatussignaal või hakkab töötama hädapidur. Vool, mis seda releemagneti varustab, juhitakse samal ajal läbi ka ühest teisest magnetist, mis asetseb veduri või tendri all, 7—15 sm kõrgusel raudteerööpast. Rööbastee ääres asuvad semaforid ja muud signaalid, kus see vaja, varustatakse samuti nende kohal, all rööpa läheduses, ühe magnetiga, mille elektrilised omadused vastavad täpselt veduril asetsevale magnetile. Juhul, kui signaal nõuab kas rongi sõidukiiruse vähendamist või peatamist ja vedur möödub signaalist, siis automaatselt signaali rööpa-magneti mõjul väheneb vool vedurimagnetis ja see ei jaksa enam kinni hoida ülalnimetatud raudkangi; viimase vabanedes aga, nagu juba öeldud, hakkavad tööle vastavad hoiatus- või pidurdamisseadised. Kui aga signaaltiib näitab „tee on vaba", siis signaali rööpamagnet on tegevusest välja lülitatud ja vedur veereb tast takistamatult mööda.

Käesoleval ajal need Indusi-seadised töötavad kolmesageduse-süsteemil (500, 1000 ja 2000 h.), millel igalühel on oma ülesanne. Seadis sagedusega 500 põhjustab rongi pidurdamist peasignaali juures, sagedusega 1000 seadis eelsignaalide juures annab hoiatussignaali ja sagedusega 2000 seadis kontrollib sõidukiirust neil teeosadel, kus see on leitud olevat tarvilik.

„Opsi"-süsteemi juures töötab valguskiir ülekandevahendina. Selleks on veduri ees paremapoolse puhvri läheduses eriline helgiheitja, mis oma kiiri saadab ülespoole, nimelt teatud nurga all paremale poole. Kui vedur sõidab, siis tema helgiheitja valgusjuga „katsub läbi" kõik selle raudteeliini ääres asetsevad signaalid. Viimased on varustatud oma korda eriliste peeglitega, mis on pööratavad ühes vastava signaali enda seisendi muutmisega. Kui signaal nõuab rongi peatumist, siis peegel asetseb säärases seisundis, et veduri helgiheitja kiired selles peegelduvad vastu ja juhitakse tagasi vedurile, jälle teatud, täpselt „kraaditud" nurga all. Valguskiir, mis peeglist tagasi jõuab uuesti vedurile, langeb seal valgustundelikele seleenastikule, kus selle tagajärjel tekib nõrk elektri vool; viimane muutub tarvilikult tugevaks sellekohase kõvendaja seadise kaudu ja paneb töötama hoiatus- või pidurdusseadised.

Praegu on Saksa riigiraudteedel induktiivse rongimõjustamise seadistega varustatud või varustamisel 4500 km kaherööpmelist raudteed, 147 vedurit ja 18 kiirmootorvagunit; optilise rongimõjustamise seadistega on varustatud 564 km kaherööpmelist raudteed, 17 vedurit ja 3 kiirmootorvagunit. Peale selle on veel mõnesuguste „mehaaniliste" rongimõjustamisseadistega (millest ruumi puudumisel tuli siin mööduda) varustatud Berlini ja Hamburgi linnaraudteeliinid ja 1490 sõidukit.

Lõpetades ülevaadet Nürnbergi raudteenäituse kohta, võib küll julgesti öelda, et oma ülevaatlikkude ja huvitavate väljapanekute poolest oli see üks huvitavamatest ja täiuslikumatest kogu viimaste aastate kestel.

Raudteelased!

Iga raudteelase moraalne kohustus on oma kaupu osta eeskätt E. Raudteelaste Tarvitajateühingute kauplustest!

Kroonika

EESTI.

25% SÕIDUHINNAALANDUS OLÜMPIAMÄNGUDELE SÕITJAILE.

