

Eesti Raudtee

TEEDEASJANDUSE AJAKIRI



Ilmub kuus korda aastas

Toimetuse ja talituse aadress: Tallinn, postkast 243

K.Ü. „Eesti Raudtee“ väljaanne Tallinnas

Nr. 5 (137)

30. XI 1937.

16. aastakäik

SISU: E. Taul: Uusi seadusi raudteede alal. — Dipl.-ins. F. Lindinš: Liiprite immutamine Latvijas. — P. Klavinius: Kaubanduslike põhimõtete rakendamise riigiraudteedel. — J. P.: 100 aastat Vene raudteid. — Kroonika. INH A L T: E. Taul: Neue Gesetze, betreffend das Eisenbahnwesen in Estland. — Dipl.-Ing. F. Lindinš: Die Tränkung der Eisenbahnschwellen in Lettland. — P. Klavinius: Von der Anwendung der kaufmännischen Grundsätze auf den Staatsbahnen. — 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

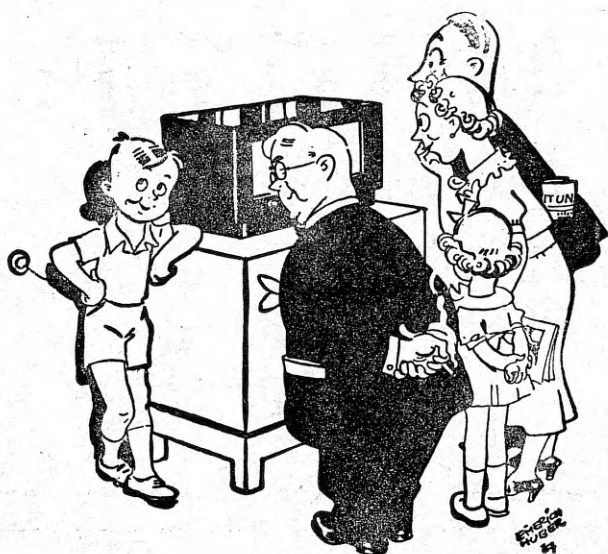
Red Star Line G. m. b. H.
Hamburg

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“



Rõõm

peegeldub kõigis
Teie perekonna
liikmeist kui Teil
kodus on

Telefunken

raadio



Telefunken

tüüp **T 55** on võimas ja odav
5-lambiline suursuper Kr. 290.—

Nõudke kõikjal ainult **Telefunken** apa-
raate, sest siis saate parima



Peaesindaja Eestis:

Tehn. büroo **H. Cesterlein & Ko.**

Tallinn, Vabaduse väljak 7

EESTI RAUDTEE

TEEDEASJANDUSE AJAKIRI

ILMUB KUUS KORDA AASTAS

Toimetuse ja talituse aadress: Tallinn, postkast 243

TELLIMISE HIND (kaasannetega):

1 aastas — Kr. 5.00.
½ " — " 2.60.
Raudteelastele (kaasanneteta) Kr. 1.00 aastas
Üksik number 40 senti.

KUULUTUSE HINNAD:

1 lehekülg Kr. 60.—
½ " " 32.—
¼ " " 16.—

Nr. 5 (138)

30. novembril 1937

16. aastakäik

Uusi seadusi raudteede alal

E. Taul

Riigihoidja poolt dekreedina antud Raudteede ehitamise seadus (RT 69 — 1937, art. 579) ja Raudteede valitsemise seadus (RT 80 — 1937, art. 657) hakkavad kehtima 1. jaanuaril 1938. Eelmärgitud seaduste jõustumisega kaotavad kehtivuse Vene Teedeseaduse (VSK XII k. 1 j. 1916. a. väljaanne) raudteede kohta käivad osad ning selle seaduse täiendamiseks antud eriseadused.

Raudteede ehitamise seaduse ja Raudteede valitsemise seaduse andmisega on meil kõik raudteede kohta kehtivad vöörkeelsed seadused eesistatud ja kohandatud vastavalt meie oludele ja nõuetele. Kui seni on raudteede ehitamist ja valitsemist teostatud peamiselt endiste vene seaduste, määruste ja juhendite järele, siis alates 1. jaanuarist 1938 toimub Eesti Vabariigi riigiraudteede, samuti eraraudteede, arendamine ning juhtimine Eesti seadusandlikkude organite poolt kehtima pandud seadusandlikkude aktide alusel. Raudteede alal kehtis meil küll Riigikogu poolt 10. veebruaril 1931. a. vastuvöetud Raudteede seadus (RT 22 — 1931, art. 128). Kuid see seadus ei sisalda eeskirju raudteede ehitamise ja valitsemise kohta, kuna ta normib peamiselt reisijate ja kaupade veo küsimusi s. o. käsitleb raudteede ekspluateerimist.

Asudes esmajoonel Raudteede ehitamise seaduse lähemale käsitlemisele, nähtub, et seadus koosneb 5 peatükist.

Seaduse esimene peatükk sisaldab üldeeskirju.

Selle seaduse (§ 1) alusel korraldatakse kõigi Eesti Vabariigi üldtarvituslikkude raudteede kui ka erateede ehitamist. Üldtarvitamiseks avatavate raudteede sihiamise ja ehitamise üldalused

ning üksikasjalised tehnilised nõuded määrab Teedeminister.

Linnade administratiivpiirides asuvate tänavraudteede ehitamise tehnilise järelevalve küsimuses (§ 3) on asutud seisukohale, et järelevalve tänavraudteede üle kuulub Teedeministeeriumile ainult nende raudteede tehniliste projektide kinnitamisega. Kuid kohtades, kus tänavraudteed ristlevad üldtarvituslikkude raudteedega või erateedega, kuuluvad ristlemise koha ehitamise ja kasutamise küsimused, kui teede omanike vahel ei saavutata kokkulepet, Teedeministri otsustamisele kokkuleppel Siseministriga.

Raudteede sihiamise kohta puudusid meil seni üldse üldeeskirjad. Seaduse teises peatükis on need eeskirjad ette nähtud nii riigi kui ka eraraudteede sihiamiseks. Seaduses on ühtlasi antud üldised juhised sihiamise tööde teostamiseks ja ette nähtud ka menetluse-kord kolmandate isikutega vahekoradade lahendamiseks.

Seaduse kolmandas peatükis käsitletakse üldtarvituslikkude raudteede ehitamise küsimusi. Üldtarvituslikkude raudteede ehitamine üldiselt võib toimuda eriseaduse alusel. Meil teatavasti on üheks selliseks eriseaduseks Raudteevörgu arendamise seadus (RT 46 — 1928), mis osaliselt täidetud.

Eraraudtee ehitamist võib seaduse kohaselt teostada ainult sellekohase kontsessiooni alusel, mis antakse seadusandlises korras. Seaduses on ette nähtud eeskirjad, mis määravad korra, kuidas taotletakse eraraudtee ehitamiseks kontsessiooni loa saamist. Asutised või isikud, kes soovivad saada kontsessiooni üldtarvitusliku raudtee ehitamiseks, peavad esitama Teedeministrile pal-

ve, milles tuleb üldjoontes tähendada uue raudtee siht, alg- ja lõpp-punktid ning raudtee otsarve ja tähtsus üldsusele. Eeltöödeks loaandmise otsustab Vabariigi Valitsus Teedeministri ettepanekul.

Seaduse neljandas peatükis vaadeldakse erateede ehitamist. Selles küsimuses on seaduses asutud seisukohal, et kuna erateed on meil peamiselt ettevõtete ja käitiste sisemisteks transportvahendeiks, eratee ehitamiseks on vastavat luba tarvis esijoones siis, kui harutee ehitatakse rööpmeliseks ühendamiseks üldtarvitamiseks avatud raudteega.

Erateede ehitamisel on tee sihiajamiseks vastava loa nõutamine vajalik sel juhul, kui ehitatava raudtee omanik ei ole kokku leppinud maade omanikkudega sihiajamise teostamiseks läbi nende maade.

Erateede ristlemisel muude teedega tuleb ristlemise-, ülesõidu- ja ülekäigukohad ehitada vastavalt üldistele, üldtarvituslikkudel raudteedel selle kohta kehtivatele nõuetele ning vajaduse korral tõketega, Teedeministri poolt määrusandlises korras kehtima pandud tingimuste kohaselt. Vastutus eratee ehituse hädaohutuse ja sihiajamise ning ehituse läbi tekitatud kahjude eest la-sub seaduse kohaselt teomanikul. Eratee avamine üldtarvitamiseks võib toimuda eriseadusekontsessiooni alusel.

Harutee ehitamisel rööbastes tarvisminevate materjalide tüübid määrab kindlaks Raudteevalitsus. Liiklemist võib haruteel avada Raudteevalitsuse direktori loal pärast seda kui tee ja selle veerevkoostis on asjatundjate poolt üle vaadatud hädaohutuse seisukohast.

Raudteede ehitamise seaduse eeltoodud lühikesest kokkuvõttest järeldub, et selle seadusega on antud üldised alused raudteede sihiajamis- ja ehitamistööde läbiviimiseks ning liiklemise avamiseks. Vene teedeseaduses käsitas raudteede ehitamise küsimust üldiselt § 349, 350 ja juurdeveo raudteede korraldust § 751—799. Raudteede ehitamise seaduse jõustumisega kaotavad eelmärgitud normid kehtivuse.

Riigiraudteede tegevuse juhtimist ja järelevalvet, samuti eraraudteede tegevuse järelevalvet teostatakse, arvates 1. jaanuarist 1938, Raudteede valitsemise seaduse (RT 80 — 1937, art. 657) alusel.

Selle seaduse esimene peatükk sisaldab üldeeskirju.

Seaduse (§ 2) järgi teostab raudteede tegevuse üldjuhtimist ja järelevalvet Teedeminister. Raudteede üldjuhtimise ja järelevalve teostamise alal kuulub Teedeministri võimkonda eriti raudtee teenistusse puutuvate määruste ning üldkorralduste kehtimapanek, kuivõrd need ei ole juba antud seadustega või üldmäärustega, samuti kuulub ministri ülesannetesse raudtee teenijate teenistuseks ettevalmistamise tingimuste ja teenistuse nõuete kindlaksmääramine. Peale eelnimetatud küsi-

simuste kuulub ministri võimkonda ehitusprojekti-de ja nende juurde kuuluvate tehniliste tingimuste, tööde eelarvete ja üksushindade, samuti materjalide tehniliste tingimuste koostamise ja kinnitamise kohta käivate määruste kehtimapanek ning raudteede ehitiste ja veereva koostise tüüpide kinnitamine. Seaduse (§ 4) kohaselt kuulub ministri võimkonda ka raudteede ja teiste ühenduste tegevuse koostöö ja vedude aluste määramine ning raudteesõiduplaanide kinnitamine — tema poolt määratud ulatuses.

Eelöeldust järeldub, et seaduse üheks eesmärgiks on raudtee ja teiste liiklusvahendite tegevuse kooskõlastamine. Vastavalt viimasel ajal liiklusteaduses väljakujunenud vaatele ei tule üksikuid liiklusvahendite liike rakendada veostamise protsessi mitte üksteisest eraldatuna, vaid nende tegevust tuleb kooskõlastada. Kuna veokulud moodustavad sageli suure osa kaubahinnast, on tarvilik, et transpordikulud viiakse miinumini. Seda on aga võimalik saavutada vaid siis, kui veotevõtted koormatakse maksimumini ja kui veostamiste jaotamises loodud püsivad alused. Üsiku teovahendite liikide koostöö küsimuste lahendamisele asumiseks on seadusega loodud võimalused.

Seaduse teine peatükk hõlmab Raudteevalitsuse korraldust. Selle peatüki eeskirjade kohaselt moodustavad Raudteevalitsuse tema alljaotused ja kohalikud raudteeasutised, kelle tegevust juhib Raudteevalitsuse direktor. Seaduses on ühtlasi lähemalt määritletud direktori võimkond. Raudteevalitsuse direktorile on antud õigus erakorralistel juhtumitel liiklemise hädaohutuse ja katkestamatuse huvides oma isiklikul vastutusel teha erakorralisi korraldusi ka üle seaduses määritletud võimupiiride. Kuid nendest korraldustest on direktor kohustatud teatama viivitamata Teedeministrile. Eelmärgitud õiguse andmine direktorile on tingitud sellest, et raudteede tegevuse iseloom on selline, mis nõuab erakorraliste korralduste tegemist niivõrd ettenägematutel juhtudel, mida võimata täpsustada seaduses.

