

Eesti Raudtee

TEEDEASJANDUSE AJAKIRI



Ilmub kuus korda aastas

Toimetuse ja talituse aadress: Tallinn, postkast 243

K.-Ü. „Eesti Raudtee“ väljaanne Tallinnas

Nr. 4 (137)

14. X 1937

16. aastakäik

SISU: P. Klavinus: Kaubanduslike põhimõtete rakendamise riigiraudteedel. — Dipl.-ins. H. Otloot: Tartu uus kaubahoov. — Borsigi veduritehase saja aasta juubel. — J. P.: 100 aastat Vene raudteid. — Kroonika.
INHALT: P. Klavinus: Von der Anwendung der kaufmännischen Grundsätze auf den Staatsbahnen. — Dipl.-Ing. H. Otloot: Neue Güterschuppen des Bahnhofes Tartu. — Hundertjahrfeier der Borsig Lokomotiv-Werke. — J. P.: Hundert Jahre russische Eisenbahnen. — Kleine Mitteilungen.

Oscar Stude, Tallinn

Ekspeditsiooni äri

Asutatud 1882. a.

Inkasso — Kinnitamine — Laevaagendid

Oma puksiirid ja laod raudtee ühendusega.

Oma autopark

Koninklijke Nederlandsche Stoomboot
Maatschappij Amsterdam esindajad

Holland — America Line
N. A. S. M. Rotterdam

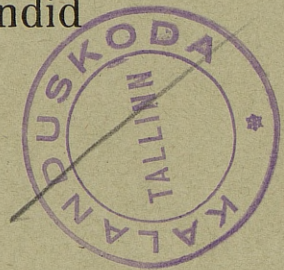
Red Star Line G. m. b. H.
Hamburg

Arnold Bernstein Schiff-
fahrts-Gesellschaft m.b.H.
Hamburg

OSAKONNAD:

Pärnus, Pühavaimu 8
Tartus, Ülikooli 44
Valgas, Maleva 2
Viljandis, Lossi 8

Telegrammi aadress kõikides kohtades „STUDEOS“





SIEMENS

TEHNIKABÜROO

HERMANN OESTERLEIN & KO.

ESINDAB

SIEMENS-SCHUCKERTWERKE A.G.

SIEMENS & HALSKE A.G.

TELEFUNKEN G. m. b. H.

OSRAM G. m. b. H.

DEMAG A.G.

EKA-MAJAS

TALLINN, VABADUSE VÄLJAK 7

TELEFON 428-03

EESTI RAUDTEE

TEEDEASJANDUSE AJAKIRI

ILMUB KUUS KORDA AASTAS

Toimetuse ja talituse aadress: Tallinn, postkast 243

TELLIMISE HIND (kaasannetega):	KUULUTUSE HINNAD:
1 aastas — Kr. 5.00.	1 lehekülge Kr. 60.—
½ „ — „ 2.60.	½ „ „ 32.—
Raudteelastele (kaasanneteta) Kr. 1.00 aastas	¼ „ „ 16.—
Üksik number 40 senti.	

Nr. 4 (137)

14. oktoobril 1937

16. aastakäik

Kaubanduslike põhimõtete rakendamisest riigi- raudteedel

P. Klavinus

Viimastel aastakümnetel on raudteede tegevuse juhtimise ja korraldamise küsimused leidnud mitmekesisest käsitlust ja arutlust hoopis suuremal määral, kui kunagi varemalt. Raudteeasjanduse korraldamine on olnud üldsuse huviobjektiks, kuid veel enam on selle küsimusega tegemist teinud riigivõimu organid. Mõnikord on selle põhjuseks olnud vastavate raudteede rasked finantsolud, kuid sageli on selle kõrval mitte vähem mõõduandvad olnud muud asjaolud. Kõigis neis riikides, kus on kujunenud välja enamvähem puhteraudteede-süsteem, valitsusasutiste sellekohased korraldusvõtted raudteeasjanduse alal taotleavad seda, et võimaldada riigivõimule suuremat mõjuvõimu raudteede tegevuse juhtimisel. Eraraudteed tihti on olnud sunnitud oma tegevust põhjalikult ümber korraldama, kusjuures harilikult on väiksemaid raudteede üksusi liidetud kokku suuremateks gruppideks.

Riikides, kus on olemas riigiraudteed, võime aga viimaste suhtes konstateerida peagu vastupidist nähet. Siin tihti kõneldakse vajadusest riigile kuuluvate raudteede tegevust juhtida ja korraldada „kaubanduslike põhimõtete“ järgi. Teiste sõnadega, raudteed peavad oma tegevust arendama samadel alustel ja samas vaimus, nagu harilikud kaubanduslikud ettevõtted. Sellega näiliselt peaks kaduma ära vahe riigi- ja eraraudteede vahel, niivõrd kui see puutub nende haldamisesse ja asjaajamisesse, kuid eriti ka nende „kaubanduslikusse“ mentaliteedisse. Mitmes riigis on asutudki selle nõude tegelikule teostamisele sel

teel, et riigiraudteede haldus ja majandus on eraldatud üldisest riigi majapidamisest, luues autonoomseid ettevõtteid raudteede kaitseks. Millisel määral see iseseisvus on läbi viidud kõigil juhtimis- ja tegevusaladel, see on olnud vastava riigi üldistest poliitilistest ja majanduslikest oludest, on teatud määral seega poliitilise otstarbekohasuse küsimus.

Teatavasti sellised autonoomsed riigiraudteed on suurel määral „kriisiaja nähted“ või tingitud erilistest poliitilistest teguritest. Raudteede saja-aastase kestvuse jooksul üksikutes riikides on küll aegajalt olnud kõikumisi riigi- ja eraraudteede süsteemi pooldamises ja on saadud kogeda mõlema süsteemi häid ja halbu külgi. Üldiselt siiski ennesõjaaegsetes oludes, kus raudteed evisid vedude alal enamvähem monopolisti seisukoha, ei tekkinud erilist tungivat vajadust riigiraudteede „kommertsialiseerimiseks“, nagu seda nüüd ka tihti nimetatakse, vähemalt ka mitte „demokratiiseerimiseks“, nagu võiks öelda. Vedudest ei olnud puudus, ja kas vastava raudtee tegevus ja asjaajamine oli rajatud liberaalsetele kaubanduslikele või kõrge lennuga poliitilistele või administratiivsetele põhimõtetele, või kui seal üldse asju aeti mingisuguses tuimas, üleolevalt ükskõikses ja peagu ligipääsematus vaimus — raudteekasustajail polnud minna kuhugi, vaid nad olid sunnitud leppima igasuguse olukorraga, mis sel raudteel valitses. Need ajad on nüüd möödas! Nüüd, kus raudteeasjandus üldse tahetakse paigutada suure küsimusmärgi alla, on kõik raudteed, eriti aga just riigi-

raudteed sunnitud võtma revideerimisele oma seisukohti ja tegevusmeetodeid. Riigiraudteed ei saa puhata rahulikult selles kindlas veendumuses, et küll riigi eelarve korras neile tarvili-
kud summad ära määratakse, vaid neil tuleb oma olemasolu õigustada sellega, et nad omi ülesandeid, mis neile seab riigi ja rahvamajanduse elu, püüavad täita võimalikult paremini. Seda võivad nad aga nüüd veel ainult sel tingimusel, et nad kasutavad otstarbekohasemaid teid ja meetodeid, kui see seni tihti on olnud.

Raudteed on majanduslikud käitused ja sellistena peab neid ka võtma. Seda peab arvestama nende otstarbekohane haldamine ja nende tegevuse juhtimine ning korraldamine. Eraraudteed on *eo ipso* kaubanduslikud ettevõtted ja sellepärast loomulikult me oletame, et nende käitus ja tegevus toimub sellekohaste eesmärkidega ja töötamisviiside abil, nagu need omased on äriliste ettevõtetele. Riigiraudteede suhtes on olnud, eriti varematal aegadel, veidi teissugusel arvamisel. Nende kaubanduslikku iseloomu, kui mitte just pole saadud täitsa maha salata, on siiski püütud alahinnata. Rõhutatakse, et riigiraudteed peavad ikka ja alati silmas pidama riigi- ja rahvamajanduslikke üldhuvisid. Nad on seda ka teinud ja teevad praegugi, nagu seda veel allpool võime tähele panna. Kuid ka eraraudteede suhtes see nõue ei saa olla maksvuseta. Raudteede väga suurt tähtsust riigi ja rahvamajanduse elus arvestades, on riigivõim harilikult kindlustanud endale teatud õigused raudteede-poliitika juhtimise ja kontrollimise otstarbel. Eriti raudteetariifide kinnitamine tihti kuulub riigivõimu või mõne, selle poolt loodud asutise kompetentsi, millest osa võtavad ka raudteekasustajate kihtkondade esindajad. Sellega tahetakse kindlustada vastavas riigis, kus olemas eraraudteed, et nende tegevus juhitaks võimalikult selliselt, et see vastaks küllaldasel määral üldsuse huvidele. Peale selle, eraraudteed, kui nad ei aja mitte just lühinägelikku „ühapäeva-poliitikat“, on küllalt teadlikud selles, et üldsuse heakäekäik ja areng ei jäta soodsat mõju avaldamata raudteede tegevuse tulemustele.

Kuna nõnda ka eraraudteed ei saa oma tegevust arendada ilma üldsuse huvisid sealjuures arvestamata, siis teisest küljest, ei saa ükski raudtee, ka mitte riigiraudteed, oma eksploateerimist rajada teissugustele põhimõtetele, kui neile, mis on seoses otstarbekohase ja mõistliku majandamisega. Esimene ja olulisem põhimõte oleks see, et käitus peab ennast täielikult ära tasuma, ja edasi, mitte üksi seda, tulude ülejääk peab katma investeeritud kapitali protsendid. Peale selle peab jätkuma veel maksude, paniste tasumiseks kui ka vastava raudtee põhikirjas ettenähtud igaaastaste sissekannete teostamiseks. Ei ole seda peetud ka ilmiski riigiraudteede suhtes lubatavaks või koguni loomulikuks nähteks, et nende käitus ennast ära ei tasu. Kindlasti on mõnes riigiraudteedevõrgus üksikuid osi ja liine, mis üksikult võttes, on

„kahjulikud“ selles mõttes, et nendelt otseselt saadud tulu kuidagi ei kata nendele kulutatud summasid. Siin on aga kõne praegu riigiraudtee tervest kompleksist, nagu ta võib koosneda tulutoovuse suhtes väga mitmekesisest osadest. Selle terviku käitus ja majandus tuleb korraldada selliselt, et üldtulemus rahuldaks ülalmainitud nõudeid. Selle ülesande teostamine nõuab erilist osavust ja vilumust kaubanduslike meetodite kohaldamisel, eriti praegusel ajal.

Raudteede eksploateerimisel on nende tulud ja kulud väga suurel määral funktsionaalses sidu-
vuses. Kui, nagu juba mainitud, võib käitusele summasid kulutada ainult sellest saadavate tulude piirides, siis kulutused ongi siin tihti tulude saamise vahendiks. Näit. sõiduplaani täiendamine uue reisirongide paariga on otseselt seotud teatud uute kuludega. Kui see rongide paar leiab küllaldasel määral kasutamist reisijate poolt ja saadav tulu katab tehtud kulutused, siis on viimased täiesti õigustatud ja otstarbekohased. Teisest küljest võib näit. kulude säästu eesmärgiga ettevõetud sõiduplaani harvendamine mõnede rongide ärajätmise teel mõjuda reisijate liikluse tulukusele väga halvasti, nõnda et tulude puudujääk ületab kulude alal kokkuhoitud summasid.

Piirid, milledes iga raudtee majanduslik käitus võib liikuda, määrab, nagu selgitatud, saadud tulu. Tuluallikaks peamiselt on saadav tasu reisijate ja kauba veotoimingute eest. Selle allika tootuse määrab ära esiteks üldise majanduse igakordne tarve säärase jõudluse järele, ja teiseks see asjaolu, millisel määral selle tarbe rahuldamine leiab teostamist nimelt raudtee kaudu. Riigis, kus liiklus võrdlemisi alles madalal arenemisastmel, loomulikult ei saa ka raudteed arendada oma tegevust nii väga suurejooneliselt. Seal jälle, kus kohalikud olud võimaldavad teiste transpordivahendite liikide soodsat arengut, on raudteel küll raske maksma panna vedude alal oma hegemooniat. Kas viimane aga üldse rahvamajanduslikult soovitatav oleks, selle üle otsustavad muidugi vastavad riigi majanduslikku elu juhtivad organid. Et raudtee antud võimaluste piirides, olgu see nüüd era- või riigiraudtee, püüdleb igasuguseid vedusid võimalikult rohkem endale tõmmata, seda loomulikku egoismi ei saa ka talle pahaks panna. Kuna nõnda raudtee majanduslikule tegevusele tõmbavad piirid eelnimetatud asjaolu, mis olenevad kas vastava riigi üksikute maa-alade geograafilisest asendist kui ka põllumajanduse, tööstuse ja kaubanduse arengust neil maa-aladel ja millised tingimused omavad kas konstantset või alles pikema ajavahemiku kestel muutuvat iseloomu, siis peale selle raudteede tulude kas tõusu või langust teatud ajavahemikkudes põhjustavad need kõikumised, mis ette tulevad vastava riigi majanduselus. Majanduslikud kriisid alati mõjustavad halvavalt ka raudteede tegevust.