Tariifinõukogu oma koosolekul 13. detsembril 1935. a. võttis vastu otsuse reisijateveo tariifi § 21 täienduse kohta, mille järgi sama hinnaalandust (50% tagasisõidul), mis seni anti Eestist välismaale või välismaalt Eestisse näitustele, messidele ja kongressidele sõitjaile, tulevikus antakse ka Eestist välismaale olümpiamängudele ja spordivõistlustele sõitjaile. See hinnaalandus hakkab maksma 1. jaanuarist 1936. a. ja seda saavad kasutada 1936. a. olümpiamängudele sõitjad. Hinnaalandus antakse üksikuile sõitjaile, kusjuures tingimuseks on, et sõitja peab sinnasõidul laskma oma sõidupileti kohta andmed märkida ühele erilisele tunnistusele, mis siis olümpiamängudele jõudmisel tuleb lasta ära tembeldada. Tagasisõidul selle tunnistuse esitamisel antakse piletikassast vastav täispilet 50% hinnaalandusega.

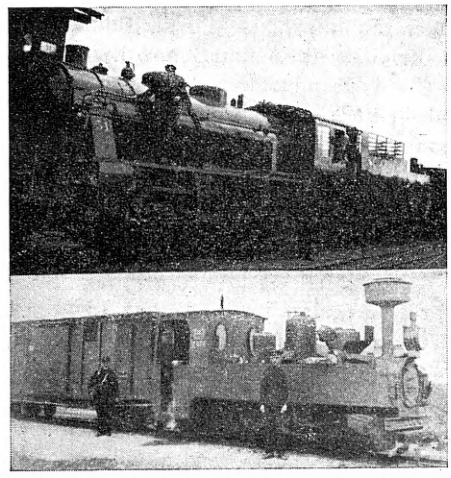
LEEDU.

KITSARÖÖPMELISED RAUDTEELIINID LEEDUS.

Samuti nagu Lätis, nõnda ka Leedus on rida 600 mm rööpme laiusega väliraudteid, mis ehitati maailmasõja ajal sakslaste poolt. Pärast sõja lõppemist osa neid liine lammutati, kuid suur osa neist jäeti järele, et neil jätkata ka kaubanduslikku liiklust. Leedus sellised kitsarööpmelised liinid asetsevad peamiselt Joniškis—Šiauliai—Jonava normaalrööpmelisest raudteeliinist idapool, hargnedes nimetatud, kui ka Radviliškis—Obeliai liinist, ja ulatudes oma lõpp-punktidega kuni riigipiirini.

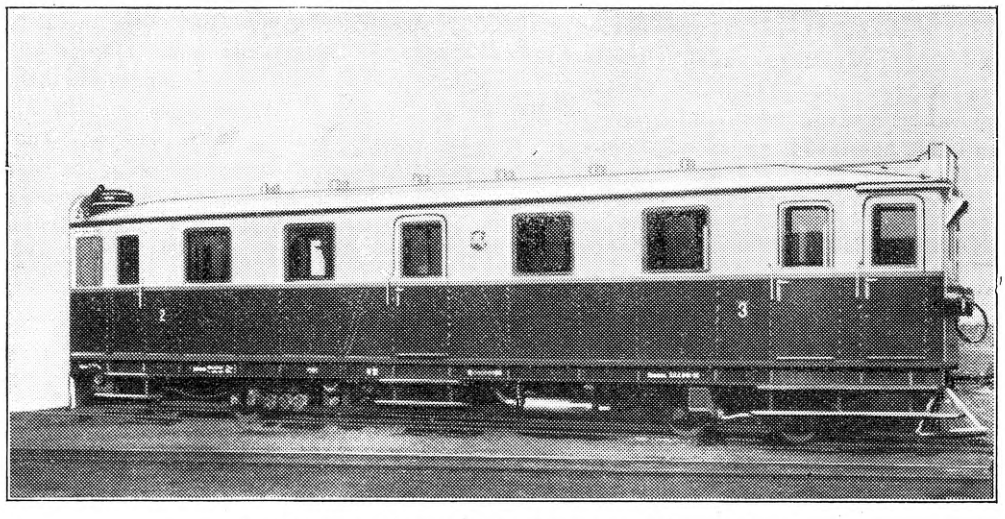
Need kitsarööpmelised liinid olid ehitatud omal ajal väga primitiivselt, et rahuldada ainult neid sõjaväe-transpordi ülesandeid, milleks nad olid määratud. Neil tihti puudusid jaamahooned; nende aset täitsid kas raudtee äärde asetatud vagunikered või mõnesugused teenijaile või töölistele määratud barakid. Kuna mõnigi selline väliraudtee osutus oma kohalikule ümbruskonnale hädavajaliseks liiklusvahendiks, võimaldades selle kaudu hõlpsat pääsu „suurele liinile", siis tekkis vajadus hoida neid raudteliine raamumise eest, ja asuda nende kordaseadmisele.

