

EESTI RAUDTEE

RAUDTEEASJANDUSE AJAKIRI

TOIMETUS JA TALITUS:	Ilmub kord kuus.	KUULUTUSTE HINNAD:
Tallinnas, Nunne tänav nr. 32. (Kopli ülesõidu koha juures.)	Tellimise hind ühes kaasannetega:	1 lehekülg . . . M. 4000.—
Kontor avatud kella 12—15.	1 aastas M. 300.—.	1/2 " . . . M. 2000.—
Tel. 1923 raudtee keskaamast.	1/2 " " 150.—.	1/4 " . . . M. 1000.—
Tegeva toimetaja E. TIMMA kodune telefon 19-58, Kullasepa 5-3.	1/4 " " 75.—.	Kaantel 50% kallim.
Vastutava toimetaja E. GRÜNBERGI kodune telefon 31-41, Raekoja 2.	Üksiku numbri hind 25 mrk.	

Nr. 8 (51)

1926. a.

5. aastakäik

Transport-tshekkide tarvitusele võtmisest.

L. P.

Püüdes raharingkäiku suurendada ja puhtaraha liikumist mitmesuguste arvestusmetoodide läbi lihtsustada, on välismaadel (Austrias, Saksamaal, Rootsis jne.) praktilised abinõud tarvitusele võetud nimelt veoasjanduses, milliste tarvituselevõtmine suureks kasuks oleks ka meie rahvamajandusele.

Tähelepanu on sellepärast transpordile pühendatud, et just prahirahade maksmise all puhtaraha liikumine kõige rohkem kannatab, kuna kaubanduslikes läbikäimises see küsimus tsheki- ja vekslisüsteemi abil suu- relt osalt lahendatud on.

Neil asjaoludel on veomaksu puhtas- rahas õiendamine suureks koormaks ja takistuseks raha ringjooksu normeerimisele. Kui veomaksu raha asemel maksujuhatu- sega õiendada, siis väheneks nõudmine rahamärkide järele, käigus olev rahahulk oleks paremini kaetud ja raha väärtus sta- biilsem.

Määratu rahahulga vabanemine, mis nüüd veoasjanduses kasuta kinni seisab, vähendaks maal tunduvalt rahamärkide nap- pust, ilma et selle väärtus kannataks.

Aga ka raudteevalitsuse seisukohalt peaks tervitatav olema transport-tshekkide sisse- seadmine rahasõiendamise asemele, sest toob ju rahasõiendamine enesega kaasa hulk asjata tööd (rahalugemine, sissemaks- mine, aruannete viibimine jne.) ja kulu, millest transport-tshekkide sisseseadmisel võiks vabaneda.

Veoasjanduse maksuõienduse ümber- moodustamise raskused seisavad tarviduses, et prahirahade eest vastutuse enese peale peavad võtma täiesti krediitvõimulised asu- tused ja vastavate krediidiorganisatsioonide veidi keerulises tehnikas. Need raskused on aga välismaadel võidetud ning nende kogemustega meie oludes õieti arvestades võime ka meie neist raskustest kergesti üle saada.

Ettevõtte ulatus.

Et kokku seada selget tegevuskava, peame kindlaks tegema endi kaubaveo suu- ruse. Laiaroopalise raudtee sissetulek era- kaubaveost 1925. aastal oli 534 miljoni marka, kitsaroopalisel — 192 miljoni. Kokku seega makseti raudteele veorahasid 726 miljoni marka. Lisame sellele veel juure багаашiveo (42 milj.) ja transiidi (8 milj.), siis saame prahirahade kogusumma 776 miljoni marka.

Saksamaal õiendatakse praegu 60% prahist transport-tshekkidega ja Saksa transport-krediitpank loodab seda 75% peale tõsta.

Ka meil võib üle 50% prahiveost krediidisüsteemi hulka arvata, kuna 43—45% meie kaupadest puudest ja puutöömasina- test koosneb, mis võrdlemisi väikse arvu kodumaa ärimeeste poolt välja veetakse. Kui veel põlevkivi, turba, paberi ja tsellu- loosi veod juure arvata, siis teebki see juba 60% meie kaubaringkäigust välja.

Arvestakse ettevaatuse pärast 50 protsendiga prahisummast, mida transport-tshekkidega võib õiendada, siis teeb see ka 388 miljoni marka välja, mis ringkäigust võib kõrvaldada ja mis raudteede tööd märksa kergendab.

Transport-tshekkide korraldus.

Transport-tshekkide korralduse peaks nii meil kui ka välismaal oma peale võtma mõni transport-krediitpank ja tuleks seda järgmiselt toimetada:

1. Transport-krediitpank sõlmib raudteevalitsusega lepingu, milles viimane nõusolekut avaldab panga transport-tshekke prahisummade tasuks vastu võtma, ja pank kohustuse annab, et ta tshekkide väärtuse eest vastutuse enese peale võtab.

2. Transport-tshekke antakse panga poolt soovijatele tarviduse järele välja.

3. Et tshekkide tarvitamise üle kindlat kontrolli pidada, annab pank tshekid vihu kujul välja, mille maksvus kaks nädalat ja mille maksimaalväärtus vihu peal ära on tähendatud. Peale selle nõutakse tsheki maksvakstunnistamiseks selle raudteekassa allkirja ja templi, kes tsheki maksuks vastu on võtnud. Tšekk on kõlbulik ainult prahiraha õiendamiseks, muud otstarbet tal ei ole.

4. Arvete õiendamine raudteevalitsusega sünnib panga poolt kaks korda kuus ja

nimelt: kuu esimesel poolel maksuks vastu võetud tshekkide üle — kuu lõpupäeval ja kuu teisel poolel vastu võetud tshekkide üle — järgmise kuu 15. päeval.

5. Panga kohustused klientide vastu, kes tshekke kasutada soovivad, määratakse vastavate reeglitega kindlaks ja nimelt peaks tshekiomanikkudele võimalus antama teatud krediitühikuga kasutada äratarvitatud tshekkide tasumiseks. Oma kulude katteks võtab pank ainult väikse vahekasu, nii et kaubavedajatel võrreldes seniste väljaminekutega märgatav kasu oleks.

Tshekisüsteemi võimalik laienemine.

Sedapuhku oleme transport-tshekkide tarvitamise ainult kodumaa raudteedel kõne alla võtnud, kuna see kõige kergemini läbi viidav ja suurema tähtsusega näis olevat. Kuid lähemas tulevikus võib kindlasti loota, et: 1) transport-tshekkide tarvitamine ka rahvusvahelise raudteeühenduse peale laieneb ja prahirahade õiendamine meie ja väljamaa raudteede vahel transport panga tshekkide abil kõige paremini korraldatakse; 2) et analoogiline kokkulepe laevaseltsidega nii sise- kui ka välisühenduses saavutatakse ja 3) et transportpanga tshekid ka tolliasjanduses otstarbekohast tarvitamist leiavad, iseäranis siis, kui nad meie tollikrediidi oludele vastavateks tehakse.

Pensiooni saamisest raudteel.

E. Grünberg.

Aastal 1925 pandi meie riigis ja ühtlasi ka raudteel ammu oodatud pensiooniseadus maksma, mis vanemate teenijate olukorda märksa kindlustab ja mis ka viimaste poolt suure rahuldusega vastu võeti.

Nagu igal uuel seadusel ehk määruisel teatavad puudused on, nii pole sellest pääsenud ka pensiooniseadus ehk õigemine selle seaduse elluviimine.

Raudteel maksab praegu järgmine pensiooni saamise kord.

Teenija, kes pensiooni väljateeninud, vabastatakse raudtee teenistusest, kus juures temale peale ametist vabastamist loomulikult palka enam ei makseta, kuid ka korraga pensiooni ei anta, vaid nüüd tuleb temal alles ise pensiooni saamiseks vastavaid sammusid astuma hakata.

Ja see pensiooni saamise kord on väga keeruline ja pikaldane.

Kõige pealt peab teenija pensiooni saamiseks raudteevalitsusele vastavalt tempelmaksustatult ja erivormi järgi palve esitama.

Raudteevalitsus, juba omakorda saadab selle palvekirja töö-hoolekande ministriumi vastavaks otsustamiseks, sealt rändab palvekiri omakorda veel edasi komisjoni-desse ja asutustesse, enne kui kord see küsimus lõpulikult otsustatud ja kauaoodatud pensiooni raamat korda saab ja teenijale välja antakse.

See protseduur nõuab aga vähemalt aasta ehk poolteist aega.