Oma tegevuse kava määramisel võtavad riigiraudteed ikka arvesse neid toodud asjaolusid ja seega nende kaalutlused loomulikult juhitakse majanduslikest ning kaubanduslikest põhimõtetest, nagu see ka teisiti ei saaks olla kusagil raudteel, mille administratsioon on vähegi asjakohas-tes kätes. Raskusi sünnitab aga riigiraudteedele see asjaolu, et olles seotud üldise riigi majapidamisega, nad oma tegevust saavad teostada ja arendada ikka ja ainult vastava aasta-eelarve raamides. Selle eelarve koostamine osutub seega suurimal määral tähtsaks ülesandeks, pealegi kus seda harilikult tuleb teha aegsasti, isegi kuni aasta aega ette enne vastava aruandeaasta algust. Mõõdupuuks võttes tulu, nagu seda raudteede administratsioon kõigi oletuste kohaselt loodab liikluse üksikute harude jär- gi eelarve-aastal laeku- vat, koostatakse üksikas- jaline ja täpne eelarve ka kulude suhtes. Tulude ja kulude eelarve kinni- tatakse seaduslikult ja see moodustab raudteele eelarve-aasta tegevus- programmi, millest kõr- valekaldumisi ei saa olla. Muidugi ette kirjutada saab ainult kulutusi, aga mitte laekuvaid tulusid, ja sellel alal tegelikud summad osutuvad ikka kas vähemaks või suure- maks. Ehk küll ka ma- janduslikud nähted allu- vad teatud korrapärasu- sele, ja seega tulusum- masid „ennustada“ pole sugugi mitte nii võimatu asi, siiski on see maksev enamvähem püsivas või teatud kindlat arengu suunda osutuvas olukor- ras. Väga mitmesugused põhjused võivad aga ootamatult tuua teatud tõusu või jälle vapustusi üldises majanduselus ja need nähted ei jäta oma mõju avaldamata ka raudteeliikluse tulu- de suhtes. Ettenägemata konjunktuuri kõikumised nõuavad raudteede ad- ministratsioonilt tegevuse kohastamist uutele asja- oludele. Liiklusjõudluste tõus on seotud ka suure- mate kuludega, kuna vas-

tupidi, liikluse langemisel vähenevad tulud ja selle tõttu võib muutuda küsitavaks kulude kat- mine eelarves ettenähtud määral. Kõik sellised juhud osutavad sellele tõsiasjale, et riigiraudteede tegevuse sidumine mingisuguse kindla ja muut- matu (või raskesti muudetava) eelarve külge on teatud määral takistuseks, mis ei võimalda nende raudteede ekspluatatsiooni ja majandust aren- dada alati vastavalt olukorra nõuetele.

Riigiraudteede majanduse sõltumusest üldise riigi majapidamisega ja eelarvega oleneva teatud paindumatusena raudteede tegevuse alal seltsib harilikult sama nähe ka rahanduse alal. Eelarve kindlustab raudteede nende kulusummad, mis

selles ette nähtud, kuid muidugi ainult vastava kulupeatüki või para- grahvi järgi. Kui nüüd tegevusaasta kestel osu- tuvad muutunud tingi- muste kohaselt tarvili- kuks mõnesugused üm- berpaigutused kulutuste liikide alal, siis nende teostamine on seotud vä- ga suurte raskustega, s.o. nad tulevad teha samas seaduslikes korras, nagu on eelarve antud ise. Tei- sest küljest aga ei tarvit- se raudtee enam erilist muret tunda juba eelar- vesse võetud kulusum- made suhtes, sest eelarve osalt paraliseerib eelmai- nitud tulude ja kulude funktsionaalset siduvust: kui tulusid ei laeku kül- laldasel määral kõigi ku- lude katteks, siis puudu- jäägi tasub riigikassa. Vastupidisel juhul lähe- vad jälle kõik enamlae- kuvad tulud samuti riigi- kassasse.

Nendele nähetele, mis mõnikord võivad tõesti osutada takistuseks kau- banduslike põhimõtete rakendamisel riigiraud- teede ekspluateerimisel, juhiti mõnelt poolt tähe- lepanu juba enne maa- ilmasõda. Et aga tol ajal riigiraudteedki töötasid võrdlemisi heade rahan- duslike tulemustega, siis neid nähteid üldiselt ei peetud küllalt kardeta- vateks, mida nad ka tõe- likult ei olnudki.



DIPL.-INS. NIKOLAI VIITAK

UUS TEEDEMINISTER

Sündinud 14. novembril 1896 Voltveti vallas Pärnumaal. Keskkhariduse omandanud Pärnu gümnaasiumis ja tehni- lise hariduse Darmstadtis tehnilises ülikoolis. Maa- ilmasõjast osa võtnud ohvitserina end. Vene väes, kust 12. apr. 1917 siirdus Eesti rahvuslikkudesse väeosadesse ja töötas nende formeerimisel. Vabadussõjast võttis osa Narva rindel sõja algusest kuni lõpuni. Teenete eest va- badussõjas omab 1. liigi 3. järgu Vabadusristi.

Teenistuses olnud Teedeministeeriumis ja pikemat aega Riigi Põlevkivitööstuses Kohtla-Järve kaevanduse ehitusosakonna juhatajana. 1928. aastast Raudteevalit- suse teenistuses, 1935. aastast Kopli kinnisvaravalit- suse direktor ja alates 20. maist 1936 Majandusministri abi. Määrati 26. augustist s. a. Teedeministriks.

Pärastsõjaaegsed hoopis muutunud olud on dikteerinud selle küsimuse uuesti ülesvõtmise. Nagu juba alguses nimetatud, ongi mitmel pool suurte riigiraudteede majapidamine riigi eelarvest eraldatud ja need raudteed seega muudetud iseseisvateks.

Peab tähendama, et see riigiraudtee „autonoomsus“ pole endast veel mingi kaubanduslik põhimõte oma ette, vaid see ainult kaudselt valmistab pinda ette säärase põhimõtete igakülgsemaks rakendamiseks. Et autonoomsete riigiraudteede kulud peavad kaetama täielikult raudtee

tõelikult kaubanduslik mentaliteet ja asjatundmine. Selle tõttu ei tarvitse võimalust, riigiraudteede tegevust juhtida ja korraldada kaubanduslike põhimõtete järgi, lugeda tingimatult äraripuvaks nende raudteede autonoomsuse nõudest. Viimane ei ole mõni *conditio sine qua non*, tingimus, milleta riigiraudteede asja- ja ajakohane eksploateerimine ja majandus pole võimalik. Suurem vabadus juhtimiseks ja korraldamiseks, kui see ära kasutatakse asjatundlikult ja raudteelasjanduse olukorra tõstmiseks, on küll suureks plussiks asjale. Kahtlemata aga suuda-

Raudtee-direktori dipl. ins. J. Raudsepa 10-aastane ametijuubel

1. augustil s. a. pühitses Raudteevalitsuse direktor dipl. ins. Jaan Raudsep oma 10-aastast Raudteevalitsuse direktori ametis olemise juubelit.

Sündinud 15. aug. 1873 Laatre vallas, Valgamaal. Lõpetanud Riia Politehnikumi mehaanika fakulteedi insener-mehaanikuna, teenis kuni 1906. a. mitmes masinatehas. 1906. a. kevadel astus teenistusse Jekateriina raudtee veosakonda ja teenis mitmesugustel kohtadel kuni 1923. a. Siirdunud Eestisse, astus juubilar 1. X 1924 Eesti riigiraudteede veoameti teenistusse vanema inseneri kohale ja määrati juba



1. märtsist 1925 Veosakonna ülemaks ja 1. augustil 1927 Raudteevalitsuse direktoriks, missugusel kohal on ta eduga tegutsenud kuni tänase päevani. Vahepeal 20. II 1932 kuni 1. XI 1932 oli ta Teedeministriks.

Möödunud kümne aasta kestel tehtud tööle ja selle tulemustele võib direktor Raudsep rahuldusega tagasi vaadata. On palju ära tehtud raudtee olukorra tõstmiseks, liiklemise julgeoleku kindlustamiseks ja raudteetarvitajaskonna paremaks teenimiseks, teostades mitmesuguseid uuendusi nii tehnilisel kui ka kaubanduslikul alal.

enda tuludega, see põhimõte pole ka uudis riigiraudteede eksploateerimisel üldse. Kui mõnel iseseisval riigiraudteel senise kameeralistliku raamatupidamise süsteemi asemel võetakse tarvitusele mõni sobivam kaubanduslik süsteem, siis on see otstarbekohasuse küsimus.

Riigiraudteede „kommertsialiseerimine“, nagu ta siin ja seal läbi viidud, on mõneski suhtes huvitav ja sümpaatne, näides tõesti „kaubandusliku üritusena“, kuid tegelikult siiski see samm osutub ainult vormiks, millele sisu ja väärtuse annab alles vastava iseseisva raudtee administratsiooni

kaubanduslikult mõtlejad administraatorid veel palju ära teha ka neis oludes, kus haldusalade piirjooned pole nii väga avaratena ette nähtud. Seda tõestavad näited paljudelt riigiraudteedelt, mille juhtimine pole mitte allakriipsutatult autonoomne, kus aga sellele vaatamata siiski tagajärjerikkalt toime tullaakse oma ülesannete täitmisega.

Enam, kui iialgi varemalt on nüüd kõik riigikui ka eraraudteed eranditult sunnitud oma tegevust korraldama kaubanduslike põhimõtete ja meetodite järgi eriti selle tõttu, et neile on ilmu-

nud tugev võistleja, kes töötab ainult puhtäri-mehe võtetega, ja kelle sellejuures ei ole kaugeitki neid kohustusi üldsuse huvide arvestamiseks, kui seda on kohustatud kõik raudteed.

Raudteede riiklikust ja rahvamajanduslikust tähtsusest siinkohal kõneleda osutuks ülearuseks. Peab ainult tähendama, et see ei ole mitte raudteede kitsaste erihuvide kaitseks mõeldud, kui väidetakse raudteede olulist tähtsust kõigi rahvamajanduse alade arengu suhtes. Võib olla, leiduvad vahetevahel nobedad suled, kes kirjutavad ajakirjanduses, et raudteed olla nüüd juba vana-

vastane pool. Kui mõnikord väidetakse, et raudtee peab iseseisvalt, kasutades ainult maksva korra järgi temale võimaldatud kaubanduslikke võistlusmeetodeid, ennast vee peal hoidma ja oma olemasolu õigustama, siis on see suur eksitus. Raudteede normaalsete ehk üldtariifide kujundamisel on peetud silmas mitte ainult raudteede enda kaubanduslikke, vaid suurel määral ka üldiseid rahvamajanduslikke huvisid. Kui nüüd tariifide struktuuri muuta, siis muutuvad need ehk küll võistlusvõimelisemateks, kuid sealjuures kaovad ära need teatud hüved ja soodustused, mida

Teedem. Avalikkude tööde osakonna uus direktor dipl. ins. A. Pihlak

Raudteevalitsuse Ehitusameti Tehnilise toimkonna juhataja dipl. ins. A. Pihlak määrati Riigihoidja käsukirjaga 26. augustist 1937. a. Teedeministeeriumi Avalikkude tööde osakonna direktoriks.

Dipl. ins. Artur Pihlak on sündinud 1. aprillil 1885. aastal Viljandis.

Ta lõpetas 1901. a. Viljandis linnakooli, siis Tallinnas 1905. a. reaalkooli ja astus 1907. a. Peterburi Teedeinsituuti, et õppida inseneriks. Maailmasõja algul ta mobiliseeriti tagavaraväe ohvitserina Vene väkke. Tagasi kodumaale jõudis ta 1918. a.



detsembri algul ja astus 1919. a. jaanuaris teenima Tallinna sadama tehnika osakonda, mis tol ajal allus sõjaväevõimudele. 1919. a. lõpul nimetati ta Kaubandustööstusministeeriumi Veeteede ameti juhatajaks, ning kui see amet kujundati ümber Mereasjanduse peavalitsuse ehituse osakonnaks, siis jäi ta selle juhatajaks.