Nimetatud kitsarööpmelised liinid ei moodusta



Leedu kitsarööpmelised vedurid
Šiauliai—Biržai liinil.
Ülal — uus 750 mm, all — endine 600 mm

mingisugust tervikut, vaid need asetsevad üksikute teeharudena ülalpool nimetatud normaalrööpmeliste liinide ääres. Tähtsamaiks neist osutus 110,3 km pikkune Šiauliai-Biržai väliraudtee, millel oli vedusid, kuid mis vajas hädatarvilikult kordaseadmist. Sellega alustati mõne aasta eest. 16 puust silda asendati raudbetoonsildadega. Seniste barakkide asemel ehitati korralikud ja otstarbekohased jaamahooned. Raudliiprite asemele pandi rööbasteesse puust liiprid. 27.—29. septembril s.a. s.o. 3 päeva jooksul ehitati 800 töölise poolt terve liin



Leedu uus kitsarööpmeline mootorvagun.

ümber 750 mm rööpmelaiusele, mis vastab meie kitsarööpmelisele teele. Soetati Tšehhoslovakkiast uusi vedureid ja muid sõidukeid. Kitsarööpmeliste raudteede töökojas ehitati ka mõned mootorvagunid, mis võivad sõita kuni 50 km/t.

Ümberkorraldamisele tuleb järgmisena 125 km pikkune Panevežys—Pastoviai liin, mis pärastpoole ühendatakse uue ehitatava, 750 mm rööpmelaiusega raudteeliiniga Panevežys—Pasvalys, viimase kaudu seega luues ühenduse Šiauliai—Biržai liiniga.

On veel olemas 35 km pikkune Jonava—Ukmerge väliraudtee, siis Skapiškis—Suvainiškiai (38,5 km) ja Joniškis—Žeimelis (29,6 km). Kui kord ka nende liinide vahelised ühendusteeosad valmis ehitatakse, siis moodustaksid nad kokku ühe kooskõlalise kitsarööpmelise teedevõrgu Leedus.

ERIKIRJANDUSE ÜLEVAADE.

EISENBAHNBAU. Band 1.

Schau, A. Verlag B. G. Teubner, Leipzig u. Berlin. 6. täielikult ümbertöötatud trükk. 230 lk., 356 joonist.

Tuntud ja tähelepanuvääriv teos omalt alalt esineb siin 6. korda uues, täielikult ümbertöötatud väljaandes, kusjuures seekord, nagu ka varemaltki, on püütud kõige selle juures, mis raudteede ehituse alal on tunnustatud ja ammu läbi katsutud, tuua ka andmeid ja ülevaateid uusimate saavutiste kohta. See kord on tal mõndagi uut tuua, sest viimastel aastatel on rohkem kui iialgi enne, eriti Saksa raudteedel, katsetatud uute töömeetoditega, ja mis sellel alal on osutunud heaks ja otstarbekohaseks, võetud siis ka tegelikult tarvitusele. Seda võib väita eriti pealisehituse kui ka pöörmete kohta. Seega pakub kõneallolev raamat selget ja täielikku ülevaadet raudteede ehitusasjanduse seisukorra kohta käesoleval silmapilgul. On püütud selgitada üksikasjaliselt mitmesuguste ehitusviiside häid ja halbu omadusi.

Teos on kasvanud välja praktilisest tööde teostamisest Saksa raudteedel ja kirjeldab sellepärast loomulikult peamiselt ehitustingimusi Saksa raudteedel, täiendades veel igasuguste seaduslikkude eeskirjadega ja määrustega, mis Saksamaal raudteeehituse alal maksvad. Kuid sellegipärast on ta küllaltki huvitav tutvumiseks ka teistele.