See aeg aga peab pensionäär ilma rahata elama ja raudteevalitsusel ei tule

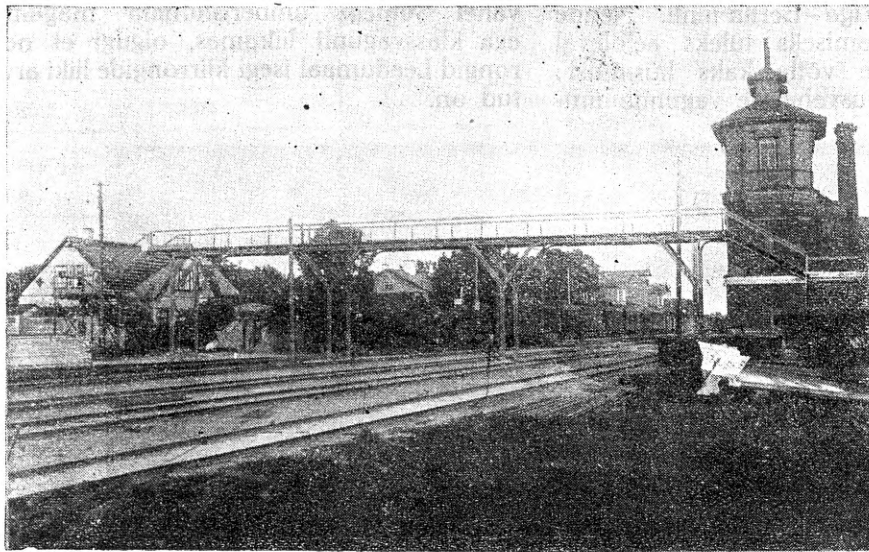
meeldegi, kuidas üks inimene rahata võib elada.

On ju meil keskmise raudteelase palk kui mitte just näljapalk, siiski äärmiselt väheldane, sellest jätkub ainult vaevalt äraelamiseks, tagavara korjamiseks mustade päevade jaoks praeguse olukorra juures ei või juttugi olla.

Kellel oma pika teenistuse aja jooksul mõnda liikuvat majapidamise vara kogutud on, see on nüüd häda pärast sunnitud seda poolmuidu realiseerima, — ja ainult sellepärast, et hinge sees hoida.

Pensionääride suhtes oleks raudteevalitsuselt väga tänuväärne asi, kui teenijale ühes tema vabanemise korraldusega ka pensiooni raamat kätte antakse.

Sarnane kord on ka väljamaal maksev. Hea tahtmise juures oleks see ka meie raudteevalitsusel läbiviidav, on ju meie teenijate teenistuse vahekordade lahendamiseks personaal-laudkond olemas, kes võiks väga hästi, enne teenija vabastamist juba aegsasti mõelda tema pensiooni raamatu peale ja selleks vastavaid sammusid astuda, et teenijale tema vabastamise korral ühes vabastamise



**Tartu jaama
viadukt.**

Ehitatud 1926. a.

Sarnaseid juhtumisi, kus raudteelane äärmise puuduse tõttu oma varandust müüma on pidanud, on juba mitmed olnud ja saab veelgi olema, seni kui raudteevalitsus siin parandusi ei loo.

Palju õiglasem ja inimlikum kord oleks, kui raudteevalitsus peale teenija vabastamist pensiooni peale, lahendaks ise — ja seda kohe peale vabastamist, pensiooni saamise küsimuse.

tunnistusega ka pensiooni raamat kätte antud võiks saada.

Sellega oleks nii mõnigi pensionäär edaspidise eluülespidamise eest katkestamata kindlustatud, ja oleks tänulik mitte üksi raudteevalitsusele, vaid ka personaal-laudkonnale; siis alles võib vana raudteelane, kes oma eluaeg raudteed orjanduud on, rahuldusega teenistusest lahkuda ja enam-vähem mureta vanaduse päivi maitseda.

Mõni sõna otseühendusest Eesti ja välisriikide vahel.

E. Timma.

Oktoobrikuul leiab Baden-Badenis aset järjekorraline rahvusvaheline sõiduplaanide konverents, kus kindlaks määratakse riikidevahelise otseühenduse rongide sõiduplaanid 1927/28 aasta peale.

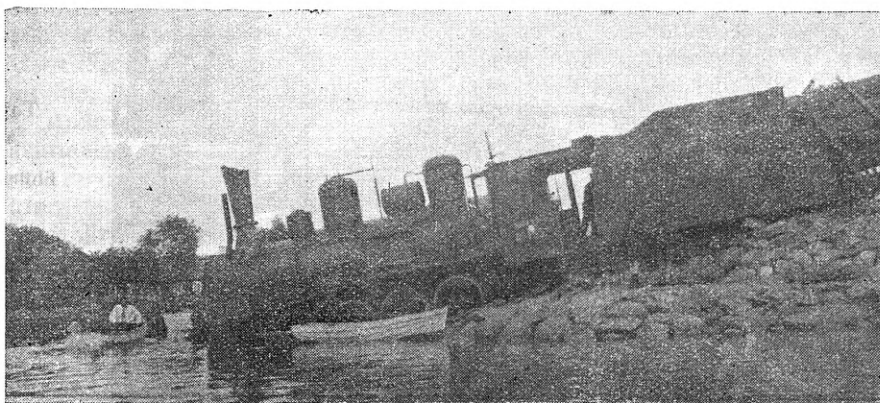
Tähendatud eeloleva konverentsi tööde kohta, eriti selle kohta, mis Eesti raudteehk teedeministeeriumi esitaja silmas peaks pidama, olgu allpool mõni sooviavaldus teha.

Igasuguseid riikidevahelisi konverentse

otseühenduse asjus on nii mitmeid peetud, kuid kõik need konverentsid on arvestanud ainult rahvusvaheliste magamistvagunite ja 1./2. klassi reisijate nõudetega, kuna 3. klassi reisijate huvid täitsa tahaplaanile on jäänud.

Nagu teada, on praegust otseühendus Lääne-Euroopaga saavutatud rahvusvaheliste magamistvagunitega Tallinna–Riga–Kaunas–Berlin–Ostende vahel ja 1/2 kl. vagunitega liinil Riga–Kaunas–Berlin. Sarnane otseühendus ei ole täielik. Esiteks puudub rahvusvaheliste magamistvagunite ja 1/2 kl. otsevagunite otseühendus Riga–Paris vahel, rääkimata 3. klassi otseühendusest Riga–Paris ehk vähemalt Riga–Berlin liinil. Nende puuduste kõrvaldamiseks tuleks eeloleval konverentsil ülesse võtta kaks küsimust: 1) 1/2 klassi rahvusvaheliste vagunite üm-

pool Lääne-Europas, näit. Warszawa–Berlin–Paris–Ostende, Turmont–Warszawa ja Warszawa–Wieni vahel kasutakse 1.–2.–3. klassi mikstvagunisi, s.o., üks harilik läbikäidav kiirrongi nelja ehk kuueteljeline vagun sisaldab eneses kõik kolm vastavat klassi, pool vagunit on 1. ja 2. klassi ja teine pool 3. klassi reisijate jaoks sisse seatud. Ja sarnased kolme klassiga mikstvagunid oleks väga soodsad otseühenduse pidamiseks Riga–Paris ehk vähemalt Riga–Berlin liinil. Praegu on sarnane ebaloomuline seisukord, et öösihtel rongidel, millel küll Eestiga kõigeparemt otseühendus puudub, ei ole Riga–Berlini vahel ühtegi ümberistumata magamistega klassivagunit liikumas, olgugi et need rongid Leedumaal isegi kiirrongide liiki arvatud on.



Raudteedõnnetus Haapsalu jaama juures.

29. juulil 1926. a.

Ülesvõtte Haapsalu rongidõnnetusest, kus manööverduv vedur tõkkeid purustades rööbastest välja jooksis ja raudtee tammilt merre langes. Õnnetuse kutsus välja veduri liig kiire sõit.

beristumata liikumine Riga–Berlin–Paris liinil ja 2) 1–3 klassi otsevagunite (Kurswagen) kurseerimine, kas Riga–Berlin–Paris ehk vähemalt Riga–Berlin liinil.

Siin võib aga terav vastolu tekkida, nimelt tarvilise arvu reisijate leidmine otsevagunites, sest muidu oleks see koormav Latvija ja eriti Lietuva raudteevalitsustele, kellel omal vastavaid otseühenduse vagunisi anda ei ole ja selle tõttu sunnitud on neid Saksa raudteedelt rentima; rendiraha aga on madalama valuuta maade jaoks võrdlemisi kallis. Reisijate arvu kohta võib aga jaatavalt vastata, sest kolme riigi kohta koguks ikkagi nii palju reisijaid, et 3. klassi otsevagun enam vähem ära kasutatud saaks. Juhtumisel, kui kas Lietuva ehk Latvija raudteevalitsused sellega nõus ei saa olema, siis oleks korraldatav veel teine otseühenduse võimalus. Mitmes

Samuti oleks reisijate suhtes väga tarvilik, et reisijate kraami tolli järelevaatamine sünniks Virbalises ja Eitkyhnenis ehk vähemalt Virbalise jaamas mitte jaamahoones, vaid vagunis. Muidugi neil reisijatel, kes 1–3 klassi otsevagunis ja transiidina läbi Leedumaa sõidavad.

Teine küsimus on sõiduplaanide kokkuseadmine, mis eeloleva konverentsi peaülesandeks on. Siin peaks kaaluma kahte küsimust, ja nimelt esiteks teise otseühenduse läbiviimist Tallinna–Riga–Paris–Ostende vahel ja teiseks otseühenduse loomine Lenigradi ja Lääne-Euroopa vahel Eesti kaudu. Praegu olev otseühendus Tallinna–Berlini–Ostende vahel (minek Tallinnast kl. 18, tulek Tallinna kl. 10,40) on võrdlemisi soodne, olgugi, et leedulased oma riigi piirides meiega otseühenduses oleva rongi reisijate- ja osalt

segarongi liiki üleviitud on, kuna kiirrong on nüüd liikumas teise paari otseühenduse rongidega, nimelt öösel (mis aga alati pooltühjalt sõidab). Arvesse võttes, et Leedu kiirrongi ja reisirongi sõidu aja vältuse vahe õige vähene on, siis see meie reisijatele suurt tüli ei tee; teisest küljest on ta reisijate rahakotile kasulik, sest kiirrongide lisamaks Leedus on võrdlemisi kõrge.