Seaduse kolmandas peatükis käsitletakse Raudteevalitsuse Nõukogu. Nõukogu koosneb: Raudteevalitsuse direktorist ja 5 liikmest Riigihoidja määramisel, neist 3 Teedeministri, 1 Majandusministri ja 1 Sõjaministri ettepanekul. Nõukogu koosolekuist kutsutakse sõnaõigusega osa võtma Riigikontrolli esindaja ja Raudteevalitsuse vastavad ametnikud nende aladesse puutuvate küsimuste lahendamisel ning tarbekorral ka asjatundjaid väljastpoolt.

Nõukogu on nähtud ette peajasjalikult raudtee majanduslikkude ja rahanduslikkude küsimuste läbivaatamiseks ning otsustamiseks. Seaduse (§ 23) järgi on Teedeministril õigus nõukogu poolt lõplikult otsustavaid küsimusi, milles minister ei ühine nõukogu seisukohtadega, anda nõukogule uueks otsustamiseks. Nõukogu teisekordne otsus esitatakse Teedeministrile küsi-

musse lõplikuks otsustamiseks. Nõukogu asjaajamine on Raudteevalitsuse ülesandeks.

Neljandas peatükis käsitletakse võrdlemisi üksikasjalikult raudtee teenijatesse ja töölisesse puutuvaid küsimusi.

Raudteevalitsus riigiasutisena korraldab raudtee teenistust riigiteenijate kaudu, kes alluvad üldiselt Riigiteenistusseaduse eeskirjadele ja teiste riigiteenijate kohta kehtivatele normidele. Tingituna raudtee teenistuse iseloomust, on käesolevas seaduses raudteeteenijate suhtes erandina üldisest korrast ette nähtud mõnesugused erinõuded.

Raudteeteenijad jagunevad ametnikeks ja vabateenijateks koosseisu kohaselt ja neil on vastavalt kuuluvusele riigiametniku või vabateenija õigused, kohused ja vastutus. Seaduse (§ 28) kohaselt peavad raudteeteenijad omama vastava hariduse ja tarviliku praktilise ettevalmistuse. Töölised peavad olema vastavate alade järgi vajalikult ette valmistatud. Peale praktilise ettevalmistuse on teenistusse astujailt või teenistuses olijailt vastavalt aladel nõuetav ametioskuse eksami sooritamise.

Nõuded ja tingimused, millele peavad vastava teenijad üksikute teenistusala järgi, samuti praktilise ettevalmistuse kui ka eksamite sooritamise korra määrab Teedeminister. Seaduse kohaselt kuulub Teedeministri määramisele kokkuleppel Sotsiaalministriga ka raudteeteenistusse astujate, samuti ka juba teenistuses olivate tervislikud nõuded ja tervisliku seisukorra järele vaatuse kord.

Erinõudena on kõigi raudteeteenijate suhtes ette nähtud vandeandmise kohustus. Riigiteenistusseaduse § 9 järgi annavad vande ainult ametnikud, kuna vabateenijate kohta see nõue ei käi. Raudteeteenijate teenistusliku distsipliini süvendamise huvides on fikseeritud seaduses seni vastavates raudtee-määrustes sisaldunud nõue, et teenistuslik läbikäimine ülemate ja alluvate teenijate ning tööliste vahel peab toimuma alluvuse korrast. Eriti peab esile tõstma nõuet, et vahetuslikus teenistuses olev raudteeteenija ega tööline ei või omalt kohalt lahkuda mitte enne kui tema asemele on astunud keegi teine; samuti ei või teenija, kes otseselt seotud raudteeliini ja veerevkoostise korrashoiuga või rongide liiklemisega, teenistusest vabal ajal oma elukohast eemal olla ilma otsese ülema nõusolekuta.

Edasi on seaduses teenijate ja tööliste suhtes püstitatud nõue, et iga teenija või tööline, peale oma otseste ülesannete täitmise, peab aitama kaasa igasugu hädaohu ärahoidmiseks raudteeliiklemises. Kui teel on avaldunud seesugused asjaolud ja nähted, mis takistavad rongide hädaohutut liiklemist, siis on iga teenija või tööline, kes juhtub hädaohutliku koha lähedal olema, viivitamata võtma tarvitusele kõik temast olenevad abinõud sündmuskoha varustamiseks signaalidega ja andma võimalikku abi.

Seaduse kohaselt raudteeteenijad üldiselt kannavad teenistuse alal vastutust ühistel alustel kõigi riigiteenijatega. Kuid raudteel kallihinnalise veerevkoostisega opereerimisel ja väärtuslike kaupadega talitamisel juhtub kahjutekitamisi väga kergesti, ilma et teenijaile või tööliste saaks anda erilist suurt süüd, sest, tingituna kiirest toimimise vajadusest, võivad kahjud tekkida iga väiksema ettevaatamatuse puhul. Seaduses (§ 35) on raudteeteenijate ja -tööliste kohta ette nähtud üldisest riigiteenijate vastutuse ulatusest erinev kord. Raudteeteenijad ja -töölised peavad raudteele tekitatud kahjud tasuma sel juhul, kui on tegemist pahatahtlusega või hooletusega. Kerge hooletuse korral jääb seaduse kohaselt võimalus teenijate või tööliste poolt tekitatud kahju osaliselt või täielikult raudtee kanda võtta Arveseaduse § 70 ettenähtud korrast.

Seaduse (§ 38) kohaselt võib raudteeteenijaile ja -tööliste eeskujuliku ja laitmatu tegevuse eest avaldada kiitust ning eriliste teenete eest ka rahalist tasu kuni ühe kuupalga suuruse summani. Kiituse avaldamise ja rahalise tasu määramise võimalused avaldavad kahtlemata ergutavat mõju raudteeteenijate ja -tööliste teenistuskohuste hoolsaks täitmiseks.

Seaduse viiendas peatükis sisalduvad eeskirjad käsitlevad raudtee kapitali, eelarvet ja aruannet.

Raudtee kapitalide, eelarve ja aruande peatüki kohta tuleb märkida, et on ette nähtud raudtee tegevuseks kaks kapitali: 1) põhikapital ja 2) tegevuskapital.

Põhikapitaliks loetakse kõik Raudteevalitsuse valitsemisel oleva kinnis- ja vallasvara maksus. Põhikapitali summa muutub vastavalt varade juurdekasvule või vähenemisele.

Tegevuskapitaliks loetakse Raudteevalitsuse käsutuses olev erisumma, mida kasutatakse raudtee liiklemise katkestamatuse ja intensiivsuse alalhoidmiseks, tööde õigeaegseks teostamiseks ja raudtee eksploateerimiseks tarviliku tagavara-inventari ning materjalide muretsemiseks. Tegevuskapitaliks on seadusega määratud juba olemasolev summa 4 000 000 krooni. Tegevuskapitali võib vastavalt suurendada, kui raudtee tegevus laieneb, üldine liiklemine suureneb või uued ühendusliinid juurde luuakse.

Senine tegevuskapitali korraldus baseerus Teedeseaduse § 355 j. j. alusel.

Tegevuskapitali summe võib tarvitada nende materjalide, inventari ja muu vajaliku sisseseade muretsemiseks, milleks eelarvetes on vastavad krediitid ette nähtud. Selle tõttu nende tagavara tarvitamisel tuleb eelarve järgi ettenähtud krediitidest vastavad summad arvata tegevuskapitali summade täienduseks, nagu see ka seni teostus Teedeseaduse § 357 korrast.

Raudtee ülesannetele vastavalt eelarve jaguneb a) eksploatatsiooni tulud; b) eksploatatsiooni kulud ja c) erakorralised kulud. Esimese eel-

arve osa moodustavad üldtarvitamiseks avatud raudteede ning ühendusliinide tegevusest saadavad tulud, teise — raudteedel liiklemise teostamiseks ning varanduste korrashoiuks tarvisminevad kulud, samuti ka raudtee valitsemise ja asjaajamise kulud. Raudtee eelarve nomenklatuuri eelmärgitud jaotuse kohaselt kinnitab Teedeminister kokkuleppel Majandusministri ja Riigikontrolöriaga.

Seaduse kuueandas peatükis käsitletakse raudtee tegevuse korraldamist riigikaitseks. Eeltähendatud peatükis ettenähtud eeskirjade kohaselt lähevad mobilisatsiooni või sõja korral raudteed ühes raudteeasutistega, sideabinõudega ja raudteel teenivate isikutega, ilma erikorralduseta, kõigi riigikaitseesse puutuvates küsimustes Sõjavägede Ülemjuhataja alluvusse, kuid raudteede harilik tegevus, eelarve, majanduslik ja tehniline varustamine jääb seejuures Teedeministeeriumi ülesandeks. Seaduse (§ 52) kohaselt raudtee riigikaitse ülesanded määrab Sõjavägede Juhataja. Nende ülesannete teostamise lähem kord ja ulatus määratakse Teedeministri poolt kokkuleppel Sõjavägede Juhatajaga.

Seaduse seitsmenda peatüki eeskirjade alusel toimub eraraudteede tegevuse üle järelevalve teostamine. Seaduse kohaselt kuuluvad Raudteevalitsuse järelevalve alla kõik eraharuteed, mis

on alalises rööpmelises ühenduses riigiraudteedega ja ka need erateed, millistel ei ole küll rööpmelist ühendust riigiraudteedega, kuid millel liiklemine teostub siiski mehaanilisel jõul. Ühtlasi kuulub Raudteevalitsuse järelevalve alla haruteede veerevkoostis, mida tarvitatakse ühenduse pidamiseks riigiraudteedega, samuti ka kõik erateede ja eraharuteede ristumiskohad riigiraudteedel, maanteel ja tänavatel. Erarahuteede järelevalve lähema korra ja ulatuse määrab Teedeminister.

Erateel võib teostada ainult teeomaniku ettevõtete saaduste ja kaupade või ettevõtete vajalikkude ainetega ja isikutega vedu.

Teedeministri loal võib erateel piiratud ulatuses teostada ka maksulist reisijate ja kaupade vedu. Sellest kuulutatakse Riigi Teatajas. Maksuliseks veoks lubatud eratee reisijate ja kaupade veotariifid kuuluvad seaduse kohaselt Tariifinõukogu määramisele.

Ei täideta erateel hädaohutu liiklemise tingimusi, on Teedeministril õigus liiklemist teel seisma panna või võtta tarvitusele muid abinõusid hädaohutu liiklemise jaluleseadmiseks.

Raudteede valitsemise seaduse kehtimapanekuga on loodud kindlad alused riigiraudteede tegevuse juhtimiseks ja korraldamiseks. See asjaolu peaks tagama seda, et meie raudteesajandus areneb sirgjooneliselt tõususuunas.

Lüüprite immutamine Latvijas

„Eesti Raudteele“ kirjutanud dipl.-ins. **F. Lindinš** - Riga
Latvija raudteede lüüprite-immutustehase insener-keemik

Kui Latvija raudteed kasutaksid immutamata liipreid, siis igaaastaseks vahetuseks läheks neid vaja ümmarguselt üle 600.000 tk. See osutuks Latvija metsamajandusele vägagi tuntavaks raielulgaks ja raudteedele raskeks rahanduslikuks koormaks, nimelt seda mitte üksi puu väärtuse, vaid ka liüprite nende tarvitamise kohta toimetamise ja teesse paigutamise kulude tõttu. Nende asjaolude tõttu on juba 1925. a. peale hakatud teesse asetama immutatud liipreid ja praegu, kuigi veel immutamata liüprite vahetus ei ole lõpetatud, kasutatakse ekspluateeritavate teeosade jaoks aastas mitte üle 200.000 liipri. Edaspidi see kogus väheneb veelgi tugevasti.

Alustades immutamist ehitati kaks immutussisseadet: üks Riias — statsionaarne, kahe töötamis-tsilindriga ja teine liikuv, ühe tsilindriga. Riia immutusseade võib ööpäeva jooksul läbi töötada kuni 7500 liiprit, liikuv aga 3500 tk. Liikuva immutusseade ülesseadmiseks läheb tarvis 4 päeva, lahtivõtmiseks 2 päeva ja immutamine selles tuleb ligi 2% võrra kallim kui statsionaarsetes immutusseades. Liikuva immutusseade jaoks on ette nähtud 3 töötamispaika, kus on ehitatud selleks rullikuteed ja immutustsilindri-ase.

