E4797

Eesti Raudtee

TEEDEASJANDUSE AJAKIRI

K/Ü E. R.

Ilmub kuus korda aastas.

Toimetus ja talitus: Tallinn, Nunne t. 32. Telefon: Balti 3-55

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

Nr. 1 (110). **1933.** **12. aastakäik.**

SISU: Teedeminister L. Johanson: Peab algama tõus. — Dipl.-ins. A. Pihlak: Tagasivaade 1932. aastale. — Jul. Pihelgas: Õnnetustest inimestega raudteedel. — Raudbetoon-kaubavagunid. — Kroonika. — Erikirjanduse ülevaade.

INHALT: Verkehrsminister L. Johanson: Es soll doch ein Aufstieg kommen. — Dipl.-Ing. A. Pihlak: Rückblick auf das Jahr 1932. — Jul. Pihelgas: Von den Unfällen mit Personen auf der Eisenbahn. — Eisenbeton-Güterwagen. — Chronik. — Bücherschau.

EESTI KIVI-ÕLI

Aktsia-Ühisus

Juhatus ja müügibüroo:
Tallinn, Vene t. 7
Telef. 464-50 ja 463-05

Tehas ja kaevandus:
Kiviõli jaam
Telef. Sonda 15

I. Kütte-õli, immutus-õli, katusepapi tõrv, fenolaat ja muud saadused põlevkivist.

II. Parimas headuses segamata kodumaa avio- ja autobensiin „*Estolin*“ ning denatureerimise bensiin „*Estol*“.

E. S.

Kõik parimad Eesti auto- ja mootorspordi võistlustagajärjed on saavutatud „*Estolin*“ bensiini tarvitamisel.

„POLARIS“

Eesti Kinnitus Aktsiaselts

Võtab vastu järgmisi kinnitusi:

Tule-,
murdvarguse-
veo-,
väärtsaadetiste-,
kasko (laevakerede) ja
klaasi-

kinnitusi.

Seltsi põhi- ja tagavarakapitalid ületavad
Kr. 780.000.—.

Seltsi asutamisest peale on kahjude eest välja maksetud üldkokku
Kr. 3.803.290.90.

Soliidne edasikinnitus! Kahjud likvideeritakse viivitamata!

Pagasi- ja kaubasaadetiste ning hoiule antud käsipakkide kinnitus E. V. raudteejaamades.

JUHATUS asub Tallinnas, Vana Viru tän. nr. 12.
Kõnetraat 426-66. Telegr.-aadr.: „POLARIS“.

OSAKOND asub Tartus, Lihaturg nr. 7. Kõnetraat 6-75.
Agendid kõigis linnades ja maakondades.

E2
E 4797
42

EESTI RAUDTEE

TEEDEASJANDUSE AJAKIRI

ILMUB KUUS KORDA AASTAS.

Toimetus ja talitus: Tallinnas, Nunne t. 32. tel. 3-55 (raudtee keskjaamast). Kontor avatud 9—15.

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. 1 (110) **1933.** **12. aastakäik**

Peab algama uus tõus.

Teedeminister L. Johanson.

Raske majanduslik kriis on halvanud tööstust ja kaubandust. Liiklemine on vähenenud. Elu tõmbub koomale. Rusuv ja laastav tööpuudus tungib rahva üdini.

Et hoida rahaväärtust, eelarvet tasakaalustada ja hankida riigi ülesannete jatkamiseks krediite, on valitsusvõimul tulnud maksma panna korraldusi, mis kitsendavad elamisvõimalusi.

Mõnelt poolt soovitatakse, et tõmmatagu veelgi koomale need raudklambrid, mille vahele elu juba surutud: koondatagu, kärbitagu, likvideeritagu, vallandatagu... Jäetagu kõrvale kõik uued kavatsused, mis elamisvõimalusi laiendaksid. Kriisi ajal ei olevat kohane luua ja ehitada uusi väärtusi.

Isegi mõned „vanad raudteelased" haaravad kätte sule, et veel avaldamata andmete varal teha oletusi, nagu ei tuleks jatkata riigikogu poolt seadusega ettenähtud raudteevõrgu arendamist, vaid tuleks loobuda igast uue raudtee ehitamisest.

Kui üldiselt omaks võtta sellast eitavat mõtlemisviisi, siis oleks seisukord lootuseta.

Kui tahetakse üle saada kriisist, siis tuleb teha kõik, mis tarvilik, et tööstus ja kaubandus elustuks, liiklemine raudteel, veeteel, maanteel kasvaks, rahvale avaneksid uued töövõimalused. Siis tuleb vaadata ka koondamisele ja kärpimisele kui ajutisele nähtele, millel aset pole normaalolukorras. Valuutamüügi ja muud kitsendused, kontingendid ja litsentsid, eksportpreemiad ja keelutollid peavad kaduma kui erakorralise aja vahendid. „Hädaabitööde" asemel tuleb toimida neid töid, mida elu kavakindel ehitamine vajab. Riigi eelarve peab sisaldama ka kõiki neid ehitus- ja töökrediite, mis tarvilikud riigiasutistele nende ülesannete täitmisel. Väike riigieelarve pole iseenesest veel kellegi voorus.

Kõikide ülesanne on tegutseda selles sihis, et kiiremini jääks erakorraline surutiseaeg minevikku, elu muutuks tervemaks, olud avaramaks ning kõik need, kellele töö eluülalpidamise allikaks, leiaksid ka tööd.

Selleks peab algama uus tõus!

Teadaanne.

Vastava kokkuleppe põhjal oleme alandanud ajakirja „Eesti Raudtee" tellimise hinda raudteelastele ÜHE KROONI peale AASTAS.

K-ü. „Eesti Raudtee".

Tagasivaade 1932. aastale.

Dipl ins A. Pihlak.

1932. a. ehitustööde hooaeg möödus majanduskriisi tugeva surve all. Juba uue eelarveaasta algusel aprillis ja mais andis ennast selgesti tunda Majandusministeeriumi tagasihoidlikkus krediitide avamises. Riigikogu poolt määratud summe ei olnud riigikassal võimalik välja anda ja selleks, et kulutused ei ületaks tulusid, võttis Majandusminister eelarves ettenähtud kulutuste tegemise oma kontrolli alla. Neid võis teha ainult Majandusministri sellekohasel loal, mida nõutada tuli igal üksikul kohustustevõtmise juhul, kuid seda osutus siiski väheseks eelarve tasakaalustamisel ja sellepärast asuti juba maksva eelarve kärpimisele. See kärpimine puudutas muidugi ka Ehituseametit ning piiras tema tegevust juba kevadest peale. Alamaltoodud tabelites, milles võrdluse võimaldamiseks kõrvutatud andmed 1930./31. a., 1931./32. a. ja 1932./33. aasta kohta, on toodud eelarves määratud summad, aasta jooksul tehtud kärpimine ja lõpulikud tarvitamiseks jäänud summad.

Nende andmete võrdlusel ei tohi silmast lasta, et 1931. aasta lõpus võeti ekspluatatsiooni 87,58 km pikkune Tartu—Petseri ja 95,25 km pikkune Rapla—Virtsu tee. Esimene neist teeb välja 11% laiarööpmeliste ja teine — 15% kitsarööpmeliste raudteede pikkusest, mis oli olemas enne uusi teid. Teede pikkuse kasvamisele vastavalt oleks pidanud ka kasvama Ehituseameti kulutused umbes 10% võrra. Tegelikult kasvas aga eelarve ainult 5,56% võrra ja sellepärast, kuigi kulutamiseks lubatud summa on arvudes väljendatult 1931./32. a. omast suurem, on ta sisuliselt sellest väiksem ja teede ja ehitiste korrashoid nõudis kõikidelt asjaosalistelt suuremat pingutust, kui varem.

	1930/31a. Kr.	1931/32a. Kr.	1932/33. aastal.		
			Eelarve summa Kr	Kärbiti Kr.	Jäi kasutada Kr.
Ehitusameti kuludeks oli lubatud . .	2.526.889	2.783.214	3.153.983	215.900	2.938.083
Üle kantud eelmise aasta summadest	94.714	2.483	—	—	—
Kokku:	2.621.503	2.785.697	3.153.983	215.900	2.938.083

Lubatud ja ka kasutada jäävas summas teevad üldkulud, mis koosnevad palkadest, haigusabirahadest, kantselei kuludest jne. välja 199.408 krooni. Eelmisel 1931./32. aastal tegid need üldkulud välja 189.134 krooni ja seega näitavad 1932./33. aasta üldkulud tõusu, — 10.374 krooni.

Kui maha arvata eelarvega lubatud summast üld- ja maadevõõranduse kulud, siis jääb kõikide korrashoiu ja ehitustööde peale järele 2.926.942 krooni, missugune summa aasta kestel eelarve kärpimistega vähendati 2.726.738 krooni peale.

1931./32. aastal kulutati samaks otstarbeks 2.542.406 krooni, seega 184.332 krooni võrra vähem, kui läinud hooajal.

Kui kõrvutada käesoleva 1932./33. aasta ja 1931./32. ning 1930./31. aasta kulutused jooksva paranduse, põhjaliku paranduse, olukorratõstmise ja erakorraliste kulude alal, siis saame järgmise pildi:

Kulu	1930/31a. Kr.	1931/32a. Kr.	1932/33. aastal.		
			Eelarves Kr.	Kärbiti Kr.	Jäi kasutada Kr.
Jooksev par.	1.863.188	2.307.836	2.593.201	164.066	2.429.135
Põhjalik par.	106.067	133.278	85.300	10.470	74.830
Olukorratõst.	212.006	82.035	87.654	1.164	86.490
Erakorraline	168.624	41.740	142.083	6.200	136.083
Kokku:	2.349.885	2.564.889	2.898.238	181.900	2.726.538

Liini korrashoiu ja liikumise julgeoleku kindlustamise, s. o. pealisehituse uuenduse ja remondi alal:

Kulutati	1930/31 Kr.	1931/32 Kr.	1932/33. aastal.		
			Eelarve sum. Kr.	Kärbiti Kr.	Jäi kasutada Kr.
Liiprite vahetamise peale	258.976	238.736	302.686	59.000	243.686
Rööbaste vahetuse peale	133.681	92.353	170.127	53.000	117.129
Pöörangute paranduse ja vah. peale	106.658	106.216	114.784	23.300	91.484
Kokku:	499.315	437.305	587.599	135.300	452.299

Hoonete korrashoiu kulusummade võrdlus annab järgmise pildi:

Kulutati	1930/31 Kr.	1931/32 Kr.	1932/33. aastal (Kr.)		
			Eelarve summa	Kärbiti	Jäi kasutada
Elumajade korrashoiule	90.000	99.529	96.715	14.565	82.150
jaamahoonete korrashoiule	52.520	45.381	54.160	7.000	47.160
Liinihoonete korrashoiule	33.250	31.583	27.920	1.000	26.920
Muude hoonete korrashoiule . .	51 883	51.780	52.551	2.501	50.050
Kokku:	227.453	228.273	231.346	25.066	206 280

Nagu juba tähendatud, võis lubatud krediitide arvel kohustusi võtta ainult Majandusministeeriumi igakordsel loal. Et see kord tööde suure hulga juures täiesti ülesaamatuid raskusi oleks tekitanud ja sõna tõsises mõttes paberiuputust esile kutsunud, koostas Ehituseamet

Ez 1040
Eesti NSV Teaduste Akadeemia Keskraamatukogu

krediitide tarvitamise plaani ja esitas selle Majandusministeeriumile kinnitamiseks. Ehituseameti ettepanek leidis heakskiitmist ning alates juunikuu teisest poolest võisid ehitusetööd plaaniga ettemääratud kulutuste piirides vabalt algada ja läbi viidud saada ilma uusi lubasid küsimata.

Plaanist peeti kinni nii palju kui see osutus võimalikuks, kus juures jälgiti, et kuu peale lubatud summadest üle ei mindaks.

Alamaltoodud kulude plaan, mis pakub huvi kulude jaotuse suhtes jaoskondades hooaja peale, annab ühtlasi ka pildi tööde läbiviimise jaotusest ja intensiivsusest.

rida jätta ballastikihi täiendamist aastaks vahele, osalt ka selle tõttu, et mõnes jaoskonnas ballast veeti välja eelmisel talvel hädaabitööde korras.