Ideaalne ühendus oleks järgmine:

1. Tallinna—Berlin—Paris—Ostende.

J a a m a d		1. otse- ühendus (praegust maksev)	Märkused	2. otse- ühendus. (Tallinnast- Riiast—uus)	Märkused
Tallinna	min.	18.00	—	7 00	—
Leningrad	min.	—	—	20.00	—
Tapa	tul.	—	—	9.00	—
Tapa	min.	20.10	Rahv. mag- vag.: 1—3 kl. Tallinna— Riga 1—2 kl.	9.30	Rahv. mag- vagunid: 1—2 kl. Riga- Berlin—Pa- ris
Tartu	"	23.10	Riga-Berlin- Paris-Os- tende.	12.00	—
Valga Eesti	"	1.55	—	15.00	—
Valk Lätija	"	2.35	—	16.00	Otsevagunid 2—3 kl. Tal- linna—Riga ja 1—3 kl. Riga-Berlin- Paris.
Riga	"	7.40	Otsevagunid 2—3 kl. Tal- linna—Riga;	22.30	—
Berlin	tul.	9.11	1—3 kl. Riga- Berlin (Pa- ris).	19.30	—
Paris	"	6.46	—	15.30	—
Ostende	"	8 29	—	14.30	—

2. Ostende—Paris—Berlin—Riga—Tallinna.

J a a m a d		1. otse- ühendus (praegust maksev)	Märkused	2. otse- ühendus (Riga-Tal- linna—uus)	Märkused
Ostende	min.	22.10	Rahv. mag- vag.: 1-2 kl. Ostende-Par- is-Berlin- Riga; 1-3 kl.	17.00	Rahv. mag- vag. 1—2 kl. Paris-Berlin- Riga;
Paris	"	22.00	—	14 00	—
Berlin	"	19.00	—	8.00	Otsevagunid 1-3 kl. (Paris) -Berlin-Riga
Riga	"	22 55	Riga-Tal- linna.	9.00	2-3 kl. Riga- Tallinna
Valga Läti	"	3.33	—	13.00	—
Valk Eesti	"	4.12	Otsevagunid 1-2 kl. (Paris) Berlin-Riga;	14.00	—
Tartu	"	6.20	2-3 kl. Riga- Tallinna.	16.00	—
Tapa	tul.	9.00	—	19 00	—
Tapa	min.	—	—	19.30	Otsevagunid 2-3 kl. Riga- Tapa-Lenin- grad.
Leningrad	tul.	—	—	7.00	—
Tapa	min.	9.10	—	19.10	—
Tallinna	tul.	10.40	—	22.40	—

Mis esimesse otseühendusse puutub, mis praegust maksev, siis, nagu eelpool tähendatud, on see meile soodne ja jääb vist ka tuleva hooaja peale maksma. Ainult Tallinna sissesõit võiks varem olla, kl. 10.40 asemel kl. 10. hom. ehk veelgi varem. See oleks sellega võimalik, kui lätlased oma

rongi Riiast varem välja laseksid ja Eestis võimalust mõõda rongi sõidukiirust suurendadaks ja peatusi lühendadaks.

Mis puutub teise ühendusse, siis on see märksa keerulisem. Tallinna—Berlin sihituses tuleb Eestil uus kiirrendatud reisirong luua, praeguse segarongi Nr. 9/19 asemel. Väljasõit Tallinnast oleks kl. 7 hom., sellega katkeneks aga päevane ühendus Haapsalu—Tartu—Valga vahel. Rongi tasuvuse mõttes peab ütleva, et reisijaid, peaaesjalikult kohalises liikumises, saaks vastavalt leiduma, igatahes rohkem, kui praeguse segarongiga. Sest see ühendus on väga soodne päevaseks liikumiseks pealinna ja Tartu ning Valga vahel. Lätlastele see ühendus takistusi ei too, sest tema sõiduplaan jääb peaaegu endiseks. Sedasama peab ütleva ka Leedu ja Saksa raudteede kohta.

Vastupidises sihis Berlin—Tallinna peaks sakslased oma kiirrongi tuu võrra Berlinist varem väljasaatma, leedlased — peatusaegasi (eriti Virbalises) vähendama, nõnda et rong jõuaks Riiga praeguse 9.58 asemel kl. 8. hom. Edasi läheks peaaegu vana sõiduplaani järele Valgani, kus Eesti raudteel tuleks täiesti uus rong liikuma panna. Väljasõit Valgast oleks kl. 14.00, tulek Tallinna kl. 22.30. See uus rong saaks eriti Tartu—Tallinna vahel — võib julgesti öelda — täitsa ära kasutatud, sest Tartu väljasõiduaeg (kl. 16.00) on reisijatele täitsa soodne. Inimesed saavad selleks ajaks oma asjad ära ajada, ja selle asemel, et öösel väljasõita, saavad kindlasti suures enamuses ülalnimetatud rongi kasutama.

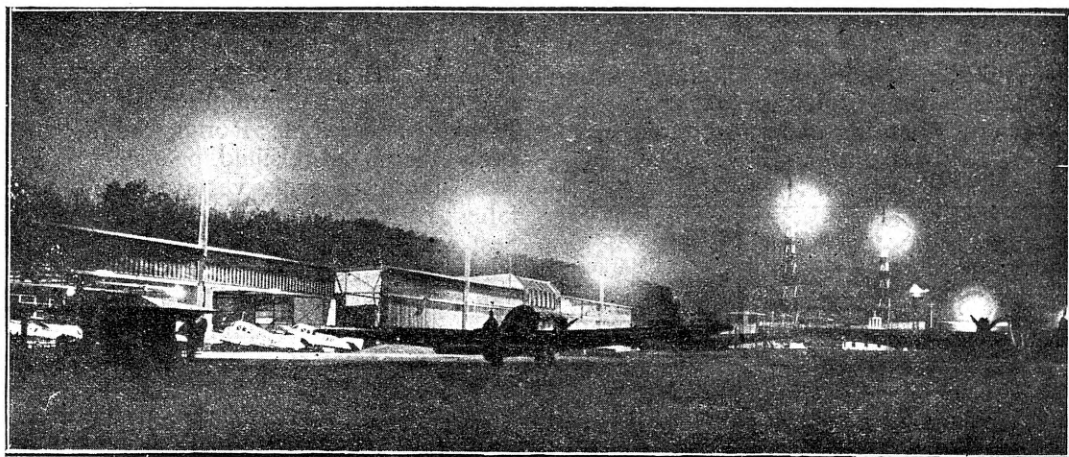
Uute rongide käimahakkamisel võiks praegused Nr. 9/19 ja Nr. 10/20 Tallinna—Tartu—Valga vahel ära jääda ehk muuta kaubarongideks ühes reisijateveo võimalusega, nagu seda juba mõnda aastat heade tagajärgedega Tapa—Narva liinil praktiseeritakse.

Üheks paremuseks nendel uutel rongidel oleks kiirem ühenduse võimalus Leningradi—Tapa—Riga—Berlin vahel. Praegune ühendus Lätimaa kaudu üle Ritupe Ostrovi, Pihkva on liig aeglane ja tülikas. Kavatsitava ühenduse läbi lüheneks Berlin—Leningradi sõiduvältus 46 tunni peale, praeguse 52 tunni asemel (üle Ritupe—Pihkva). Praegust ühendust, kui aeglast, tarvitakse võrdlemisi vähe. Nagu ühel erajutuajamisel Königsbergis riigiraudteenõunik ins. Ruge'ga selgus, tarvitavad paljud reisijad sõiduks Leningradist Saksamaale ehk ümberpöörduvalt veel kaugemat, kuid selle eest palju mõnusamat ühendust nimelt Moskva—

Riia kaudu, sest olemasolev ühendus on praegust ikkagi õige vaevaline.

Kui aga teise paari otseühenduse rongide liikuma panek mitte läbiviidav pole,

rong Riiga kl. 9.58, kuna Riias Valga peale rong kl. 8.45 välja sõidab, nõnda et Riias terve päev viita tuleb, ennem kui edasi sõita saab. See kooskõlastatud ühendus



Berliini lennuväli öösel.

siis tuleks küll selle eest hoolt kanda, et Berliini kiirrong toodaks varemalt Riiga, nii et reisijatel võimalus oleks ilma päeva aegse ootamata Riias edasi Valga sihis sõita. Praeguse sõiduplaani järele tuleb Berliini

aga oleks eriti tähtis Valga, Pärnu ja Viljandi reisijatele.

Lõpetades jääb soovida, et oktoobrikuu konverents Baden-Badenis tooks mõnegi uue hõlbustuse rahvusvahelises liikumises.

Latvija riigiraudteede valitsemise organisatsioon.

„Eesti Raudtee“ kirjutanud Latvija teedeministeeriumi iseäraliste käskudeläitja insener **B. Einbergs**.