1923. aasta lõpul läks ins. A. Pihlak Raudteevalitsuse teenistusse, olles seal kuni uue nimetamiseni Ehitusameti Tehnilise toimkonna juhatajaks ja ühtlasi ka ametijuhataja asetäitjaks.

moelised ja jõuvanker suutvat vedudega paremini toime tulla — arendatagu sellepärast aga ainult maanteede ehitust ja korrashoidu! Need tundelised kirjutised ei suuda siiski veel tegelikke raudteekasustajaid veenda selles, et jõuvankriliiklus alati mugavam ja odavam sõiduvahend oleks. Kuivõrd kõrged jõuvankrite veo- ja sõiduhinnad on, seda võib näha neil liinidel, kus jõuvanker tegutseb iseseisvalt, üksi, mitte võisteldes raudteega.

Raudtee- ja autotranspordi vahelises võistluses ei saa raudtee kahjuks mitte kasutada kõiki neid samu abinõusid ja samal määral, nagu tema

üksikutele rahvamajanduseharudele võimaldas senine süsteem. Pealeselle ei tohi unustada, et peale üldtariifi on maksusel rida mitmesuguseid toetus-, soodustus- ja nagu neid näit. Saksamaal nimetatakse, „hädaja“-tariife. Poolehinnalised ja tasuta sõidud mitmesugusteks riiklikkudeks, kultuurilisteks, heategevateks jne. otstarveteks moodustavad väga suure osa raudteede kaubanduslikust tegevusest. Näib olevat endastmõistetav, et raudtee peab kõiki soodustama ja toetama. Ta teeb ka seda võimalust mööda! Selleski avaldub ka raudteede üldriiklik tähtsus.

Kuna nõnda lähtudes üldsuse huvidest, selgub, et mitte raudtee igal juhul ei pea oma töötamis- ja eriti veotoimingute maksustamise meetodeid kohastama autotranspordi omadele, siis selle vastu, paljudes riikides on tulnud arusaamisele, et küsimuse otstarbekohasem lahendus algab peamiselt jõuvankritelikkuse enda korraldamisega ja reguleerimisega, selle senist metsikut, anarhilist arengut ja töötamisviisi surudes korrapärasuse raamidesse. Leitakse, et kardetav on selle küsimuse suhtes harrastada „laissez faire, laissez passer“-poliitikat. Riiklikus elus selleks kutsutud

vitatud olema eeskätt teised riiklikud organid, siis ei saa raudteed seni käed rüpes ootama jääda uusi paremaid aegu, eriti sel juhul, kui näha on, et väljaspool ei olda veel küllalt teadlikud küsimuse õige lahenduse kiire vajaduse kohta. Rakendades oma tegevuses kaubanduslikke põhimõtteid ja töötamismeetodeid, raudteed peavad andma tagasilöögi vastaspoole pealetungile. Tuleb jõuda selgusele oma nõrkade külgede suhtes ja neid paremini kindlustada. Kui jõuvankrivõistlus kisub raudteelt ära väärtuslikumad ja tasuvamad kaubad, siis on raudteed sunnitud võtma revidee-

Ekspluatats. ameti liiklem. toimk. juhataja A. Reiman'i 40 a. ameti juubel

Ekspluatatsiooniameti Liiklemise toimkonna juhataja A. Reiman mälestas 9. oktoobril s. a. oma 40. a. raudteeteenistuse kestvuse tähtpäeva.

A. Reiman algas teenistust Tartu jaamas telegraafi ja ekspluatatsiooni alal. Et tol ajal eestlastel teenistuses edasijõudmine kodumaal oli raske, siis siirdus A. R. Venemaale, kus teenis alguses Vladikavkasi, pärast Polesje, Kesk-Aasia, Nikolai ja lõpuks Murmani raudteel. Olles alati kohusetruu ja andudes täielikult temale pandud ülesannete täitmisele, samuti omades laialdasi kogemusi ekspluatatsiooni alal, tõusis oma teenistuse alal järkjärgult kõrgemale, kuni sai ekspluatatsiooni ringkonna juhatajaks.



Saabudes 1919. a. tagasi kodumaale, rakendas oma kogemusi kodumaa raudtee teenistusse, esiteks raudteevalitsuse käsundusametnikuna ja 15. maist 1920. a. peale Liikumise osakonna ülemana. Sellel, sõja olukorra tagajärgedest normaalsesse oludesse ülemineku ajajärgul tuli töötada pingutavalt ekspluatatsiooni organiseerimisel ja eeskirjade väljatöötamisel, mis seninigi kehtivusel olnud. 15. septembrist 1934. a. asus juhtima Liiklemise toimkonda. Teenete eest teenistuse alal omab Valge risti ja Rootsi I klassi Vasa ordeni.

Soovime A. Reimanile tema teenistusjuubeli puhul veel palju jõudu, tervist ja püsivust!

asutised ja organid, kui nad käesoleva küsimuse suure tähtsuse suhtes teadlikud on, püüavad leida ja leiavadki teid, mis kaudu oleks võimalik asjatut ja kahjulikku võistlust esilekutsuvat paralleelismi transpordi alal asendada otstarbekohase tööjaotusega, mis vastab üldsuse huvidele. *Suum cuique*. Sellel alal on ka lääne pool riikides, näit. Saksamaal ja mujal juba palju ära tehtud.

Kõnesolev küsimus on raudteede küllalt akuutse tähtsusega, ja kuigi, nagu mainitud, selle lahenduse võimalusest ja teostamisest peavad hu-

rimisele oma veotariife ja — võib olla olude sunnil loobuma senisest laiaulatuslikust soodustamistariifipoliitikast. Näitena Lääne-Euroopa raudteede korraldusvõtetest autotranspordi võistluse vastu võitlemise alalt võib tuua n. n. „truuduseritariife“, mis võrreldes normaaltariifiga, annavad teatud hinnaalandusi, kuid millist tariifi kohaldatakse ainult nende kaubaomanike suhtes, kes on raudteega sõlminud kokkuleppe, töötades kõiki omi vedusid teostada raudtee kaudu.

(Järnebn.)

Tartu uus kaubahoov

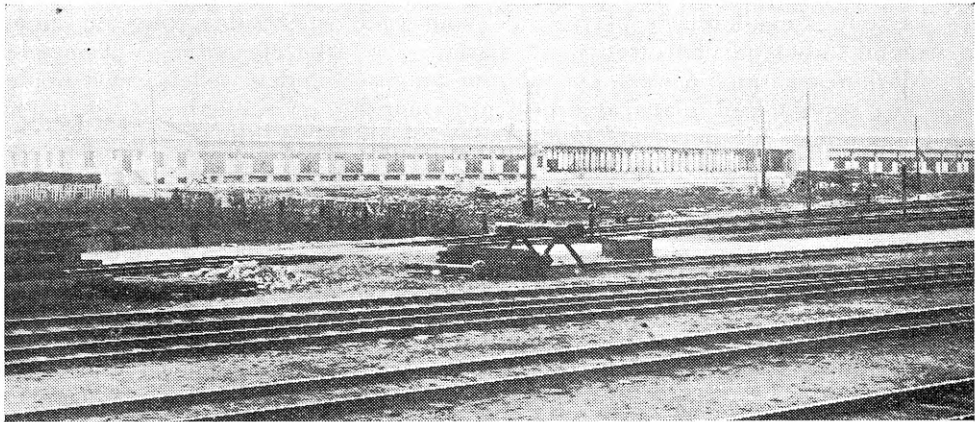
Dipl.-ins. H. Otloot.

Tartu uue kaubahoovi ehitamine oli välja kutsunud esiteks endiste aitade mitteotstarbekohasusest ja kõdunenud seisukorrast ja teiseks Tartu jaama otstarbekohasemaks ümberkorraldamise kavatsusest.

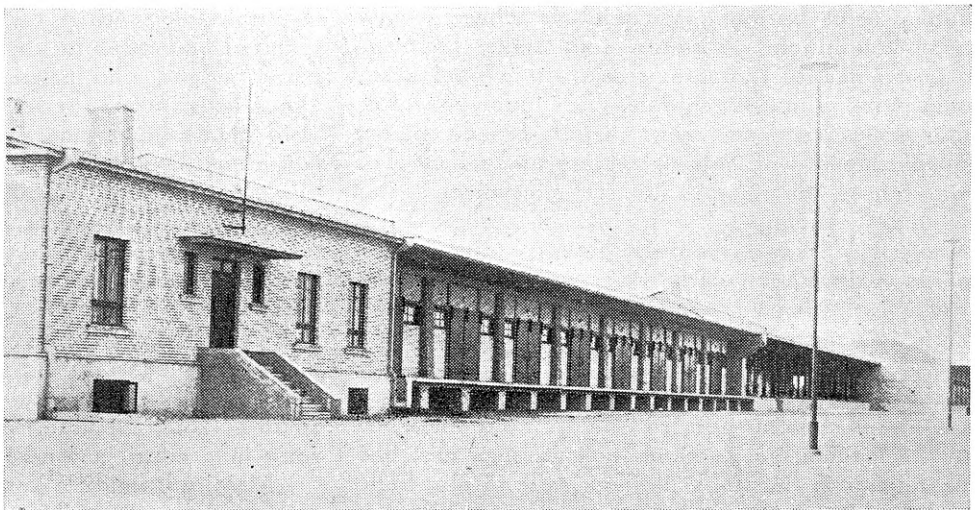
Uus kaubahoov asetati jaamahoone juurest vaadates üle raudtee, kus oli suurem maa-ala teede ja platside asetaamiseks. Juurdepääs kaubahoovile on Riia maanteelt, seega selle rajooni pealiiklemise tänavalt.

Kaubahoovi väljaehituse eeltöödega alustati 1935. a. sügisel, suurim tööhooaeg langes 1936. a. suvele, kuna 1937. a. suvel tehti viimaseid viimistluse töid. Ühise frondina üksteise külge on ehitatud kaubakontor, kaks kaubaaita ja katusealune, nii et kogu ehitise pikkus on 209 meetrit. Kaubakontor on silikaatkivist ühekordne, kõrge soklikorruga, kus asetsevad mitmesugused laod ja tööliste ruumid.

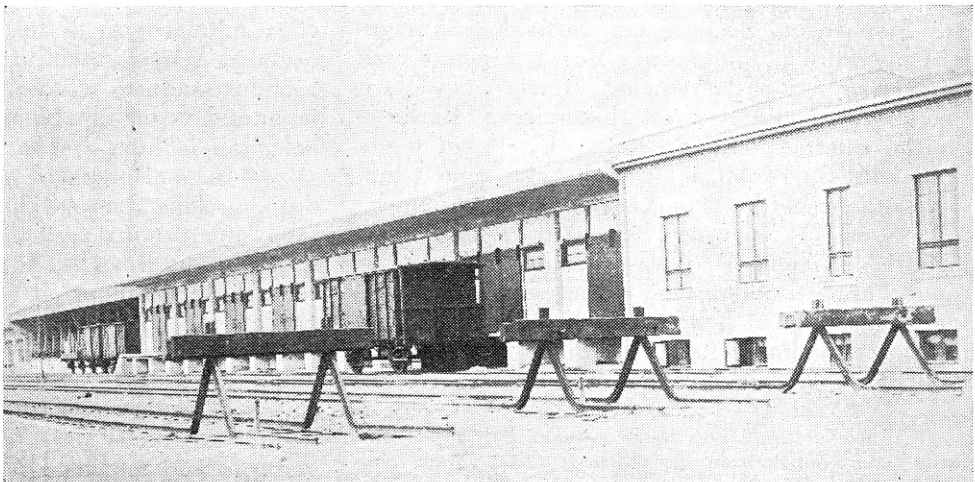
Kaubaaidad on sisemistes mõõtudes 14,0 m × 60,60 m, kaetud raudbetoonist kaarkatusega, nii et aidas ei ole mingeid toetavaid sambaid. Kaubaaitade õhukesed seinad on silikaatkivist, kuna katuse kandeks ja tuule



Tartu kaubahoovi üldvaade



Kaubakontor ühes väljalaadimisaidaga



Aitade vaade tagaküljest

jõule vastupanuks on sein jaotatud ühtlase vahe-
dega paekivist tugipostidega.

Kahe aida vahel olev ühendav katusealune
on puukonstruksioonis, tsingitud plekist katusega.

Kogu laadimise front aitade juures mahutab
24 vagunit, kuna lahtisele platvormile võib veel
8 vagunit küljeti ja ühe otseti juure ajada.

Märkimisväärne on veel kaubahoovi valgus-
tus, kus spetsiaalsed platsivalgustuse armatuurid
on paigutatud reale peenetele raudtorudest posti-

dele, mis esimesest pilgust mõjuvad oma konst-
ruksiooni kergusega väga ootamatult, alles jä-
relemõtlemisega taipab, et konstruksioon on kül-
lalt loogiline.

Kogu kaubahoovist on üldmulje väga monu-
mentaalne, kuid oma hoogsate ja julgete joontega
ka elegantne. Välismaadel on igatahes üsna vähe
midagi sellelaadilist näidata.

Kaubahoovi väljaehitamine läks maksmata
196.000 krooni.