Rohked joonised aitavad teksti, mis väga asjalikult ja ülevaatlikult koostatud, veelgi selgitada.

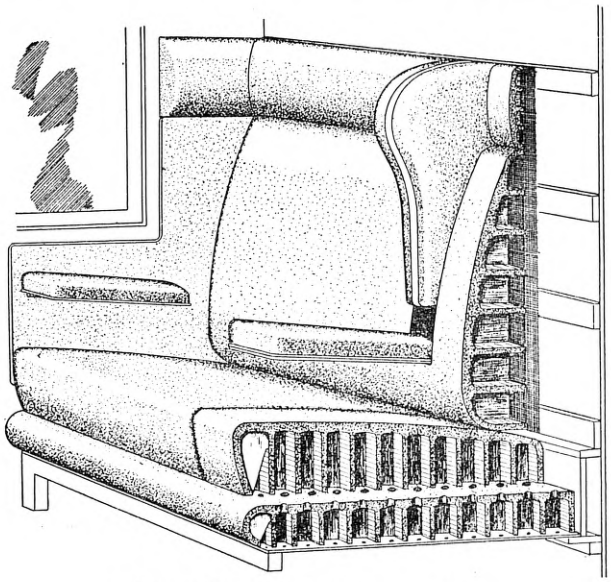
MITMESUGUST.

UUS VOOL ISTMETE EHITAMISEL.

Juba pikemat aega on Inglismaal ja ka Ameerikas tarvitusel paremate polstritööde läbiviimiseks kummist valmistatud, vedrutust mitte kaotav, hügieeniline „Dunlopillo“ polster. Seni saavutatud kogemustest nähtub, et sarnane kummist polster, kõige raskemates oludes, kannatab kõiki raskusi vedrutuse kaotuseta kümnete aastate vältel.

Toodud pildil on näha paigutamise viis, mis kindlustab pehme ja mugava istme, hea istmeventilatsiooni, tolmu kogumise võimatuse ja alalise vedrutuse, kuna iste on valmistatud n. n. „Latex“ toorkummist.

„Dunlopillo“ polstrid on valmistatud kummipuu puhtast piimast — „Latex'ist“, kusjuures jahvatusprotsess, mis ühenduses hariliku käsnkummi valmistamisega, on jäetud ära. Sel teel on alal hoitud kõik



Kummist polsterdusega iste.

loomulikud kummiergud. Materjal sisaldab eneses ülinormaalse osa elastsust ja kokkulangemise võimalus on täiesti kõrvaldatud. Koosnedes miljonitest väikestest, omavahel ühenduses olevatest, õhuaugukestest, „Dunlopillo“ polstrid on jahedad ja õhurikkad. Nendesse ei saa koguneda tolmu ega tekkida ummistust ja kummi eriline loomus teeb ta putukatekindlaks ning tagab mugavuse täiel määral.

Igasuguseks otstarbeks on ta ületamatu ja ei kannata ka kõige järsumate tõugete all. Vormitud kohaselt igasuguse polsterdamise otstarbeks, „Dunlopillo“ polster on kergesti pealepandav ning oma kerguse tõttu võimaldab suurt kaalu kokkuhoidu.

„Dunlopillo“ polster ei vaja katmist ja polsterdamist pehmete ainetega ja materjalidega. Viimane, s. o. ülemine kate pannakse otsekohe kummile.

Alus, milline valmistatud ¼” vineerist, on küllaldaselt tugev „Dunlopillo“ alusena enamasti igaks otstarbeks, kuid aluse jämedust ja tugevust võib soovikohaselt muuta.

Tegev toimetaja: *E. TIMMA*, korter: Lühikejalg 4—3., telef. 429-58. — Vastutav toimetaja: *E. GRÜNBERG*, krt.: Toompuiestee 30—7., telef. 434-41. — Väljaandja: K.-ü. „EESTI RAUDTEE“, Tallinnas.

Trükikoda J. Roosileht & Ko. Tallinnas, Lühikejalg 4.

Teie nõuate
oma raha eest head kaupa.