Latvija riigiraudteede valitsemise organisatsiooni aluseks on ministrite nõukogu poolt kinnitatud ja 1. XI. 1921. a. jõusse astunud „Määrused riigiraudtee valitsemise kohta“.

Kõrgemaks võimuks raudteel on peavalitsus (Virssvalde), mille juhiks peadirektor on. Peavalitsus koosneb neljast direktsioonist (osakondadest): tehniline, masinate (veo), eksploatatsiooni (liikumise) ja finants (majandusline), ja ühest materjaliametist (varustuse osakond). Alamad ametasutused, nagu jaamad, teemeistrid, töökojad jne. alluvad vaheasutustele (ametkonnad *pro* meie jaoskonnad. *Tõlkija*.), kes omakorda vastavate direktsioonide alla kuuluvad ja kelle ülesandeks on liikumise ja liiniteenistuse korraldamine raudteel.

Peadirektori ülesandeks on raudtee üldine valitsemine; tema on vastutav liikumise julgeoleku eest. Tema kohuseks on

ülesvõtta tarvilised uuendused ja neid temale alluvate direktsioonide kaudu läbi viia. Tema kinnitab raudtee väljaminekuid (kulusi) kuni 50.000 lattiini (umbes 3½ miljoni Eesti marka) ja kirjutab peavalitsuse nimel lepingutele alla, mis tehtakse kolmandate isikutega. Eriline instruksioon määrab ära täpsed peadirektori ja teiste direktorite õigused ja kohused ning näitab ära, mis suguste küsimuste lahendamiseks on vaja ministri või mõne teise vastava ülemuse lõpuotsust. Peadirektoril on üks abi, direktori õigustega.

Peadirektori kõrval on nõukogu (Virssvaldes padome), mille juhatajaks on peadirektor ja mille hääleõiguslisteks liigeteks on peale peadirektori ja tema abi veel 4 direktorit ja materjaliameti juhataja. Raudteed nõukogu ülesandeks on: kõigi nelja direktsioonide organisatsiooni küsimuste heakskiitmine; aasta eelarve kinnitamine; üldised

koosseisu küsimused; suuremate ehituste generalplaanide lõpulik otsustamine; tähtsamate lepingute ja suuremate ostude kinnitamine. Nõukogu otsused saavad kas peadirektori ehk jälle vastavate direktsoonide poolt ellu viidud. Otsused, milledega peadirektor mitte nõus ei ole, lähevad ministrile lõpulikuks lahendamiseks.

Direktsoonidel, kui täidesaatvatel asutustel, on laiemad tegevusvõimalused oma tegevuseharu piires. Tema korralduste täideviimine ja järelvalve on n. n. ametide (jaoskonnad) hooleks usaldatud, kes kui kohalik võim temale alluvate alamate teenistusasutuste ja direktiooni vahemeheks on.

raudteel. Tema kohuseks on hädahoia ja plaanikindlat rongide liikumist ja rongi koosseadeid korraldada ning signaalide ja muude julgeoleku abinõude teenimine. Kaubanduslise tegevuse all toimib viimane reisijate ja bagaashi vedu, kaupade vastuvõtmist, laadimist ja vedu, sõiduplaanide kokkuseadmist, ümberlaadimise teenistust jne. Ligi 300 jaama ja peatuskohta on vahekohtadena alluvad 3 eksploatatsiooniametile. Direktiooni valdamisele kuuluvad ka telegraaf ja telefon, mille juhtimiseks on 7 telegraafi- ja telefoniametit loodud.

Finantsdirektsoonile alluvad: raudtee tulude teenistus, tulude üleandmine riigikassale,



Latvija raudteede ülevaatuse komisjon

sügisel 1926 uut ehitatavat Gluda-Liepaja raudteed ülevaatas.

Pildil pahemalt poolt teine: raudteede peadirektor ins. A. Rode.

Tehnilise direktiooni ülesandeks on tee korrashoid ja tee järelvalve, samuti ka nõuetavate uute ehituste täideviimine. Vaheasutustena on sisseseatud 10 tee ja ehituse ametit (jaoskonda), kellele omakorda 119 teemeistrit alluvad.

Masinatedirektiooni kohuseks on veduripargi korrashoidmine ja vedurite teenimine rongidega. Temale allub veel vagunite korrashoidmine, elektrijaamade ning masinate sisseadete järelvalve jaamades ja liinil. Täidesaatvateks kohalisteks võimudeks on 6 masinaametit ja 2 peatehast.

Eksploatatsiooni direktioon hoolitseb liikumise ja kaubanduslise tegevuse eest

palkade maksmine, tariifide väljatöötamine ja nende kontrollimine, majapidamine, rendi ja üüriasjad, saateteenistuse, sõidurahade ja kaubaveo kohta käivate avalduste ja reklamatsioonide lahendamine, jaama kassade ja arvestamise viiside järelvalve, sõidupiletite ja teiste saateformulaaride valmistamine.

Materjaliametite ülesandeks on korrapärase tee pealisehituste, liikumise ja masinate materjalide muretsemine, nende valitsemine ja väljaandmine.

Direktioonid jagunevad osakondadesse, mis näha allpool toodud tabelist.

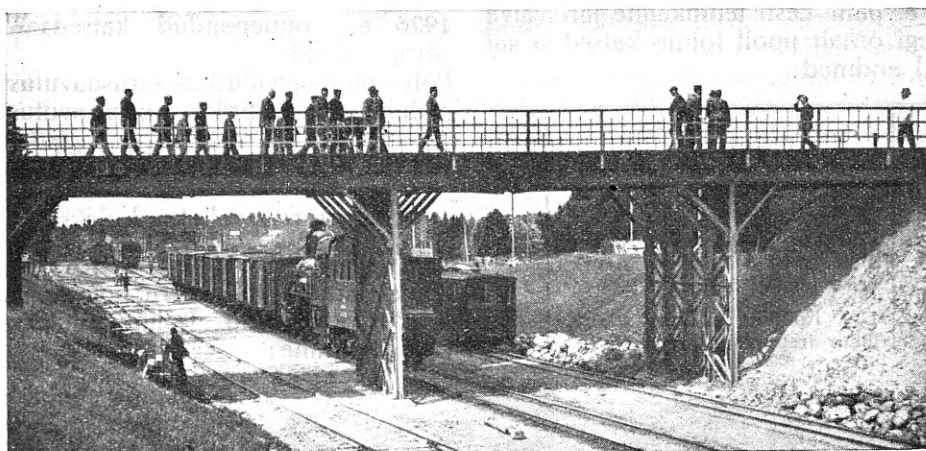
Peadirektor

ja tema abi

Üldine administrativ osakond Arhiv Raamatukogu Hariduslised kursused Rahvusvahelise liikumise inspeksioon Juriskonsultatsioon Sotsialse heakorra osakond Sanitarosakond Kantselei Apteek Sanitarametid Kesk statistika osakond Preemiad Kilomeetrivahe rahad Tööaeg Veereva pargi võime Materjali tarvitamine Kauba vedu Reisijate vedu				
Masinaidireksioon Kantselei Isiklik koosseade Vedurite osakond Kütteainete ja määrainete ins- peksioon Vagunite osakond Võeraste vagunite korrashoiu kulude arvestamine Tehniline osakond Konstruktsiooni büroo Materjali muret- semine Pumbamajad Tulekahjuabinõud Kõrgevoolu osakond Arvestuse büroo Inventar Majapidamine Arvestus Liinil 6 masinaametiit 2 peatchast	Tehniline direk- tsioon Kantselei Personal osakond Tehniline osakond Sildade osakond Tee pealisehituste osakond Ehituse osakond Võerandamise büro Arvestuse büro Majapidamine Inventar Liinil 10 tee ja ehituse ametiit 119 teemeisrit	Ekspluatatsiooni direksioon Kantselei Personal osakond Kaubandusline osa- kond Reisijateveo osa- kond Sõiduplaanid Tehniline osakond Signalid Inventur ja vagunite osakond Arvestuse büro Mobilisatsiooni büro Telegrafi ja telefoni osakond Liinil 3 ekspluatatsiooni ametiit 7 telegrafi ja tele- foni ametiit Ekspluatatsiooni revidendid	Finantsdireksioon Kantselei ja personal osakond Kesk raamatupida- mine Eelarve osakond Kassa osakond Tariifide osakond Rendi ja üüriosa- kond Reklamatsioonide osakond Tagasimaksud Tulude osakond Arvestuse kontroll Saate dokumen- tide kontroll Arhiv Liinil Finantsrevidendid	Materjali amet Kantselei ja perso- nal osakond Materjali muretse- mise osakond Metsa kasutamise ja küttematerjalide osakond Arvestusebüroo Liinil Keskladu Magasinid (laod) Metsamaterjalide muretsmise raj- oonid, Saeveskid.

Peadirektorile otsekohe on alluvad: 1) administratiiv, 2) rahvusvahelise ühenduse 3) juriskonsultatsiooni, 4) sotsiaalse heakäigu, 5) sanitar-ülemarstiga eesotsasja 14 sanitar-

Lõpuks peab tähelepanu selle peale juhtima, et kõik raudteesse puutuvad küsimused lahendab raudteede peavalitsus. Peadirektor on otsekohealt alluv teede-



Uus maantee sild üle raudtee Lätis Valga jaama juures
Avatud 1926. aastal.

ametiga liinil, 6) statistika büroo, kelle alla ühtlasi ka välisriikide vagunite tarvitamise arvestus kuulub.

ministriks, kuna aga teedeministeeriumis puuduvad erilised ametkonnad raudtee küsimuste lahendamiseks.