Liüprite immutamist alustati trioliidiga, kuid pärast 70.000 liipri immutamist mindi üle kreosoodile. Nüüd ollakse õnnelikud, et omal ajal loobuti trioliidist, sest suurem osa trioliidiga immutatud liipreid on juba teest välja võetud. See osutus tarvilikuks mitte nii väga nende mädanemise kui mehaaniliste vigastuste tõttu, peamiselt sel põhjusel, et otsad olid lõhkenud. Ilmestus, et sooladega immutatud liiprid ei kannata naelutamist, puu muutub hapramaks ja rööpanaelte kohast liüprite otsad lõhkevad. Õliga immutatud liüprite juures tulevad otste pragunemised hoopis harvem ette. Liüprite immutamine Wollmanni sooladega tuleb küll odavam kui õliga, kuid säärase immutamisviisi kasutamise eeltingimuseks oleks üleminek rööpanaelte tarvitamiselt kruvide kasutamisele rööbaste kinnitamisel liüprite külge. See üleminek nõuaks suuri kulusid ja pealegi ei ole kruvide paremus võrreldes rööpanaeltega küllaldaselt tõestatud.

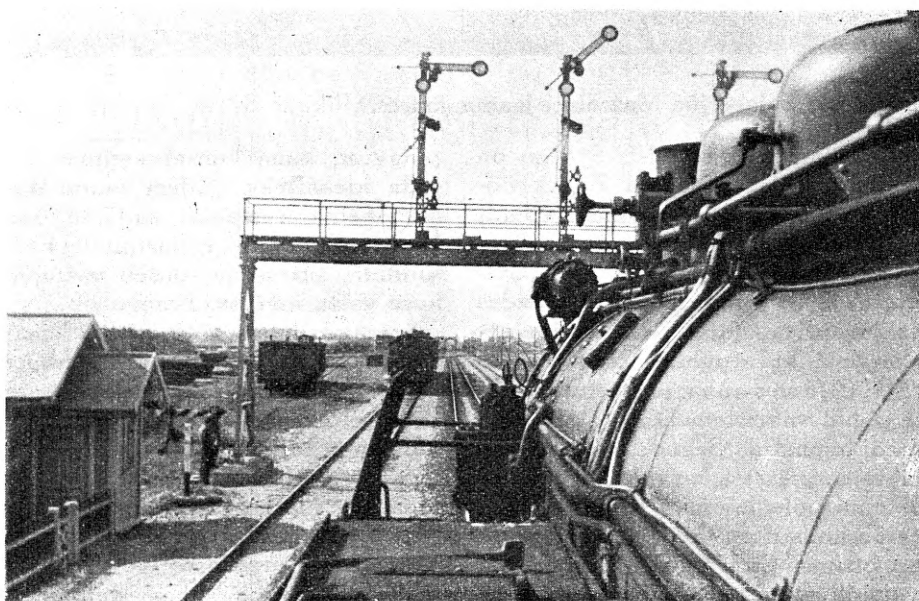
Alates 1925. a. peale on kõige selle aja jooksul liipreid immutatud õlidega, kuni 1934. a. puhta kreosoodiga ja sellest peale Eesti põlevkiviõli juurdesegamisega. 1925. a. peale on kreosoodiga immutatud liipreid teest välja võetud mäda-



Kuldīga jaam Latvija raudteedel
Liepāja—Kuldīga 750 mm kitsarööpmelisel raudteel

nemise tõttu kuni 1%, kuid mehaaniliste vigastuste tõttu ligi 3 korda rohkem. Immutatakse ainult männiliipreid ja immutus õliga toimub järgmiselt: pärast liiprite paigutamist katlasse, sinna pumbatakse õhku 1,5—6 atm., pärast seda pumbatakse 80—95° C kuuma õli ja hoitakse 7 atm. rõhu all 30 minutit; selle järel pumbatakse õli välja ja liiprid hoitakse 20 minutit ilma õhuta. Immutamiseks läheb iga liipri kohta keskmiselt 6,5 kg õli. Ühe operatsiooni kestvus, liiprite vahetust immutussilindris kaasa arvates, on 1 tund 50 minutit. Statsionaarses immutusseades, töötades

paralleelselt kahe katlaga, läheb igaks operatsiooniks aega 1 tund 5 minutit. Immutamine avaldab oma toimet ainult puu välimises osas, mis puu raiumisel oli elav. Vaigurikas südameosa, kui ta juba puu kasvades ei olnud saanud rikutud, peab vastu hulk aastaid ka immutamata. Õliga immutamise puudus seisab selles, et vigastatud puu ei võta endasse õli. Kahjurite pesad võivad jääda puusüdamesse, ja aja jooksul selle hävitada. Selle tagajärjel liiprid kaotavad oma mehaanilise vastupidavuse, lõhkevad ja neid tuleb teest kõrvaldada. Vaadeldes liipreid, mis mäda-



Rong läheneb Jelgava jaamale

nemise tõttu teest välja võetud, selgub, et nende süda oli vigastatud juba puu kasvamisel või jälle liiprite asjatundmatu või hooletu valmistamise tõttu. Immutatud liiprid, mille südamikud vigastamata, selle vastu ei ilmuta vähemaid vigastuste tunnuseid. Sooladega immutatud liiprite juures säärast liiki vigastusi ei tule ette.

Kreosoodi hindade tõusu tõttu oldi sunnitud leidma ainet kreosoodi asendamiseks või täiendamiseks. Selleks võeti põlevkiviõli. Kasutatakse põlevkiviõli viskositeediga mitte üle $4 E^\circ$. Tehakse katseid töötada ka puhta põlevkiviõliga. On selgunud, et õli kasutades kasvab viskositeet ja kaue- mat aega töötades praeguse meetodi järgi, ei lähe korda enam puud immutada täielikult. Seda põlevkiviõli negatiivset omadust kõrvaldab juba väikese osa kreosoodi juurdelisamine. Teine põlevkiviõli negatiivne omadus seisab selles, et ta soo-

Puu konserveerimise suhtes on turbaõli põlevkiviõlist vähema väärtusega, kuid immutamiseks ta kõlbab. Praegusel ajal maksvate immutusainete hindade juures osutub immutamine Wollmanni sooladega odavamaks kui õlidega. Et üleminek immutamisele sooladega juba ettetoodud põhjustel ei ole võimalik, siis katsetatakse kahekordse immutamise- ga: esiteks õliga ja siis sooladega. Sel puhul õliga immutamise meetod muudetakse sääraselt, et iga liiper immutatakse ainult 2 kg õliga. Õhust tühja katlasse lastakse soolalahus ja siis hoitakse liiprid 30 minutit 7 atm. surve all. Iga liiper võtab endasse keskmiselt 16 liitrit soolalahust. Õli tungib liipris ainult 5 mm sügavusse, kuid soolalahus kuni puusüdamesse. Immutamise aeg on 40 min. võrra pikem, kui õliga immutamisel. Töötamise suhtes see meetod on rahuldav ja, nagu selgunud, ta ei vigasta puu mehaanilist vastu-



Uus raudbetoonsild üle Salace jõe Mazsalace jaama juures. Pikkus 82 m, kõrgus üle veepinna 16 m.

dustab immutatud liiprite higistamist. Praegu on tellitud väike partii õli viskositeediga $7 E^\circ$. Töötamine säärase õliga tarvitab küll kõrgemat temperatuuri, kuid põhjustab vähem liiprite higistamist. Praegu kasutatakse kreosoodi ja põlevkiviõli segu vahekorras 2:3, millise seguga töötades on saadud rahuldavaid tagajärgi. Töötamine seguga on isegi kergem, kui puhta kreosoodiga. Kreosoot juba $30^\circ C$ juures annab sadestust ja tähelepanemata puhul viimaste suhtes võivad ummistuda kreosoodi mahutid. Segude juures seda puudust ette ei tule. Aastas tarvitavad Latvija raudteed 1500 tonni põlevkiviõli.

Ka põlevkiviõli hinnad on tõusmisel, mis tõttu ollakse sunnitud otsima odavamaid immutusvahendeid. Põlevkiviõli esimeste partiide eest makseti 40% kreosoodi hinnast, nüüd aga juba 60%. On tehtud katseid valmistada turbast immutusõli.

pidavust, kuna konserveerimise suhtes võib osutada ideaalseks. Õliga immutatud puu hakkab mädanema seestpoolt, südame ümbert, kuna soolaga immutamisel väljastpoolt. Et see ei või nüüd sündida, siis seega tõuseb vastupidavus mädanemise vastu märksa. Praegu siiski see meetod oma suure ajakulutuse tõttu ei ole kasulik, kuid juhul, kui immutusainete hinnad muutuvad veelgi soolade kasuks, siis tuleb selle meetodi tarvituselevõtmisele asuda. On tehtud katseid õlisid segada soola lahusega. Selgub, et seni kasutatav õlide segu kergesti võtab endasse 30% soolalahust. Immutades liiprit 1 kg soolalahusega õli asemel (1+5,5 kg), ei ole märgata mingisugust takistust immutamise tegevuses. 1% Wollmanni soolalahus maksab 3 korda vähem kui põlevkiviõli. Liipri vastupidavuse suhtes ei ole midagi karta, sest sool endast on võimas konserveerimisvahend, ja

5,5 kg õli osutub küllaldaseks liipri immutamiseks, kui see hulk ühetasaselt jaotub kogu konserveeritava puuosa peale.

Õlidega immutamisel on üldiselt see negatiivne külg, et immutamise toime puus ulatub ainult nii kaugele, kui õli on rõhutud sinna immutamisel. Soolad selle vastu aja jooksul läbivad kogu puu. Kui õlidega immutatud puu ümbertöötamisel juhtuvad jääma ligipääsetavaks puu immutamata osad, siis tekib seal samuti mädanemise protsess nagu üldse immutamata puus. Säärased juhud võivad tulla ette rööpanaelte sisselöömisel. Rööpanaelad läbivad liipri immutatud osa ja avavad kahjurite tegevusele puu immutamata osad. Vaadeldes 10 aastat tees seisnud ja mitu korda läbi naelutatud liiprite naelteaukuid, ilmestub, et rööpanaelte ümbrus kuni 2 sm on mädanenud. Mitmekordse ümbernaelutamise puhul kaotavad naeltekohad mehaanilise vastupidavuse võime ja liiper muutub kõlbmatuks. Et seda vältida, tuleb konserveerida ka rööpanaelte aukusid. Kõige õigem oleks valada rööpanaela auku konserveerivat lahust, kuid et see tegelikus elus on raskesti läbi viidav, siis rahuldatakse naelaukudesse löödavate puupulkade immutamiseks esiteks kreosoodiga ja siis Wollmanni sooladega. Soolade tarvituselevõttu põhjustas see asjaolu, et õli kaitseb mädanemise vastu ainult pulka ennast, kuid ei takista juba liipris alanud mädanemisprotsessi. Soolad selle vastu avaldavad oma mõju kogu niiske, vigastatud liipri osa peale. Wollmanni soola lahustusvõime vees ei ole suur, mis tõttu selleks, et tõsta soola kontsentratsiooni puupulgas, kasutatakse immutamisel ühes Wollmanni sooladega ka keedusoo-



Rong teel

la. Puupulkade immutamine teostatakse kuuma — külma vanni meetodi järgi võimalust mööda nende pulkade tarvitamisele läheduses.

Kaubanduslike põhimõtete rakendamise viigi- raudteedel

P. Klavinus

(1 järg)

Raudteede ja autotranspordi vaheline võistlus, nagu juba tähendatud, on raudteedele seadnud ülesandeid, mille lahendus on võimalik veel ainult sel teel, et raudteeliiklust kohastatakse teadlikult ja järjekindlalt ajanõuetele. Seda paremini suudab teha muidugi see raudteeadministratsioon, mis koosneb olukorda õigesti hindavatest, kaubanduslikult mõtlejatest ja sellele vastavalt tegutsevatest isikutest. Kuivõrd paljudegi heade plaanide teostamine ära rippuv on vastava raudtee administratsioonil kasutada olevatest ainelistest ressurssidest, on arusaadav ja sellest me ei tarvitse siin pikemalt kõneleda. Olu-

line on ja selleks jääb asjaolu, et olemasolevaid vahendeid ikka kasustatakse kõige otstarbekohasemalt. Säärast tegevust kõige paremini võib juhtida ainult mõtlemis- ja talitusviis, mis sobib raudteedele kui majanduslikule käitusele, ja seda nimetame „kaubanduslikuks“ selle sõna laiemas mõistes. Allpool vaatleme lähemalt neid juhte, kuidas ja mil teel „kaubanduslike“ põhimõtteid ja meetodeid rakendatakse raudteede, eriti aga riigiraudteede, eksploateerimisel, samuti aga kuidas seda mitte ei tehta.