Meie pakume
Teile ainult head kaupa.

JÕULU-UUDISED: Jõulukingiks hiigeltahvel shokol. GRANDIOSO. Jõulupuuehted shokolaadist (klaasi asemel). Jõululauale igasuguseid kompvekke ja küpsiseid.

❀ ❀

R. KLAUSSON'I kompvekitehas

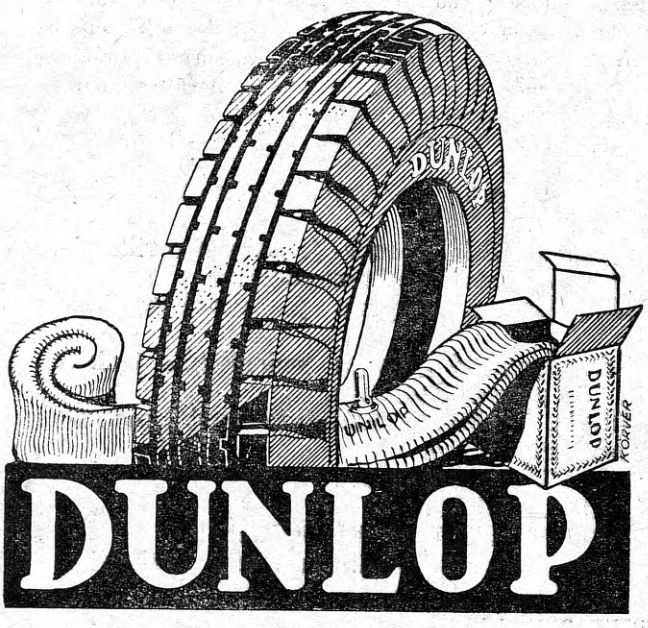
Jahu tän. 5, tel. 441-15.

Speditsioon ja Transport
Ühing „ESRA"

Speditsioon
Transport
Kinnitus

Tallinn, Vene tänav nr. 6

Telefonid:
448-27 — juhatus
448-12 — linna kontor
459-97 — sadama tolliosak.



Maailmakuulsad inglise
DUNLOP
vabriku
kummitooted

Ainuesindaja:
J. PUHK ja POJAD

Tallinnas, Põhja puiest. 21
Telef. 426-40.

SAKU ÕLLETEHAS A/S.

ASUTATUD 1876.

PÕHIKAPITAL KR. 1.500.000.

*

ÕLU ja MÕDU

JUHATUS TALLINNAS

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

SAKU ÕLU ja MÕDU müügil igas RAUDTEEJAAMA EINELAUAS ning RESTORANVAGUNITES.

A-s. FRANZ KRULL

Asutatud 1865. **MASINAEHITUSTEHAS** Asutatud 1865.

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

Kõnetraat (kodune keskjaam) 425-35.

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

AURUKATLAD moodsat konstruktsiooni meiereidele, lauatehastele, piiritusvabrikutele jne.
SUUR-AURUKATLAD elektri jõujaamadele, keemia- ja paberivabrikutele.
KOLDED põlevkiviõli jaoks auru- ja surveõhu-tolmendamisega.
ASTMELISED REST-KOLDED põlevkivi, saepuru ja alaväärtusliku põletismaterjali jaoks.
Needitud ja elektriga šveisitud reservuaarid igasugu vedelikkude jaoks.
VEEPUHASTAJAD ja seaded vee pehmendamiseks.
AURUMASINAD, AURUPUMBAD, insektorid, katlaarmatuurid, parandustööd aurukateldel, lokomobiilidel jne.
TAPAMAJADE SEADED. KÜLMUTUSSEADED.
KESKKÜTTE KATLAD ja RADIAATORID.
KANALISATSIOONI ja malm SURVETORUD. VEDURID.
TEEDEEHITUSMASINAD, nagu: teerullid, kivipurustajad, sorteeriv. elevaatorid. Igasugused pumbad. Petrooleumi-mootorid.
Kõiksugu katelsepa-tööd: reservuaarid jne.
TRANSMISSIOONID. Malmi- ja vasevalu. Igasugu parandustööd.

Tööde headuse eest täielik vastutus.