Põlevkivi ja kivisöe väärtuse vahekord.



Allpool avaldame väljavõtte – kaubandus-tööstusministeeriumi tööstusosakonna erikomisjoni protokollist põlevkivi ja kivisöe kütteväärtuse vahekorra kohta.

Põlevkivi auru saavutuse selgitamiseks said juba 1925 a. Eesti tehnikalise järelevalve seltsi poolt Tallinna tehastes toimepandud vastavad katsed, kus juures selgus, et peale kahe äärmise saavutuse, kus tarvitusel erakorraliselt 1. s. Kukuruse kaevandusest saadud suurtes tükkides põlevkivi (aurusaavutus 3,55) ja Kohila jõujaama kiht D struktuur A (aurusaavutus 1,37) teiste katsete juures kõikus aurusaavutus järgmiselt (vaata kõrvalolev tabel):

Peale nende katsete toimetaskid ka Tallinna linna elektrijaam, Põhja puupapi- ja Balti puuvillavabrikud isikliku huvi pärast katseid põlevkiviga ja said järgmised andmed aurusaavutuse kohta:

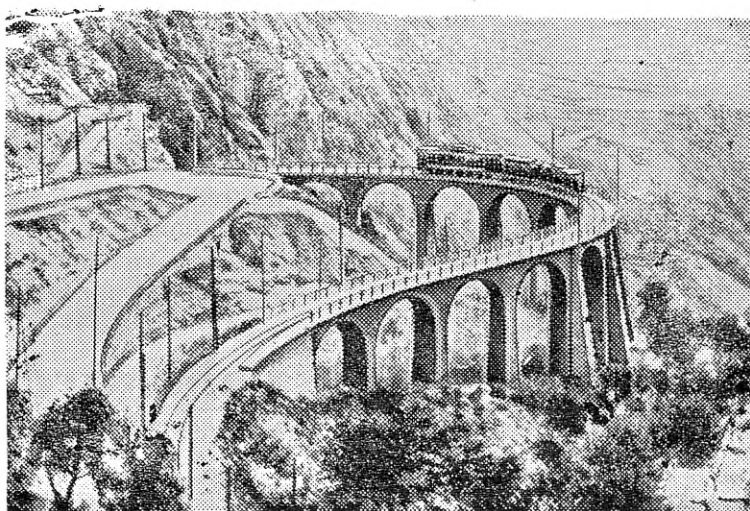
Tallinna linna elektrijaamas kõikus aurusaavutus 1,6–2,9

Tehas.	Põlevkivi sort.	Auru-saavutus.
Vene-Balti tehas	1. s. Kohlast str. A niiskus 18,10 0/0 käsiisi liikuv. plaanrestid	3,01
Balti Puuv. v.	2. s. Kohlast, niiskus 21,34 0/0 Mehaaniliselt liikuv trepprest eelküttega	2,42
Põhja Puupapi vabr. .	Erisort Kohlast peenike, niiskus 22,78 0/0 liikuv kettrest	2,58
Aseri	3. s. Kohlast, peenike, niiskus 19,95 0/0 plaanrest ventilatoriga	1,94
Tallinnalinna elektrijaam.	1. s. Kohlast str. A. niiskus 11,10 0/0 mehaaniline liikuv trepprest	2,50
– „ –	1. s. Kohlast peenike, niiskus 19,52 0/0 (15,00 0/0) pulbri küttele „Rex“.	2,85
Tallinnalinna pesumaja .	1. s. Kohlast str. A. niiskus 8,97 0/0. Liikumata trepprest „llmarine“.	1,82

Põhja puupapi vabrikus
kõikus aurusaavutus 2,67–2,8
Balti puuvillavabrikus
kõikus aurusaavutus 1,8–2,94

1926 a. pani Eesti tehnikaline järevalve selts jällegi omalt poolt toime katsed ja sai järgmised andmed:

Tehas.	Põlevkivi sort.	Auru- saa- vutus.
Põhja puu- papi vabr.	Põlevkivi „Kütte-Jõu“ sorteeri- mata, niiskus 11,08 0/0. Kettrest eelsoendatud õhuga.	2,69
Tallinna linna elektrijaam.	1. s. Kohtlast, niiskus 19,2 0/0 liikuv trepprest „Ilmarine“ . . .	2,65



Maona looklev elektriraudtee.

Prantsuse Rivieeras, Mentone'st Pospelini viib kõrgel üle maa, piki maona looklevat teed jooksev elektriraudtee, mida tänava täiendati algupärase muljet avaldava, tehnilise läbiviimise poolest silmapaistva viaduktiga.

Kokkuvõttes toimepandud katsete tagajärjel leiame, et auru saavutuse kõikumine on väga suur 1,6 kuni 2,94.

1925 a. toimepandud katsete juures keskmist aurusaavutust hinnata 2,5, kuna 1926 a. 2 katset näitavad keskmiselt 2,67.

Kivisõega 1925 a. mõõtmisi toimetanud
Põhja paberi- ja puupapivabrik – West-
faalia süsi – aurusaavutus 8,3
Balti puuvillavabrik – „Saksa süsi“
1924 a. aurusaavutus 7,7
Balti puuvillavabrik – „Inglise süsi B.S.Y.“
aurusaavutus 1925 a. algus. . . . 7,0
Balti puuvillavabrik – „Westfaalia süsi“
1925/26. aurusaavutus 7,7

Aluseks võttes kivisõe jaoks 7,7 ja põlev-
kivi jaoks 2,5 saame 1925 a. auruväärtuse
vahekorra $\frac{7,7}{2,5} = 3,07$.

Eesti tehnikalise järevalve seltsi poolt
1926 a. toimepandud katsed Westfaalia
sõega andsid

Põhja puupapivabrikus aurusaavutus 8,46
Kohila paberivabrikus aurusaavutus 8,5–8,6

Kõige halvem vahekord oleks $\frac{8,60}{2,65} = 3,24$.

Kõige parem vahekord oleks $\frac{8,46}{2,69} = 3,15$.

Erikomisjon võttis aluseks äärmiselt
kõige parema vahekorra põlevkivi jaoks 3.

Põlevkivi hind Tallinnas oleks arvata-
vasti järgmine:

Tallinna linna elektri-
jaam hindab põlevkivi vedu
Kohtlast kuni jaama kütte-
koldeni ja tuha ärakorista-
mist 5 mrk. põlevkivi
puuda pealt (tuha ärako-
ristamine kõisteed pidi –
tööjõu ja elektri energia,
ilma sisseseade üldkuludeta
– 0,75 mk. põlevkivi pd.
pealt).

Balti puuvillavabrik hindab
põlevkivi vedu „Kütte-Jõu“
kaevandusest kuni tehaste
hoovini ühes mahalaadimi-
sega ja tuha ärakoristami-
sega 5,06 mk. puud (tuha
koristamine 1,40 mk. põlev-
kivi pd.).

Sadamatehased hinda-
vad põlevkivi vedu kuni
kütteaine kuurini ja tuha
ärakoristamist 5 – 5,5 mk.

pd. (tuha koristamine 1 mk. põlevkivi pd.).

Võiks keskmiselt arvata Tallinna ku-
lud 5 mk. pd. Juurde lisadas kaevan-
duse hinnad 7,5 mk. kuni 10 mk., – saame
põlevkivi puuda hinna – 12,5 – 15 mk. pd.

Põhja puupapivabriku põlevkivi oma-
hind oleks:

põhihind 5,0 mk.
amortisatsioon 1,50 „
riigimaks 0,40 „
130.000.000. – kapitali 0/0 mis
kontsessiooni „Kütte-Jõu“ ka-
sutamine maksab, arvates aas-
tase saavutuse 80.000 tn. kivi
ja 12 0/0 kapitali pealt 3,20 „
kokku: 10,10 mk.

Westfaalia kivisõe hind cif Tallinn oli Põhja puupapivabriku poolt esitatud ära kirjade järele 13. XII. 1925 a. kuni 5. II. 26 a.

21 sh. — 1015 kg pealt, s. o.

$$1 \text{ puud Emrk.} = \frac{1820 \cdot 1,05 \cdot 16,38}{1015} = \text{Emk. } 30,8.$$

Praegu on see hind kallim ja võiks arvata kuni 1 puud = 37,8 mk. cif. Tallinn. Sadama, tolli, kohalikud veokulud ja krediidi hõlbustuse hindab Põhja puupapivabrik 3 mk. puud. Krediidi hõlbustus oleks 1% kuus — 4 kuu peal umbes

$30,8 \times 0,04 = 1,23 \text{ mk. puuda pealt.}$
Arvestades selle hõlbustusega oleksid siis

kohalikud kulud $3 - 1,23 \text{ mk.} = 1,77 \text{ mk. puud.}$

Balti puuvillavabrik hindab need kulud 5,76 mk. puud. Peaksime arvestama umbes 5,0 mk. puud, see teeks kivisõe puuda hinna tehastes $30,8 + 5 = \approx 36 \text{ mk.}$ ehk praegu $37,8 + 5 = \approx 43 \text{ mk. puud.}$

Nagu eelpool ettetoodud andmed näitavad, ei kannata kivisõe odava hinna juures (36 mk. pd.) võistlust välja põlevkivi 2 sort*) ja praegusel ajal (kivisõe pd. 43 mk.) ei kannata seda võistlust välja 1 sort põlevkivi, kuna aga praeguste kõrgete sõeturu hindade juures on 2. sort põlevkivi hinna suhtes võistlusvõimeline.