Borsigi veduritehase saja aasta juubel

22. juulil 1937 pühitses Borsigi veduritehas
suure pidulikkusega oma saja aasta juubelit.

Tehase asutaja August Borsig sündis 3. juu-
nil 1804 Breslaus, poleerija pojana. Ka A. B.
alguses valis endale elukutseks puutööstuse ala,
kuid pärast õppeaja sooritamist Breslau töõndus-
koolis, astus Berliini masinaehituse tehase teenis-
tusse, kus hiljem sai käituse juhatajaks. 1836. a.
otsustas hakata töötama iseseisvalt ja pani aluse
oma valu- ja masinatehasele. 22. juulil 1837 toi-
mus selles esimene valu, mis pärast seda päeva
Borsig luges oma tehase asutamispäevaks. Tol
ajal tehasel oli ligi 50 töõlist. Järgmisel aastal
valmines esimene tehases ehitatud aurumasin ja
sellele järgnes rida mitmesuguseid töõstusmasi-
naid. Erilist huvi tundis Borsig raudtee vedurite
vastu, ja ta otsustas asuda ühe sellise ehitamisele,
kuigi igasugused kogemused sel alal puudusid
Saksa meistritel ja töõlistel.

24. juulil 1841 anti üle esimene Borsigi teha-
ses ehitatud vedur Berlin-Anhalti raudteele. See
oli 2A1 tüüpi, seega kahe jooksuteljega ees, ühe
veoteljega ja ühe jooksuteljega selle järel. Selle
veduri ehitusel oli Borsig eeskujuks võtnud Ameer-
ikas William Norrise tehases valmistatud ja Ber-
lin-Potsdami raudteel tarvitusele võetud vedu-
reid, nimega „Amerika“ ja „Prussia“, mis võrrel-
des Stephensoni veduritega, osutasid mõnesugu-
seid uuendusi ja paremusi. Borsig nimetas oma
esimese veduri enda nimega „Borsig“.¹⁾

Järgmisel aastal avati liikumiseks Berlin—
Stettini raudtee. Raudteeselts oli tellinud 6 ve-
durit kolmelt firmalt, igalt ühelt kaks, nimelt Ing-
lismaalt, Ameerikast ja ka Borsigilt. Avamise-
pidustusest 15. augustil 1843 võttis osa kuningas
Friedrich Wilhelm IV ühes printside, ministrite ja
muude kõrgete külalistega. Ilusal suvepäeval lah-
kus muusikakoori helide saatel Berliinist rong,
mida vedas Borsigi tehase vedur. Alguses läks
kõik suurepäraselt ja lõbusalt, kuid siis hakkas

rongi käik muutuma ikka pikaldasemaks, kuni ta
viimaks hoopis seisma jäi. Kuninga küsimusele,
kelle vedur rongi veab, antud vastusele, et kasu-
tatakse Borsigi vedurit, tähendas kaasasõitev kuu-
lus Alexander von Humboldt selle peale: „Siis
ei võinudki paremat oodata!“ Viga seisis selles,
et aurukatelt tendrist võetava veega varustajad
pumbad olid lakanud korralikult töötamast. Nagu
pärast selgus, olid neisse sattunud „võõrkehad“
(ühes kruvimutter, teises hõõvlilaast), mis takis-
tasid nende funktsioneerimist. Oletati, et see va-
hejuhtum oli võistlevate firmade poolt korralda-
tud, mis aga jäi tõestamata. Nüüd aga oli tolle-
aegsetel veduritel see suur puudus, et aurukatla
toitevee pumbad võisid töötada ainult sel ajal,
kui vedur ise ka liikus, kuna veduri paigal olles
pumpasid ei saanud kasutada. Käesoleval juhul
sellepärast haagiti vedur rongi eest lahti ja sõideti
paar korda edasi-tagasi, kuni pumbad olid jõud-
nud tarvilikku veehulka toimetada katlasse, et
suudaks rongi vedada. Pärast seda sõitis pidu-
rong jälle edasi ja jõudis õnnelikult Stettini.

Mainitud puuduse katla toiteveepumpade töö-
tamise alal, mis tolleaegsete, esimeste vedurite
juures harilik nähe oli, kõrvaldas Borsig pea oma
järgmiste uute ehitatavate vedurite juures, selleks
ehitades iseseisvad aurupumba-seadised. Veel
väga mitmesuguseid teisi uuendusi ja täiendusi
osutasid Borsigi vedurid, millest „Üldisel Saksa
töõndus-saaduste näitusel“ Berlinis 1844. a. väl-
japandud vedur nr. 24, nimega „Beuth“ suurt tä-
helepanu ja huvi äratas.

1846. a. Borsigi tehastest lasti välja 100. ve-
dur, mis läks Berlin—Hamburgi raudteele. Sepa-
raa suur tarvitus, mida tuli sisse vedada Inglis-
maalt, andis Borsigile tõuke asutada endale oma
rauatehase, milline kava ka leidis teostamist
1849. a.

Kuna esimese saja veduri ehitamiseks oli läi-
nud aega 5 aastat, siis järgmise 8 aasta jooksul
ehitati juba tervelt 400 vedurit, nõnda, et 500.
vedur märtsikuus 1854. a. valmis sai. Ka sellele
vedurile anti nimeks „Borsig“.

500. veduri valmishitamist pühitses A. Borsig
ühes oma suurearvulise ametnike ja töõlistepere-

¹⁾ See ei olnud küll mitte esimene Saksamaal ehi-
tatud vedur, milleks tuleb pidada paar aastat varem „Ak-
tien-Maschinenbau-Anstalt“ poolt Ubigaus-Dresdenis ehi-
tatud „Saxoniat“ (vt. „Eesti Raudtee“ nr. 5 (126) —
1935. a. lk. 66).

ga, kuhu kuulus üle 1100 isiku, eriti pidulikult. Kuid lühikene aeg pärast, nimelt 6. juulil 1854 suri August Borsig äkitselt. Tehase päris ja võtis enda juhtimisele tema ainus poeg Albert Borsig, kes energiliselt ja eduga jätkas isa poolt asutatud ettevõtet. Järgmisel aastal ehitati 600. vedur, milline pandi välja Pariisi tööstusenäitusel ja oli esimene välismaa näitusel esitatud, Saksamaal ehitatud vedur.

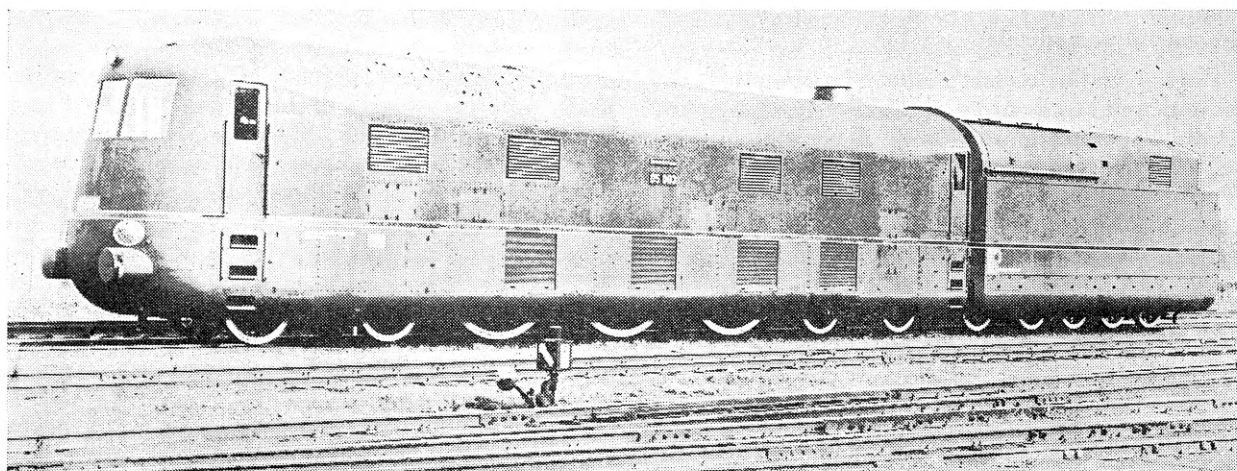
Tehase produktiivivõime oli silmapaistev ja selles võlgnes ta tänu asjaolule, et Borsigi tehase vedurid omasid hea kuulsuse mitte üksi Saksamaal ja mujal Euroopa riikides, vaid isegi ookeanitagustes maades.

1858. a. lasti tehastest välja 1000. vedur, miline sündmus kogu Berliinis oli huvi keskuseks ja leidis avalikku pühitsemist juubeli rongkäiguga. Nüüdsest peale tõusid tehase jõudlused mitmekordseks. 1862. a. pandi välja Borsigi tehase kaubarongi vedur 1B „Berlin“ Londoni maailma-

vedurite ehitamisest. Et aga Borsigi vedurid juba omasid erilise hea kuulsuse, siis tellisid üksikud raudteed, ka välismaalt, ikkagi vedureid Borsigi firmalt, mistõttu pärast veduritehase sulgemist Berliini Oranienburger Tori juures, neid töid jätkati edasi piiratud kujul Moabitis asuvas masinate- ja rauatehases.

1894. a. asusid tööstuse juhtimisele Arnold ja Ernst Borsig ja 1897. a. veel kolmas poeg Conrad, kes olid seega Borsigi firma omanike kolmas põlv. Nüüd algas jälle tõusuaeg. Uus veduritehase loodi Berliini juures Tegelis ja firma peatööstusharuks sai nüüd jälle vedurite ehitamine, kuigi ka üldine masinateehitus leidis laiendust ja täiendust.

Kuna 4000. vedur oli ehitatud 1883. a. ja 5000. vedur valmis sai alles 1902. a., siis järgmised tuhanded järgnesid nüüd üksteisele ruttu: 6000. vedur — 1906, 7000. — 1909, 8000. — 1911, 9000. — 1914 ja 10.000 vedur —



Borsigi veduritehases ehitatud moodsaim voolujoonevedur

näitusel. Samal aastal saadi ka esimene suurim seeria-tellimine 60 veduri ehitamiseks Peterburi—Varssavi raudtee jaoks.

2000. vedur ehitati 1867. aastal ja saadeti Pariisi maailmanäitusele. 3000. vedur sai valmis 1873. aastal. 1874. a. jooksul ehitati 181 vedurit Borsigi vedurite-tehases, milline tol ajal osutus suurimaks maailmas. Peab aga nimetama, et Borsigi nimi ei olnud seotud mitte üksi suure veduritehasega, vaid siia suurde tööstuskompleksi kuulusid veel teised suured masina- ja rauatehased Berliinis kui ka Ülem-Sileesias, kus töötas kokku üle 3000 inimese.

Albert Borsig suri 10. aprillil 1878. a. oma 50. eluaastas. Et tema kolm poega alles alaealised olid, siis kogu tööstuse juhtimine jäi paranduse-kuratooriumi hooleks. See asjaolu osutus aga ebasoodsaks, eriti mis puutus vedurite ehituse-allas. Et tol ajal sellel alal tõega oli käimas suur võistlus, siis sellest ära hirmutatult otsustas kuratoorium loobuda normaalrööpmeliste

1918. a. Edasi võib märkida, et 14 000. vedur ehitati 1931. a. Egiptuse riigiraudteede jaoks.

Üldise majandusliku surutise tõttu, mis pärast Borsigi ettevõtte viimast õitseagea 1928. a. ümber, oma rusuvat mõju ei jätnud avaldamata ka selle firma tegevusele, ei suutnud selle omanikud tööstust enda käes pidada ja olid sunnitud olukorra parandamiseks otsima abi väljastpoolt. Selle tõttu asutati 1. jaanuaril 1931. a. aktsiaselts „Borsig Lokomotiv-Werke“, millega ühendati ka AEG firma senised veduriteehitusjaoskonnad. Tööstuse ülejäävad osad, mis tegutsesid üldise masinateehituse alal, võeti üle Rheinmetall-Borsig aktsiaseltsi poolt Tegelis. Seega on praegu kaks Borsigi nime kandvat tööstust, mis mõlemad jätkavad nende asutaja, August Borsigi, poolt seatud põhimõtteid ja traditsioone, neid pidades aus, mida nad ka vääriavad.

1933. a. peale osutuva majandusliku elu paranemisega koos on „Borsig Lokomotiv-Werke“ aktsiaselts energiliselt võtnud osa rööbastee-liik-

luse ülesehitusest, luues uusi veduritüüpe reisi- kui ka kaubarongide jaoks. Nagu selle ajakirja varemates numbrites kirjeldatud, on Borsigi veduritehases ehitatud voolujoone kiirrongi veduriga saavutatud sõidukiirust 201 km/t, milline auruvedur seega on osutunud kiireimaks maailmas.