Kaubanduslike põhimõtete järgi tegutsemise eelduseks kõige pealt on antud olukordade ja

transpordi alal kaasamõjuvate tegurite põhjalik ja lähem tundmine. See tundmaõppimine pole mitte ühekordne, vaid ennem pidev jälgimine, kusjuures muudatused ja ümberkujundamised rahvamajanduse elus leiavad küllaldest tähelepanu, hindamist ja tarviduse korral ka ajakohaste korraldusvõtete kasutamist. Kas kõrgem juhtkond tahab ja suudab ainult ise tabada kõiki nähteid transpordi ja sellega lähemas või kaugemas seoses olevatel aladel ja tungida nende sisse, või on kohapealsete faktide kogumine jäetud teatud



**Majandusteadlane ALLO PAKRI
TEEDEMINISTERIUMI NÕUNIK**

Sündinud 20. nov. 1907 Haapsalus. Alg- ja keskhari-
duse omandanud Haapsalu linna algkoolis ja Läänemaa
Ühisgümnaasiumis. 1927. a. sügisel astunud Tartu üli-
kooli, mille õigusteaduskonna majandusteaduse osakon-
na lõpetanud 1932. a. kevadel. Kaitseväe sundaega tee-
ninud 1932—1933. a. 1933—1934. „Lääne Elu“ toime-
taja. 1934. a. kevadel valitud Haapsalu linnanõunikuks.
Alates 10. novembrist s. a. teedeministeriumi nõunik.

Stuudiumi vältel ja hiljem toimetanud uurimusi
majanduselu alal, praktiseerinud pankades, riigiasutis-
tes ja eraettevõtetes. Organiseerinud näitusi ja korral-
danud turistide liiklemist.

keskmiste ametnike, näit. revidendid jt., ülesan-
deks, see ripub ära vastava raudtee sisemisest
korrastusest. Ära põlata siiski ei saaks raudtee-
personaali kaastööd, kui see on selleks kaasa tõm-
matud, olles muidugi pühendatud raudteede tege-
vuse ülesannetesse ja selle teostamise põhimõt-
teisse, millist juhtu vaatleme ka allpool.

Ei saa salata, et peagu kõikjal raudteede-
le peavalu sünnitab juba eelpool mainitud auto-
transpordi võistlus. Otsitakse lahendust sellele
küsimusele, ja niivõrd on jõutud selgusele, et la-
hendus seisab mõlema veoettevõtte koostöös,
nende tegevuse rinnastamises. Peamine raskus
seisab aga selles, et ei suudeta leida teed ja moo-
dust, mil kombel ja määral võiks tegelikult teos-
tuda see koostöö.

Nagu juba ka ülalpool mainitud, ei ripu sää-
rase koostöö korraldamine ja edu sugugi mitte
ainult raudteedest ära. Nii kaua, kui need orga-
nid, kes sellest koostööst peaksid huvitatud
olema, alles veel tagasihoidlikul ja äraootaval sei-
sukohal asuvad, ei jää raudteedele muud üle, kui
antud olukorrale vastavaid korraldusvõtteid ka-
sutada selleks, et vältida seisukorra veelgi halve-
nemist. Need korraldusvõtted saavad olla ainult
„kaubanduslikud“ ja käesoleval juhul oleksid
järgmised:

- 1) hindade reguleerimine, mille
all mõistame tariifipoliitika teadlikku revideeri-
mist ja selle kindlaksmääramist vastavalt muutu-
nud olukorra nõuetele;
- 2) klientuuri paremini teeni-
mine ja
- 3) „kauba kvaliteedi tõstmis-
e,“ siin piltlikult öeldud.

Tariifipoliitika mõju suhtes on omal ajal ol-
dud väga kõrgel arvamisel, nimelt, et selle abil
võidavat kas või tühja kõrve muuta õitsevaks ro-
huaiaks ja samuti vastupidi. Kuigi ehk see võis
olla liialdatud, siiski ei saa salata, et raudteede
rahvamajanduslikke huvisid arvestav tariifipoli-
itika on aluse pannud nii mõnegi majandusliku te-
gevusharu soodsale arengule.

Peab otse imestama, millise määrani peenelt
ja ettenägelikult on omal ajal kalkuleeritud iga-
suguseid tariifide skeeme ja differentiaale, mak-
sumäärade fikseerimisel arvesse võttes mitmesu-
guseid võimalikke tariifipoliitilisi kaalutlusi. Selle
juures mõõduandvad kaugeltki ei olnud ainult
raudtee enda rahanduslikud huvid, vaid üldsuse
kasu taotlevad asjaolud on suuresti mõjutanud
raudteetariifide väljakujundamist. Raudtee kui
suurettevõtte on võinud seda endale lubada, et
suur hulk vedusid teostatakse säärase madalate
hindadega, mis ei kata igakord isegi otseleid
traktatsioonikulusid, kui see aga tariifipoliitiliselt
osutus otstarbekohaseks ja hädavajalikuks. Et
aga selle vastu teatud kvantum vedusid toimus tariifide järgi, mis annavad raudteele suuremat või väiksemat tuluüle jääki, on loomulik ja arusaadav. Säärast tariifide liigitust on peetud seni

rahvamajanduslikult kõige otstarbekohasemaks ja see on kooskõlas ka kaubandusliku põhimõttega, veotoiminguid hinnata selle väärtuse järgi, mis nad evivad kaubaomaniku suhtes. Kui aga nüüd võimaldatakse üksikutele juhuslikkudel veoettevõtetele enda heaksarvamise järgi välja noppida neile sobivaid kasulikke vedusid, neid teostades võistlushindadega, siis selliste nähete kasvades arvuliselt ja ulatuslikult, võib osutada paratamatuks seniste tariifi-põhimõtete ümberhindamine. Et sellele ümberhindamisele järgnevat, tekkinud olukordi paremini arvestavad tariifi-muudatused kõigiti ikka rahvamajanduslikult otstarbekohased peaksid olema, selle eest ei saa raudteed kahjuks mitte vastutada.

Olukorra tõsidust hinnates, on juba mõnel pool tulnud kuuldavale häält, et raudteede kohta seni maksev seaduse eeskiri, et raudteede veotariifid peavad olema avalikult välja kuulutatud, tuleks tühistada. Välja arvatud mõni üksik erand, ei ole see küsimus siiski veel tõsiselt arutlusele tulnudki. Avalikkusele teatavaks tehtud tariifid on olnud ikka raudteede kaubandusliku tegevuse omapärasemaks nähteks ja neist loobumine võiks tähendada lahtiütlemist senisest otsekohesest, ehk küll paindumata käitumisviisist, millega koheldi ühetaoliselt kõiki raudteekasutajaid. Ühest küljest „kindlad veohinnad“, nagu need veotariifides fikseeritud, muudavad säärase suure ja laialatusliku ettevõtte, nagu seda on raudtee, tariifiasjanduse lihtsaks ja ülevaatlikuks, võimaldades kaubaomanikele täpsaid ja võrdlemisi kindlaid eelkalkulatsioonide veokulude suhtes. Teisest küljest aga, nagu seda teame tegelikult elust, ei ole siiski raudteede veotariifid midagi igavest, puutumatu või kivenenud moodustist, vaid hoopis selle vastu, nad võivad väga hästi arvestada ka riigi ja rahvamajanduse silmapilksete tarvidustega. Kuna n. n. „üldtariifid“ väljendavad vastava raudtee tariifipoliitikat üldiselt ja suurtes joontes, ja selletõttu evivad enamvähem püsivat iseloomu, siis jälle „eritariifid“, mida üksikutele raudteedel on kümneid või isegi sadasid, arvestavad üksikute tööstusharude ja -ettevõtete või jälle eritingimustes asetsevate maakohtade tarvidusi, eriti kui need piiratud kohaliku või ajutise tähtsusega. Need alalised tariifide muudatused ja täiendused, mida võime tähele panna kõikjal raudteedel, ei tõesta mitte seda, et need „parandavad“ tariifid oleksid halvasti koostatud, vaid, et neid tahetakse hoida päevakohases, „up to date“ maksvas vormis. Säärast tundlikku reageerimist tegeliku elu nõuetele tariifide alal ei saa raudteedele ette kirjutada mõni väline võim. Ehkki raudteetarvitajaskonnast vahete vahel tuleb kuuldavale häält mõnesuguste muudatuste suhtes, siiski ripub see ära raudteeadministratsiooni heaksarvamisest, kas ta suvatseb arvestada publiku sooviga või mitte. Ta võib olla küllalt huvitatud klientuuri tarvidustest ja näpunäidetest ja leida selle kaup-

mehelikult mõistliku olevat, üles näidata oma tegevuses painduvust ja ettevõtlikkust igasuguste asjaolude ärakasutamises, nõnda, et klientuurile jääb otsene mulje vastava administratsiooni vastutulelikkusest ja otstarbekohasest asjaajamisest. Vastupidi aga, võidakse ka harrastada niisuguse mentaliteediga asjaajamist, mida oleme harjunud nimetama „kroonulikuks“ või veel enam „bürookraatlikuks“, kus külmalt ja ükskõikselt suhtutakse kaubaomanikesse: „tahate vedada — vedage, kui mitte — pole vaja!“ Siin aga peab eriti rõhutama ja alla kriipsutama seda asjaolu, et mainitud mentaliteet ei sobi sugugi niisuguse ettevõtte asjaajamises, kes tahab käia kaubanduslike põhimõtete järgi. Kahjuks peab nentima, et möödunud aegadel on sellist kohtlemist raudteekasutajatele osaks saanud mõnelgi pool, kuid — loodame, et need ajad nüüd täielikult möödunud on. Õiget ja otstarbekohast kaubanduslikku arusaamist ühes ettevõttes, ka kui see on raudtee, tõestab kõige paremini viisakas, asjalik ja vastu tulla püüdev, võiks öelda nii ka — „olge lahked“ — kohtlemine oma klientuuriga, käesoleval juhul raudteede tarvitajaskonnaga. Juhtkond, kes sellise mentaliteedi vajaduses ja otstarbekohasuses täiel määral teadlik on, kannab hoolt ka selle eest, et oma personali kasvatada selles vaimus. See on aga ala, kus on veel kahtlemata mõndagi ära teha, et välja juurida endise vaimu pärandusi. Võib tähele panna, et üksikute väiksete naaberriikide raudteed sel alal püüavad üksteist üle trumbata. Kõikjal on märgata püüdu luua jaama- ja rongiteenijate kaadrit, mis koosneb väga korralikest, asjatundlikest ja sealjuures ka väga viisakaist ja vastutulelikest ametnikest. See on rõõmustav nähe! Selles suunas tuleb edasi jätkata. Kui raudteede administratsioon seab endale deviisiks midagi sarnast, nagu Saksa raudteedel on tuntud mõiste „D i e n s t a m K u n d e n“, ja seda põhimõtet arendab oma teenijaskonna väljaõpetamisel, siis kahtlemata välditakse palju põhjuseid nurinaks ja võidetakse uusi sõpru juurde.

See muidugi ei tähenda küll seda, et kõikide soovidele ja nõuetele peaks võima alati vastu tulla. Oma tarvitajaskonnaga püüdes olla parimas läbisaamises, peab „kaubandusliku orientatsiooniga“ raudtee-administratsioon eriti hoolega, tähelepanelikult ja ettenägelikult läbi kaaluma temale klientuuri poolt esitatud nõudeid. Käesoleval ajal, kus raudteed ainult suure vaevaga saavutavad väikseid tuluüle jääke või isegi ainult „otsotsaga“ kokku saavad, ei saa sugugi kergel käel lubada igasuguseid soodustusi, mida ehk küll raudteekasutajate-kaubaomanike poolt väga usutavalt püütakse hädatarvilikuks tembeldada. Kuid sellegipärast ei tarvitse ka igas tariifialanduse nõudes näha jälle uut vaenulikku aktsiooni kliendi poolt. Kõik sääraseid küsimused vajavad lahendamisel loomulikult suurt taktitunnet.