Kühmude kaotamiseks ja selleks ballasti veoks oli endiselt määratud teatav krediit igale jaoskonnale, kes selles piiris siis ka tööd läbi viisid. Üle liini oli selleks otstarbeks määratud 13.050 krooni. Tallinnas, 1. liini jaoskonnas on põhjaliku paranduse tööd ette võetud peaasjalikult Peatehases ja uues depoos. Esimeses sai katelsepa töökoja põrand osaliselt uuendatud ja nõnda nimetatud Siberi kuuri katus parandatud, teises veduri töökoja katus pa-

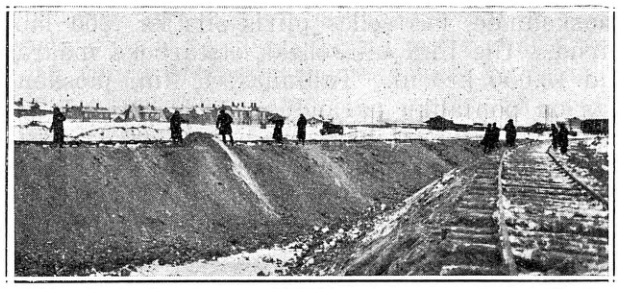
Kred. nimetus	Liini jaoskond	Kasutada jäänud krediit. Kr.	Mai	Juuni	Juuli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Dets.	Jaan.	Veebr.	Märts
Põhjalik par.	I	36650	3000	12620	10800	7900	2330						
	II	5330	—	730	2300	2300	—						
	III	11550	—	1000	6150	4400	—						
	IV	2700	—	—	900	850	200	250	500				
	V	9500	3200	4000	1800	500	—	—	—				
	VI	2050	—	1150	900	—	—	—	—				
	VII	6300	800	1500	1300	1500	600	600	—				
	Kokku . .	74080	7000	21000	24150	17450	3130	850	500				
Olukorra tõstm.	I	8650	2800	2000	2000	1000	850						
	II	2465	—	650	1045	150	620						
	III	901	—	—	901	—	—						
	IV	31340	2000	4000	4500	5000	4340						
	V	3864	—	1964	1300	600	—	4000	3000	2000	1000	1000	500
	VI	14075	2000	3265	2810	2000	2000	—	—	—	—	—	—
	VII	18245	1800	2695	5100	5150	3000	2000	—	—	—	—	—
	Ehituse am.	6950	—	2000	2000	2000	—	500	—	—	950	—	—
	Kokku . .	86490	8600	16574	19656	15900	10810	6500	3000	2000	1950	1000	500
Erakorraline krediit	I	55783	—	—	10000	10000	5783	—	—	10000	10000	10000	—
	III	5300	—	2000	2000	1300	—	—	—	—	—	—	—
	V	6000	—	—	2000	2000	2000	—	—	—	—	—	—
	VI	12800	1000	5800	2000	2000	2000	2000	—	—	—	—	—
	VII	56200	6000	15000	13500	13800	9100	3300	—	—	—	—	—
	Kokku . .	136083	7000	16300	29500	29100	19383	5800	—	10000	10000	10000	10000
	Summa . .	296653	22600	53874	73306	62450	33323	13150	3500	12000	11950	11000	500

Nagu eelpool toodud andmetest nähtub, on Ehituseameti kulutused, vaatamata aasta kestel tehtud krediitide kärpimistele, üldiselt jäänud suuremaks kui eelmistel aastatel. Kärpimiste all on kannatanud ainult hoonete korrashoid, mille peale kasutada jäi 21.993 krooni võrra vähem kui eelmisel aastal ja maade võõrandamine. See eelarve suurenemine on, nagu juba tähendatud, ainuüksi uute raudteede juuretuleku tagajärg.

Kui vaadelda põhjaliku paranduse, olukorra tõstmise ja erakorraliste tööde nimekirja, siis leiduvad selles ainult mõned üksikud tööd, mis oma suuruse ja tähtsuse poolest väärivad avalikkuse tähelepanu.

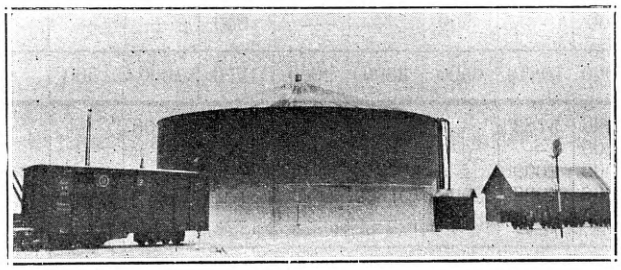
Puutub silma, et põhjaliku paranduse all puudub krediit ballasti täienduseks. Sellest loobuti osalt kokkuhoiuks, leides, et võib riskeerandatud. Kulud olid ette nähtud vastavalt 5.000 kr. + 2.220 kr. + 3.900 kr., kokku 11.120 krooni. II liini jaoskonna piirides oli ainukeseks põhjaliku-paranduse tööks Raasiku jaamahoone parandus, mis maksma läks 6.000 krooni. III liini jaoskonna töödest võiks nimetada Narva silla raudfermade värvimist, missugune ära tehti 5.065 krooni eest eelarves ettenähtud 8.000 krooni asemel. Krediidi ülejäägist anti 1.500 krooni Riigikassale tagasi, järeljäänud osa kasutati ära teiste tööde juures. V liini jaoskonnas oli huvitavamaks tööks veneajal ehitatud depoo betoonkatuse parandamine torkreteerimise teel. Katuse alumine pind oli aja jooksul pragunenud ning nende praguде, kui ka betooni enese kaudu raudadeni tunginud suits ja aur olid esile kutsunud raudade roostetamise. Kuna roostekord tekkides tun-

duvalt paisub, purustas ta betooni raudadelt ja viimased paljastusid suures ulatuses. Mõni aasta tagasi kui veel Eestis ei olnud ühtegi torkreteerimise aparaati, tehti katset kaitsta katust kõdunemise vastu kattes teda altpoolt



Hädaabitööd Kopli jaamas.
Muldkeha täitmine.

krohvi korraga. See katse ei annud loodetud tulemusi. Torkreteerimise eel sai kogu katuse pind ja paljastunud rauad puhutud liivajoaga tahmast ja roostest puhastatud, nii et torkreteerimise teel pealepritsitud betooni kindel ühinemine vana betooniga kindlustatud peaks olema. Torkreteerimise aparaat saadi Teedeministeeriumi Maanteede ja ehituse osakonnalt. Kogu töö läks maksma 4.000 krooni. VII liini jaoskonna põhjaliku paranduse töödest oleks nimetada Pärnus elumaja nr. 1. parandus, milleks ette oli nähtud 4.000 krooni, tegelikult aga

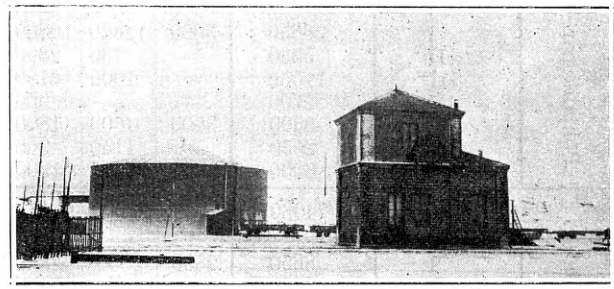


Õlireservuaar Tallinna Väike jaamas.

maksma läks üle 5.000 krooni. Maja, mis enne kitsa- ja laiarööpmelise raudteedevalitsuste ühendamist oli kitsarööpmelise raudtee ülema korteriks, seisis osaliselt kasutamata. Tema ärakasutamiseks olid kaalumisel mitmed kavad, mis tingisid teatavaid sisemisi ümberehitusi, kuid ükski neist teostamisele ei tulnud, siis nihkus hoone põhjalik remont aastast aastasse kuni viimaks läinud aasta suve teisel poolel hoone kordaseadmisele asuti. Et otsustatud on viia VII liini jaoskonna asukoht Mõisakülast Pärnu, siis tehakse remont ja mõnesugused ümberehitused jaoskonna paigutamise tarviduste kohaselt.

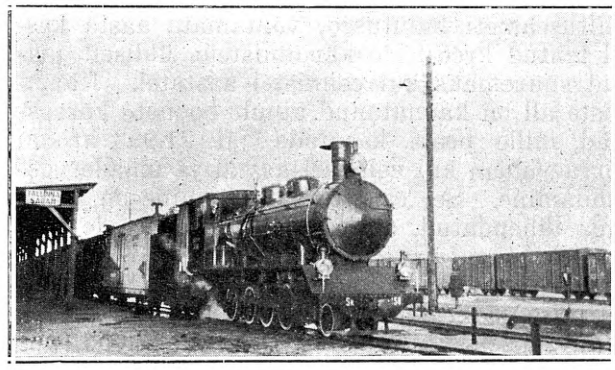
Olukorratõstmise tööde nimestikust oleks nimetada kõdunenud papp- ja plekkkatuste ümberkatmist kividega või tsingitud plekiga. Üle liini oli selleks määratud 11.204 krooni.

Suuremaks tööks aga oli Tartu jaamas teise platvormi ja käigutunneli ehitamine. Selleks oli ette nähtud 30.000 krooni. Teise platvormi ja käigutunneli ehitus on ühenduses Tartu—Petseri tee ehitusega ning ekspluatatsiooni võtmisega. Selle tee juuretulekuga muutus ja kasvas Tartu jaama töö. Rongid, mis varemalt siit ainult ühes suunas lõuna poole väljusid, hakkasid nüüd väljuma kahes suunas ning sealt ka kahest suunast sisse tulema. See tegi tarvilikuks jaamateede ümberehituse ja kasutamise ümberkorraldamise vastavalt muutunud olukorrale. Et võimaldada reisijatele juurepääsu üheaegselt üksteise taga seisvatele rongidele, tuli ehitada jaamahoone alla alumine vestibüül, mis ühest küljest ühendati vahepealse platvormiga maaaluse tunneli abil, teisest küljest aga käikudega jaamaesisele plat-



Õlipumbamaja ühes reservuaariga Tallinna Väike jaamas.

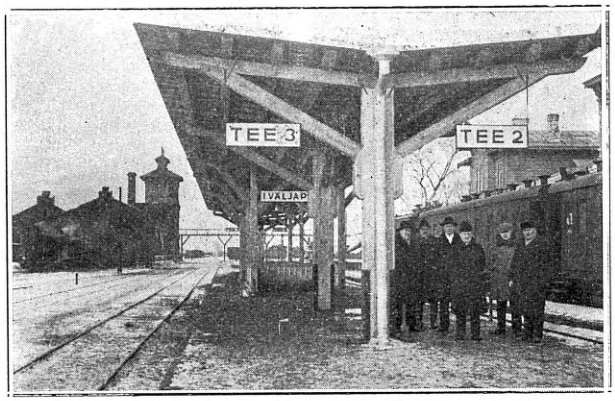
sile. Peale selle ühendati alumine vestibüül ülemisega laia trepiga. Ühenduses alumise vestibüüli ehitusega ehitati ümber vana vestibüüli põrand, asendades puukonstruktsiooni raudbetooniga, mis pealt kaeti hööveldatud paekivist plaatidega, eelarves ettenähtud metallplaatide asemel, millest loobuti, kui välismaa materjalidest. Samasuguste plaatidega kaeti ka alumise vestibüüli ja tunneli põrand. Plaadid valmistati Tallinna paemurru omaniku J. Tael'i poolt ja hööveldati tema ülesandel Sinisov'i kivihööveldamise vabrikus Tallinnas. Plaatide mõõdud on 0,5×1,00 mtr. Kahe milli-



Õliküttega vedur
väljasõidul reisirong nr. 7 Tallinna Sadama jaamast. Vedur seeria SK 158, ehitatud „A/S. Franz Krulli" tehastes.

meetri laiuse ja mõne millimeetri sügavuse joonega on plaat jaotatud kaheks ühesuuruseks osaks nii, et põrandad välja näevad kui oleks nad laotud plaatidest, suurusega 0,5×0,5 m. Kuna plaadid võrdlemisi õhukesed ja sarnaseid varemalt valmistatud ei ole, siis kartsid tööstu-rid asuda nende valmistamisele. Alles tungiva pealekäimise peale otsustasid nad teha katset, mis ka täiesti õnnestus.

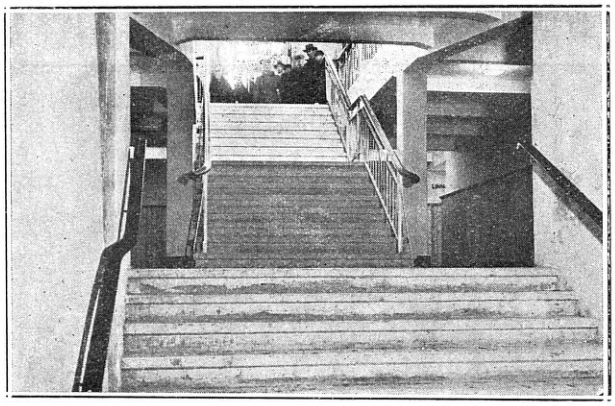
Peale tunneli ja alumise vestibüüli ehituse tehti jaamahoones ka veel mõned teised vähemad ümberkorraldamised. Nimelt paigutati ümber piletikassa, raamatukapp ja juuksur, millega suurendati II kl. puhvetiruumi ja va-



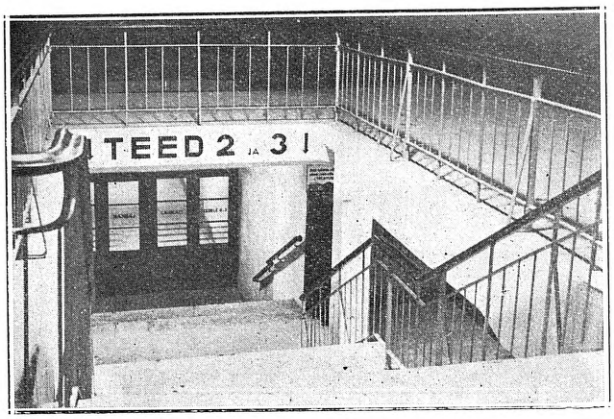
Teise ja kolmanda teede platvorm Tartu jaamas.
Keskel näha sissekäik maaalusesse käiku, mis viib esimese tee alt jaama vestibüüli ja jaama esisele.

bastati mittereisijad-ajalehtedeostjad tarvidusest minna einelaua ruumi ja tülitada rongile minejaid, nagu see senini sündis.