Sajaaastase kestuse mälestuspeo puhul, mis korraldati veduritehase praeguses asukohas Henningsdoris, anti firma poolt Saksa riigiraudteele üle 100. kiirrongivedur ehitusseeriast 03. Samaks ajaks valmines ka Saksa riigiraudtee jaoks määratud esimene söetolmuga köetav kiirrongi voolujoone vedur, mis ette nähtud 175 km/t sõidukiiruse jaoks. Saksa Riigiraudtee on Berlin—Hamburgi teosal ühe aasta kestel toimetanud katsetamist kahe kiirrongi veduriga ehitustüüpi 03, millest üks harilik ja teine voolujooneline. Mõlemat vedurit kasutati täielikult ühesugustes käitusetingimustes. Nagu nüüd aastapikkuse võrdluse tulemused näitavad, on voolujoonega veduril küteteine tarvitus 15,2% võrra väiksem, kui sama tüüpi harilikul veduril.

Borsigi veduritehas, nagu juba mainitud, on püüdnud omal alal sammuda ikka esirinnas ja see on talle ka õnnestunud. Selle ettevõtte sajaaastase tegevuse saavutistes peegeldub seega kogu vedurite ehituse ajaloo areng täiuslikkuse ja otsustarbekohasuse suunas. Selle tõttu pole ehk huvi-

tuseta tuua siinkohal võrdlevaid andmeid üksikute Borsigi veduritehases ehitatud vedurite kohta:

Ehitusaasta	Telgedejärjestus	Katlasurveatm.	Küttepindm ²	Veoratta läbimõõtmm	Teenistuskal ton.	Hõõrekaal ton.
1841	2A1	5,65	36,25	1370	19,2	9,62
1854	2A	6,7	88,8	2132	30,25	13,5
1865	C	8,5	100,0	1323	39,5	39,5
1867	D	9,0	130,0	1220	43,0	43,0
1922	1E1	14,0	262,5	1460	127,4	95,3
1935	1E1	16,0	314,5	2000	130,0	102,0
1937	2C2	20,0	309,8	2300	125,1	55,3

Sajaaasta juubeli puhuks on Borsigi veduritehase aktsiaselts andnud välja huvitava teose: „100 aastat Borsigi vedureid (100 Jahre Borsig Lokomotiven 1837—1937)“, mis sisaldab rohkesti jooniseid igasugustest, saja aasta kestel tehase poolt ehitatud veduri tüüpidest.

Lõpuks võib tähendada, et Borsigi veduritehase joonistuste järgi on meil Eestis A/S Franz Krulli tehas ehitanud kitsarööpmelisi vedureid seeria Sk ja ehitusel on veel 10 laiarööpmelist vedurit, kusjuures isegi mõned osad viimastel valmistatakse Borsigi tehases.

100 aastat Vene raudteid

J. P.

(2. järg)

V.

Maailmasõja lahtipuhkemisel 1914. a. juulikuus Vene raudteed ei osutunud küll mitte hiilgavas ja selleks hästi ettevalmistatud seisukorras, kuid üldiselt suutsid nad omi ülesandeid üldise mobilisatsiooni läbiviimisel ja sõjavägede ning -materjalide transportimisel teostada enamvähem rahuldaval määral. Et raudteed olid mobiliseeritud sõjaväelisteks vedudeks, siis erakaupade veoks, vähemalt esialgu, tuli kasutada tihti juba ammu unustatud liiklusvahendeid, maanteesõidukeid ja ka veeteid, kus viimased olid kättesaadaval.

Esimestel sõja-aastatel Vene raudteed igatahes ei töötanud halvemini, kui teistes sõdivates riikides. Sõjasündmuste käik, keskriikide vägede edasitungimine ja sellega seoses ligi 15 000 versta raudteeliinide kaotus muutis seisukorda mõneski suhtes täbaraks, kuid ülejäävad raudteed töötasid seda enam pingutavalt. Sõja kestel tulid ehitusele uued raudteed, nagu Murmani ja Amuri raudteeliinid, mille ehituse otstarve paljudele näis ehk küll küsitavana, kuid mille tehnilist teostamist pidi imestama suurepärase jõudlustena.

Vene raudteede käitusejõudlused, mis kuni 1916. aastani olid tõusnud, hakkasid aga siis langema, esiteks pikkamisi, pärast aga ikka kiiremini ja kiiremini. Seda põhjustasid mitmesugused asjaolud, mis tihti ei olenenud raudteedest endast ja nende käituse korraldamisest. Üheks suureks raskuseks olid ikka olnud paljud evakueerimised, mida teostati vaenlase poolt ähvardatud maa-aladel. See eriliik vedusid osutus raudteedele, mis muidu olid sõjaväeliste vedudega üle koormatud, veel erilisel takistavaks ja häirivaks selle tõttu, et hulk veerevat koosseisu evakueeritavate elanikkude, kraami ja materjalide all kinni peeti. Ajutiselt oli näit. ligi 125 000 kaubavagunit, seega peagu üks kolmandik kasutada olevatest tervetest vagunitest hõivatud põgenikkudega, kes neis elasid korterite puudusel. Tehastest evakueeritud masinatega ja sisseseadetega laetud vagunid veeti laial raudteedevõrgul tihti ilma dokumentideta sinna ja tänna. Tekkisid suured ummistused, eriti sõlmjaamades. Põhja- ja Kesk-Venemaa suuremad linnad kannatasid toidu- ja kütteainete puuduse all, mille juurdevedu oli takistatud.

Ei puudunud häid kavatsusi ja korraldusvõtteid selliste puuduste osaliseks kõrvaldamiseks, kuid tegelikus elus oli neist ainult vähe kasu. 1917. a. veebruarikuu revolutsioon tõstis meeletolu, kuid ei suutnud endast nagu mingil imevälj lahendada raudteeasjanduse valusaid küsimusi. Asjalood halvenesid veelgi. Riigivalitsuse kutsel oli tulnud Ameerikast sadasid raudteeasjanduse-eriteadlasi, kes pidid aitama korraldada raamunud käitust. Toimetatud vaatluste põhjal komisjonid esitasid ettepanekuid ja kavasad Vene raudteede käituse ümberkorraldamise suhtes. Peamiseks väljapääsuteeks aga leiti olevat uue veereva materjali juurdesoetamine, milleks Ameerika pidi andma laenu 750 milj. rubla suuruses.

Oktoobrirevolutsioon tõi uued peremehed riigitüürile, kuid need ka paljudele igasugustele organiseerimise ja ümberorganiseerimise katsetele vaatamata, olid võimetud olukorra päästmiseks. Katastroofiliselt halvenes raudteede seisukord, kui väerindelt hakkasid soldatid tagasi valguma. Nendel oli nüüd ainult üks mõte, kuidas aga ruttu koju jõuda. Soldatite omavoli ei hoolinud rongide liikumise kohta kehtivatest eeskirjadest ja korraldustest. Vägivalla ja ähvardustega tihti sunniti raudteelasi alluma sõjaväelaste nõudmistele. Lühikese ajaga lakkas raudtee töötamast korrapäraselt funktsioneeriva organismina.

1918. a. oli käituseks kõlvulikke vedureid veel ainult 5000 ümber. Veduri läbijooks päevas oli 1918. a. keskmiselt ainult 55 versta, kuna 1913. a. see oli olnud 112 versta ja 1917. a. isegi 179 versta. Samasugust pilti pakkus ka kaubavagunite pargi ärakasutamine.

Sõjad uute riikidega kui ka kodusõjad 1918.—1920. a. idas ja lõunas ei andnud mingit mahti mõelda raudteede saneerimisele. Vastupidi, nüüd just erilisel sai kannatada raudteeasjandus. Materjalised kahjud olid eriti suured kodusõjas, mille ajal hävitati 3597 silda kogupikkusega üle 34 000 m, telegraafi- ja telefonijuhtmeid üle 175 000 km, üle 400 veduridepoo ja raudteetehase jm.

Ülesehitamine ja kordaseadmine kodusõja kui ka sellele järgnevate esimeste aastate kestel oli äärmiselt raske selle tõttu, et mitte üksi raudtee, vaid kogu riigi tööstus ja majandus oli raamunud. Polnud võtta kusagilt hädavajalikumalgi määral neid materjale, millega parandada, ehitada, korraldada ¹⁾).

Enne maailmasõda oli Vene raudteedel peamiseks vedurite kütteeneks kiviisüsi, sellele järgnes nafta, kuna puudulikkust võrdlemisi vähe. 1913. a. kohta need arvud protsentides on järg-

¹⁾ Ühes tolleaegselt olusid kirjeldavas aruandes tuuakse ette, et raudteekäituses ja -tööstuses tarvisminevaid materjale saadi tihti ainult 10—20%, parimal juhul 70—80% sellest hulgast ja arvust, mida vaja läks. Oli aga artikleid, mis ka hoopis puudusid. Näit. raudtraati saadi ainult 1,4%, salmiaaki 2,7%, kanepist voolikuid 4,4%, nõõpnõelu ja ruudulist paberit aga 0,0%.

mised: kiviisüsi 67,6, nafta 20,8 ja puud 11,6. Pärast revolutsiooni ja sellele järgnevatel aegadel langes kiviisüsi ja nafta tootmine kohutaval viisil. Suurem osa kaevandusi asus kodusõja piirkonnas, kus need osalt hävitati või kust materjalide ära-vedu polnud võimalik. Sel põhjusel tuli 1919.—1920. a. Vene nõukogude raudteeliinidel üle minna peamiselt puude küttele. Eeltoodud 1913. a. kohta näidatud arvudega võib kõrvutada 1919.—1920. a. andmeid veduri kütteeni kohta, mis siis koosnes järgmiselt: puud 90,9%, kiviisüsi 6,7% ja nafta 2,4%. Ennustus, mida Vene raudteede algaastatel väljendas riiginõukogu, et raudteede käitus laastavat metsad ära, näis nüüd ligi sada aastat hiljem täide minema hakkavat. Peab tähendama, et küttepuidu soetamine raudteedele küllalt suurt muret valmistas. 1919. a. maikuus asutati eriline tähtis ja laiade võimupiiridega komitee Željeskom, mille ülesandeks oli varustada raudteid kütteeni ja muu metsamaterjaliga.

Üldiselt aga õnneks raudteede kütteeni kriisi haripunkt ei kestnud kaua ja järgmised aastad võib märgata peamiselt kiviisüsi tarvituse suurenemist puude arvel. Juba 1923/24. a. tarvitatud veduri kütteeni kogus jagunes protsentuaalselt järgmiselt: kiviisüsi 50,1%, nafta 29,2% ja puud 20,2%.

Kuigi Nõukogude Vene metsatööstus kuidagi suutis raudteid varustada vedurite küttepuiduga, siis ometi ta jõudlused ühel teisel alal ei suutnud kuidagi küündida kõige hädalisemate vajaduste rahuldamiseks — nimelt raudteeliinide valmistamises. Maailmasõja, eriti aga kodusõja aastatel ei olnud liinide vahetus toimunud normaalsete tähtaegade järgi, mistõttu paljudel teosadel need osutusid vananenuteks ja seega liikumisele hädaohtlikeks. 1921. a. oleks pidanud tulema vahetusele 19 miljonit liinid, kuid Glavljeskom suutis anda vaevalt 7 miljonit. Selle tagajärjel saadi vahetust teostada ainult üksikute, eriti tähtsateks loetud teosadel, kuna teised paratamatult pidid jääma ootele.

Arvestades raudteedevõrgu armetut seisukorda kui ka seda, et selle kordaseadmine ja uuesti ülesehitamine kogu võrgu ulatuses osutub täiesti võimatuks, otsustati 1921. a. jaotada raudteeliinid nende tähtsuse suhtes kolme gruppi. Esimesse gruppi kuulusid näit. endine Nikolai-, pärastine Oktoobriraudtee, Moskva — Sebež, Murmani raudtee jt., teise gruppi — rida raudteeliine riigi läänepiiril, näit. Leningrad — Kingissepp riigipiiri jt. kui ka tööstuspiirkondades. Eeskätt tuli hoold kanda esimesse gruppi kuuluvate raudteeliinide eest. Kolmandasse gruppi kuuluvatel liinidel võidi rongide liikumine, kui see kas kütteeni puudusel või rööbastee halva seisukorra tõttu võimatu, hoopis katkestada. Tegelikult tuligi ajutiselt liikumist seisma panna paljudel teosadel, mis moodustasid võrdlemisi suure osa kogu teedevõrgust.

Liikluse üksikutest harudest kannatas eriti reisisuure vedu. See sai eriliste suurte kitsenduste osa-

liseks. Reisirongide arv oli äärmiselt väike. Mõnel liinil sõitis reisirong ainult kord nädalas. Sealjuures sõidukiirus tihti isegi alla 10 versta tunnis. Raudteel sõita sai ainult eriliste tunnistuste esitamisel, mida eraisikutele välja anti üksnes äärmiselt tungiva vajaduse puhul. Kõige selle tõttu kaotas raudtee üldse suure osa omast tähtsusest reisimisvahendina ja viimasena tuli kasutada muid võimalikke abinõusid.