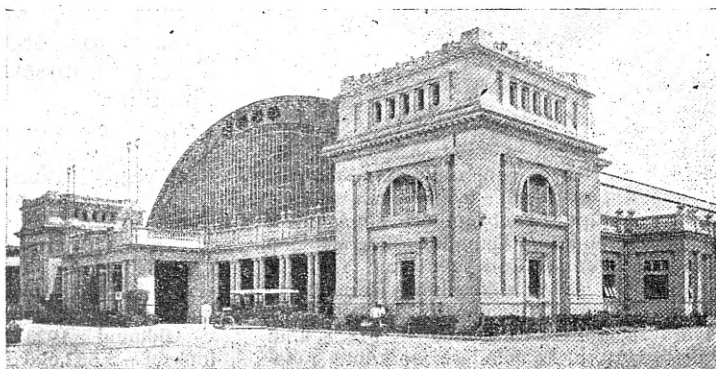
Siiami riigiraudteed.

Th. G.

(Järg ja lõpp.)

See ehitus oli alles pooleli, kui Siiam astus ilmasõtta (1917 a.) Raskused materjali saamises sõja olude tõttu takistasid suu- resti ehituse edu. Kolmas liin — Bangkok'ist Petrieu'ni (63 km) n. n. Ida liin sai valmis 1908 a. Menam'i jõe kaldal tehti 1900 a. algust Lõuna liini ehitustöödega ja 1903 a. avati liikumiseks osa sellest teest kuni Petcha- bur'ini (152 km). Kavatsus selle liini abil

4.000.000 naelsterlingit laenu Lõuna liini pikendamiseks, et ühendada seda liini Malaia teedega. Laenu tingimistena seati üles nõudmine, et Lõuna liini ehitamisetööd ja ka ekspluateerimine sünniks Briti järelevalve all. Kuna aga kõik raudteed idapool Me- nam'i jõest olid Saksa mõju all, siis tuli asutada läänepool Menam'i asuvate teede kohta teine raudteevalitsus ja kus teenis-



Bangkok'i raudteejaam
Siiami riigiraudteel.

ühendust luua Briti Malai raudteega lõunas oli juba siis olemas ja sellepärast ehitati tee samasuguse roopalaiusega nagu Briti Malai teed.

Ülevälitähendatud tööd teostati kuningliku raudteevalitsuse poolt, missugune oli teatavasti Saksa mõju all. Igalpool võeti tarvitusele Euroopa roopalaius (1,435 m), väljaarvatud Lõuna liinil, ja veerev koosseis, olgugi et kerge, oli Euroopa mudeli järgi ehitatud. 1909 a. pääsis esile Briti mõju ja Briti Malaia valitsuse poolt anti Siiamile

tuses olid Inglise insenerid. Töö tehti jõudsasti ja 1917 a. avati liin kuni Padang Besa'rini (974 km), kus ühendus loodi Malaia raudteeliiniga. Selle töö lõpule viimisega algas vaba veereva koosseisu vahetus Malaia ja sai võimalikuks otseühendus Singapore ja Bangkok'i vahel (umbes 1900 km).

Nagu juba ülemalpool tähendatud, astus Siiam ilmasõtta liitlaste poole ja selletõttu

*) 1 sordist rääkimata, mis järjekult veel vähem võistlusvõimeline on.

sai võimalikuks ka raudtee valitsuste reorganiseerimine. Sakslased, kui vaenlased, interneeriti, ja kõik raudteed läksid ühe raudteevalitsuse alla. Siit algab Siiami raudtee arenemise teine ajajärk.

Põhja liin, mida kogu aeg ehitati, viidi kuni Chieng Mai'ni välja (750 km.), kusjuures tuli suurtest looduslikkest tõketest jagu saada. Viimastest tuleks nimetada Khun Tal tunneli (1360 m). Sellel liinil avati liikumine 1921. a. Harilikule reisijate ja kaubaveole lisaks pandi 1922. a. sellel liinil ekspress-rongid liikuma, kaks korda nädalas, magamis- ja restoranvagunitega Bangkok'i ja Chieng Mai vahel. Need rongid sõitsid selle maa 25½ tunniga ära. Paljudel teistel liinidel jätkati ehitamistööd.

Ida pool otsitakse ühendust Indo-Hiina ja teostatakse vast ehk lähemas tulevikus otseühendus Bangkok'i ja Saigon'i vahel (viimane on Prantsuse Indo-Hiina pealinn). Lõunapool ehitati veel üks harutee Malaia riikide piirile, kuni Sungei Golok'ni.

1922. a. pandi ekspress rongid liikuma Bangkok'i ja Penan'gi (Malaia) vahel (1100 km.), milleks rongid tarvitavad 34 tundi. Selletõttu lüheneb reis Bangkok'ist Euroopa ühe nädala võrra, kuna vanasti tuli kogu tee merd mööda sõita.

Kuna kõik naaberrigid tarvitavad 1 meetrilist roopalaiust, hakkab ka Siiam omi teid ümberehitama sellele laiusele. Lõuna teed, nagu ülmalpool nägime, ehitati kohe sarnase laiusega, et seda teed kokkukõlastada Briti Malaia teedega. 1921 a. alati ka teistel liinidel ümberehitamise töid ja

1926. a. lõpuks kavatsetakse kogu raudtee võrk ühe meetrilisele laiusele üleviia.

Selle töö lõpule viimisega saab Siiam'il olema umbes 3000 km 1 m teid, mis ühendavad kõiki tähtsamaid linnu kuningriigis ja võimaldavad ka otseühendust naaberriikidega. Chieng Mai'st (Põhja Siiam) kuni Singapore'ini (Briti Malaia) on 2650 km ja seda teed on võimalik ümberistumata maha sõita.

Roopa laiuse vahetamise tõttu tuleb hulk vedureid (1,435 mtr.) kolikambri heita.

Uuema tüübilised vedurid on pärit peaaegu kõik Inglismaalt j. m. 4-6-0 tüüpi. Vedurite kütteks tarvitakse puid, kuid metsade vähenemisega raudtee liini ümbruskonnas tuleb teisele kütteainele üle minna. Selleks oleks ligniit, mille ladud Siiamis leiduvad ja mida eduga veduri kütteks võiks kasutada.

1 aprillil 1925 a. oli valmisteede üldpikkus 2580 km ja ehitusel oli 480 km Veerev koosseis oli järgmine.

Vedurid (1435 mm)–	60
" (1000 mm)–	76
Kaub.vag (1435 mm)–	874
" (1000 mm)–	1469
Reisij. vag.(1435 mm)–	164
" (1000 mm)–	177
Ametnikkude ja tööliste arv –	13.300, millest ainult 40 olid eurooplased.
Üldtulud 1923/24. a.	jooksul – 5.582.000 dollarit.
Ekspluatatsiooni kulud –	2.680.000 dollarit.

Peale amortisatsiooni kulude maha-

arvamist jääb üle puhaskasu, mis näitab 4,03% mahutatud kapitaalist.

Siiami raudteede võrk on praegu küllaldaselt arenenud ja tulevikus võib vaevalt loota suuremaid töid raudteeliinide pikendamise alal. Kõik tähelepanu saab pühendatud olemasolevate teede täiendustele tehnikala alal, parandamistele ja korrashoidmisele.



Ado Remma

pühitses 29. augustil oma 30 aastast teenistusjuubelit. A. Remma on sünd. 21. jaanuaril 1873. a. Astunud raudtee teenistusesse 17. aug. 1896. a., teeninud kaubakontori ametnikuna, kaalujana, tehnilise liikumise korraldajana Tallinna jaoskonnas kuni 1901. a., 1901. a. kuni 15. dets. 1918. a. teeninud jaamaülema abilisena Tallinnas, Jamburis, Riisiperes ja tagavara agendina. 15. jaanuarist 1918. a. kuni 31. dets. 1919. a. kaubanduse jaoskonna juhataja abina. 1. jaanuarist 1920. a. kuni tänaseni teedeministeeriumis tariifieriteadlasena ja tariifinõukogu asjaajajana.

Roopaseadja mineviku mälestused.

M. K.

Sellest on juba 45 aastat tagasi, kui ma 1. märtsil 1881. a. Balti raudtee peale ühte suuremasse jaama teenistusse astusin. Ja selle aja sees olen mitmed valitsused läbi elanud . . . Nii kui parunite, vene, saksa, enamlaste, ja nüüd veel oma, see on Eesti Vabariigi raudtee valitsuse. Ja selle 45 aasta sees olen ma mitmed viletsused ja vaevad läbi elanud, halliks ja vanaks läinud. 16 jaamaülemat on selle aja sees Tapa jaamas olnud, kelledest 2 veel elavad. Ka on selle aja sees palju uuendusi ja parandusi tehtud, vedurid töötavad palju suurema jõuga, reisijate vagunid on poole pikemad ja pool rohkem mahub sõitjaid sisse; vanad parunite aegsed puurafastega vagunid on ammu juba kadunud, ka roopad on vanadest pool pikemad. Tähelepanemise väärt on veduri signalituled mis enne mõnekümne sülla peale paistsid, nüüd 10 kilom. peale näha on. Ja elektrituled igas suuremas jaamades, pöörangutes, semaforides ja kõigis raudtee majades jne.