Teiseks suuremaks tööks olukorra tõstmise alal oli suure naftapaagi ületoomine Narvast—Tallinna-Väiksesse ja nafta pumbamaja ehitamine kitsarööpmeliste vedurite naftaga varustamiseks, kui ka sisternide tühjendamiseks suurde paaki. Paagi ületoomine ja Tallinnas ülesseadmine läks ühes aluse tegemisega, nafta

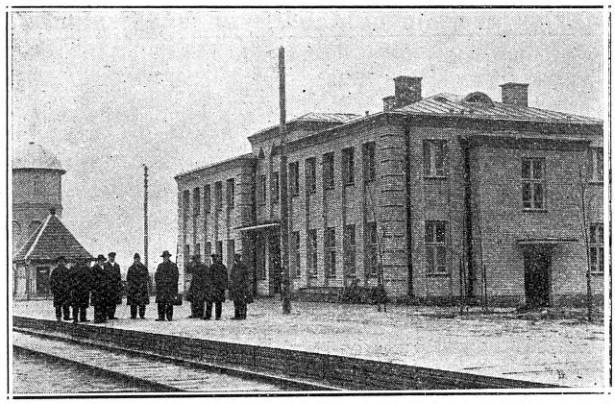


Maaalune läbikäik Tartu jaamast 2. ja 3. teede platvormile.
Vaade maaaluse käigu treppidest vestibüülile.



Maaalune läbikäik Tartu jaamast 2. ja 3. tee platvormile.
Vaade vestibüülist maaaluse käikudele.

soojendustorustiku tegemise ja kohaleasetamisega ja paagile enne katusetegemisga maksma 9.200 krooni. Pumbamaja ehitamine kogu sisseseade kordaseadmise ja monteerimisega läks maksma 6.808 krooni. Sisseseade on nii ehitatud, et siin tarbekorral ka laiaröövpmelise vedureid naftaga varustada saab. Saanud omale paari aasta eest nägusa, avara ja sooja depoo, läinud aastal siin samas depoo juures kõikide mugavustega vedurite varustamise vee ja küt-

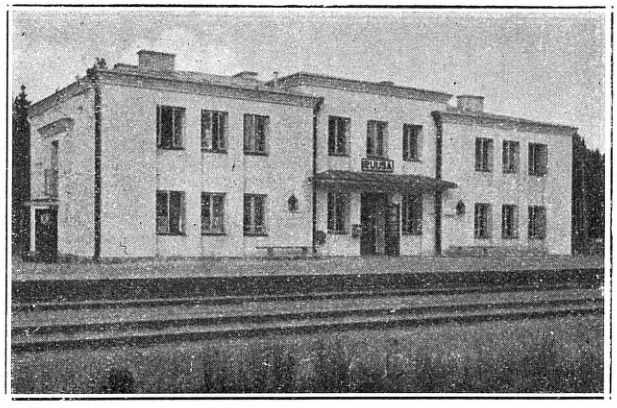


Põlva raudteejaam.

teainega, on Tallinn-Väike väljakujunenud kõige paremate depoo seadetega jaamaks üle kogu Eesti.

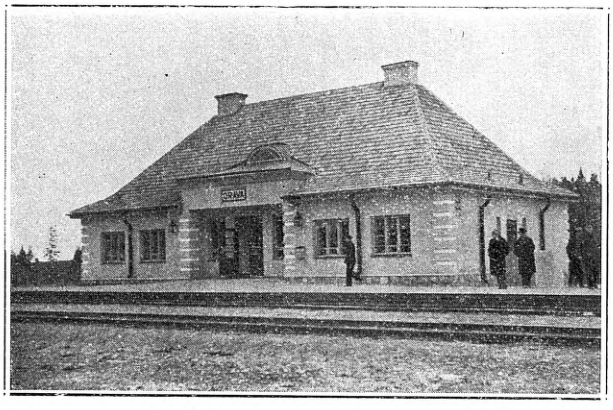
Erakorralises eelarves ettenähtud töödest on silmapaistvam Nõmme—Pääsküla vahel teise tee ehitamine. Selleks oli eelarves määratud krooni 56.783, kuid Majandusminister lubas esialgu ainult 25.783 krooni tee mahapanemiseks. Tee elektrofitseerimine pidi edaspidiseks jääma, kuid novembri kuul, kui tee aururongide läbilaskmiseks tarvitusele oli võetud, avati suletud krediidist 29.000 krooni ja selle järgi asuti ka kohe tee elektrofitseerimisele, mis lõpetatakse arvatavasti märtsiks 1933. a.

Teiseks suuremaks tööks oli Lelle—Papiniidu raudtee hoonete ehituse lõpetamine. Peale



Ruusa raudteejaam Tartu—Petseri raudteel.

raudtee ehituse lõpetamist ja selle ekspluatatsiooni võtmist jäid värskelt-ehitatud hooned esialgu krohvimata ja vooderdamata. Et nende viimistlemiseks nõutud krediit ikka maha kärbiti ja seega nende kordaseadmine aastast-aastasse edasi lükati, siis hakkasid hooned kõdunema ja nende juures tekkis mõnigi defekt, mille kõrvaldamiseks tükk kibedat tööd teha tuli. Teisest küljest aga ilmnesid ka mõned ehituseaegsed puudused, mis kohe ehituse järgi nähtavad ei olnud. Kes hooneid nägi enne nende kordaseadmist, see ei tunne neid nendes nägusates teeääres seisvates hoonetes praegu

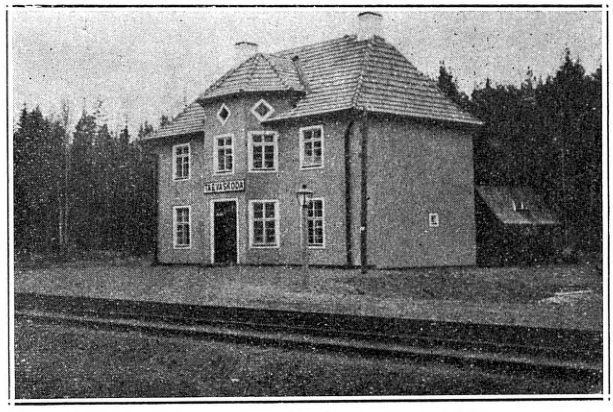


Orava raudteejaam Tartu—Petseri raudteel.

enam ära. Kordaseadmise ja ehituse lõpetamisetööd, mis tuli teha 7 jaamahoone ja 7 elumaja juures, läksid maksma 54.760 krooni, seal juures jäi Tori jaama-hoone ehituse lõpetamise töödest veel osa 1933. aasta hooaja peale.

Kolmas liini jaoskond jätkas ka läinud hooajal Sonda—Mustvee tee väljaehitamist, kulutades Kr. 6.500 osalt ballasti laiendamise, osalt raudbetoon-kattega silla ehitamise peale, ja viies liini jaoskond — Valk—Koikküla tee kordaseadmist, ehitades puust truupide asemele betoonsildu.

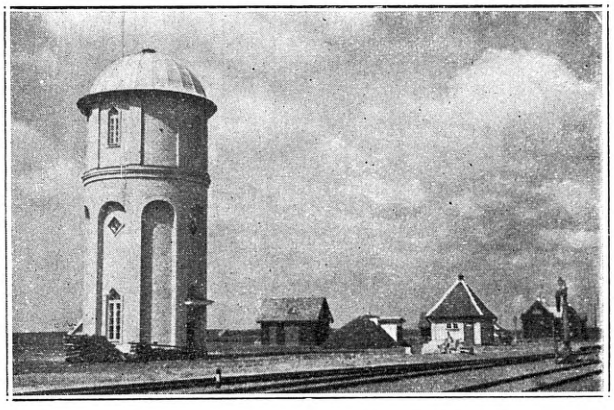
Peale eelpooltähendatud oma eelarvetööde tuli Ehitusametil läbi viia veel Uute raudteede Ehitusameti arvel Põlva ja Vigala jaamahoonete ehitus. Mõlemad hooned ehitati telliskivist, silikaatkividest välisvoodriga. Esimene neist anti välja 33.750 kr., teine 34.800 krooni eest. Hooned on suured ja nägusad. Mõnelt poolt on kuulda olnud arvamist, et need hooned uutel raudteedel on ehitatud liig suured, „lossideks". Hooned on tõesti suured, kuid nurisejad ei ole vaevaks võtnud lähemalt selgitada, miks nad nii suured on. Esiteks ei ole raudtee ehitatud tänaseks ega homseks, sellepärast ei tohi ka hooned olla ehitatud praeguse momendi tarviduste kohaselt, vaid peavad tehtama niisugustena, et nad aastakümnete järgi veel oma ülesandeid täita suudavad. Kui praegu mõni



Taevaskoja pooljaam Tartu—Petseri raudteel.

ruum osutub avaraks, siis ei tähenda see veel mitte, et ta 10-ne aasta pärast paras või 20-ne aasta pärast või varem kitsas ei või olla. Mitte keegi ei tea nii hästi, kui raudteelased Ehitusametis, kui kalliks lähevad ruumid, kui nad kokkuhoiuks ehitatud väikesed ja neid nõuete kasvamisega korduvalt suurendada tuleb. Rahaga, mis niisugusel korral ehitusse maetud saab, võib sageli ehitada uue hoone.

Teiseks ei asu jaamahoones mitte üksi ametruumid, vaid ka hulk kortereid. Peaks küll arusaadav olema, et üks suur maja odavam on ehitada kui mitu väikest, kuid see neid alati rahulolematuid nähtavasti ei huvita.



Veemaja Põlva jaamas.

Teistest ettenägemata töödest oleks nimetada veel hädaabitööde korras tehtavad:

1) Koplis uue kaubahoovi täitmine liivaga Järve karjeerist. Täitmine lõpeb arvatavasti 1. veebruariks 1933. a., mille järgi algab teede mahapanemine.

2) Ballastivedu Pedja karjeerist Tapa ja Tartu jaoskondade piiridesse liinile ja Reola karjeerist Tartu—Petseri liini nõlvade kindlustamiseks ning Tartu sadama territooriumi täitmiseks.

3) 628. km kaeviku laiendamine.

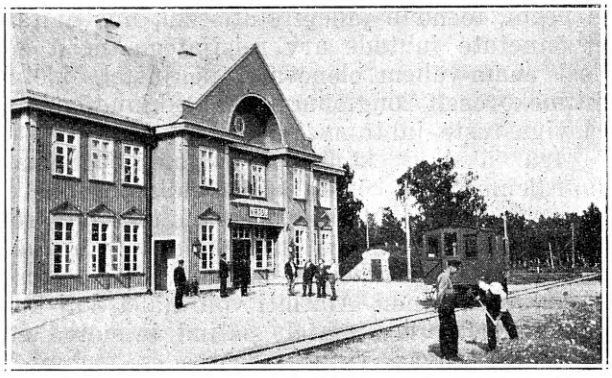
4) Petseri karjeeri kordaseadmine.

5) Ballasti vedu Lihula ja Türi karjeeridest Rapla—Virtsu teele nõlvade kindlustamiseks ja muldkeha laiendamiseks.

Peale nimetatud tööde kestab veel paekivi murdmine Paldiskis ja Narvas.

Jooksvate parandustööde hulgas on kõige rohkem muret ja vaeva teinud uute teede korrashoid.

Ettekujutuse tõttu, et uue asja juures ei ole või on vähe remonti, määratakse krediiti ainult

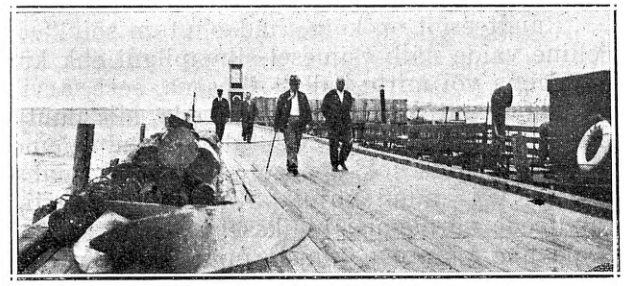


Virtsu raudteejaam.

vanade teede korrashoiul väljakujunenud normide alusel. Tegelikult nõuab uute äsja ekspluatatsiooni võetud teede korrashoid tunduvalt suuremat kulu, kui vanad teed. Kuna teetamm vajumata, siis muudab iga rong rööbastiku seisukorda, ning alatasa tekivad lohud, mille kõrvaldamise kallal vahetpidamata tuleb töötada. Et teetamm nii ütelda „elab", siis on ka õnnetute juhtumiste võimalus siin suurem kui mujal. See asjaolu ei anna kunagi rahu liini eest vastutajatele, alates eestöötegijast kuni jaoskonna juhatajani.