(Järgneb.)

100 aastat Vene raudteid

J. P.

(3. järg ja lõpp)

NSVL kogu majanduse ja sellega seoses ka raudteeasjanduse arengu käiku ja suuna määravad ning iseloomustavad need suurejoonelised programmilised hoovõtted, mida tunneme „viisaastakute“ nime all. Esimene algas 1928. a., teine 1933. a. Seati üles väga suurepärased kavu, täpsalt ette nähes iga aasta kohta, millisteni jõudlusteni peab antud tähtjaks küündima raudteede tegevus. Ei saa salata, et mõneski suhtes jõuti ettenähtud norme isegi ületada, kuna aga sellevastu teistel aladel osutus tunduv puudujääk. Ka ei suutnud mõni ajutine hoogne arengu moment kindlustada, et sellele mitte ei järgneks tagasilangust.

Kompartei XV kongress 1927. a. oli võtnud vastu resolutsiooni, et „tuleb pöörata kahekordset tähelepanu transpordimajanduse põhjalikule ümberkorraldusele ja tema töötamise ratsionaliseerimisele, tehniliselt enam edenenud maade eeskujul.“

Esimese viisaastaku kavas oli ette nähtud vedude hulka tõsta enam kui 50% võrra.

Kõigile headele kavatsustele, resolutsioonidele ja korraldusvõtetele vaatamata, mis andsid küll mõnesuguseidki silmapaistvaid tagajärgi, üldiselt raudteeasjandus, nagu näha, jäi ikka üheks Nõukogude valulapseks. Kõneldakse igatliiki, paremalt ja pahemalt tiivalt pärit olevate „kahjurite“ tegevusest, kes igal viisil püüdsid luua takistusi raudteeliikluse ja -majanduse ümberkonstrueerimisele ja ülesehitamisele. Kompartei XVI kong-

laetud vagunite arv ja nimelt kuni 40.000-ni ajutiselt. Selle tagajärjel kogunes sadu tuhandeid tonne äravedamata kaupu: 3.300.000 tonni kivi-süsi, 1.500.000 tonni maake, 750.000 tonni metallisid j. m. Asja seisukord oli väga tõsine.

Märtsikuus 1935 määrati uueks teedekomissariks Kaganovitš, milline sündmus võeti vastu suure rahuldustundega, ja mis pidi osutama pöördpunktiks Nõukogude raudteeasjanduses. Osalt tänu sellele vaimustusele, mida seoses tema määramisega teedekomissariks püüti vastavalt poolt raudteeteenijate seas tekitada, kuid ka muude soodsate momentide kokkusattumise tagajärjel, tal läks tõepoolest korda raudteeasjandust üles virgutada ja jõudluste hulki tõsta kõigil aladel. Näit. laetud vagunite arv iga ööpäeva kohta keskmiselt oli jaanuarikuus 1935 50.600, aprillikuus 1935 62.000, ja tõusis 1936. a. maikuus kuni 92.400 ja sama aasta augustikuus oli 90.200. Kaubavaguni ringlus keskmiselt oli 1934. a. 8,75 päeva, 1935. a. 7,69 päeva, kuid 1936. a. 6,46 päeva.

Siin aga võib tuua võrdluseks samad andmed ka möödunud ajajärgude kohta. Kaubavaguneid laeti keskmiselt 1916. a. 80.000 (halvem kuu — november), kuid 1918. a. kõigest 13.000. Samuti oli kaubavaguni ringlus 1916. a. keskmiselt 5,8 päeva, aga 1918. a. isegi 11 päeva.

Millises suunas üldse NSVL raudteede tegevus on arenenud, seda võivad ehk iseloomustada alljärgnevad andmed:

	A a s t a d			
	1913	1921	1930	1934
Raudteede kogupikkus km	70000	69430	76855	81580 *)
Veetud reisijate arv (milj.)	224,3	76,6	503,5	945,2
Reisija-km (milj.)	27707	—	47497	71421
Keskmine sõidukaugus km	120	—	93	76
Veetud kaupu (milj. tonne)	131	67	287	317
Tonn-km (1000 milj.)	—	—	134	206
Keskmine veokaugus km	485	—	467	648

ressil 1930. a. Stalin märkis, et „transpordimajanduse rekonstruktsioon veel ikka jääb maha üldise arengu tempost“, juhtides tähelepanu sellele, et tuleb asjast kinni haarata „po-bolševistski“ ja transpordiasjandust paigalt edasi viia. Partei kesk-komitee veel 1931. a. oktoobrikuul tunnistas transporditöö mitterahuldavaks. Sellele „mitterahuldavaks-tunnistamisele“ järgnes muidugi isikute vahetus teedekomissari ametikohal. Kuid mõni aasta hiljel tuli temalgi jälle lahkuda samadel põhjustel, et anda ruumi uuele, kellelt loodeti energilisemat ja tagajärjerikkamat tegutsemist.

1934/35. a. talv oli eriti raske raudteede käitusele. Alates oktoobrikuust 1934 langes igapäev

See tõus, mida võime tähele panna raudteede jõudluste alal, on tõesti märkimisväärne. Reisijate arvu suurenemine uskumatul määral on seletatav osalt lähisliikluse väljaarenemisega suurte linnade ja tööstuskeskuste juures, milline liiklus haru ennesõjaaegsel Venemaal oli ainult nõrgalt esindatud. Lähisliikluse tõusuga seoses on loomulikult keskmine sõidukaugus langenud, nimelt 120 km pealt 75 km peale, mis võrreldes Lääne-Euroopa riikide raudteedega on siiski veel kõrge arv. Ka kaubaveos, mis on samuti mitmekordistunud, on keskmine veokaugus, mis juba enne maa-

*) Pikkus 1933. aastal.

ilmasõda võrdlemisi kõrge oli, veelgi suurenenud ligi 50% võrra, mis näitab, et seal rohkesti pika-maalisi vedusid teostatakse. ³⁾)

Et NSVL raudteed töötavad tõesti intensiivselt, peab tunnustama, võttes arvesse kaubaveos (n. n. ametveod kaasaarvatud) tonn-kilomeetrite arvu, mis langeb ühele ekspluateeritavale tee-kilomeetrile. 1934. a. see arv osutus isegi 2.473.588 t.-km, kuna samal aastal Saksa riigiraudteedel langes 1.064.896, Poolas 791.802 ja Eestis 183.954 tonn.-km ühele tee-kilomeetrile. Peab muidugi silmas pidama selle juures kahte asja-olu: esiteks, et see aukartustäratav suur tonn-km arv on tingitud suurest keskmisest veokaugusest (ligi 600 km) ja teiseks, kuigi see näib imelikuna, et raudteedevõrgu võrdlemisi harva tiheduse tõttu veod paratamatult peavad teostuma üksikuid vä-heseid liine kaudu. Selle tõttu aga ei suuda raud-teed mitte rahuldaval määral täita neid ülesan-deid, mida neile esitavad NSVL majandusliku elu vajadused. Et olemasolev teedevõrk puudulik ja ei võimalda küllaldaselt majanduselu arengut, se-da tõsiasi tunnustati ka juba tsaarriaegsel Vene-maal. 1911. a. oli Venõ riigis (Soome kaasa ar-vatud) maa-ala iga 100 ruutkilomeetri kohta 1,1 km raudteid, Saksamaal aga 11,4 km ja Prantsusmaal 9,3 km. Võrreldes rahvaarvuga, langes elanikkonna iga 100.000 inimese kohta Venes 4,8 km, Saksamaal 9,5 km ja Prantsusmaal 12,8 km raudteid. Uute raudteede ehitus arenes viimastel ennesõjaaastatel ja veel eriti sõja aasta-tel hooga edasi, kuid võrreldes Venõ maa-alade lõpmatute mõõtudega, suutis see üldpilti vaevalt muuta.

1. jaanuaril 1915 oli Vene riigis (ilma Soo-meta) raudteid üldse 66.711 versta = 71.050 km, sellest arvust 2.050 km kitsarööpmelisi teid.

Samal ajal oli ehitusel ümmarguselt 16.200 km uusi raudteid. Neist oli 1. jaanuariks 1917 avatud liikumiseks 8.727 km teid, nagu Amuuri, Buhaara ja Altai raudteeliinid j. t. 1. jaanua-riks 1918 oli veel uusi raudteid avatud liikumi-seks, nimelt 3.055 km teedeministeeriumile ja 2.218 km sõjaministeeriumile alluvaid teid, kok-ku 5.273 km. Seega oli 1. jaanuaril 1918. a. kogu Vene raudteede võrgu üldpikkus 85.050 km.

Seoses uute rahvusriikide tekkimisega ja sõ-dade tagajärjel Venemaa pidi loovutama raud-teid Poolale 6.330 km, Eestile, Lätile ja Leedule

³⁾ Siinkohal toome võrdluseks andmeid 1934. a. kohta NSVL ja Saksa raudteedelt, mis näitavad, millisel määral mõlema riigi raudteede jõudlused arvult, kuid eriti iseloomult, üksteisest erinevad. Nimetatud aastal oli:

	NSVL	Saksa
	raud-	raud-
	teedel	teedel
Raudteede kogupikkus km	81.580	53.883
Reisijate arv (milj.)	945	1.359
Reisija-km (milj.)	71.421	34.831
Keskmine sõidukaugus km	75,6	26,5
Kaupu veetud (milj. tonne)	317	365
Tonn-km (milj.)	205.745	56.969
Keskmine veokaugus km	648	156

kokku 3.500 km, Rumeeniale 860 km ja Türgile 100 km, kokku 10.790 km. Nõukogude Liidule tema praegustes piirides jäi raudteid 74.260 km.

1. oktoobril 1925 oli Nõukogude Liidus 73.229 km laiarööpmelisi ja 1.266 km kitsarööp-melisi teid, kokku 74.495 km, peale selle oli veel ehitusel 3.133 km ja ajutiseks liikumiseks avatud 2.543 km.

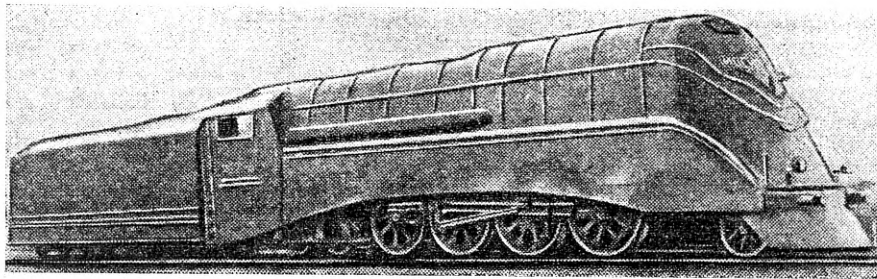
1925. aastal Riigi Plaanikomisjon koostas eri-lised „Juhtnõõrid NSVL liiklusteede ehituskava jaoks“, mis nägid ette raudteede võrgu välja-arendamise korra ja kava järgmise 15 aasta jaoks, s. o. kuni 1940. aastani. See suurejooneline kava taotles kogu olemasoleva, üksikutel ajajärkudel ja mitmesugustel eripõhjustel ehitatud raudteede kogu võrgu ümberkorraldamist uute põhimõtete alusel. Need põhimõtted lähtusid haldusreform-ist, mis näeb NSVL jaotust teatud majanduslik-kudesse rajoonidesse. Sellega seoses tuli ka kõik olemasolevad kui ka tulevikus ehitatavad raud-teeliinid jaotada gruppidesse: 1) rajoonideväh-älised (mežrajonnõõje), mis teostavad majandus-likkude rajoonide vahelist liiklust, 2) värbamis-liinid (pionernõõje) ja ühe rajooni piirides tran-siitliikluseks määratud liinid ja 3) kohalikud ning juurdeveoliinid. Raudteevõrgu pea-kondikava moodustavad esimesed kaks gruppi ja need kuu-luvad kindlaksmääramisele keskvalitsuse poolt, kuna kolmandasse gruppi kuuluvate liinide sihi-ajamine jäetakse kohapealsete asjasthuvitatud asutiste hooleks. Massiliste kaupade vedu suure-jooneliselt peab teostatama Ameerika eeskujul eriliste ülimagistraal-liinide kaudu.