Raudtee erilist tähtsust riigi ja rahva majanduse ja liikluse alal õigesti hinnates, on arusaadav, et säärane olukord ei võinud kesta kaua. Riik ja valitsus, mis tahtis püsida ja olla elujõuline, pidi tingimata olema võimeline saneerida ja jõustada säärast elusoont, nagu seda on raudtee. Millisel teel neid ülesandeid on Nõukogude valitsus püüdnud lahendada, seda võime siinkohal tähele panna lühidalt, loetledes neid mitmesuguseid korraldusvõtteid, mis sellel alal maksmata pandud.

Uue valitsusrežiini kehtimahakkamisel 25. oktoobril 1917 (v. k.) jäi raudteedel esialgu maksmata enamvähem endine korrastus. Raudteede liiniaparaati juhtisid üksikud spetsialistid laialdaste võimupiiridega, kuid poliitiliste komissaride kontrolli all, kusjuures aga kogu raudteeproletariaadil oli ka oma sõna öelda.

Dekreedid 20. veebruarist ja 26. märtsist 1918 määrasid ära teede või õigem liikluste ede rahvakomissari õigused ja võimupiirid, kellele otseselt allusid ka kõik raudteed. Tema kõrval töötas veel eriline liiklusteede komissariaadi kolleegium, mille liikmed valiti ülevenemaalise raudteekongressi poolt.

Eraraudteed tunnustati riigi omanduseks dekreediga 18. VII 1918. Nn. „kassa ühtlus“ oli läbi viidud juba dekreediga 10. V 1918, mille järgi kõik raudteel laekuvad rahasummad tulid üle anda rahvapangale või riigihoiukassale. Dekreedid 27. VI ja 19. VIII 1918 muutsid ära raudteede vastutuse kahjude eest reisijate ja kaupade veo alal üldiselt, jättes kehtima ainult teatud erandid. Dekreet 12. XII 1918 muutis ära reisivagunite jaotuse nende klasside järgi.

Tariifiasjanduse korraldamine, mis juba 1889. aastast peale Venemaal oli kuulunud rahaministeeriumi kompetentsi, viidi Rahvakomissaride nõukogu otsuse põhjal 5. I 1920 finantskomissariaadi alt teedekomissariaadi võimkonda. Viimase juures loodud Tariifikomitee koosnes teede-, finants- ja toitluskomissariaadi ning Rahvamajandusnõukogu esindajatest. Komitee otsused kinnitas teedekomissar.

Üksikute, kuigi väga oluliste artiklite muutmisele vaatamata oli kõige selleaja kestvusel seni kehtiv olnud 1885. a. Raudteede põhiseadus. Teda asendas alles 7. VII 1920 raudteede seadus, milles järjekindlusega olid läbi viidud uued „ajakohased“ põhimõtted. Kaks olulisemat neist olid järgmised: 1) kõik veod toimuvad

maksuta ja 2) raudtee veod toimuvad ehk küll saatekirja järgi, süiski ilma mingi „veolepinguta“, millest võiks järgneda raudtee vastutust. Kauba-saadetised said olla ainult nimelised. Peab aga tähendama, et juba tol ajal enam mingit nimetamisväärtset erakaubavedu polnud olemas.

Sellel väga revolutsioonilisel raudteeseadusel ei olnud pikka iga. Asjaolud muutusid pea. Senine sõjakommunism pidi maad andma „uuele majanduspoliitikale“ (nep), mis 1921. a. keskpaiku maksvusele pääsis ja õigeks tunnustati. Rahvakomissaride nõukogu dekreet 9. VII 1921 muutis ära senised maksuta veod raud- ja veeteedel ja pani kehtima „süsteema platnosti“, s. o. nihästi reisijate kui ka kaubaveos kuulusid kõik toimingud maksustamisele. Muidugi oli ka nüüdki veel terved kategooriad ametisikuid ja töölisi ette nähtud, kes sõitsid maksuta, kas üldiselt või teatud juhtudel, või selle asutise arvel, kelle teenistuses nad olid. Maksustamise alla kuulusid ka kõik riigiasutiste veod, kuigi oli ette nähtud, et summad ei tasuta mitte rahamärkidega, vaid arvestatakse selleks määratud korras.

Uus suund raudteelasjanduses leidis oma vormaalse seaduslike väljenduse uues Raudteede seaduses 12. VI 1922, mis kehtima pandi 1. augustist 1922. See seadus vormilt, süsteemilt ja sisult oli väga sarnane ennerevolutsioonieaegsele (1885. a.) raudteede põhiseadusele. Erinevusi oli tõesti vähe, nimelt eeskirjades kaupade hoiu kohta, kaupade kaalumise kohta, mida nüüd teostas ikka raudtee; tehti põhimõttelik vahe kaupade hoiu- ja veooperatsioonide vahel; pagasi saatmisel tuli reisijail selle väärtus alati üles anda; kaubaveo alal määras Kõrgeim Nõukogu need kaubad, mille väärtus tuli alati saatmisel üles anda, kui ka vastupidi, need kaubad, mille väärtuse ülesandmine üldse polnud lubatud. 1922. a. raudteede seadus mõneski suhtes püüdis läheneda Berni Rahvusvahelisele Kaubaveo konventsioonile, nagu seda mainiti ka selle seaduse saatesõnas. Et nüüd raudteed vedude teostamisel täiel määral jälle vastutasid, on endast mõistetav.

Kuna nõnda uus raudteede-seadus teatud määral seadis jalule endised õiguslikud suhted raudteede ja raudtee-kasustajate vahel, siis mõnedki ringkonnad nägid selles tundemärke peatse üldise pöörde kohta ennerevolutsioonieaegse korra juurde, kuid selles nad küll eksisid. Igatahes osutus see samm tol korral tarvilikuks ja otstarbekohaseks korraldusvõtteks raudteede majandusliku külje korraldamise ja ülesehitamise alal. Samal ajal võeti ette ümberkorraldamisi ka raudteede juhtimise ja valitsemise alal.

Nagu juba nimetatud, allusid raudteed Teede rahvakomissariaadile (Narodnoi Komissariat Putei Soobštšeniija — lühendatult Narkomputj ehk NKPS). See nüüd koosnes neljast keskvalitsusest (upravlenije): a) raudteetranspordi, b) siseveeteede transpordi, c) meretranspordi ja d) kohaliku transpordi keskvalit-

sus²⁾). Nende üksikute keskvalitsuste ülesanded on nende nimetustega ära tähendatud. Ainult viimase kohta peab nimetama, et „kohaliku transpordi“ alla kuulus kõik auto- ja vooivedu, kuid ka igasuguste laadimistöde korraldamine kõigis liiklusharudes. Teedekomissariaadi ja teiste komissariaatide vaheliste asutistena olid loodud veel: 1) Kõrgeim Nõukogu Vedude Alal (Võssii sowjet po perevozkam), 2) Tariifikomitee ja 3) Transpordikomisjon.

Sõjakommunismi ajal praktiseeritud äärmine tsentraliseerimine ja keskvalitsuste ülekuhjamine igasuguste küsimuste korraldamise ja lahendamise osutus nagu muudel aladel, nõnda ka raudteede juhtimise ja majanduse alal kahjulikuks ja üldist arengut takistavaks. Selle tõttu uue majanduspoliitika suuna maksvusele pääsemisel hakati raudteeasjandust ümber korraldama sellele vastavalt, püüdes läbi viia ka siin detsentraliseerimist ja võimaldada rohkem iseseisvust tegutsemiseks kohtade peal.

Seadlusega 16. I 1922 olid raudteed võrrutatud trustiettevõtetega, oma põhi- ja tegevuskapitaliga. Hiljem määrati, et tegevuskapital koosneb sularahaolemist ja materjalide ning tööriistade tagavaradest.

Dekreedid 3. V 1922 ja 26. VII 1923 määrasid raudteevalitsuste kompetentsid ja ülesanded. Sealjuures lähtuti järgmistest põhimõtetest: Raudtee moodustab erilise iseseisva majandusliku ettevõtte, juriidilise isiku, aga mitte mõne aktsiaseltsi. Teede ehitised, veerev materjal ja muud sisseaadet kuuluvad riigiomanduseks, kuna raudtee ise on nende suhtes ainult kasustusvaldajaks, olles kohustatud uuendama kulutatud ja kõlbmatuks

²⁾ Täidesaatva Komitee otsusega 30. I 1931 lahutati veeteed ära Teedekomissariaadi võimkonnast, luues selleks uue komissariaadi *Н а р к о м в о д*, mis koosneb kahest iseseisvast osast: *В О М Т* (Vsesojuznoje objedinenje morskogo transporta) ja *В О Р Т* (V. o. retš-nogo transporta).

muutunud esemeid. Raudteede majanduslik iseseisvus on nende juriidilise iseseisvuse tarvilikuks täienduseks nende oma majandusliku initsiatiivi arendamise mõttes.

Detsentralisatsiooni ja raudteede iseseisvustamise läbiviimisel tarvitati üksikute raudteede suhtes kaheksagust mõõdupuud. Suurem osa Nõukogude raudteedevõrgust jagunes üksikuteks, majanduslikult ja juriidiliselt täielikult iseseisvateks *в а л и т с у с т е к с* (pravlenije), mis allusid otsest teedekomissariaadile, kuid ainult järelevalve korras, sellekohaste seaduste põhjal, ilma et nende valitsuste iseseisvus sellega oleks saanud piiratud. Peale selle aga väike osa raudteedevõrgust allus endises, enam tsentraliseeritud haldamiskorras, *а д м и н и с т р а т с и о о н и д е л е* (siin nõnda nimetatud, venekeelse nimetuse „управление“ tõlkena), mis oma asjaajamises ei olnud niivõrd iseseisvad, kui eelmainitud „valitsused“, vaid said tegevuse juhtnõore teedekomissariaadilt.

Kõik need korrasused ja ümberkorrasused toimusid ajajärgul, kus Nõukogude raudteeasjandus, nagu juba ülalpool mainitud, materjaalselt vähe rõõmustavaid väljavaateid pakkus. Vedude hulk oli väga väike, mitte eeskätt selle tõttu, et poleks olnud midagi vedada, vaid raudteede pealisehituse, veereva materjali ja muude sisseaadete seisukord ei võimaldanud intensiivset käitust. 1922/23. aruandeaastal moodustas reisijate arv ainult 66% nende arvust 1913. a., kuna kauba veo alal tonnkilomeetrite arv oli ainult 44% 1913. a. arvust.

Kuid see loomulikult nõnda ei võinud jääda. Pidev töö, mida järgnevatel aastatel jätkati raudtee jõudluste tõstmiseks, kui ka üldine paranemine Nõukogude majanduslikus elus, andsid tulemusena vedude hulga tõusu. Ennemaailmasõjaegne tase vedude hulga suhtes saavutati reisijateveo alal 1924. a. ja kaubaveo alal 1926. a.

(Järgneb.)

Kroonika

EESTI

KINDRAL O. STERNBECKI LAHKUMINE TEEDE-MINISTRI AMETIKOHALT

Riigivanem kirjutas 25. augustil alla otsusele, millega uueks teedeministriks nimetatakse ins. N. Viitak, senine majandusministri abi. Uus minister astus ametisse 26. augustist. Senine teedeminister kindral O. Sternbeck lahkumisel avaldas oma käsukirjaga tänu ministerruumi ametkonnale tubli töö eest tema ministriks olemise aja kestel.

UUE KAUBAJAAMA EHITUS TALLINNAS

Tallinna raudteesõlme ümberkorraldamisest, millest on ammu olnud kõne, on osa juba teostamisel. Suured ehitustööd on käimas Kopli, Telliskivi ja Heina tänava

vahelisel maa-alal, praeguses „Kopli“ sorteerimisjaamas. Tulevaks suveks peab seal valmima uus moodne kauba-jaam, mis koosneb kaubakontorist, neljast ruumikast kaubaaidast, väljalaadimisplatvormidest ja vagunsaadetiste väljalaadimisplatsidest. Sissekäik uude kaubahoovi on Telliskivi tänavalt.

Uuest kaubaaitadest kolm ehitatakse raudplekist seintega ja üks puust. Kaubaaitade raudkonstruktsioonid ühes betoonalustega ehitatakse A/S Franz Krulli poolt, kuna osa muid betoontöid on antud A/S „Cyklopile“. Kaubajaama hoonete püstitamise ja korraldamise läheb maksma ümmarguselt 700 000 krooni. Pärast uue kaubajaama tarvitusele võtmist senised vanad kaubaaidad Vaksali puisteel lammutatakse ja nende asemele ehitatakse loodetavasti kord tulevikus uus Raudteevalitsuse hoone.