Et uute liinide korrashoiuks suurendatud krediiti ei olnud määratud, siis tuli loomulikult selle all kannatada vanadel liinidel, sest osa nende tarvis määratud krediidist läks uute teede korrashoiu kuludeks. Näiteks, kuivõrt uus teetamm „elab", olgu tähendatud, et Rapla—Virtsu teesse tuli 1931./32. a. talvel panna üle 100.000 muhvlapi, kohati koguni teise liipri näol, ja et juuni kuu algul oli neist tees veel umbes 25.000 tükki.

Käesoleval 1932./33. a. talvel võib loota paremat seisukorda, sest läinud hooajal sai teesse



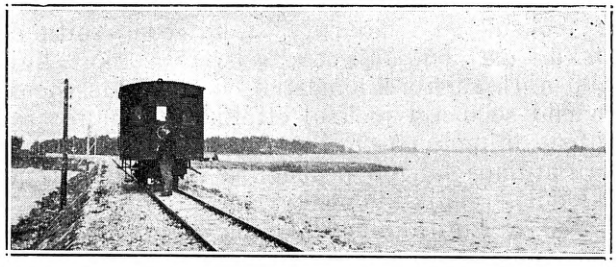
Virtsu sadamasild,
kus toimub reisijate üleminek uuelt raudteelt laevale või ümberpöördult.

mahutatud hulk ballasti, mis oma mõju kindlasti avaldamata ei jäta.

Lõpetades tagasivaate tehtud ja osalt veel praegu tehtavatele töödele, ning minnes vastu uuele tegevusaastale, jääme truuks aastavahetusel valitsevale kombele ja teeme katset ennustada tulevikku. Üldine seisukord, millega lõppes vana aasta, ei lase aimata midagi head eeloleval aastal.

Suurte kärpimistega on riigi 1933/34. aasta eelarve tasakaalustatud, kuid puudub igasugune kindlustus, et ta ettenähtud ulatuses ka täidetud saab. Vaevalt tuleb seda oodata, sest igasuguste kitsenduste ja isiku väärtust ja vabadust tallavate seaduste ja korralduste tagajärjeks ei saa muud olla, kui töö ja tegevuse vaibumine ja paratamata tulemusena riigi sissetulekute vähenemine. Karta on, et käesoleva aasta lõpus saab seisukord samasugune olema, kui ta oli läinud aasta oktoobris. Seega on tulevikus väljavaated produktiivsete tööde suhtes väga tumedad ja oodata võib ainult töötute arvu ja hädaabitööde mahu tõusu.

Asi paraneb ainult siis, kui esiletikkunud massinimesele juhatatakse kätte tema koht, ja isik ning selle huvid uuesti leiavad tunnustamist ja ettevaatlikku ning hoolikat käitumist seadustes ja määrustes.



Raudtee läbi lahe.
Enne Virtsu jaama läbistub Rapla—Virtsu raudtee vähemat ja madalat Virtsu lahte, mille pikkus 0,6 km.

Õnnetustest inimestega raudteedel.

Julius Pihelgas.

„Raudteesõit on kõige hädaohutum sõit!"... Selline väide näib esimesel silmapilgul ehk küll ebaõigena või mitte küllalt täpsena, sest tarvitseb ainult natuke ajalehti lehitseda, siis puutuvad seal silmi sõnumed ettetulnud raudteeõnnetustest, rongide kokkupõrgete, rööbastelt mahamineku või muul kujul. Ka meie vabariigi raudteede võrdlemisi lühikese kestvuse ajal on peale ühe suurema, nimelt inimohvrite poolest tähtsama Jõgeva—Kaarepere raudteeõnnetuse olnud veel teisi, kus raudtee suuremat või vähemat materjaalset kahju saanud, eriti on kitsarööpmelisel teel olnud rida mitmesuguseid viperusi, mis aga õnneks inimohvreid pole nõudnud.

Õnnetuste ärahoidmine ja reisijate julgeolu kindlustamine on raudteele tähtis ülesanne. Selle ülesande täitmiseks pööratakse tõsist tähelpanu raudtee muldkeha ja pealisehituse kui ka veereva koosseade korrasolekule, seatakse sisse ja kasutatakse raudtee ekspluatatsioonis väga mitmesuguseid tehnilisi signaali, tsentralisatsiooni ja muid abinõusid, raudteed peavad oma teenistuses suure arvu teenijaid ja töölisi, kes peavad korraldama liiklemist, kõrvaldama igasuguseid leitud puudusi ja valvama hädaohutu liiklemise järele. Iga reisija suhtes, kes viibib mõnel pikemal raudteesõidul, on tema reisu kindlustuseks sajad raudteelased kohusetruult oma postil, kes korraldavad ja jälgivad rongi liikumist ja töötavad kaasa selle õnnelikult päralejõudmiseks. Ühegi teise liiklemise abinõu suhtes ilmas ei ole nii palju ja nii mitmekesiseid kindlustuseabinõusid tarvitusele võetud. Et sellega ka tõesti häid tagajärgi on saavutatud ja ülaltoodud väide täie õiguse omab, see selgub siis, kui teatud raudteel ettetulnud raudteeõnnetusi võtame arvesse suhteliselt ja võrdleme liiklemise intensiivsusega.

Meie Vabariigi raudteedelt näidet tuues, saaksime selle võrgu piiratud kogupikkuse ja liiklemise vähese intensiivsuse tõttu veidi ühekülgse pildi. Võttes arvesse, et viimase 10 aasta jooksul on vabariigi raudteedel sõitnud kokku üle 65 miljoni reisija kokku ligi 2600 milj. reisija-kilomeetrit, ja võrreldes neid arvusid selle aja jooksul ettetulnud raudteeõnnetuste inimohvrite arvuga, leiame, et üks surmajuhtumus langeb peaaegu 5 milj. reisija ja 200 milj. reisija-kilomeetri peale.

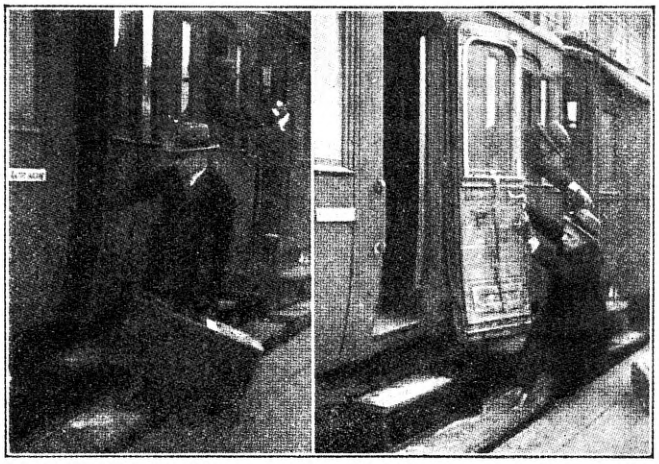
Saksa riigiraudteedel, mille võrgu kogupikkus on üle 50.000 km, veetakse aastas ümmarguselt 2000 milj. reisijat. Reisija-kilomeetrite arv ulatub aastas kuni 50 miljardini. Rongiõnnetustel (kui mõned kuritahtliselt tekitatud välja arvata) on aastas keskmiselt 40 reisijat surma saanud. Iga surnu kohta tuleb seega ümmarguselt üks miljard km. Selle arvu ääretust suurusest võib aimu saada, kui kujutame ette kiirrongi, mis sõidab 100 km tunnis, seega päevas 2400 km ja aastas 876.000 km, siis see rong peaks sõitma ühte järgi 1100 aastat, enne kuni 1 miljard kilomeetrit on läbi sõidetud. Seega võib Saksa riigiraudteede kohta väita, et seal keskmiselt 1000 aastat tuleb sõita ühtejärgi, enne kui arvutuse kohaselt tuleb arvestada rongiõnnetusel surmasaamisega.

Kuigi toodud arvud pakuvad ainult natuke „statistikat", siiski on küllalt hästi tõendatud see väide, et raudteesõit on kõige hädaohutum sõit, kuid — tingimusel, et reisija ise ka silmas peab ja täidab korraldusi ja eeskirju, mis hädaohuta liiklemise otstarbel raudteel maksma pandud. Et aga reisija enda poolt tihti need kaitseeeskirjad tähelepanemata jäetakse ja et isegi lihtsamast ettevaatuse algnõuetest kinni ei peeta, tõendab jällegi statistika, mis näitab, et õnnetute juhtude arv reisijatega, neist endast enam-vähem olenevatel põhjustel, ületab mitmekordselt rongiõnnetustel tekkinud surma- ja vigastuste juhtumuste arvu.

Iga üksikut konkreetset juhtu lähemalt juurdlemise alla võttes, võib kindlasti leida, et kaugelt suurem enamus neist on tekkinud sellistest asjaoludest, mis on ühenduses kahjusaanud isiku enda tähelpanematuse, hoolimatuse, liigjulgusega jne. Alatihti võib näha, kui kergemeelselt ja hoolimatalt paljud inimesed ennast ülal peavad, viibides jaamades, vagunisse minemisel või sealt mahatulekul, samuti ka rongi sõidu ajal. Mõnesuguste näidete abil toome allpool mõned üldreeglid, mis igal reisijal raudteel tuleksid silmas pidada, et ära hoida ebameeldivaid juhtumusi ja isegi õnnetusi.

„Ära mõtle ainult endale, vaid ole ka teiste vastu tähelpanelik!" on esimene reeglitest, mis reisijail tuleb meeles pidada. Jaamahoonesse astudes, pileti ostmisel, pagasi äraandmisel, perroonile väljaminekul, seal viibides jne., reisija ei tohi unustada, et ta viibib kohas, kus on kogunenud kokku palju inimesi, kes kõik ruttavad ja kellel igaühel on aeg kallis. Kui nüüd igaüks mõtleks ainult endale, piletisabas kassa ees või perroonile väljaminekul rühiks hoolimatalt edasi, tarvitades sealjuures isegi oma füüsilist jõudu vägivaldselt, siis tekiks sellest paratamatult korratu rüsin ja ummistus väljakäikude juures ja mujal. Sarnane erutatud rüsin on kardetav eriti perroonil rongi kohalejõudmise ajal, ja võib siis eespool, perrooni äärel seisvatele isikutele hädaohtlikuks saada. Ainult rahu ja kord kindlustavad igaühele võimalikku kiiret pääsemist oma sihile ilma ebasoovitavate vahejuhtumisteta.

„Ära hüppa mitte liikuvale rongile!“ ja *„Oota mahaminekuga seni, kui rong on täielikult seisma jäänud!“* on reeglid, mille vastu patustavad väga tihti reisijad. Et jaamas poleks vaja rutata, selleks tuleb harjutada endale, et tullakse rongile aegsasti. Võidakse öelda, et



Mitte hüpata peale liikuvale rongile!

„aeg on raha“, kuid ometi on tervis veel kallim kui raha, ja näit. rongist mahaminekul kui rong ei ole veel seisma jäänud, on tegemist ainult mõne sekundi säästmisega. Liikuvale rongile peale hüppamine ja sealt mahakargamine on raudtee politseilikkude määruste järgi keelatud ning üleastujad võetakse vastutusele. Mõnigi reisija võib seda ehk asjatuks valjuseks ja vabaduse piiramiseks pidada, kuid tuleb seda meeles pidada, kui hädaohtlik tõelikult on selline talitusviis ja milliste vigastuste ja isegi surmaga on see lõppenud tihti; sellest järgneb, et see oleks raudtee poolt reisijate suhtes ülekohus ja isegi kuritegu, kui ta mitte tarvilikke abinõusid ei võtaks käsile, et takistada reisijate mõtlemata ja kergemeelseid või isegi hulljulgeid tegusid. See maksab eriti katsete kohta maha hüpata rongilt liikumise ajal kas jaamade vahel pealiinil või jaama piirkonnas, kuid mitte perrooni ääres. Harilikult alahinnatakse selle juures rongi liikumise kiirust ja, kui mitte just ei omata sel alal teatud osavust ja vilumust, siis saadakse sarnase tõuke ehk põrutuse, mida ei võidud oodata.