Mainitud 1925. a. koostatud kavad nägid ette, et 1940. aastaks peab Nõukogude Vene raudteevõrgu kogupikkus olema 120.000 km. Kuivõrd seda kaugelepüüdlikku programmi on hiljem võetud tõeliku tööakavana, on teadmata. Igatahes esimese viisaastaku kestel avati liikumi-aks uusi raudteid 6.500 km ümber. 1933. a. oli kogu teedevõrgu pikkus 81.580 km. 1936. a. lõpuks ulatus see kuni 84.900 km. Juurdekasv 1915.—1936. a., Nõukogude Liidu praegustes piirides on seega 24.640 km, mida sõja-, revolut-siooni ja rasketele majanduslikkudele kriisiaega-dele vaatamata on suudetud korda viia ja seega tähelepanu väärrib.

Omal ajal oli kõnet Nõukogude Vene gran-dioossetest elektrifikatsiooni kavadest, mis pidid teostatama väga mitmesugustel aladel. Mis nüüd puutub raudteede elektrifikatsiooni, siis on see välja jõudmas alles algstaadiumist. 1. jaanuaril 1935 oli elektrifitseeritud raudteid kokku 379 km. Samal ja järgmisel aastal jätkusid tööd eda-si, nõnda, et 1936. a. lõpuks elektrilise käitusega teeosade kogupikkus ulatus veidi üle 1500 km.

Nõukogude Vene oma eeskujul tehnilistel ala-del ei otsi mitte nii väga Lääne-Euroopast, vaid tihti Põhja-Ameerikast, kus kõik ehitatakse eriti kolossaalsete mõõtude järgi. Venelaste hüüdsõna on „dognatj i peregnatj“, s. o. nad ei taha mitte

üksi ameeriklasi kätte saada, vaid isegi ette jõuda nende saavutistest tehnilistel aladel. Ookeanitaguste eeskujude järgi on viimastel aastatel konstrueeritud ja ehitatud Nõukogude Venes eriti võimsaid auruvedureid. On töötatud välja kaks uut eritüüpi: reisirongide jaoks tüüp JS (Josif Stalini nime algustähtede järgi) ja kaubarongide jaoks tüüp FD (Feliks Džeržinski nime algustähted). Uute raskete vedurite tarvitusele võtmist laiemas ulatuses, kui neid peaks jõutama küllaldaselt määralt valmistada, takistab ikkagi see asjaolu, et Vene raudteede pealisehitus on võrdlemisi liiga nõrk selliste vedurite jaoks. 1934. a. algul peetud XVII parteikongressil avaldas tolleaegne teedekomissar Andrejev, et kogu raudteedevõrgust ainult 2% evib rööpaid kaaluga 43 kg/m ja 16% kaaluga 38 kg/m. Sellest järgneb, et tol ajal ainult 18% kõigist rööbastest olid kõlvulikud raskete vedurite liikumiseks.



Esimene „JS“ tüüp voolujoone vedur NSVL raudteedel

Teise viisaastaku kavas selle tõttu oli ette nähtud seniste rööbaste asendamine raskematega paljudel, eeskätt muidugi pea-liinidel. Kui võrd jälle Vene rasketööstus neid tellimisi kava ulatuses täita suudab, see on jälle iseküsimus. Veel teiseks puuduseks on Vene raudteede pealisehituse juures, et liiprite arv ehk tihedus ühe tee-kilomeetri kohta ei vasta sellele, mis on tehniliselt nõuetav raskete rongide kiire liikumise jaoks. Selle tõttu on tarvilik suurendada liiprite arvu ühe tee-kilomeetri kohta. Kui aga arvestada seda, et üldse liiprite vahetus nende normaalsele tähtaegade kohaselt juba tihti osutunud erilist jõupingutust nõudvaks ülesandeks, siis on arusaadav, millised suured takistused seisavad ees rööbaste uuen-damise kavatsuste teostamisel. Üldse ei ole võimalik moderniseerida raudteed ainult ühes teatud suhtes, vaid raudteekäituse ja sisseseadete üksikud harud ja osad on niivõrd üksteisest ära rippuvad, et tõelikku edu saavutatakse ainult siis, kui kõik tehnilised sisseseaded ja kasutatav materjal, kui ka kõike seda käsitav personaal on vastavalt kooskõlastatud. Viimane punkt aga on jätnud Nõukogude raudteedel veel soovida. Raudteede „amerikaniseerimine“ ei taha nii kergesti õnnestuda: vaatamata tehnilistele täiendustele ja uuendustele, mida on juba läinud korda soetada ja sisse seada, ei jõua nendega sammu pidada vene raudteeteenijate töötamisviis. Puudub alati tarvilik „tempo“ või lihtsalt ajamois-te. Millisel määralt sealjuures veel kaasa mõju-

vad kurikuulsad „saboteerimised“, seda ei saa kõrvaltvaatajad kindlaks teha. Väljastpoolt saab ka vaevalt tabada õiget distantssi sealsete olude täielikuks mõistmiseks, mis põhjalikult erinevad mujal kehtivatest mõistetest ja arusaamistest. Ka võib märkida kõhklemisi ja suunamuutusi, vähemalt nende abinõude valikus, mille kaudu tahtakse saavutada lõppeesmärke.

Kuna 1922. a. raudteede seadus, nagu juba ülalpool mainitud, vähemalt väliselt fassaadilt väga sarnanes ennerevolutsiooniaegsele „Obštši Ustav'ile“ ja ka Berni konventsioonile, samuti samast liinist kinni pidas veel seda asendav 1927. a. seadus, on 15. märtsist 1935. a. pandud kehtima uus põhjalikult ümbertöötatud raudteede seadus, mis täies ulatuses arvestab Nõukogude majandusliku elu iseärasustega ja selletõttu ka sisult täiesti erineb teiste riikide raudteeliiklust korraldavatest seadustest ja määrustest.⁴⁾

⁴⁾ Selle seaduse põhimõtete, sisu ja vormi iseloomustamiseks toome väljavõttena mõned artiklid:

Art. 1. Raudteede ülesanne seisab riigiplaani täitmises kaupade- ja reisijateveo alal.

Art. 2. Raudteeliikluse organid ja tarvitajaskond on kohustatud organiseerima plaanikindlaid vedusid veereva materjali väiksema kulutusega ja kindlustama kaupade puutumatus.

Art. 3. Käesolev raudteede seadus sisaldab eeskirju riigiplaanipäraste vedude täitmise, samuti vedusid teostatavate raudteede kui ka raudteid kasustavate organisatsioonide ja isikute õiguste, kohustuste ja vastutuse kohta.

Art. 9. Kaubad võetakse raudteede poolt vastu veoks teatud plaani järgi. Vedude aasta-, veerandaasta- ja kuu-plaanid koostatakse kõigi raudteede ulatuse jaoks teedekomissariaadi poolt ja kinnitatakse Töö- ja kaitse-nõukogu poolt.

Teedekomissariaadi ja raudteevalitsuste juures asuvad nõuandvate organitena alalised komisjonid: Teedekomissariaadi juures rahvuskomissariaatide esindajaist ja raudteede juures kohalike Täidesaatvate komiteede ja majandusorganite esindajaist.

Vedude plaani koostamise eeskirjad kinnitatakse NSVL rahvakomissaride nõukogu poolt.

Art. 10. Vedude plaan jaguneb 2 kategooriasse. Esimesse kategooriasse kuuluvad üldise riigimajandusliku tähtsusega kaubad, mille plaanipärane käsitlus on keskendatud Teedekomissariaadi juures; teise kategooriasse kuuluvad kohaliku tähtsusega kaubad, mille plaanipärane käsitlus toimub raudteevalitsuste poolt.

Esimese kategooria plaanikaupade nomenklatuur kinnitatakse NSVL rahvakomissaride nõukogu poolt.

Art. 11. Plaanis määratakse kaupade nomenklatuuri iga kaupadegrupi suhtes kindlaks veetav normikogus vagonite arvu järgi. Metallide, kivisüte, koksi, maagi, sulapao ja soola jaoks määratakse plaanipärane norm kindlaks tonnides.

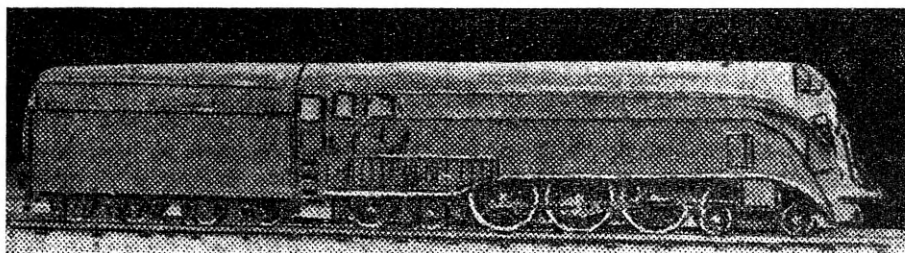
Nagu teada, on erakaupade vedu Nõukogude raudteedel peagu tähtsuseta. Niivõrd, kui eraisikute kaupu ja kraami veetakse, kuulub see 100% võrra kõrgema tariifi alla, kui riigi ja „ühistatud sektori“ alla kuuluvate kaubaomanike saadetised. Uus raudteedeseadus näeb ette kaubaveo korraldamist mitmesuguste „plaanide“ järgi. Eriti on aga seaduses kui ka veotariifides välja arendatud mitmekülgne trahvide ja preemiade süsteem, mis taotleb raudtee veereva materjali ärakasutamist raudtee-tarvitajaskonna poolt võimalikult paremini ja nimelt kindlaksmääratud plaani kohaselt.

Veerevat materjali, nagu teame, ei olnud enesõjagaegsel Venemaal küllaldaselt määralt. Sama puudus annab ennast tunda ka Nõukogude Liidu raudteedel. Sellest siis on tingitud tihti need draakoonilistena näivad korraldusvõtted, mis tunduvad võõrastavatena, kuna näit. Lääne-Euroopa raudteedel üldse peagu on kadunud „trahvimise“ mõiste ja teatud juhtudel võetakse mõnesugust

„lisamaksu“. Veereva materjali juurdesoetamise küsimus muidugi ei ole jäetud silmapaari vahele. Selles suunas tegutsetakse nüüd hooga. On asutatud uusi vagunivabrikuid, kus valmistatakse vaguneid kümnete tuhandete viisi aastas. Eriti teine viisaastak pidi tooma ilmset tõusu veerevkoostise arvus kui ka töös. Selle kava järgi pidid saavutama järgmised tulemused:

	1932. a. oli	1938. a. peab olema
Kaubarongi vedureid (arv) .	16.350	19.720
Kaubarongiveduri keskmine tõmbejõud t	12,0	14,5
Reisirongivedureid (arv) . .	3.125	4.880
Kaubavaguneid (arv tuhan- detes)	508	644
Reisivaguneid (arv tuhandetes, ümber arvatud 2.teljel.) .	29	42

**2-3-2 tüüpi 2500 h. j.
vedur NSVL raudteedel.
Maksimaalne sõidukiirus
150 km/t**



Art. 12. Vedude kuu-plaani põhjal määratakse iga üksiku kaubasaatja kohta kindlaks ühe kuu plaanikogus (kvantum). Siinjuures on esimese kategooria vedude saajaprioriteetiline ja tingimatu plaani täitmine Teedekomissariaadi ja tema kohalike organite peaaeslane . . .

Art. 13. Teedekomissariil on õigus, sellest viivitamatult teatades asjasepuutuvaile rahvakomissaridele ja keskasutistele, keelata vedusid, mille tagajärjeks on raudteede veoabinõude mittemajanduslik kasutamine (vedu vastassihil, asjatult kauge vedu või jälle lühiteeosadel kuni 80 km). Tarviduse korral määratakse üksikute kaupade veo suhtes kaugusepiir Töö- ja Kaitsenõukogu poolt.

Eksimused liikluse mittemajandusliku kasutamise suhtes alluvad kohtulikule või distsiplinaar-karistusele.