EKSPLUATATSIOONIAMETI ISIKLIKU KOOSSEISU MUUDATUSI:

Ametisse nimetusi:

Arvates 1. aprillist 1937: **Herbert Kõrgemägi** — Tallinna jaama ajutiseks autojuhiks.

Arvates 2. aprillist 1937: **Johannes Ojasaun** — Tartu jaama ajutiseks autojuhiks.

Arvates 20. maist 1937: **Johann Sumeri** — Puka jaama ajutiseks autojuhiks.

Arvates 1. juunist 1937: **Heinrich Rimmel** ja **Rudolf Nõmme** — Tallinna konduktorite reservi konduktoriteks, **Karin Kleinmann** — Tallinna jaama kaubandusametnikuks, **Milda Roolind** — Holvandi peatuskoha valvur-piletimüüjaks, **Alfred Kolk** — Halliste jaama valvur-piletimüüjaks, **Boris Pavlin** — Tallinna konduktorite reservi ajutiseks konduktoriks, **Harald Vilisalu** — Ülemiste jaama ajutiseks kaubandusametnikuks, **Herbert Päss** — Kehra jaama ajutiseks kaubandusametnikuks, **Nikolai Piller** — Tallinna Väike jaama ajutiseks kaubandusametnikuks.

Arvates 8. juunist 1937: **Aksel Laretei** — Narva-Jõesuu kaubakontori ajutiseks kaubandusametnikuks.

Arvates 1. juulist 1937: **Voldemar Normak** — Soldina jaama ajutiseks valvur-piletimüüjaks, **Karl Malva** — Sõmerpalu jaama ajutiseks valvur-piletimüüjaks, **Richard Laarmann** — Lepassaare jaama ajutiseks valvur-piletimüüjaks ja **Martin Hannok** — Vodja jaama ajutiseks valvur-piletimüüjaks.

Ümberpaigutusi:

Arvates 1. juunist 1937: Nõo jaamaülem **August Tuvik** — Karula jaamaülemaks, Tallinna konduktorite reservi rongijuht I kl **Eugen Zastrov** — Pärnu jaamakorraldajaks, Tallinna konduktorite reservi rongijuht II kl. **Harjo Raidma** — sama konduktorite reservi rongijuhiks I kl., Karuse jaama vanem teenija **Julius Olveti** — Nõo jaamakorraldajaks, Keava jaama vanem teenija **Aleksander Tõkke** — Karuse jaama vanemaks teenijaks, Eksploatatsiooniameti Liiklemise Toimkonna kantseleiametnik **Roland Kangro** — sama Toimkonna liiklemisametnikuks, Ülemiste jaama kaubandusametnik **Heino Kesküll** — Tapa jaama laekuriks, Tallinna jaama kaubandusametnikud **Aleksander Piigli** ja **Gerhard Paas** — Tartu jaama autoveolaekureiks, Tallinna Väike jaama rongiseadja **Karl Ehvart** — Tartu jaama autojuhiks, Tallinna jaama haakija **Jaan Öövel** ja rööpaseadja **Heinrich Tallermäe** — sama jaama autojuhtideks, Tallinna jaama rööpaseadja **Kristjan Madisson** — Viljandi jaama autojuhiks, Halliste jaama valvur-piletimüüja **Heinrich Miglai** — Tapa jaama liiklemisametnikuks, Tallinna jaama rööpaseadja **Leonid Kolle** — sama jaama liiklemisametnikuks, Tapa jaama liiklemisametnik **Aleksander Poom** — sama jaama konduktoriks, Rakvere jaama kauba vastuvõtja-väljaandja **Aleksander Sass** — Jõgeva jaama kauba vastuvõtjaks-väljaandjaks, Järva-Jaani valvur **Elmar Tammine** — Rakvere jaama kauba vastuvõtjaks-väljaandjaks, Elva jaama kaubandusametnik **Roland Okas** — Tartu jaama kauba vastuvõtjaks-väljaandjaks, Türi jaama noorem telegraafiametnik **Alma Kalmu** — Tapa jaama noorem telegraafiametnikuks, Tapa jaama noorem tele-

graafiametnik **Aleksandra Kant** — Valga jaama noorem telegraafiametnikuks, Holvandi peatuskoha valvur-piletimüüja **Friida Kriisk** — Hiiu peatuskoha valvur-piletimüüjaks, Tallinna jaama rongiseadja **Richard Jan** — Surju jaama rööpaseadjaks, Türi jaama rööpaseadja **Friedrich Paine** — sama jaama rongiseadjaks, Tallinna jaama haakija **Värdi Saar** — sama jaama rongiseadjaks, Tallinna jaama rööpaseadja **Paul Oravas** — sama jaama haakijaks, Tallinna jaama ajutine kaubandusametnik **Edgar Teder** — Elva jaama kaubandusametnikuks, Paeküla jaama ajutine valvur-piletimüüja **Eduard Tamre** — Eidapere jaama rööpaseadjaks, Soldina jaama ajutine valvur-piletimüüja **Voldemar Vaikmaa** — Küttejõu jaama ajutiseks valvur-piletimüüjaks ja Vodja jaama ajutine valvur-piletimüüja **Aleksander Tuule** — Järva-Jaani valvuriks.

Arvates 1. juulist 1937: Tartu jaama vanem konduktor **Erich Moor** — sama jaama rongijuhiks II kl., Palivere jaamateenija **Alfred Ilp** — Aegviidu jaamakorraldajaks, Tartu jaama kauba vastuvõtja-väljaandja **Arnold Keek** — Jõgeva jaama lähetusametnikuks, Tallinna jaama kauba vastuvõtja-väljaandja **Friedrich Kantsberg** — Palivere jaamateenijaks, Tamsalu jaama kaubandusametnik **Egon Kopti** — Tartu jaama kaubandusametnikuks, Tartu jaama õpilane **Heilart Sulg** — sama jaama kaubandusametnikuks, Tallinna jaama kaubandusametnikud **Herbert Voog** ja **August Antonis** — sama jaama kauba vastuvõtja-väljaandjateks, Tartu jaama kaubandusametnik **Sigurd Reibaum** — sama jaama kauba vastuvõtja-väljaandjaks, Tartu jaama konduktor **Leonhard Peterson** — sama jaama vanem. konduktoriks, Tallinna konduktorite reservi vanem konduktor **Alfred Vurma** — Tartu jaama vanem. konduktoriks, Tallinna konduktorite reservi konduktor **Andrei Saarman** — Tartu jaama konduktoriks, Tallinna jaama ajutine kaubandusametnik **Raimund Leid** — sama jaama kauba vastuvõtjaks-väljaandjaks, Tallinna jaama ajutised kaubandusametnikud **Oskar Mäeots** ja **August Maasik** — sama jaama kaubandusametnikeks, Vaivara jaama ajutine kaubandusametnik **Alfred Kraavik** — sama jaama kauba vastuvõtjaks-väljaandjaks ja Sür-gavere jaama ajutine valvur-piletimüüja **Jevolter Ratas** — Loodi jaama rööpaseadjaks.

Ümberpaigutusi teenistuse huvides:

Arvates 1. maist 1937: Tallinna jaama ajutine kaubandusametnik **August Kalju** — sama jaama kaubandusametnikuks.

Arvates 1. juunist 1937: Karula jaamaülem **Jüri Räni** — Nõo jaamaülemaks, Tallinna jaama kauba vastuvõtja-väljaandjad **Edmund Heintare**, **Eugen Masso** ja **Viktor Raig** — sama jaama autoveolaekureiks, Eksploatatsiooniameti Liiklemise Toimkonna liiklemisametnik **Valter Donald** — sama Toimkonna vanemaks liiklemisametnikuks, Tallinna jaama rongiseadja **Edgar Villa** — sama jaama autojuhiks, Tallinna jaama haakija **Rudolf Vain** — sama jaama autojuhiks, Tallinna jaama rööpaseadja **Aleksander Mälter** ja **Julius Lend** — sama jaama autojuhtideks, Tallinna jaama ajutine autojuht **Herbert Kõrgemägi** — sama jaama autojuhiks, Tartu jaama ajutine autojuht **Johannes Ojasaun** — sama jaama autojuhiks, Puka jaama ajutine autojuht **Johann Sumeri** — sama jaama

ma autojuhiks, Narva jaama laekur **Karl Tark** — Rakvere jaama kauba vastuvõtjaks-väljaandjaks, Tallinna jaama kaubandusametnik **Vello Toome** — sama jaama kauba vastuvõtjaks-väljaandjaks, Tartu jaama ajutine liiklemisametnik **Richard Leis** — sama jaama liiklemisametnikuks, Tallinna jaama rööpaseadja **Ralf Lembra** ja ajutine kaubandusametnik **Osvald Vares** — sama jaama kaubandusametnikuks. Tartu jaama vanem konduktor **Anton Tauk** — sama jaama rööpaseadjaks ja Valga jaama noorem telegraafiametnik **Anna Kask** — sama jaama valvuriks.

Teenistusest lahkunud omal palvel:

Tallinna jaama signalist **Albert Ronimois** — 11. maist 1937; Nõo jaama rööpaseadja **Eduard Prants** — 16. maist 1937 Balti Eraseaduse § 4186 korras; Aruküla jaama rööpaseadja **Rein Haavasalu** — 18. maist 1937, Männiku peatuskoha ajutine valvur-piletimüüja **Boris Kullap** — 22. maist 1937; Eksploatatsiooniameti Liiklemise Toimkonna vanem liiklemisametnik **Gerhard Saks** ja Tallinna Väike jaama kaubandusametnik **Sulev Olar** — 1. juunist 1937; Tallinna jaama valvur **Tõnis Ratas** — 5. juunist 1937; Loodi jaama rööpaseadja **Viktor Laidma** — 7. juunist 1937; Surju jaama rööpaseadja **Richard Jan** — 10. juunist 1937 Distiplinaarseaduse § 28 alusel; Pärnu jaamakorraldaja **Karla Sepp** — 20. juunist 1937; Jäned jaama rööpaseadja **Villem Rätsep** 21. juunist 1937 Balti Eras. § 4186 korras; Tartu jaama rööpaseadja **Osvald Kruus** — 22. juunist 1937; Tartu jaama rongijuht II kl. **Alfred Villist**; Tallinna jaama kaubandusametnik **Robert Salong**, Elva jaama rööpaseadja **Jaan Rosin** ja Eidapere jaama rööpaseadja **Gustav Odraks** — 1. juulist 1937; Nõo jaama rööpaseadja **Sergi Tamme** — 21. juulist 1937 ja Petseri jaama rööpaseadja **Jaan Tamm** — 23. juulist 1937.

Teenistusest lahkunud parandamatu haiguse tõttu:

Türi jaama noorem telegraafiametnik **Adolf Rull**, rongiseadja **Jüri Toome**, rööpaseadja **Jaan Koitsalu**, Narva jaama töömees **Martin Soo** ja Tartu jaama valvur **Jaan Koort** — 16. maist 1937; Nõo jaamakorraldaja **Ants Reilik**, Tartu jaama kauba vastuvõtja-väljaandja **August Puhkason** ja jaama valvur **Karl Jehrum** — 1. juunist 1937; Sonda jaama rööpaseadja **Johannes Ödraks** — 16. juunist 1937 ja Püssi jaama rööpaseadja **Karl Kruusamägi** — 16. juulist 1937.

Surnud:

Jõgeva jaama kauba vastuvõtja-väljaandja **Peeter Luukas** — 2. mail 1937; Aegviidu jaamakorraldaja **Karl Treu** — 11. mail 1937; Pärnu jaama konduktor **Jaan Riiet** — 18. juulil 1937 ja Tallinna Sadama jaama valvur **Roman Hendrikson** — 27. juulil 1937.

LATVIJA

SÕIDUKIIRUSTE TÕSTMINE LATVIJA RAUDTEEDEL

Latviya raudteedel eelmistel aastatel keskmine sõidukiirus ainult kahel teosal ületas 65 km/t., nimelt Sigulda — Ieriki ja Ogre — Koknese vahel. Nüüd, kus tähtsamatel liinidel on vanu rööpaid vahetatud ümber uute, 30 m pikkadega, kui ka pöörmeid asendatud uutega, mis rasket tüüpi, ja semaforide käsitsus mitmes jaa-

mas viidud üle jaamakorraldajate hoolde, on võidud tõsta sõidukiirust märksa. Kõige kiiremalt sõidab rong nr. 7 Krustpilsini ja Ogre vahel, nimelt selle 94,8 km pikkuse teeosa 75 minutiga, mis vastab sõidukiirusele 75,8 km/t. See teeosa on ka pikim, mida Latviya raudteedel rong läbib peatamatult. Teisel kohal on rong nr. 2, mis 27,7 km pikkuse Jelgava — Meitene vahemaa sõidab läbi 22 minutiga. Kolmanda koha evib rong nr. 6, mis Ogrest Krustpilsini sõidab 76 minutiga. Neljandal kohal on rong nr. 7, Daugavpilsini — Krustpilsini vahemaa 83,3 km läbides 72½ minutiga, ilma peatusteta, kusjuures keskmine sõidukiirus on 73,1 km/t.