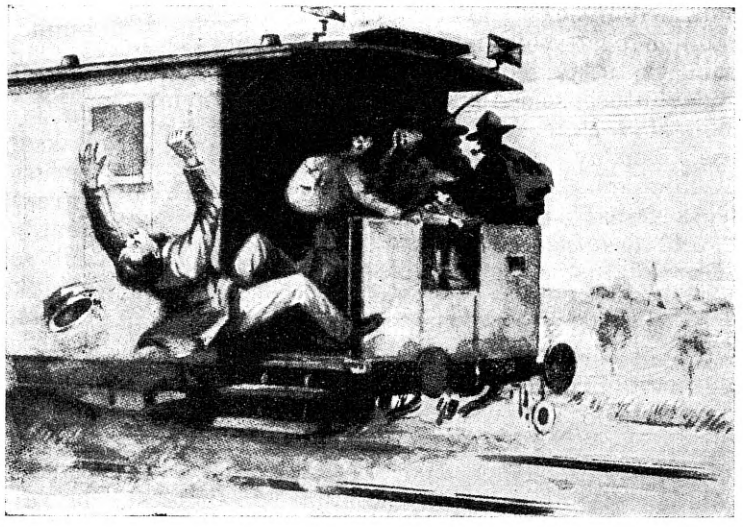
Reisijate suhtes on rongile pealeminek ja rongilt mahatulek need kaks momenti, mis vajavad nende poolt erilist tähelpanu ja ettevaatust. Rongil asudes tuleb meeles pidada, et vaguni rõdul viibimine ei ole raudteevalitsuse poolt mitte asjata keelatud, vaid reisijate enda huvides. Kuigi vahel mõnes täiskiilutud rongis tuleb paratamatult leppida selle asjaoluga, et ka rõdud ära kasutatakse reisijate mahutamiseks, siiski raskendab ja isegi ohustab see teatavat määral reisijate peale- ja mahaminekut, iseäranis sel puhul, kui rõdul viibivad reisijad on hoolimatalt ükskõiksed ja vastutulematad oma kaasreisijate vastu.

Lääne-Euroopa raudteedel tuleb rongides ette veel üks liik õnnetusi, mis meil õnneks „tehniliselt“ võimata. Lugu seisab selles, et reisivagunite uksed käivad lahti väljaspoole, seega sel juhul, kui uks ei ole küllalt kindlasti suletud ja mingisugusel põhjusel toetutakse vastu ust, siis avaneb see ja reisija võib välja kukkuda, kui ta mitte kusagilt kinni ei saanud haarata. Saksa raudteedel tuleb sarnaseid juhtusid umbes mõnikümmend ette igal aastal, ehk küll vastavad hoiatus-pealkirjad on üles pandud ja ka uste sulgemisseaded võrdlemisi korrapärased ja ülesandele vastavad on.

„Ole ise ettevaatlik!“ on üldiselt maksev reegel kõigi reisijate kohta ja eriti südame peale panna tuleb seda neile inimestele, kes harilikult loomu poolest küll on rahulikud ja tasakaalus, kuid raudteejaamas ja reisul viibides muutuvad erutatuks ja talitavad siis mõtlematalt.

Raudteevalitsused on küll väga mitmesuguseid abinõusid tarvitusele võtnud, et kindlustada reisijate julgeolu. Tihti avalduvad need abinõud mõnesugustes selgitavates ja hoiatavates pealkirjades ja teadaannetes, eeskirjades ja määrustes, kuid arusaadav on, et see jääb iga reisija enda asjaks ja hooleks, kas neid hoiatusi ja juhatusi tähele panna ja täita, või neist hoolimatalt üle astuda, riskeerides oma, kuid tihti ka oma kaasinimeste tervise ja eluga.

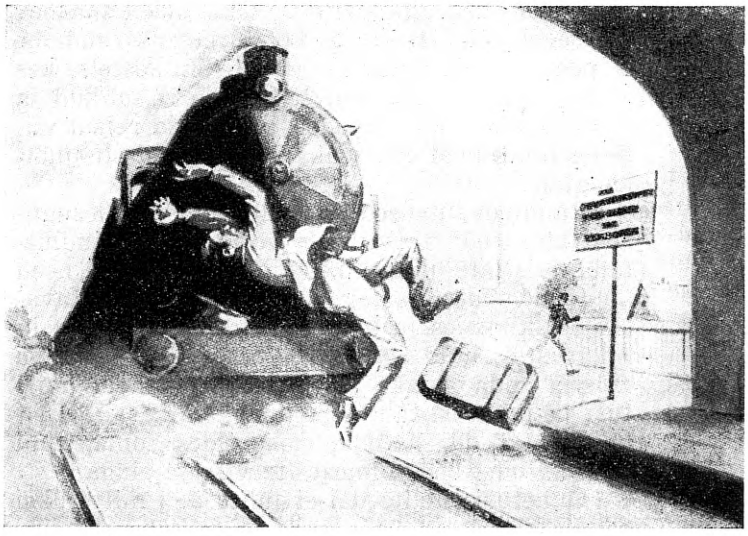
Õnnetusi raudteedel ei juhtu aga mitte üksi reisijatega, vaid ka muude eraisikutega, kellel on mingisugune tarvidus viibida ja liikuda raudtee maa-alal ja rööbasteede läheduses.



Ettevaatust, lahtisel vagunirõdul viibimisel!

„Ärge kõndige raudtee rööbasteel!" on hoiatus, mida tuleb niisugustele eraisikutele ikka jälle uuesti meelde tuletada. Palju ja mitmesugused on need hädaohud, mis neid ähvardavad rööbasteedel. Isegi vilunud raudteeteenijad langevad neil ohvriks ettenägemata juhtudele. Õnnetuste tagajärjed on siin harilikult väga rasked ja lõpevad tihti kahjusaanud isiku surmaga. Ehk küll Raudteede seaduse § 129 järgi on keelatud käimine ja sõitmine rööbasteel kui ka üldse raudteemuldel ning rööbasteede vahel, ja jaamades ning ülesõidu- või ülekäigukohtade juures sellekohase sisuga tahvlid üles pandud, siiski kasutavad paljud isikud raudteeliini kõnniteena ja saadavad ennast seega hädaohtu. Peab tähendama, et tihti ollakse sunnitud seda kasutama muu vastava tee puudusel.

Sama on maksev ka rööbasteedest ülekäimise suhtes niisugustes kohtades, kus ei ole



Ärge minge üle rööbasteede, kui rong on lähenemas!

üldtarvitamiseks avatud ülekäigukohti. Et raudtee peab võitlema sellise väärnähtuse ja pahe vastu, ja seda ta ka on raudtee liikumise hädaohutuse seisukohast, on selge ja endastmõistetav, kuid igal sellisel juhul, kui see alaliselt korduv, tuleb tarvidusele vastavalt luua ülekäigukoht sellekohaste asutiste kokkuleppel selles asjas.

„Ettevaatust ülesõidu- ja ülekäigukohtadel!" Seda hoiatust ei jõua küllalt kinnitada nende isikute suhtes, kel tuleb kasutada ülesõidu- ja ülekäigukohti. Raudteede seaduse § 130 järgi on raudteest ülekäimine ja ülesõitmine lubatud üldtarvitamiseks avatud ülesõidu- või ülekäigukohtadel: 1) kus valve olemas — üksnes siis, kui kaitsetõkked lahti; 2) kus valvet ja kaitsetõket pole — üksnes siis, kui pole näha või kuulda rongi liginemist, kusjuures raudteest ülekäija või ülesõitja enda kohuseks on hoiduda rongi või muu rööbasteel liikuva sõiduriista eest. Enne raudteest ülesõitmist peab sõitja vähendama kiirust seevõrra, et ta tarbekorral võiks kohe peatada sõiduriista.

Üldtarvitamiseks määratud ülesõidukohti on riigiraudteedel:

laiarööpmelisel teel — valvega 46 (6,6%)
valveta 649 (93,4%)
kitsarööpmelisel teel — valvega 7 (0,9%)
valveta 754 (99,1%)

Valvega ülesõidukohad asuvad peamiselt kõik linnade piirides.

Ülesõidukohtadel ettetulnud õnnetusjuhtude arvu ei saa mitte just eriti suureks pidada, kuid peab tähendama, et need arvud näitavad kasvamise tendentsi. Õnnetusjuhtusid inimeste ja sõidukitega oli 1926—1929. a. kokku 33, 1930/31. a. — 17 ja 1931/32. a. — 25.

Autoliikluse arenemine on igal pool välja kutsunud märgatava tõusu õnnetuste suhtes, mis ülesõidukohtadel ette tulevad. Mujal riikides, kus autoliiklus väga elav, on raudteed olnud sunnitud mitmesuguseid abinõusid otsima, et piiri panna sellele tõusule. Kasutusele võetud abinõud taotlevad eestkätt sihti, et raudteest ülesõitjad õigeaegselt oleksid hoiatatud raudtee ülesõidu lähedusest ja neil oleks võimalus enne ülesõitu veenduda ülesõidu ohutuses või ohu puhul peatuda ja ära oodata selle möödumist. Peale harilikkude hoiatussignaalide ja tõkestuste on võetud käsitusele mõnes riigis mõnesugused eriti psüühiliselt või füüsiliselt mõjuvad abinõud: Näiteks Ameerikas, kus ülesõidukohad harilikult valveta, on üles seatud ülesõidukohtade juures tahvlid mõjuvate pealkirjadega („Oota siin ennemini paar minutit, kui et ruttad, sest siin läheduses pole ühtki haiglat!") või masendavalt mõjuvate suurte värviliste kujutistega rongi alla jäänud autost ühes hukkunud sõitjatega, või jälle on kaevatud teesse enne ülesõitu madalad kraavid, et autosõitjad tunneksid kõvu tõukeid ja nad seetõttu on sunnitud oma masina käiku tasandama. Saksamaal selle vastu on ülesõidukohtade üldarvust (ümmarguselt 70.000) peaaegu ligi 50% varustatud valve ja tõkkepuudega. Kui ettevaatamatad aga on maanteesõidukite juhid, selgub sellest, et 1930. a. tuli Saksamaal ette ülesõidukoha tõkkepuude vigastuste juhtusid 1228 ja ametlise statistika andmetel on 80% kõigist õnnetusjuhtudest süü langenud ülesõitjatele ja ainult 20% raudteele.

Rahvusvaheline Raudteede Liit (U. I. C.) on ka tähelpanu pööranud raudteeülesõidukohtadel ettetulevate õnnetusjuhtude tihenemisele ja väljatöötanud Liidu liikmete kohta maksva määruse, mis käsitab rahvusvaheliseks autoliiklemiseks avatud teedel raudtee valvega või val-

veta ülesõidukohtadel ülesseatavaid hoiatusmärke.

Meil on raudteevalitsuse ja teedeministeeriumi maanteede inspektsiooni poolt ühiselt teostatud uuringuid raudtee ülesõitude ohtlikkuse määra kindlakstegemiseks ülesõitjaile kui ka abinõude leidmiseks nende ohutuks muutmiseks. Huvitav nähe on, et valvega ülesõidukohtadel tuleb õnnetusjuhtusid 5—7 korda enam ette, kui valveta ülesõidukohtadel, mis oleneb mitmesugustest asjaoludest, millest liiklemistihedus teatud ülesõidukohtadel suurt osa mängib. Näit. on 1931/32. a. riigiraudteedel 5 valvega ülesõidukohal kokku 5 ja 1403 valveta ülesõidukohal kokku 20 õnnetusjuhtu ette tulnud.

Niivõrt, kuidas piiratud krediidid vähegi on võimaldanud, on raudteevalitsus püüdnud tarvitusele võtta mõnesuguseid abinõusid, et vähendada õnnetusjuhtude võimalusi ülesõidukohtadel. Nendest nimetada tuleb järgmisi: 1) seal, kus see vähegi võimalik oli (umbes 88% ülesõidukoha juures) on suurendatud ja avardatud nähtavusevälja nii ülesõitjatele kui ka rongilt; 2) on kohustatud vedurijuhte andma lähenemisel valveta ülesõitudele hoiatusvilesid; 3) rongide vedurid on varustatud atsetüleen- või elektrihelgiheitjatega (prožektoritega); 4) kõigile valvega ülesõidukohtadele on seatud üles valgustus ja mõningail neist, antud krediidi piirides, on tõkkepuudele üles seatud ülesõidu tõkestamisel automaatselt tegevusseastuvad punased valgusforid, mis on nähtavad nii päeval kui öösel (näit. Tallinnas ja Nõmmes); 5) mõningad valvega ülesõidukohad (Tallinnas) on varustatud rongi väljumisel ülesõidukohale lähemast jaamast ja ülesõidu tõkestamisel tegevusseastuvate elektrikella-signalisatsiooniga ja peale selle on ülesõiduvahtide putkad ühendatud naaberjaamaga telefoniga; 6) eriti hädaohtlikkudel valveta ülesõidukohtadel Haapsalu liinil (Palivere, Risti ja Riisepere jaama läheduses), kus nähtavus eriti halb ja seda parandada on võimatu raudteeliini või maantee ümberprojekteerimata, on katseks seatud üles automaatne akustiline (sireen) ja optiline (valgusfor) signalisatsioon, mis tegevusse astuvad ülesõidukohale läheneva rongi rataste surutisest erilisele elektri kontaktile. Need automaat-signalisatsioonid on konstruitud ja ehitatud raudteevalitsuse ehitusameti töökojas; nad töötavad juba üle aasta korralikult ja järelvalve nende järgi on lihtne ning nende korrashoid odav.