Art. 22. Kuu-plaanis ettenähtud koguse suurendamine või vähendamine ei ole lubatud. Ühe kauba asendamine teise kaubaga lubatakse raudteevalitsuse poolt nende kaupadegruppide piirides, mis vedude plaani nomenklatuuris on ette nähtud ja Töö- ning Kaitsenõukogu poolt kinnitatud. Plaanis ettenähtud vaguniliigi asendamine lubatakse raudteevalitsuse poolt ainult kauba laadimisel tühjaltjooksu suunas; sealjuures vagunite asendamine platvormidega on lubatud ainult nende kaupade suhtes, mille kohta säärane vedu eeskirjades on ette nähtud.

Kes teadlikult liiga kõrgeid kvantume üles annab või liiga suurtest tellimistest pärast ära ütleb, võetakse kohtulikule vastutusele.

Art. 54. Igal reisijal peab olema sõidupilet. Pileti maksvusaeg, eeskirjad piletimüügi, reisijate veo, käsipakkide kaasavõtmise kui ka nende korralduste üleastumiste kohta määratakse Teedeministri poolt.

Art. 55. Igal reisijal on oma reisul õigus:

a) saada kohta ostetud piletile vastavas vagunis,

b) maksuta kaasa võtta ühte last mitte üle 5 aasta vanuses, kui see laps ei tarvita eraldi istekohta, c) maksuta kaasa võtta käsipakke Teedekomissari poolt määratud normide piirides.

Käsipakkide järelevalve on reisija enda kohuseks.

Kui reisijale ei juhatata kätte vaba kohta, siis võib ta sõidust loobuda ja pileti eest makstud raha tagasi nõuda, välja arvatud lähisliikluses.

Raudtee on kohustatud teostama korraldusvõtteid, mis kindlustavad reisijaile tarvilikku mugavust ja kultuuriliste vajaduste rahuldamist peatustel, jaamades ja teel.

Veo eeskirjade mittekohaldamise eest reisijate poolt kannavad raudteeagendid distsiplinaar- ja vastaval juhul ka kohtulikku vastutust.

Art. 62. Vedude kvantumi kuu-plaani mittetäitmine eest vastutavad kaubasaatja ja raudtee (peale distsiplinaar- ja kohtuliku vastutuse, mis teatud juhtudel kohaldatakse plaani mittetäitmisel süüdlase suhtes).

Vedude plaanis ettenähtud vagunite mitteandmisel raudtee poolt, või antud vagunite mittelaadimisel tarvita-jaskonna poolt või plaanipäraselt määratud vagunitest äraütlemisel võetakse trahvi järgmisel määralt:

a) kaheteljelise kinnise vaguni või platvormi eest 25 rubla,

b) kaheteljelise tsisterni, jäävaguni või muu erivaguni eest 50 rubla . . .

Art. 63 ja 64 — näevad ette need juhud, millal kaubasaatja või raudtee vabanevad eelnimetatud trahvi maksimisest.

Art. 79. Kaubasaatja poolt vaguni mittetäislaadimisel kuni tehnilise laadimisnormini võetakse trahvi Tariifikomitee poolt määratud suuruses.

Tehnilised laadimisnormid määratakse üksikute kaupade ja vaguniliikide jaoks Teedekomissari poolt.

Kaubarongi veduri keskmine päevane läbijooks 146 km 1932. a., pidi 1937. a. lõpuks tõusma kuni 180 km, samuti reisirongi veduri keskmine läbijooks 223 km pealt 290 km peale.

Nagu näeme, püütakse NSVL raudteesjandusele anda hoogsat tõuet. Vene raudteede areng, mille käiku esimese saja aasta kestel oleme jälginud käesolevates ridades, ei ole seega sugugi jõudnud mingisse lõppstaadiumi, vaid nüüd, kus

avanevad uued paljutootavad perspektiivid, peab alles veel „lahti minema“. Kindlasti luhtuvad siin veelgi mõned suurepärased kavad ja võib olla, tuleb teha pingutusi selle alalhoidmiseks, mis juba saavutatud. Raudteesjanduse edu ja heakäekäik oleneb ikkagi ära üldisest arengukäigust. Igatahes säärase, loodusvarade poolest ülikirka ja igasugu majanduslikule tegevusele soodsat pinda pakkuva maa-ala raudteedel saab olla tulevikku.

Kroonika

EESTI

AMETIJUHATAJATE TEISED ASETÄITJAD

Raudteevalitsuse direktori käskkirjaga 9. oktoobrist 1937. a. on määratud Raudteevalitsuse ametijuhatajate teiseks asetäitjaks ametijuhataja ja tema esimese asetäitja (kes määratud asetäitjaks Riigiasutiste ametnikkude koosseisu seadusega) äraolekul:

Finantsametis — Arvetoimkonna ja Tariifi- ja Kontrollitoimkonna alal — pearaamatupidaja abi **August Kalbus**; Varustustoimkonna alal — toimkonna juhataja abi **Karl Koplus**.

Tervishoiuametis — I jaoskonna arst **Hans Kukk**.

Ehitusametis — Tehnika toimkonna juhataja abi tsiiviilituste alal **Hendrik Otlot**.

Ekspluatatsiooniametis — Kaubanduse toimkonna juhataja **Aleksander Kraut**.

Veometis — Tehnika toimkonna juhataja **Alfred Koch**.

TALLINNA KONDUKTORITE RESERVI ÜLEMA ADO LOBJAKASE 35. A. AMETIJUUBEL

6. novembril s. a. mälestas Tallinna konduktorite reservi ülem Ado Lobjakas oma 35. a. raudtee-teenistuse kestvuse tähtpäeva. Algas raudtee-teenistust 6. XI 1902 rongide teenistuse alal. 1. I 1919 määrati Tallinna konduktorite reservi korraldajaks ja 1. XI 1936 sama reservi ülema kohustetäitjaks.

LATVIJA

UUTE VAGUNITE SOETAMINE LATVIJA RAUDTEEDEL

Uute vagunite ehitamist Latvija raudteede jaoks alustati juba 1924. aastal. Seni on Liepaja sõjasadama tehastes ehitatud 127 reisivagunit ja A/S. „Feniks“ poolt 131 reisivagunit ning 10 kaubavagunit. Raudtee enda tehastes on ehitatud 19 reisi- ja 152 kaubavagunit. Uusi vaguneid on ehitusel praegu Liepaja sõjasadama, A/S. „Vairoga“ kui ka raudtee tehastes, kuna seoses uute raudteeliinide juurdeehitamisega osutub hädavajalikuks suurendada ka veerevkoostise parki.

Kaubaliikluse tõusu tõttu annab ennast eriti tunda kaubavagunite puudus. Raudteede peavalitsus kavatseb sellepärast lähemas tulevikus juurde soetada ligi 1000 uut kaubavagunit. Eeskätt antakse kohe tellimused 300 kaubavaguni ehituseks. Osa neist ehitatakse raudteede

tehastes, kuid ülejäävad A/S. „Vairogsi“ poolt, kellega on käimas sellekohased läbirääkimised.

Liepaja sõjasadama tehastest lasti välja ja anti raudteele üle 10 uut jäävagunit, mis on ehitatud eeskujulikult ja on juba võetud tarvitusele.

A/S. „Vairogsilt“ raudteede peavalitsus tellis 12 erivagunit väikeloomade veoks kahes kihis. Esimesed 4 vagunit neist anti raudteele üle 15. oktoobril s. a. Uued loomadeveo erivagunid on väga ökonoomsed ja võimaldavad loomade otstarbekohast paigutamist ja vedu neis.

RIGA—RUJENA UUS RAUDTEELIIN VALMISSAAMISEL. E HITUSTÖÖD TEISTEL LIINIDEL

4. detsembril s. a. avatakse reisirongide liikumine uuel ehitataval Riga—Rujena raudteeliinil selle viimasel teosal Mazsalace—Rujena. Sellega seoses toome alljärgnevalt andmeid selle raudteeliini kohta.

1928. a. juunikuus anti seadus Riga—Rujena raudtee ehitamise kohta. See raudtee pidi ehitatama 750 mm rööpme laiusega, seega kitsarööpmeline, nagu on seda Mõisaküla—Valka ja Valka—Vecgulbene liinid. See otsus aga muudeti 30. I 1930. a. seadusega, laia rööpme kasuks.

Mullatöid uuel liinil alustati 18. detsembril 1928. a. liini Riia poolses otsas, esiteks majanduslikus korras. Veebruarikuus 1929. a. anti mulla- ja ehitustööde teostamine ettevõtjale firma A. Razums.

Uuel raudteeliinil avati rongide liikumine selle üksikutel teosadel, pärast valmisaamist: 1933. oktoobrikuus Riga—Carnikava vahel, 1934. a. juunikuus kuni Saulkrastini, oktoobrikuus kuni Skulteni ja novembrikuus kuni Limbažini, 23. novembril 1935. a. kuni Puikuleni ja 15. novembril 1936. a. kuni Alojani. Käesoleva aasta oktoobrikuus avati liikumiseks teosa Alojast Mazsalaceni 15,8 km ja jäi üle veel teosa Mazsalace—Rujena 18,8 km.

Kogu raudteeliini pikkus on 149 km.

Ehitusel olevatel (Riga)—Januvarti—Ergli ja Madona—Lubani liinidel arenevad tööd rahuldavalt. Esimesel teosal Riga—Suntaži (55 km) toimub reisirongide liiklus alates möödunud aasta sügisest, kuna Suntaži—Ergli teosa avatakse üldiseks liiklemiseks 10. dets. s. a.

Uued jaamahoned on ehitusel Suntaži, Acone, Kangari, Augšciema, Lubane, Meirani ja Mežciema jaamas, mis peavad valmis saama veel käesoleval aastal, välja arvatud Mežciema jaamas, kus tööd lõpetatakse tuleval

aastal. Siis tulevad ehitusele ka uued jaamahooned Ergli, Keipene ja Taurupe jaamas.

On otsustatud Valka jaamas ümber ehitada osa raudteeliinist Valka ja Saule jaamade vahel, muutes seda lühemaks ja tehniliselt paremaks, kõrvaldades seniseid järskusid tõususi.

VEDURITE JA MOOTORVAGUNITE TELLIMINE

Latvija raudteedevalitsus on tellinud Saksamaal kaks uut mootorvagunit 1524 mm rööpmelaiuse jaoks. Üks säärane mootorvagun ehitatakse A/S. „Vairogsi“ poolt Latvijas.

Käesoleval eelarveaastal on ette nähtud juurde soetada 20 uut vedurit. Uute vedurite tellimus on antud Saksa firmale Henschel, Kasselis. Esimesed tellitud vedurid peavad kohale jõudma detsembrikuu esimesel poolel, teised järgnevad tuleval aastal, 2—3 vedurit igas kuus.

LEEDU

PANEVEŽYS-JONIŠKELIS RAUDTEELIINI EHITUS.

Nagu selles ajakirjas juba varemalt mainitud, on Leedu üksikuid kitsarööpmeliste raudteede gruppisid, millel omavaheline ühendus puudub. Säärase asjaolu tõttu nende liinide ekspluateerimine on tülikas ja otseveod nende kaudu on võimalikud ainult mitmekordse ümberlaadimisega. On otsustatud need üksikud grupid vastavate uute ühendusliinide abil liita üheks tervikuks. Ühe säärase liini ehitus, Panevežys-Joniškelise vahel, on praegu käimas. Selle kaudu ühendatakse üksteisega senised Panevežys-Saldutis ja Šiauliai-Biržai liinid, mis siis moodustavad 284 km pikkuse kitsarööpmelise teedevõrgu. Uus liin on 33 km pikk. Mullatööd on juba peagu val-

mis. Hollandist on toodud uusi rööpaid ligi 20 km ulatuse jaoks. Uuel teosal on 8 suuremat ja 5 vähemat silda ning 1 viadukt. Kuna uus liin kulgeb peagu täiesti otse-sihis ja ehitatakse säärasena, mis võimaldab kiiret sõitu, siis lubatakse selle teeosa kaudu käima panna Leedu kitsarööpmeline ekspress kuni 75 km/t sõidukiirusega.