Üksikud rongid kahe naaberjaama vahel sõidavad kiirusega, mis ületab 80 km/t, näit. Jugla — Ropaži, Livani — Jersika, Olaine — Cena, Nicgale — Jersika, Plavinas — Koknese ja Livani — Trepe vahel.

UUE RAUDTEELIINI SIHIAJAMISTÖÖD

Tukum — Kuldiga raudteeliini sihiajamise tööd kuni 71 km ulatuses on teostatud kuni Kuldigani, laiarööpmelise tee määruste järgi. Liin algab Tukum II jaamast ja jõuab Kuldigani praeguse kitsarööpmelise tee jaama juures, uue silla kaudu üle Venta jõe. Esimesed 20 km Tukum II jaamast alates on raudtee sihid aetud kolmes variandis. Esimese variandi järgi liin läheb Slocene jõe oru kaudu, ristudes Abava jõe Jaunsati juures ja siis minnes Zemite, Vane ja Kabile kaudu. Teise ja kolmanda variandi järgi liin 1,5 km kaugusel Tukumist ristub Slocene jõe ja, kinni pidades lühemat sihitust, ristub Abava jõe Vecsate juures, edasi pärast ühineb esimese variandi liiniga. Jaamad on uuel liinil ette nähtud Zemite, Vane ja Kabile keskustes, peale selle tuleb muidugi ka teisi vähemaid vahejaamu.

UUTE JAAMAHOONETE EHTUS

Käesoleval aastal on Latviya raudteedel käsil rohkesti mitmesuguste hoonete ehitusi. Uusi jaamahooneid valmib sel sügisel 8, nimelt Riga — Ergli liinil — Acone, Kangari, Augšciema ja Suntaži; Madona — Lubana liinil — Meirani ja Lubana; Jelgava — Tukuma liinil — Brakšti ja Gluda — Liepaja liinil — Broceni.

Teenijate jaoks uus elumaja saab valmis Limbažis.

Pooleli ehitusel on veel jaamahooned: Riga — Mereranniku liinil — Priedaine; Riga — Daugavpils liinil — Kegums; Riga — Ergli liinil — Sidgunda; Riga — Valka liinil — Vangaži; Riga — Rujiena liinil — Lilaste, Stiene ja Puikule; Gluda — Liepaja liinil — Gardene ja Durbe; Liepaja — Kuldiga liinil — Kapsede ja Ploce; Meitene — Bauska liinil — Janukrogs ja Madona — Lubana liinil — Mežcieme.

Uued veemajad püstitatakse Saulkrasti ja Dzerbene jaamas.

LATVIJA RIIGIRAUDTEED ZEMGALE NÄITUSEL JELGAVAS

Zemgale põllumajanduslikul näitusel Jelgavas, mis kujunes suurejooneliseks, esines ka Latviya raudteede peavalitsus oma mitmekesisiste ja huvitavate väljapanekutega. Kasutada oli raudteedele antud avar, ligi 150 ruutmeetri pörandapinnaga saal.

Välja pandud oli igasuguseid, raudtee käituses kasutatavaid sisseseadeid ja materjale in natura või mu-

delitena. Tutvustati ka neid mõnesuguseid uuendusi, mida Latvija raudteedel on viimastel aastatel võetud tarvitusele. Neist võib nimetada näit. mitmesuguseid, raudtee poolt valmistatud ja kaubasaatjatele kas väikese tasu eest või maksuta veo kesteks tarvitamiseks antavaid pakkimis- ja transportvahendeid, korvid, kastid, mahutid, munade, marjade, elusloomade jne. veoks.

Riigiraudteede Daugavpils ja Liepaja töökodade poolt oli pandud välja nende poolt valmistatavaid esemeid ja saadusi, nagu mitmesugused valutööd, kruvid, rattad, tööriistad. Ei puudunud ka vedurite ja vagunite mudelid.

Joonised, ülesvõtted, plaanid ja diagrammid võimaldasid saada selget ülevaadet Latvija raudteede tegevusest.

INSENERIDE ETTEVALMISTUS RAUDTEETEENISTUSSEKS

Teedeminister kinnitas määrused inseneride ettevalmistuse kohta raudteede eksploatatsiooni teenistuses. Määrused näevad ette, et asutatakse inseneri kandidaadi ametikoht. Kandidaadid peavad olema lõpetanud Latvija ülikooli inseneriteaduse või mehaanika fakulteedi ehitusinseneri või insener-mehaaniku aukraadiga, töötanud vähemalt 6 kuud raudteedel ja olema mitte üle 35 aasta vana. Kandidaadi õppeaeg raudteel on 2 aastat. Esimesed kolm kuud loetakse prooviajaks, mille kestel raudteel on õigust lõpetada teenistusvahetuskord igal ajal. Õppeaja kestel kandidaat saab raudtee eelarves ettenähtud palga. Kandidaadil tuleb eelmainitud kahe aasta jooksul töötada järgmistel tööaladel: 8 kuud raudtee tehnilise ja kaubandusliku eksploatatsiooni alal ametnikuna, 6 kuud jaamaülema kohuste tundmaõppimiseks, 2 kuud teede- ja 2 kuud masinate- (veo-) ametkonnas, 3 kuud eksploatatsiooni revidendi kontoris ja 3 kuud raudteede peavalitsuses. Sel teel loodetakse mitmekülgset ette valmistada raudteede vajadusteks noori ametnikke, kes hiljem võivad saada määratud mitmesugustele juhtivatele kohtadele.

KUIDAS TÖÖTAVAD RAUDTEEVALITSUSE AUTOBUSELIINID

Raudteevalitsuse autobuseliinid töötavad heade tulemustega ja neil liinidel veetavate reisijate arv kasvab järjekindlalt. Seda tõendavad järgmised arvud. Riga — Jelgava autobuseliinil käesoleva aasta aprillikuus on veetud 68 758 reisijat, kuna eelmise aasta samas kuus 60 191; maikuus sõitjate arv oli sel aastal 88 146, kuna möödunud aastal 68 314, samuti juunikuus 1937 — 75 364 ja 1936. a. 71 902. Dzerbene — Vecpiebalga autobuseliinil on veetud reisijaid aprillikuus s. a. 861, maikuus 2070 ja juunikuus 2658 reisijat, kuna eelmise aasta juunikuus 1926 reisijat. Stende — Talsi — Dundanga — Valdemarpils autobuseliinil veeti k. a. aprillikuus 3415, maikuus 6277 ja juunikuus 6407 reisijat. Jekabpils rajooni raudtee autobuseliinil on veetud aprillis 3930, mais 8567 ja juunis 9251 reisijat. Riga — Sigulda — Ragana raudtee autobuseliinil kus liikumine avati 8. mail s. a., samas kuus oli sõitjaid 9703, kuna juunikuus veeti 21 217 reisijat.

LEEDU

TRANSPORDIKONTORITE ASUTAMINE

Ka Leedu raudteed laiendavad tegevust väljaspool oma otsest piirkonda. Asutatakse kohtades, kus puudub raudteeühendus, raudtee transpordikontoreid kauba- ja pagasisaadetiste vastuvõtmiseks ja väljastamiseks. Neid operatsioone toimetavad peamiselt postiasutiste ametnikud. Vedu postkontori ja vastava raudtee ühendusjaama vahel teostatakse autobuseliini kaudu.

UUS RAUDTEEDE MAJANDUSDIREKTOR

1. juulist s. a. määrati senise majandusdirektori Jonas Sabaliauskase asemele, kes läks pensionile, uueks direktoriks senine direktoriabi, dipl. majandusteadlane Jonas Masiliunas.

PRANTSUSMAA

SUURTE ERARAUDTEEDE RIIGISTAMINE PRANTSUSMAAL

Prantsusmaa oli Euroopa mandril ainuke riik, kus seni oli püsinud veel eraraudteede süsteem suures ulatuses. Ehkki seal oli ka riigiraudteid, siiski kaugelt suurem osa teedevõrgust kuulus järgmisele viiele suurele eraraudteeseltsile: Chemins de fer de l'Est, du Midi, du Nord, Paris—Orléans, Paris—Lyon—Méditerranée ja Chemins de fer des Ceintures. Nüüd on viimased 31. VIII 1937 Prantsuse valitsuse ja raudteeseltside vahel toimunud kokkuleppe põhjal riigistatud. Asutatakse nimetatud eraraudteedest kui ka senistest riigi päralt olevatest raudteedest üks ühine raudteeselts, nimega „Société Nationale des chemins de fer français“. Seltsi põhikapital on määratud 1 429 412 000 franki, millest riik 51% ja eraraudteeseltsid 49% suuruses osa võtavad. Kõigi liinide käituse võtab uus selts 1. jaanuarist 1938 üle. Kapital on jaotatud osadesse à 500 franki nominaalväärtuses, mis kannavad 6% intresse. Need tulevad amortiseerida kuni 31. detsembriks 1982, millal riik osutub seega raudteede ainuomanikuks. Eraraudteeseltsid ise jäävad edasi kestma kuni 31. detsembrini 1955, kuid ainult neile kuuluva varanduse osa haldamiseks. Kuni nimetatud tähtajani ei jagata uue seltsi aktsiaid üksikutele aktsionäridele välja.

Uue, Prantsuse raudteede Natsionaalseltsi asjaajamise eeskirjade järgi on selle haldusnõukogu kohustatud eelarve tasakaalu saavutama tariifide kõrgendamise või ümbermoodustamise teel, kui muud kokkukohiu korraldusvõtted pole võimalikud. Tariifi kõrgenduse ettepanekud esitatakse kõrgemale liiklusnõukogule ja astuvad jõesse, kui Avalikkude tööde minister vastuvõetud otsustele kuu aja jooksul oma vetot peale ei pane. Kasutab minister seda õigust, siis esitab Valitsus parlamendile nõude krediidi saamiseks raudteede selle summa suuruses, mida kavatsetav tariifikõrgendus võiks anda. Kui parlament kahe kuu jooksul ei anna nõutud krediiti, siis astuvad ikkagi jõesse kavatsetud tariifikõrgendused. Avalikkude tööde minister ühes rahaministriga võivad nõuda tariifialandusi, kuid tingimusel, et parlamendilt nõutakse krediiti raudteel nende tariifialanduste tõttu vähemlaekuvate summade katteks ja et parlament nõustub krediidi andmisega.

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

THOMAS CLAYHILLS & SON

ASUTATUD 1633. A.

TALLINN, OLEVIMÄGI 14. TELEFONID: 435-23, 435-25; LAOD: 306-35, 306-97

Tehniline osakond: kõik tehnilised tööstuse ja majapidamistarbed
Tel. 435-25

Välismaa suurimate firmade esindused kõigil aladel Tel. 435-25

Laevasõidu osakond: Tel. 435-26, 435-58

Ekspeditsiooni osakond: Tel. 435-21, 435-59

Kaupade osakond:

Sepa- ja aurusöed, koks, küttepuud

Ehitus- ja metsamaterjalid

Kaupade eksport

Tel. 435-23

Määrdeõlid ja teised naftasaadused

Heeringad, sool, s u h k u r, riis, jahu, manna, vaik,

seebikivi, koloniaalkaubad

Tel. 435-25

E E S T I M A A Õ L I K O N S O R T S I U M SILLAMÄE

Kodumaa bensiin „Baltolin“
Kütteõli
Jmbutusõli

1-ne BENSIINITEHAS EESTIS

Kodumaa bensiin
Bituumen
Motorpetrool

E S T L Ä N D S K A O L J E S K I F F E R K O N S O R T I E T
KONTOR: TALLINN, V. KARJA 1, TELEFON 465-07

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, piiritusevabrikutele 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, inektorid, katlaarmatuurid, parandustööd aurukateldel, lokomobiilidel jne.

Tapamajade seaded. Külmutusseaded.

Keskkütte katlad ja radiaatorid.

Kanaliseerimise ja malmi survetorud. Vedurid.

Töödeehitusmasinad, nagu: teerullid, kivipurustajad, sorteeriv. elevaatorid. Igasugused pumbad. Petrooleumi-mootorid.

Kõiksugu katelsepa-tööd: reservuaarid jne.

TRANSMISSIOONID. Malmi- ja vasevalu. Igasugu parandustööd.

Töö headuse eest täielik vastutus.

Eestimaa põllusaaduste ümbertöötamise osühing

„VIRU“

Tallinn, S. Kloostri 22/18. • Telefon 437-84. • Telegrammi aadress: „TURUM“

Vabrikud: Rakveres, Kadrinas ja Jõhvis

TOODAVAD:

kartulitärklist, kartulisiirupit ja dekstriini

Peaesindaja:

A-s. Rumberg, Tuberg & Ko.

Tallinn, S. Kloostri 22/18.