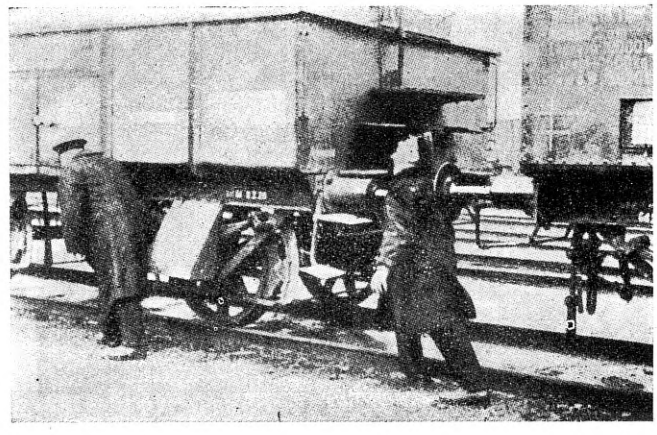
Kõik need raudteevalitsuse poolt juba teostatud kui ka tulevikus veel teostatavad kaitseabinõud ei suuda siiski täielikult ära hoida igasuguseid võimalikke õnnetusi ülesõidukohtadel, vaid peateguriks õnnetuste vältimises on ja jääb ikkagi sõidukitejuhtide enda tähelepanelikkus ja ettevaatlikkus ning maksvatest liiklemismäärustest täpselt kinnipidamine, sellepärast siis: *„Sõidukijuhid, eriti aga autojuhid, hoidke nii enda kui ka teiste kaaskodanikkude elu. Pidage meeles, et ainult tähelepanelikkusega ja ettevaatusega võib ära hoida õnnetusi inimestega kui ka suuri ainelisi kahjusid!“*

Ülaltoodud read käsitasid mitmesuguseid õnnetusjuhtusid, mis ette tulevad reisijatega ja muude eraisikutega. Samad hädaohud ja veel suuremal määral ümbritsevad raudteelasi nende vastutusrikkas töös. Pole sellepärast üleliigne peatuda ka selle juures.

Manöövrimeeskonna töö on kahtlemata üks kõige hädaohtlikumatest raudteekäituses. Hädaohumoment peitub juba selles asjaolus, et manöövritööd toimuvad tihti reeglivastaselt, teistsuguses korras, kui on rongide liikumise jaoks ette nähtud. Manöövriülesanded on mitmesugused ja alaliselt muutuvad ja sealjuures tulevad nad täita võimalikult kiiresti. Meeskonnal tuleb vahetpidamata viibida liikuvate vedurite ja vagunite läheduses, rutata üle rööbasteede, teostada juurde- ja mahahaakimist, asudes selle tegevuse juures vagunipuhvrite vahel, liikuvate vagunite peale kui ka sealt maha hüpata j. m. Kõik need tööd on seotud hädachtudega, mis igal sammul ähvardavad meeskonna elu ja tervist.

Et õnnetusjuhtusid võimalikult vähendada, selleks peavad manöövritööde jaoks määratavad teenijad olema arusaajad, nobedad, hea kuulmise ja nägemisega ning hästi tundma teenistuse eeskirju kui ka kohalikke jaama olusid.

Manöövritööde korraldaja peab selle järele valvama, et ühtegi manöövritööd ei alustataks enne, kui suusõnaliselt või signaali kaudu ei ole selle kohta teadustatud kõigile vastavatele teenijatele. Korraldaja ja manöövritöid teostatavate teenijate kui ka pöörmeseadjate vahel peab olema loodud hea ja kindel side ja ühendus, mis võimaldab, et antud korraldused ja signaalid täidetakse kiiresti ja ilma arusaamatusteta. Erilist ettevaatust tuleb käsitada udu või lumetuisu, samuti suure tuule või külma puhul. Kõigist eelolevatest manöövritest tuleb



Mitte vagunit lükata, viibides ise vaguni otsas!

teadustada kõigile isikutele, kes viibivad ümberpaigutatavates vagunites, rööbasteel või vagunite peale- või mahalaadimisel.

Vaguni ümberpaigutus inimjõul on eriti hädaohtlik ja seda teostada tuleb sellepärast äärmise ettevaatusega. Milgi juhul ei tohi vagunit lükata või tõmmata puhvrite kaudu või viibides viimaste vahel, vaid ainus õige vaguni ümberpaigutuseviis on, kui asutakse vaguni küljel, näoga vaguni liikumise sihis. Tuleb ikka silmas pidada, et liikuv vagun oleks ikka teda ümberpaigutavate isikute võimuses, s. o., et viimased teda võiksid tarviduse korral iga silmapilk peatada oma jõul või mõne pidurdamise vahendi kaudu.

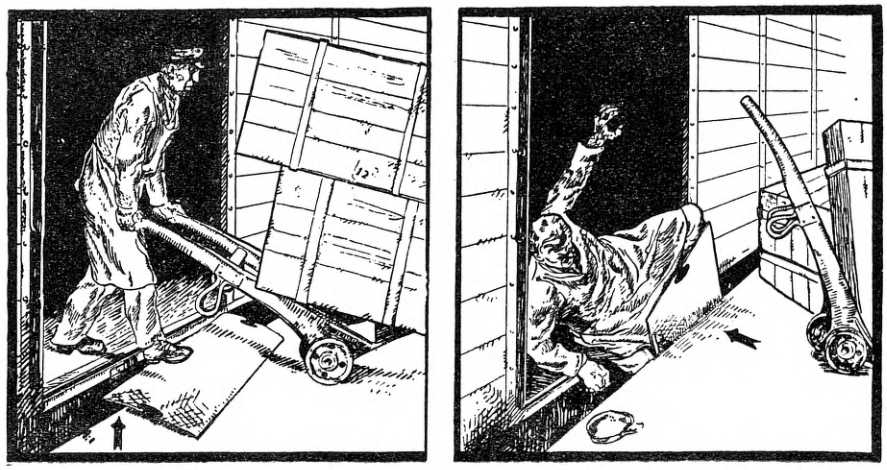
Vagunite külgehaakimise puhul ei tohi kahe, üksteise läheduses oleva vaguni puhvrite vahelt läbi minna püsti, vaid tarviliselt kummardudes, sest eriti liikuvate vagunite juures võib nende kauguse ja kiiruse suhtes kergesti eksida, mille tagajärjed siis muidugi väga kurvad on, raskete vigastuste ja surma näol.

Peale toimunud juurde- või mahahaakimist tuleb korraldus vaguni liikumiseks anda alles siis, kui haakija on vagunite vahelt juba välja tulnud.

Rongi saatva meeskonna ametid on samuti seotud alaliste hädaohumomentidega, mis on ühenduses asjaoludega, et tuleb ühtepuhku viibida liikuvate vagunite ja vedurite läheduses, rongi liikudes üle minna ühest vagunist teise, peale hüpata liikuvatele vagunitele j. m. Viibides nõnda päevast päeva sarnases olukorras ja täites oma hädaohtlikke ametikohuseid, kergesti võib muutuda teenija ükskõikseks ja tähelepanematāks, unustades tarvilikku ettevaatust.

Tsentraliseeritud pöörangu juures töötamisel tuleb kasutada kaitsekiilu.

Rööbasteede remondi ja korrashoiu alal tegutsevate teenijate ja tööliste kohta ei peitu hädaoht mitte otseselt nende töös, vaid selles



Üleminekusild tuleb hästi kinnitada!

asjaolus, et neil tihti tuleb neid töid teostada liinidel, kus toimub rongide liikumine. Tööjuhatajal tuleb tingimata hoolt kanda, et töökoht oleks piiratud vastavate signaalidega, tarviduse korral valveposti üles seades.

Mitmesugused on ka need õnnetusjuhud, mis võivad tekkida vagunite laadimistööde juures, eriti, kui on tegemist näit. raskekaaluliste esemete peale- või mahalaadimisega, mis nõuab teatud asjatundmist ja ettevaatust. Et manöövritööd laadimise all olevate, kui ka teiste, nende läheduses viibivate vagunitega, tuleb toimetada teatud ettevaatuseabinõusid käsitades, on juba ülalpool tähendatud.

Iga laadimistööline peab tundma hästi vastavaid kindlustuse eeskirju ja neid käsitama, et ärahoida õnnetusjuhtude võimalusi. Tuleb hoolt kanda, et laadimisabinõud oleksid alati korras, ja neid kasutataks otstarbekohaselt.

Millisel enam või vähem hädaohtlikul alal ka keegi raudteelane töötab, tema kohta maksab ikka see lause, et *„Oma ettevaatus on parim kaitse õnnetuse vastu“* ja seda silmas pidada on iga teenija kohus tema enese kui ka ta kaasteenijate pärast.

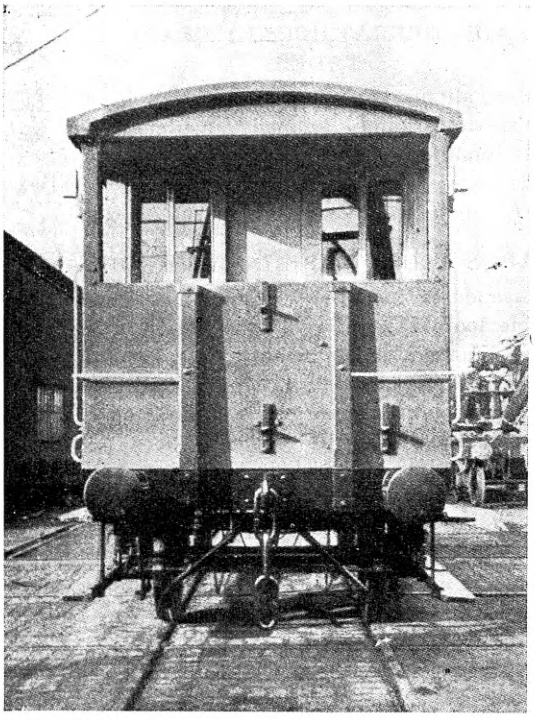
Lõppkokkuvõttes peab tähendama, et õnnetused inimestega raudteedel on tingitud teatud määral raudtee käituse enda erilistest, ohtlikke momente sisaldavatest omadustest, millised on näit. liikuvate abinõude suur kaal ja ka nende suur kiirus, samuti asjaolu, et rongide liikumine ei toimu üksnes päevavalgel, vaid ka öösel, udus, lumetuisu ajal j. m. Teisest küljest on aga suur osa õnnetusjuhtudest mingis otseses või kaudses seoses raudteekasustajate kui ka raudteeteenijate enda psüühiliste omaduste, hoole ja ettevaatuse abinõude mitte käsitamisega. Õnnetusjuhtude arvu vähendamiseks peab

siin võima veel mõndagi ära teha. Tuleb selgitada ja ära näidata, kus peitub hädaoht ja kuidas seda on võimalik vältida. Mõnikord võivad mõju avaldada vastavad plakatid sellekohaste kujutiste ja pealkirjadega, mis hädaohtusid ja nende kurbi tagajärgi piltlikult kujutavad. See on niihästi raudtee kui ka publiku huvides, et õnnetusjuhtude arv võimalikult väheneks; võimalik on see aga sel teel, et selleks mõlemad pooled kaasa aitavad ja töötavad käsikäes.

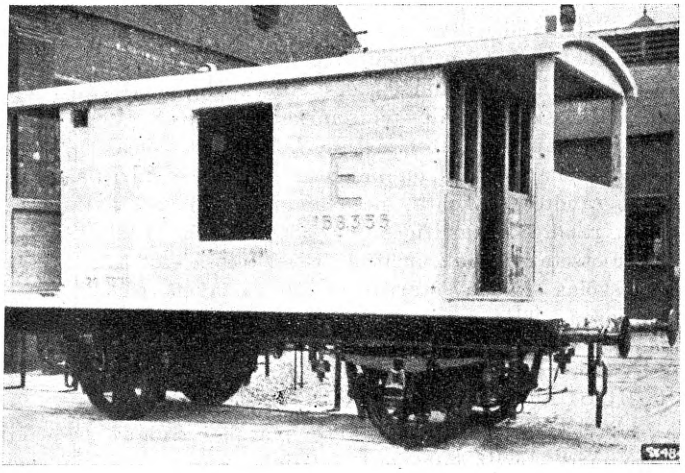
Raudbetoon-kaubavagunid.

Vagunite ehituses on tuntud mitmesugused katsed, kasutada raudbetooni kaubavaguni kere ehitamisel, kuid need katsed piirdusid ikka sellega, et valmistati kas põrand või ka alumised külgseinte osad raudbetoonist. Et terve vaguni kere, katus kaasa arvatud, ehitada raudbetoonist, niisugust katset seni ei olnud tehtud.