Raudtee kõige suurem vaenlane on „tuisk“, mis mõnedel aastatel miljonid raudtee raha ärarõõvib. Üht niisugust tuisku mäletan 1883 aastal, kus sõidud seisid lumes 3 päeva 25., 26. ja 27. aprillil, kui lumi ulatas vaguni akendeni ja Kilti väljal seisis sõit 24 tundi, kuni Tapalt abi sinna jõudis ja rongi lumest välja kaevas.

Missuguste raskustega meil raudtee teenijatel vahest kange lumetuisu ja tormiga võidelda tuleb, ei tule sõitjatel ega teistel riigiteenijatel mõttesegi. Olgu siin üks lühike näitus; see oli 1923 a. novembrikuul. Öhtu kell 8, kui ma teenima hakkasin, oli ilm ilus, natuke sadas lund vähese tuulega, kella 10 paiku tõusis tuul suuremaks ja kella 12 aegu tuiskas täiesti ning kell 1 oli

täismaru lahti. Siin ja seal murdusid metsas puud ja telegrafi postid suure raginaga. Pool 2 teatas mulle korrapidaja J., et meil sõidud igast kolmest küljest oodata on ja käskis järel vaadata, et teed vabad ja pöörangud korras oleks, sest rong nr. 6 juba küsiti teed, peale selle katkesid kõik telegrafi ja telefoni traadid, nii et Tapa jaamal ühendust enam kuhugi poole ei olnud. Ka oli teadmata, kas saadeti K. jaamast rong ära või pidasid maru pärast kinni. Aga et tee lubatud oli, siis pidi arvama, et ära saadeti. Nüüd tuli mul vastu minna ja vaadata, et kõik korras oleks. Ilm oli tuisuga nii pime, et jala ette midagi ei võinud näha. Teel tuli mulle keegi venelane vastu ja teatas, et jõe ligidal on kaks telegrafi posti tee peal maas. Nüüd jooksin ruttu pöörangu majakesesse, et sealt abi saada ja peatussignale (paukujad) võtta, aga sealt ei leidnud ma roopaseadjat, ega signaale. Nüüd jooksin ma edasi õnnetuse koha poole. Korraga kange ragin ja minu ees paar sammu langeb post kõige traatidega; jooksupuud kukkusin ma lamava posti peale ja vigastasin jala; ei olnud aega jala valu peale mõelda, olin õnnelik, et tuluke laternas kukkumisega ära ei kustunud, sest see oli viimane päästeabinõu – ka ei olnud õnnetuse koht enam kuigi kaugel, kui kuulen rongi veduri vile – kiirseismajäämise kolmekordset vile. Nüüd andis süda natuke järele; sain aru, et teine roopaseadja oli minust ette jõudnud ja oma signaalidega sõidu seisma pannud. Hirmus on mõelda, mis oleks juhtunud kui roopaseadja S. sõitu kinni pidada poleks saanud, mis mitmekümne inimese elu oleks maksnud, sest koht, kus õnnetus oleks võinud juhtuda, oli jõe silla lähedal ja tee ligi 2 sülda kõrge.

Mõndasugust.

Raudteetunnelid Ameerikas.

Kõige pikem raudteetunnel Ameerikas on praegu Glacieri juures, Kolumbias (8,1 km). Sellele järgnevad Gloosao-tunnel (7,1 km.) ja Cascade tunnel (4,1 km).

Vaikseookeani lõuna raudtee ehitab nüüd uut tunnelit läbi Sierra Nevada mäe, mille purustamiseks on ettenähtud 400 tonni dünamiiiti. Samuti kavatseb Deuver-Salt

Lake raudtee ehitada tunnelit, mille pikkus saaks 10 km. –

Maksuta sõidupiletid Rumeenia raudteedel.

Rumeenia raudtee aruandest on näha, et maksulisi reisijaid on Rumeenia raudteel sõitmas – I. klassis ainult 20%, II. kl. 40% ja III. kl. 60%. Kõik ülejäänud reisijad sõidavad priipiletitega.

Reisijate tariifide võrdlus-tabel.

Riigi nimetus.	Reisijate vedu 1 km eest (Emk.)			K u r s.
	1. kl.	2. kl.	3. kl.	
Eesti	6,30	4,20	2,10	
Läti	5,61	3,74	1,87	1 lat = 72 Emk.
Leedu	8,88	5,92	2,96	1 lit = 37 Emk.
Saksa	9,62	6,66	4,44	1 Smrk. = 89 Emk.
Vene	—	6,66	3,33	—
Poola	4,75	2,85	1,90	1 zlot = 38 Emk.
Soome	7,24	3,67	2,45	1 Smrk. = 9,4 Emk.
Rootsi	18,00	9,00	6,00	1 kroon = 100 Emk.
Daani	13,23	8,33	4,90	1 kroon = 98 Emk.

Riigi nimetus	Missugune hinnaalandus tehakse pikema kauguse pealt reisijateveo tariifi järele.
Eesti	Differentsiaaltariif.
Läti	Hinnaalandust ei ole.
Leedu	Hinnaalandus 101 — 200 km = 10%. 201 — 300 „ = 15%. üle 300 „ = 20%.
Saksa Vene	Hinnaalandus tehakse, kuid täpsemad andmed puuduvad.
Poola	3. kl. tariifinorm ühe km pealt kaug. 1 — 200 km — 5 grossi 201 — 400 „ — 4 „ 401 — 600 „ — 3 „ üle 600 „ — 2 „ Ülemaltähendatud normid võetakse 2. kl. 1½ korda ja 1. kl. 2½ korda.
Soome	3. kl. tariifinorm ühe km pealt kaug. kuni 50 km — 28 penni. Kaug. üle 50 km kuni 800 km — 27 penni, kuid hinnaalandusega, mille prot- sent on 5% üldisest kilomeetrite arvust, näit. 200 km pealt 10%, 300 km — 15%, 400 km — 20% jne. 2. kl. pileti hind on 50% ja 1. kl. pileti hind 200% kõrgem 3. kl. hinnast.
Rootsi	Tariifinormid on: 1. kl. 150 öri, 2. kl. 75 öri ja 3. kl. 50 öri ühe vöö (tsoon) pealt, missugused on koondatud gruppidesse. I grupp on 6 vööd á 8 km II „ „ 6 „ á 10 „ III „ „ 6 „ á 12 „ jne. igas järgmises grupis on vöö pikkus 2 km Ülemmäär on 40 km
Daani	Tariifinormid on 2. kl. 8,5 öri, 3. kl. 5,0 öri ühe km pealt kuni 225 km kauguseni. Kauguste pealt üle 225 km võetakse maksu vööde kaupa, millede pikkus on 31—50 km ja hind tabeli järele kindlaks määratud.

Omapärane juhtumine rongiga Helveetsias.

Omapärase juhtumuse elas Helveetsias üks kaubarong läbi.

Groncheni jaamast sõitis rong välja täpselt sõiduplaani järele ja pidi jõudma 30 min. järele Montier jaama. Aga Montier's oodati teda asjata. Pärity telegrahviteel Gronchenist teateid, kust vastati, et rong läks välja täpselt sõiduplaani järele.

Kuna rongist kahe tunni jooksul mingit teadet ei olnud, siis saadeti abirong otsima ja leiti teda tunnelis seisvat. Vedurikorstenast tulevate gaaside lämmatusest oli terve veduri- ja rongimeeskond meelemärkuseta.

Kiirelt lõmmati rong tunnelist välja ja meeskonnad toimetati haigemajja.

Kõige suurem ja kiirem Tšehoslovakkia vabariigi raudtee vedur.

Tuntud Skoda masinaehituse tehas Plzeňis lõpetas neil päevil veduri ehituse Tšehoslovakkia riigiraudtee jaoks, millest võib öelda, et seal on ärakasutatud kõige uuemad sellesse alasse kuuluvad leiused ja uuendused. Väliselt sarnaneb uus vedur ameerika veduritele, aga tõeliselt paistab ta veel nägusamana. Korsten on lühike, kui lõigatud, ja sellepärast ristisid Skoda tehase töölisid uue veduri „mikado'ks“. Kevadisel Praha messil oli võimalus laiematel hulka del teda näha. Ehitus on läbi viidud Skoda tehase projektide järele ja oma ehitusmeist-

rite poolt. See uus vedur on võimas suu rematele koormatele, kui senised suured Tšehoslovakkia vedurid, ja ta kiirus on 110 km tunnis.

Kursused raudteelastele Rootsi riigiraudteedel.

Et võimaldada raudteeametnikkudele nende mitmesuguses erikutses juhtkirjade ja seaduste kordamist ja meeletuletust, eeskätt elulisemate teenistusharude üle, korraldati möödunud aastal Rootsi riigiraudteel lühikeseajalisi kursuseid. Öppus vältas keskmiselt kaks nädalat — kuni kuue tunnini loenguid igapäev. Peale kursuste lõppu kontroleeriti ainult nende kuulajate teadmisi, kes selleks avaldasid soovi. Üldiselt andsid endid katsetele üles umbes 80 % kursusest osavõtjate arvust. Ühes loengutega korraldati ka läbirääkimisi teenistusse puuluvate küsimuste üle, misjuures küsimusi esitasid osavõtjad ise.