UUTE SÕIDUKITE TELLIMINE SAKSAMAALT

Augsburg-Nürnbergi masinatehas ehitab Leedu riigiraudteede jaoks ja peab käesoleva aasta novembri lõpul üle andma neli 4-teljelist diiselmehaanilist mootorvagunit 1435 mm rööpmelaiuse jaoks. Mootorvaguni pikkus on (ilma puhvriteta) 22.000 mm, laius 2906 mm, kõrgus rööpapeast 3650 mm; pöörvankrite vahekaugus on 16300 mm, kuna pöörvankri telgede vahe 3350 mm. Rataste läbimõõt 900 mm. Mootorvaguni teenistuskala (ilma kütteeaine ja jahutusvee kaaluta) 34,5—36,5 tonni. Istekohti on mootorvagunis 86 — kõik 3. klassi. Jõumasinaks on kaks püstiseisvat kompressorita MAN diiselmootorit, 200 PS 1000 tiiru juures minutis, millised on sisse ehitatud pöörvankritesse. Mootoril on 6 tsilindrit 175 mm kaliibriga ja 200 mm kolvikäiguga. Jõuülekandeseadis on „Mylus“ süsteemi ja 5-astmeline: 24,0, 41,5, 62,5, 89,0 ja 120,0 km/t jaoks. Mootorvagunid peavad võima sõita kergesti kurvil 140 m läbimõõduga.

Mootorvagunite 4-teljelisi terasest järelvaguneid on tellitud samalt firmalt neli tükki ja ka need peavad novembrikuus ära antama. Järelvagunite mõõdud on: pikkus ilma puhvriteta 20.000 mm, laius (väline) 2906 mm, kõrgus rööpapeast 3650 mm, vagunikere kõrgus 2315 mm, pöörvankrite vahekaugus 14.300 mm, telgede vahe pöörvankris 3000 mm, puhvikõrgus rööpapeast 1060 mm, rataste läbimõõt 900 mm. Istekohti on vagunis 2. kl. — 24, 3. kl. — 59, peale selle seisukohti 18. Teenistusvalmis vaguni kaal 21,7—23 tonni.

Vagunite ja masinatehaselt Wumag Görlitzis on tellitud 4-teljelisi, terasest konstruktsiooni 1-2-3. kl. reisivaguneid neli tükki. Need peavad valmis saama 1. aprilliks 1938. a. Vagunid on ette nähtud sõidukiiruse 120 km/t jaoks ja nende tähtsamad mõõdud on järgmised: Vaguni pikkus puhvritega 21.250 mm, puhvriteta 19.950 mm, väline laius 2940 mm, kõrgus rööpapeast arvatult 4070 mm, kupeede sisemine kõrgus ligi 2445 mm, pöörvankrite vahekaugus 14.240 mm, pöörvankri telgede vahe 3000 mm, puhvrite kõrgus rööpapeast 1000 mm. Vaguni kaal on ligi 40 tonni. Istekohti on vagunis 1. kl. — 4, 2. kl. — 12, 3. kl. — 40. Vagunid peavad võima liikuda kergesti kurvidel 140 m.

NÕUKOGUDE VENEMAA

UUTE RAUDTEEDE EHITUS

Käesoleval aastal on NSVL-is ehitusel 4918 km uusi raudteid. Peale selle pannakse olemasolevatel liinidel naha teist rööbet 5117 km. Eriti suur tähtsus on ehitaval Karaganda—Balhaš raudteel, mille kaudu Karaganda süsi ja Balhaši vaske veetakse Kesk-Aasiasse ja maa keskusse. Metallimaakide veoks tööstusrajoonidesse ehitatakse Kasakstanis 340 km pikkune teeosa Rubtsovka—Ridder.



Joniškelise uus jaamahoone Leedu raudteel.

Elektrifitseerimisel on uusi teosasid 1116 km pikuses: Mineralnõje Vodõ—Kislovodsk, Moskva—Podolsk, Apatitõ—Murmansk, Goroblagodatskaja—Tšusovaja, Belovo—Kusnetsk ja teised.

LASTE RAUDTEED

NSVL-is ehitatakse erilisi väikseid raudteid lastele, mis viimastele peale löbu ja ajaviite pakuvad häid võimalusi raudteesajanduse tundmaõppimiseks. Näiteks on Dnepropetrovskis 1,5 km pikkune raudtee, kus on 2 jamma, sild, tunnel, depood, miniatüürne rong veduri ja vagunitega. Kõigi raudteeteenijate kohuste täitmine seal on laste enda käes. Sääraseid raudteid on juba paljudes suuremates keskustes.

RAUDTEEDE VEOTARIIFIDE KÕRGENDUSE LAINE EUROOPA RAUDTEEDEL

Käesoleval aastal võib märkida kõikjal Euroopa raudteedel tendentsi kõrgendada omi veotariife suuremal või vähemal määral. Sellega alguse tegid juba möödunud aasta alguses Saksa ja Itaalia raudteed, kes kõige rohkem raskustes olid.

Saksamaal kõrgendati 20. I 1936 üldiselt kaubaveo tariifi maksumääri 5% võrra, millise kõrgenduse alt välja jäid üksikud kaubaliigid, nagu tähtsamad toitained, jõusööt ja väetis.

Itaalias pandi 1. I 1936 maksuma kaubaveos uued maksumäärad, mis võrreldes senistega, üksikute klasside järgi osutusid 10 kuni 35% kõrgemateks. Kavatakse tariifi uuesti väljaandmist käesoleva aasta lõpus, kusjuures jälle võetakse ette ka tariifikõrgendusi.

Jugoslaavias kõrgendati 1. IV 1936 reisijateveotariifi 10% võrra. Kaubaveotariifi reform on kavatsusel juba pikemat aega. Selle teostamisel, kas käesoleva aasta lõpul või tuleva aasta alguses, tuleb kindlasti arvestada tariifi kõrgendusega.

Tšehhoslovakkias kõrgendati 1. II 1937 eksportpuumaterjalide veohindu kuni 15% võrra, et vähendada raudteetulude defitsiiti. Hiljem viidi mitmesugustes transiitariifides kõrgendused läbi, sellel määral, nagu Tšehhoslovakkia valuuta oli langenud. Ka siin seisab ees kaubaveo tariifi uuesti väljaandmine, mille puhul kavatakse kõrgendusi läbi viia.

Norras viidi maksvusega 1. X 1936 läbi kaubaveo tariifi reform, mis pidi seda tariifi kohastama autovõistluse läbi tekkinud olukorrale. Selleks oli uues tariifis muudetud väikesaadetiste tariifi struktuuri, senine kõrgeim vagunsaadetiste klass jäetud välja, asendades seda järgmise madalama klassiga. Peale selle oli üldiselt veomaksumäärade differentsiaali muudetud, maksumääri lühematel kaugustel alandades.

Nüüd aga käesoleval aastal on osutunud vajalikuks 1. VII kõrgendada vagunsaadetiste maksumääri 10% võrra ja ka väikesaadetiste veohindu veidi. Peale selle on stuurting (Norra rahvaesindus) andnud Avalikkude

tööde ministriumile volituse tarviduse korral väikesaadetiste veohindu kõrgendada suuremal määral ja vagunsaadetiste maksumääri veelgi 10% võrra.

Belgias kõrgendati 20. III 1937 peale reisijateveo hindu 5% ja kaubaveohindu ligi 11% võrra, transiitveod välja arvatud.

Rumeenias kõrgendati 1. aprillist 1937 reisijateveo hindu 1. ja 2. klassis 10% ja 3. klassis 5% võrra. Samal ajal kõrgendati ka kaubaveohindu keskmiselt 15% võrra.

Poolas esiteks kõrgendati 16. III 1937 eksportpuumaterjali veohindu kuiva riigipiiri kaudu väljaveol 30% võrra, Gdynia ja Danzigi sadama kaudu väljaveol vähemal määral. Sellele järgnes 1. VIII 1937 uue erimaksu sisseseadmine, mida võetakse vagunisaadetistelt 2 zlotti igalt vagunilt. Raudtee tulude ja kulude kokkukõlastamiseks leitakse tingimata tarvilik olevat kaubaveo tariifi kõrgendada, kuid selle kõrgenduse teostamise mooduse ja ulatuse suhtes ei ole veel jõutud konkreetsetele otsustele. Arvestades puu- ja rauamaterjalide hindade tõusu, milliseid aineid ka raudteed ise tarvitavad, leitakse otstarbekohane olevat eeskätt nende kaupade veohindade tõstmine.

Bulgaarias kõrgendati 1. V 1937 alamate vagunsaadetiste klasside (17—24) ja eriveotariifide maksumääri 10% võrra. Puumaterjali ja kivisöe kohta seni teatud juhtudel antav 15—20% suurune hinnaalandus vähendati 10% peale.

Prantsusmaal raudtee tulude tõstmiseks, et siiski mitte tõsta veotariife, otsustati teatud, seni riigi kasuks võetav maks arvata 1937. veebruari- ja märtsikuus raudteede kasuks. Tariifi kõrgendused osutusid siiski vältimatuks: 20. IV 1937 kõrgendati transiitariife ligikaudu selle võrra, nagu Prantsuse valuuta kurss oli langenud. Sellele järgnes üldine tariifide kõrgendus 12. VII 1937: Reisijateveos kõrgendati ühe reisija-kilomeetri maksumäär 3. klassis 20 santiimilt 25 santiimile, 2. klassis 30 santiimilt 36 santiimile ja 1. klassis 45 santiimilt 52 santiimile. Kaubaveos viidi läbi lineaarne kõrgendus 15—18% suuruses. Raudteetariifide kõrgendamiseiga seoses tekkiiva autovõistluse teravnemise vältimiseks seati sisse eriline täiendav litsentsmaks, mida tuli tasuta veoautodelt.

16. VIII 1937 anti kaubaveotariifid uuesti välja, mis peale mitmesuguste tariifitehniliste uuenduste sisaldasid ka veel kõrgendusi 12% võrra, kuigi mitte kõigilt kaupadelt.

Inglismaal oli ette nähtud kõrgendada 1. oktoobrist 1937 niihästi reisijate kui ka kaupade veohindu 5% võrra.

Lätis tehti 1. VI 1937 mitmesuguseid muudatusi reisijateveo tariifis, mille tagajärjel 3. klassi piletihinnad kaugustel alla 200 km jäid enamvähem endisteks, kuid kaugustel üle 200 km kallinesid kuni 8% võrra. 2. ja 3. klassi vahekord, mis seni oli olnud 1,25, muudeti 1,33 peale, mis tõttu 2. klassi piletihinnad kõrgenesid 8—18% võrra. Riia sõlme lähisliikluses kõrgendati piletihindu kuni 20%.

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 pehmemdamiseks.

Aurumasinad, aurupumbad, insektorid, katlaarmatuurid, parandustööd aurukateldel, lokomobiilidel jne.

Teramajade seaded. Külmutusseaded.

Keskkütte katlad ja radiaatorid.

Kanaliseerimise ja malm survetorud. Vedurid.

Teedeehitusmasinad, nagu: teerullid, kivipurustajad, sorteeriv. elevaatorid.

Igasugused pumbad. Petrooleumi-mootorid.

Kõiksugu katelsepa-tööd: reservuaarid jne.

TRANSMISSIOONID. Malmi- ja vasevalu. Igasugu parandustööd.

Töö headuse eest täielik vastutus.

Eestimaa põllusaaduste ümbertöötamise osühing

„VIRU“

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

Vabrikud: Rakveres, Kadriinas ja Jõhvis

TOODAVAD:

kartulitärklist, kartulisiirupit ja dekstriini

Peaesindaja:

A-s. Rumberg, Tuberg & Ko.

Tallinn, S. Kloostri 22/18.

EESTIMAA ÕLIKONSORTSIUM

SILLAMÄE

Baltolin

Kütteõli

Imbutusõli

1-ne BENSIINITEHAS EESTIS

Kodumaa bensiin

Bituumen

Motorpetrol

ESTLÄNDSKA OLJESKIFFERKONSORTIET

KONTOR: TALLINN, V. KARJA 1, TELEFON 465-07

„POLARIS“

EESTI KINNITUS-AKTSIASELTS

võtab vastu järgmisi kindlustusi: tule-, murdvarguse-, veo-, väärt-
saadete-, kasko (laevakerede) ja klaasikindlustusi.

Seltsi põhi- ja tagavarakapitalid ületavad Kr. 1.000.000.— Seltsi asutamisest
peale on kahjude eest välja maksetud üle Kr. 5.310.000.— Soliidne edasi-
kindlustus! Kahjud likvideeritakse viivitamata!

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

Telegrammi-aadress: „POLARIS“.

Osakond asub Tartus, Suur Turg 11. Kõnetraat 6-75.

Esindajad kõigis linnadas ja maakohtades.