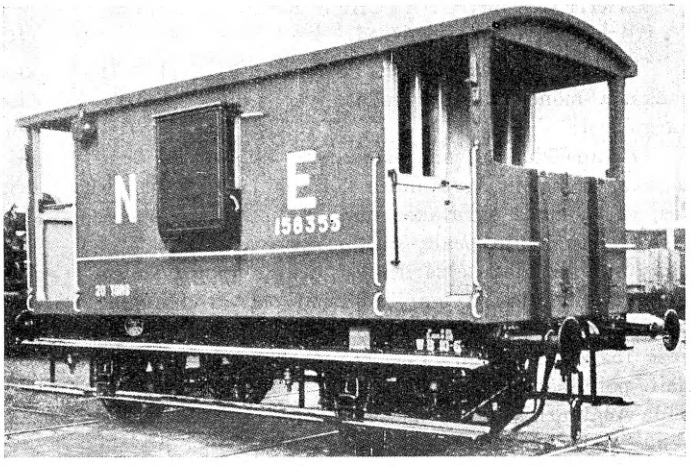
Nüüd on Inglismaal, London Nort Eeastern raudteel ehitatud katseks kinniseid 20 t kandejõuga vaguneid, mille kere, kaselles, et ta peab vastu hästi igasugustele ilmastiku mõjudele ja ei ole tarvis seinu ega katust katta mingisuguse kaitsevahendiga, näit. värvida. Selles suhtes peaks raudbetoonist vagunikere iga olema piiramata. Ise küsimus on aga, kui vastupidav on sarnane vagun liikumi-



1. Raudbetoon-kaubavagun poolvalmis seisukorras.



2. Kaubavaguni vaade otsast.



3. Valmis raudbetoon-kaubavagun.

tus kaasa arvatud, on raudbetoonist. Joon. 1. on näidatud sarnane vagun poolvalmis seisukorras, joon. 2. on näha see vagun otsast, ja joon. 3. pakub kujutust sellest vagunist valmis olekus.

Uue vaguni raam on terasest; raami prussid on betoonist, sellest on ka põrand. Viimase peal toetuvad seinad ja lõpuks ka katus.

Selle uue vaguni taara kohta puuduvad andmed, kuid näib, et see peab olema võrdlemisi suur ja vahekord vaguni taara ning kandejõu vahel ei või olla just eriti kasulik.

Raudbetoonist vagunikere paremus seisab ses, kus tal tuleb alluda tõugetele, löökidele ja alalisele põrumisele. Nende mõjude suhtes ei näi raudbetoon olevat just ostarbekohaseks ehitusmaterjaliks, pealegi ei või seinad j. m. olla väga paksud, sest see tõstaks vaguni omakaalu (taarat), mis niikuinii juba suur. Tuleb ära oodata selle huvitava katse tulemusi.

Kroonika.

EESTI.

EESTI — NSVL RAUDTEEDE VAHELISE OTSEÜHENDUSE KAUBAVEOTARIIFI MAKSMAPANEK.

Riigi Teatajas nr. 12 — 1933 avaldati Eesti — NSVL raudteede vahelise otseühenduse kaubaveotariif nr. 116, mis loetakse maksvaks 1. jaanuarist 1933. Nimetatud tariif on Eesti — NSVL vahelise kaubaveo otseühenduse 1. konverentsi tulemusi, mis ära peeti 1. kuni 20. aug. 1932 Riias. Tariif sisaldab peale üldosa veel veomaksu arvutamise määrusi ja kaupade klassifikatsiooni, milles on iga kauba kohta näidatud NSVL teede kohta sisetariifi grupp ja positsioon, kui ka tariifiklassid ja vagunsaadetiste kaalumäär, Eesti teeosa kohta — sisse- ja väljaveo tariifklassid ja transiitmaksumäärad dollarsentides Narva riigipiir—Tallinn ja Irboska riigipiir—Tallinn kauguste eest. Eesti raudteede kauguste tabel ja sisse- ning väljaveomaksumäärad dollarsentides on näidatud ka samas tariifis, NSVL raudteede kohta need andmed tulevad võtta NSVL raudteede tariifidest nr. 354 ja 375. Üldiselt on uue otsetariifi maksumäärad Eesti teeosa eest täiesti kooskõlas kaubaveotariifi nr. 66 vastavate maksumääradega, välja arvatud mõned erilised soodustused, mida see tariif pakub transiidi alal.

MUUDATUSED JAAMADE NIMEKIRJAS.

1. veebruarist 1933 loetakse avatuks „Suigu" ja „Peresaare" tariifjaamadena reisijate veoks, piletite müügiga rongis, ja „Kiviõli" tariifjaamana kõigiks kaubanduslikkudeks operatsioonideks.

TARIIFIDE MUUDATUSED KAUPADE VEO ALAL.

Üldises kaubaveotariifis hakkasid 1. veebr. 1933 maksma mõnesugused muudatused, millest nimetame järgmised:

Pikamõõduliste, suurekoguliste ja raskekaaluliste asjade veomaksu arvutamise kord muudeti selles mõttes, et veomaks arvatakse nüüd üldises korras saadetise tõeliku kaalu pealt, sellele vastava väike-, 5-, 10- või 15-ton. saadetiste tariifi järgi, kuid veomaksu summa iga saadetise ja iga kasutatud platvormi kohta ei või olla madalam veomaksust, mis on arvatud 5000 kg eest 15. klassi järgi. Seega avaneb nüüd võimalus näit. põllutööriistu ja masinaid, saetud laudu j. m. vedada platvormil ka väikesaadetistena, näit. kaaluga 1500—2000 kg jne. Seni üks kord nädalas liiklemas olnud kogukaubaplatvormid jäävad nüüd ära.

Suure, nimelt üle 20 tonni kandejõuga vagunite kohta pandi maksma kord, et veomaksu arvutamisel, kui ka teeharu- ja vaguniseisumaksu võtmisel loetakse platvorm kandejõuga üle 20 tonni kuid alla 50 tonni — 2 platvormiks ja platvorm kandejõuga 50 tonni ja üle — 3 platvormiks.

Sihtjaama kohalejõudnud kaubasaadetiste maksuta hoiuaega pikendati 1 päeva võrra, nimelt loetakse maksuta hoiuajaks saadetise kohalejõudmise päev ja sellele järgnevad 2 äripäeva, mil jaam on avatud kaubanduslikkudeks operatsioonideks, olgu terve päev või osaliselt.

Kaubaveotariif täiendati nimestikuga nende kaupade kohta, mida raudtee võib vedada lahtisel veereval koosseadel.

Värskete ja külmutatud kalade veo korral suurkiirusega arvutatakse veomaks väikekiiruse tariifi maksumäärade järgi.

Ka laipade veo puhul ei tehta nüüd veomaksu arvutamisel vahet, kas vedu toimub suur- või väikekiirusega.

Peale selle tehti kaupade klassifikatsioonis veel muid vähemaid muudatusi ja täiendusi.

Eriveotariifi nr. 111 täiendati kastilaudade nimetusega. Samuti laiendati eriveotariifi nr. 112 maksvus ka kastivabrikutesse adresseeritud saadetiste peale.

KAUPADE OPERATSIOONID PEATUSKOHTADES.

Raudteevalitsus kavatseb neis peatuskohtades, kus leidub vastavaid ruume kaupade hoidmiseks ja kus valvur-piletimüüjad elavad juba peatuskohal, võimaluse järele sisse seada kaupade vastuvõtmise ja väljastamise. Küsimus on praegu arutamisel.

MÄÄRUS TOORE KASEIINI VEO KOHTA.

Piimasaaduste väljaveo kontrolljaama tõenduse järgi ei ole toore kaseiini vedamine ühes vagunis eksportvõi ja juustuga mitte lubatav, sest kaseiini hapu lõhn kahjustab eksportvõid ja tema vedelik, mis tünnide aukudest vagunisse nõrgub, tekitab soodsa pinna hallituse ja muude kahjurite siginemiseks.

Märga kaseiini võib vedada igal aastaajal suurkiirusega liikuvates harilikkudes kaubaveo vagunites, kuna kiire liikumise korralduse juures ei suuda ta suvisel ajal rikki minna ja talvel läbi külmada. Külm tema kvaliteeti ei riku ja teda võib vedada ühes vagunis petrooleumi, bensiini ja muude lõhnavate kaupadega.

Seda arvesse võttes keelab raudteevalitsuse ekspluatatsiooni amet edaspidi märja kaseiini vedamise isotermilistes vagunites ühes teiste piimasaadetistega ja toiduainetega. Tünnid märja kaseiiniga tuleb laadida harilikkudesse kaubavagunitesse ainult ühes niisuguste kaupadega, mis tünnidest väljanõrguvast vedelikust ei saa rikutud.

LÄTI.

REISIJATEVEO TARIIFI MUUTMISE KOHTA.

Teatavasti pandi 1. jaan. 1932 Läti raudteedel maksma uus reisijateveo tariif, mis tõi kaasa endaga sõiduhindade kõrgenduse 10—20% võrra, kusjuures kõrgendus puudutas 2. klassi vähem, kui 3. klassi, nimelt selle tõttu, et nende klasside senise vahekorra 1:1,5 asemel võeti 1:1,33. Reisijateveos on Läti raudteed seni kasutanud puhtkaugusetariifi. 1. jaan. 1932 peale on maksvad järgmised ühikud ühe km pealt:

3. klassis 3,00 sant., 2. klassis 4,00 sant. ja 1. klassis 8,00 sant. Enne 1. jaan. 1932 olid need maksumäärad vastavalt 2,5—3,75—7,5 sant. Nagu nüüd kuulda, tahetakse reisijateveotariifis lähemal ajal muudatusi läbi viia, millest oleks eriti nimetada differentsiaaltariifisüsteemi käsitusele võtmine.

TARIIFKLASSIDE ALANDUSED KAUBAVEOTARIIFIS.

Läti kaubaveotariifis tehti jaanuaris k. a. mitmesuguseid muudatusi ja täiendusi, eriti alandati elusloomade tariifklasse 20—30% võrra, näit. väikeloomad hoiuabinõudes kuuluvad nüüd klassidesse 6-7-8-9 (varemalt 3-4-5-6), hobused — 13-14-15-16 (enne 11-12-13-14), lehmad — 11-14-17-18 (enne 9-12-15-16). Puumaterjali nomenklatuur töötati täiesti ümber. Muudetud on ka puumaterjali eriveotariifi, mis on maksev Riia sõlme jaamadesse, Liepaja'sse ja Ventspils'i veol.

SAKSAMAA.

KAUBAOSTJATELE MAKSUTA SÕIT RAUDTEEDEL.

Terve rida kaubandus-tööstuslikke ettevõtteid, mis valmistavad toidu- ja maitseaineid, kui ka pesu- ja puhastusvahendeid, ning neid müügile lasevad teatud originaalpakendites, varustavad neid kaubapakkisid eriliste, n.n. WGR-kilomeetervääртmarkidega. Kaubaostjad võivad neid markisid koguda ja kleepida sellekohastesse, äridest saadaval olevatesse vihkudesse. Kui neid väärtmarke on juba kogutud ja vihku kleebitud 150 tariifkilomeetri eest 3. klassis, siis antakse selle vihu vastu reisu-väärtkaart 6 Saksa marga väärtuses, mis on 12 kuud maksev. Raudtee sõidu puhul võib selle kaardi vastu saada reisibüroodest vastava hinnalise sõidupileti, või, kui pilet on odavam, makstakse hinnavahe kaardiomanikule tagasi. Selline moodus pakub head võimalust reisukuludeks tarvisminevate summade kogumiseks näit. suvepuhkuse jaoks.

ESIMENE LIIKLEMISKOOL MÜNCHENIS.

Et liiklemine nüüdses võimsas majanduslikus kui ka iga üksiku inimese elus mängib hoopis teist osa kui varemalt, siis peab ka kool selle muutunud olukorraga arvestama ning tutvustama õpilasi moodsate liiklemisvahendite ja -vajadusega, neile selgitades ühtlasi selle juures arendatavat kiirust ja reisidel leidma vajalikku mugavust ning julgeolekut. Samuti ei ole ka ülearune teadlik olla tähtsamates liiklemis- ja ühendusteede korraldamise määrustes, et nüüdsel kärsitul ajal oma vajalikku reisi teostada ilma suuremate äparduste ja õnnetuste praeguses liiklemisrägastikus.

Ei saa ju salata, et ka praegused koolid, nii rahvakui ka keskkoolid liiklemise tundmise tähtsusest aru on saanud, kusjuures isegi ei ole puudunud nimetamisväärt katsetamised, et õppivat noorsugu lähendada elule ja ajale. Ka paljude ainete õpetamisel, eriti just suurlinnade koolides, ei pääseta lihtsalt mööda vajadusest õpilastele selgitada liiklemise ja selle tundmise tähtsust. Ka ekskursioonid pakuvad hea juhuse, et õpilased võiksid tutvuneda liiklemiskorralduste ja -määrustega.