Kursuste programmi kuulusid järgmised ained: reisijate-, pagaasi- ja kaubavedu, vagunite majandus jaamades, vastastikune vagunivahetus võõraste teedega, raudtee geograafia, kaupade laadimisviis ja jaama ning rongiteenistus. Eriliselt õpetati jaama teenistust, telegrahvi, telefoni ja elektrirongide teenistust.

Teenijaskond näitas kursuste vastu suurt huvi üles, pidades neid täieliselt aja- ja otstarbekohasteks.

Kroonika.

Pärnu-Tallinna kitsarööpalise raudteevalitsemise lahkumise käsukiri.

Kitsarööpalise raudteevalitsemise likvideerimise puhul avaldas senine raudteevalitsemise insener O. Raudsep lahkumise käsukirja, missuguse allpool täielikult avaldame:

„Vabariigi Valitsuse otsusega juuli kuust s. a. kaotatakse kitsarööpalise raudteevalitsemise Pärnus 1 sept. s. a. ära ja liidetakse kitsarööpaline raudtee ühendatud riigiraudteevalitsemise alla.

Üle 7 aasta oli minule osaks antud Pärnu-Tallinna kitsarööpalise raudtee juhtimise eesotsas olla; omal ajal, kui mind juuli kuus 1919 a. teedeministri korraldusega määrati Pärnu-Tallinna kitsarööpalise raudtee juhatajaks, tulid ma raske südamega Pärnu, aimates ette raskusi, mis koha peal ees ootamas. Tuli ümberkorraldada

keele ja meele poolest raudteevalitsemis, mis endise aja pärandusena osalt võõras vaimus tegutses; tuli võidelda suurte majanduslike raskustega sõja olude tõttu viletsasse seisukorda sattunud raudteel liikumise alalhoidmiseks ja tuli mõnigi kord karmimaid abinõusid tarvitusele võtta siin ja seal laiali-lagunenud lohakuste kõrvaldamiseks.

Kõigist nendest raskustest oli võimalik ülesaada ainult selle läbi, et teenijad heatahtliselt ja ausameelselt täie jõupingutusega kaasa aitasid. Sellepärast, lahkudes raudteevalitsemise likvideerimise puhul 1 sept. s. a. oma seniselt kohalt, ülemannes ühendatud raudteevalitsemisse teisele kohale, tunnen tungivat tarvidust avaldada sügavat tänu kõigile kaasteenijatele raudteevalitsemises ja kõigile teenijatele ja töölistele liini peal, kes oma kogemused ja tööjõu raudtee tegevusele

annetanud ja aitanud kitsaropalist raudteed järk järgult paremale seisukorrale viia, eraldi aga nendele vanematele kaasteenijatele raudteevalitsuses, kes kohe algusest peale kaasaaitasid raskusi äravõita kõige raskemal ajajärgul, mil mitmed teised kõheldes ükskõikseteks jäid. Vaatamata kõikide, raudteevalitsusest ärarippumata, tehniliste puuduste peale, peab rahulolemisega tunnistama, et kitsaropaline raudtee tegevus on viljakas olnud.

Soovin kõigile teenijatele ja töölisele, kes endistele kohtadele jäävad, ehk uut oludel edasi teenima saavad, kõige paremat edu, lootes, et nad ühendatud raudteevalitsuse all oma kohusid sama truult ja ausalt täitma saavad kui seni, et kitsaropaline raudtee, kui väärioline osa üldisest raudtee võrgust, oma ülesandeid veel paremini täita jõuaks.

Samuti soovin, et need teenijad, kes ümberkorraldamise tõttu paratamatult kannatama peavad, mitte jäädavalt oma tegevuse alalt kõrvale ei jääks!"

Priipiletite väljaandmise korrast.

1. maist k. a. on maksev uus määrus priipiletite väljaandmise korra kohta teenijatele, missuguse määрусega ei ole veel kõik teenijad täiesti tuttavad.

Endise määрусе järele anti pilet iga isiku peale eraldi ja kui perekonna isal oli mitu perekonna liiget, siis sai tema vähem korrasid piletisi kasutada, kui see, kelle perekond vähemaarvuline oli.

Uus kord näeb ette teenijatele 12 priipiletit aastas, millejuures ühe piletiga võib mitu perekonnaliiget koos sõita ja niisugune pilet loetakse ikkagi üheks piletik.

Raudteevalitsuste ühendamise.

Pärnu-Tallinna kitsaropalise raudteevalitsus Pärnus likvideeriti Vabariigi Valitsuse otsusel 1. septembrist 1926. a. ja tema ülesandeid saab täitma ühendatud riigiraudteede valitsus Tallinnas.

Tähtsamad nimetused.

Ühendatud riigiraudteede ülema abiks on nimetatud senine Pärnu-Tallinna kitsaropalise raudteeülem insener O. Raudsep, liikumise osakonna ülema abiks insener A. Hammerbeck (asukoht Pärnus), Mõisaküla veojaoskonna ülemaks insener P. Tekkel. — Teedeministeriumi nõunikuks on määratud ins. J. Sakkeus.

Eriajakirjanduse ülevaade.

Die Rentabilität des Eisenbahnbetriebes ist abhängig von der zweckmäßigen Bauart der Lokomotive, bilden doch die Kosten für die Anschaffung und Unterhaltung der Lokomotive einen wesentlichen Bestandteil der Gesamtbetriebskosten. Besonders augenfällig ist der Einfluss dieser „Zugförderungs“-kosten bei Kleinbahnen und Industriebahnen. Der Lokomotivkonstrukteur richtet seine ganze Aufmerksamkeit darauf, die Ausgaben für Erwerb und Betrieb der Lokomotive in ein besonderen Nutzen gewährleistendes Verhältnis zur Lokomotivleistung zu bringen. Die Gedankengänge, welche hierfür massgebend sind, zeigt Dipl.-Ing. Ewald im neuen Heft der Hanomag-Nachrichten Nr. 152/53 unter Klarlegung von Sonderfällen. — Das Heft enthält ferner zwei interessante Aufsätze: Kreuzer „Hanomag-Lokomotiven im Dienste der Ilseder-Hütte“, Fischer „Über die Festigkeitseigenschaften vierkantiger, röhrenförmiger Behälter gegen inneren Überdruck.“ Preis des reichbebilderten Heftes 60 Pfg. postfrei. Verlag: Hanomag-Nachrichten-Verlag, G. m. b. H., Hannover-L.

Vastuseks „Side’le“.

K. ü. „Eesti Raudtee“ juhatus ei taha vaidlema hakata raudteelaste ajakirjade pärast, kuid on sunnitud „Sides“ Nr. 7 ilmunud kirjutuse puhul „Omas asjus“ teatama, et „Eesti Raudtee“ Nr. 6 on selgesti öeldud, mida selgitada taheti ja mille selgitamisele on asunud. „Eesti Raudtee“ praegune juhatus ei ole ühtegi võtet tarvitunud „Side“ „mahalegemiseks“, on aga küll kõigi abinõudega asunud likvideerima endiseid sekeldusi „Side“ ja „E. R.“ vahel, mis on avaldunud ka „Side“ poolt nimetatud kuulutustes. Kas see aga „veider võte“ ja konkurentsi kartmine on, jääb väga küsitavaks: sellega avaldas „Eesti Raudtee“ raudteelastele, et tellitagu ainukest raudtee tehnilist ajakirja ja argu vahetagu seda mitte ära kutseühingute häälekandjaga. See oli ajakirjade äravahetamise vastu tarvitlik avaldus ja sarnane kuulutamise viis on terves ilmas tuntud.

„E. R.“ juhatus ei salga, et ajakiri on varemalt puudulikult ilmunud, ja sellepärast on juhatuse esimene mure olnud ajakirja numbreid õigel ajal ilmuda lasta.

Mis puutub sellesse, et ühisuse ja juhatuse liigeteks on mitte-raudteelased, siis on viimased-mitteraudteelased ise kõige enne seda küsimust puudutanud, kuid see on lahtiseks jäänud päevakorras oleva põhikirja muutmise kavatsuse tõttu: siis peab selguma, kas muudetakse põhikirja või lahkuvad mitte-raudteelased. See oleneb ühisuse peakoosolekust. Mitteraudteelased on kutsutud osa võtma ühisuse tegevusest ühisuse poolt, võib olla põhikirja vastaselt, kuid ühisusele kaasa aitavad. Nad töötavad mitte sellepärast, et „on valitud kord peakoosolekul“, nagu tähendab „Side“: ka ilma peakoosolekul valimata on mitteraudteelased kaasa töötanud.

Ajakiri „Eesti Raudtee“ tahab jääda raudtee ning üldse liikumise alasse puutuvate tehniliste ja majanduslike küsimuste erapooletuks valgustajaks, sellepärast ei või kõne alla tulla kutseühingute eitamine või sarnased poliitilised küsimused, millest räägib „Side“, ja selles mõttes ei ole meil „Sidega“ tõesti midagi ühist.