Kuid praegune elu nõuab inimeselt siiski enam, kui ainult lihtsalt teadmist liiklemise tähtsusest. Nüüdne aeg otse kohustab, et inimene täiesti teadlik oleks kogu liiklemiskeerulsustes, milleks vajalik nii teoreetiline kui ka praktiline ettevalmistus. Kuid kõike seda on võimalik omandada ainult õppimise teel vastavates koolides.

Et sellele ammu igatsetud eesmärgile ja äratuntud vajadusele lähemale jõuda, on nüüd Saksamaal Münchenis ühe kooli juure liiklemise õpetamiseks vastav kooliklass avatud. Siin võivad mitmesuguste koolide õpetajad oma õpilastele pakkuda teadmisi liiklemise kohta, kusjuures neil selleks kasutada rikkalikud õppeabinõud, mis tööd kergendavad ja sellele häid tagajärgi ennustavad. Väga vajaliku õppeabinouna on postivalitsus siia muuseas ülesseadnud ka kaugekõneaparaadi, et õpilased, kes seda liiklemise juures kasutatavat asja varem näinudki ei olnud ehk üldse väga vähe tarvitanud, võiksid sellega tegelikus kasutamises ligemalt tutvuneda. Huvituseta ei ole sellejuures nähe, et paljud õpilased, eriti aga tütarlapsed, sellele riistapuule algul koguni teatava kartusega lähenevad. Kuid kavakindla harjutusega liiklemistundidel vabanevad nad aga peagi ülalnimetatud kartusest. Koolil on kasutada ka telegraafi-aparaat, mitmesuguseid kaableid, kirjakaal ja hulk muid liiklemise mõiste selgitamiseks vajalikke asju. Et ka riigiraudteed vastavalt liiklemiskoolist huvitatud ja rikkalikult esitatud, on enam kui arusaadav. Nii ongi siin näha suurepärane veduri mudel, neljateljeline söevagun, kaubavagun, kaubaveovedur ühes kohalikuks liiklemiseks määratud vaguniga, siis veel raudtee auruparv jne. Rikkalik on ka raudtee-liinide kaartide kogu ühes ülesvõtetega riigiraudteedest. Samuti on siin aset leidnud väärtuslikud reljefid mägestiku-raudteedest ja ka rikkalik raudteekirjandus, mis kõik liiklemise õpetamiseks kasutada. Arusaadavalt ei puudu siin ka Müncheni tänav-raudtee ühes politsei korralduslike määrustega, et uues liiklemiskoolis ka kasvatusline külg tähelepanemata ei jääks. Ka kõik suuremad laevaseltsid on siin oma suurte ja nägusate laevade mudelitega esinenud ning samuti ka Baieri ringraudtee ühes sellekohaste liiklemisvahenditega.

Lõpuks tuleb märkida, et õpetus koolis on teoreetiline ja praktiline. Teoreeetilisse ossa kuulub muuseas selgitus, kuidas üld- või tänav-raudteel vagunisse minna ehk sealt väljuda, kuidas postil või raudteel vajalisi toiminguid täita ning kuidas reisil kaitset ja julgeolekut leida. Praktilises osas õpetatakse kursitabeleid ja sõiduplaane lugema ning igasugu kirjavorme täitma, nagu seda postiteadaanded, saadetiste aadressid, kaubakirjad, õpilaskaardid jne. on. Siis veel õpetatakse mudelite valmistamist, joonistamist jne. Lühidalt, nimetatud koolis püütakse õpetada kõike seda, mis võimaldaks inimesel tänapäeva liiklemises kodusena olla.

Nagu Münchenis, avatakse lähemal ajal samasugune kool ka Augsburgis. Järgmistel aastatel on kavatsus ka teistes suuremates linnades sarnaseid koole avada.

Saksamaa eeskujul on ka teised Lääne-Euroopa raudteevalitsused asunud propageerima liiklemisküsimusi mitmesugustes õppeasutustes.

TEISED RIIGID.

LUKSUSRONG AMEERIKAS.

Chesapeake & Ohio raudtee on liiklemiseks ühelt poolt New-Yorgi ja teiselt poolt Louisville ja St. Louis'i vahel käiku pannud ühe erilise luksusrongi, mida ta kasutab ühes Pennsylvania ja New-York Centrai raudteega. See rong koosneb 22 Pullman-vagunist, ja 3 söögivagunist, peale selle on rongis ka 3 lahtist vagunit. Washingtoni 200-a. juubeli puhul on rongile antud nimeks „George Washington". Rongi kuuluvatel vagunitel ei ole numbreid, vaid on nimed, mis on võetud Washingtoni ajaloost ja ümbrusest. Magamisvagunite üksikutel ruumidel on samuti nimed, mis on mingis ühenduses vagunite nimedega. Kõik vagunid on ehitud piltidega, mis kujutavad sündmusi meeste elust, kelle nimesid nad kannavad. Kolm söögivagunit kannavad kolme võõrastemaja nime, mis Washingtoni ajal omasid tähtsuse, ka on nende vagunite sisustus sellele vastavalt ehitatud. Rongis ei puudu aga ka uueaja saavutised, nagu raadio ja telefon, ka raamatukogu on olemas. Uusimaks uuendusena Ühendriikide raudteedel üldse ja ka selles rongis sisse seatud on, et reisijaid toidetakse „jaunistatud" õhuga. Vastavate seadiste abil puhastatakse vagunites tuulutamise jaoks tarvisminev õhk ja vastavalt tarvidusele, soojendatakse või jahutatakse, kuivatatakse või varustatakse teatud niiskusega. Sarnaselt ümbertöötatud õhk juhitakse vagunitesse, kus see läbi tekib kerge rõhumine, mis takistab tolmu, suitsu ja tahma tungimast vagunisse.

NÕUKOGUDE „SININE EKSPRESS".

21. novembril 1932. a. läks Moskvast esmakordselt teele Moskva-Tiflisi ekspress. Rong koosneb neljast „kõvast" ja kahest „pehmest" vagunist, magamisvagunist, restoranvagunist ja „kultuur- ja puhkevagunist". Kõigil kõvadel vagunitel on neljakohalised ja pehmetel kahekohalised kupeed. Kõik kohad on varustatud pesuga. Vagunid on väljast sinised. Igal kupee-laual on elektri-laualambid. Kõikjal on siid- ja rasked villased kardinad ja pehmed vaibad. See rong on esimene Nõukogude „sinine ekspress". Kultuur- ja puhkevagunis on raamatukogu, kino, klaver, suured vaateaknad ette ja taha ning palkon reisijaile. Kogu rong on varustatud raadioaparaatidega.

Sõit uuel rongil Moskvast Tiflisi kestab 76 tundi. Ekspress hakkab kord nädalas Moskva ja Kaukasuse vahel vedama Nõukogude võimumehi ja rahakaid välismaa turiste.

Uuemad tariifi muudatused.

PÜHAPÄEVAPILETITE MAKSVUSE PIIRKONNA LAIENDAMINE.

Seni olid pühapäevapiletid maksvad sõiduks ainult teatud piiratud ulatuses, nimelt ainult nende jaamade vahel, mis tariifis olid selleks ette nähtud. 1. märtsist s. a. hakkab maksma tariifi muudatus, mis näeb ette, et pühapäevapiletid antakse välja sõiduks järgmistest linnadest: Tallinn, Nõmme, Tapa, Rakvere, Tartu, Valga, Võru, Petseri, Pärnu, Viljandi. Türi, Paide, Haapsalu ja Paldiski k õ i g i s s e jaamadesse, kui ka vastupidi, s. o. kõigist jaamadest nendesse linnadesse. Juba varem oli pandud maksma korraldus, et Jõulu- ja suviste pühade kui ka jaanipäeva puhul algab pühapäevapileti maksvus 24 tunni võrra varem, s. o. nimetatud pühade t e i s e eelpäeva kella 12-st.

MOOTORDRESIINID REISIJATE VEOKS.

1. veebruarist s. a. pandi maksma raudteel mootordresiinide sõidutariif. Mootordresiinide asukohad on laiarööpmelisel raudteel Tallinn, Tapa, Tartu ja Valga jaamas ja kitsarööpmelisel raudteel Tallinna-Sadama jaamas. Dresiinid mahutavad laiarööpmelisel raudteel 5—7 inimest ja kitsarööpmelisel raudteel 10 inimest. Suurim lubatud sõidukiirus on dresiinidel l/r teel 50 km (Tapa dresiinil 40 km), keskmine kiirus, arvesse võttes kiiruse alandamise tarvidust tõusudel ja jaama teedel, 40—45 km (Tapa dresiinil 30—35 km), k/r. teel on lubatud maksimaalkiirus 45 km, keskmine aga 35—40 km tunnis.

Reisijate sõidu eest raudtee mootordresiinidel võetakse maksu Kr. 0,20 igalt dresiini-kilomeetrilt, mis dresiin läbi sõidab reisijatega või tühjalt dresiini alalisest asukoha jaamast kuni dresiini tellija poolt tähendatud sihtjaamani ja tagasi alalisesse asukoha jaama; sõidukaugus edasi-tagasi võetakse arvesse mitte alla 20 km. Selle mksu eest võivad sõita dresiinis kuni 5 inimest, kuna vastaval juhul iga järgmise reisija pealt võetakse maksu 2. klassi täis pileti hinna suuruses, üldtariifi järgi.

Kust ja tagasi	kuhu	Maks dresiini sõidu eest Kr.	Sõiduhind harilikus rongis 2. kl.—5 inim.	
			Edasi-tagasi piletiga Kr.	Pühapäeva piletiga Kr.
Tallinn	Kiviõli	55,20	41,00	32,00
„	Tartu	76,40	56,00	42,75
Tallinn-Sadam	Saku	7,20	5,75	4,50
„	Kohila	13,20	10,25	8,00
„	Türi	39,60	29,75	23,25
„	Viljandi	60,40	45,00	35,00

Nii kuidas ülaltoodud tabelist näha, on sõit mootordresiinil teatud määral kallim, kui harilikus rongis, 2. klassis sõidu puhul, arvesse võttes 5 inimest. See on tingitud sellest, et raudteel on mootordresiini liikumisega ühenduses erilised lisakulud, teisest küljest aga tuleb tähendada, et teatud juhtudel pakub sõit mootordresiinil mõnesuguseid paremusi, mis oleneb sellest, et mootordresiinide sõidud teostatakse väljaspoole harilikku sõiduplaani ja seega omavad need sõidud erarongide iseloomu.

Tegev toimetaja: *E. TIMMA*, korter: Lühikejalg 4—3., telef. 429-58. — Vastutav toimetaja: *E. GRÜNBERG*, krt.: Vaksali puiestee 14—7., telef. 434-41. — Väljaandja: K.-ü. „EESTI RAUDTEE", Tallinnas.

J. Zimmermann'i trükikoda Tallinnas, Lühike jalg 4.

Eesti NSV

Piltega ilustatud raudteeasjanduse ajakiri

EESTI RAUDTEE

TELLIMINE KESTAB EDASI.

12. aastakäik.

Ajakiri „Eesti Raudtee“ ilmub käesoleval aastal 6 korda aastas ja nimelt: veebruari, aprilli, juuni, augusti, oktoobri ja detsembri kuudel.

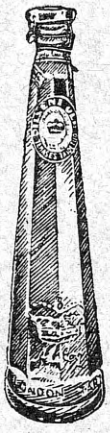
Tellimise hind aastas eratellijatele (ühes kaasannetega):
Kr. 5.00 aastas
Kr. 2.60 pool-aastas

Raudteelastele eriline hinnaalandus:
Kr. 1.00 aastas.

K-ü. „EESTI RAUDTEE“
Tallinn, Nunne 32.
Telefon 3-55 Balti keskjaamast.
Posti jooksev arve Tallinn 42.

Le Coq'i õlu

jälle kogu Eestis!



Oleme avanud uued laod Tallinnas, Pärnus, Narvas, Rakveres, Jõhvis, Türil ja Tapal.

Veenduge meie õllede

Pilsen
Dombräu
Gladiator

ületamatus hääduses.

Pidage silmas, et meie firma pudelite sisaldavus on 20% suurem, kui pool liitrit.

Õlletehas A/S A. Le Coq, Tartus

SAKU ÕLLETEHAS A/S.

ASUT. 1876.

PÕHIKAPITAL KR. 1.500.000.

❋

ÕLU ja MÕDU

JUHATUS TALLINNAS

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

LADUD KÕIGIS LINNADES ja SUUREMATES ALEVITES

MUUSEAS ÕLU JA MÕDU müügil IGAS RAUDTEEJAAMA EINELAUAS ning RESTORAANVAGUNITES.

A.-S. „FRANZ KRULL“

Asutatud 1865. **MASINAEHITUSTEHAS** Asutatud 1865.

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

Kõnetraat (kodune keskjaam) 425-35, 425-36, 425-37, 425-38.

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.
TRANSMISSIONID. Malmi- ja vasevalu. Igasugu parandustööd.

Tööde headuse eest täielik vastutus.