

Eesti Raudtee

TEEDEASJANDUSE AJAKIRI



Ilmub kuus korda aastas.

Toimetuse ja talituse aadress: Tallinn, postkast 243.

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

Nr. 3 (124).

25. VII. 1935.

14. aastakäik.

*SISU: Ins. V. Veerus: Huvirongid 1934.—1935. aastal. — Dipl.-ins. A. W. Livens: Läti rügiraudteede vee-
rev-koosseisust. — E. Timma: Hollandi raudteedest. — Kroonika.*

*INHALT: Ing. V. Veerus: Die Verwaltungssonderzüge der estischen Staatsbahnen im Jahre 1934./35.
— Dipl.-Ing. A. W. Livens: Von der Fahrzeugen der lettischen Staatsbahnen. — E. Timma: Von den nie-
derländischen Eisenbahnen. — Chronik.*

EESTI RIIDEVABRIKUTE
HOOAJA UUDISED VALMISTA-
VAD TEILE TÖSIST RÕÖMU.

A-S. KREENBALT

Järgmiste kodumaa tekstiilvabrikute müügikeskoht
ja pealadu:

- BALTI PUUVILLA KETRAMISE
JA KUDUMISE VABRIKU A-S.
- KREENHOLMI PUUVILLA-
SAADUSTE MANIFAKTUURI O.Ü.
- SINDI TEKSTIILVABRIKUTE
ÜHISUS end. Vöhrmann ja Poeg.
- EESTI NIIDIVABRIKU ÜHISUS.

„POLARIS“

Eesti Kinnitus Aktsiaselts

Võtab vastu järgmisi kinnitusi:

**Tule-, murdvarguse-, veo-, väärt-
saadetiste, kasko- (laevakerede) ja klaasi-**

kinnitusi.

Seltsi põhi- ja tagavarakapitalid ületavad Kr. 876.000.—
Seltsi asutamisest peale on kahjude eest välja maksetud
üldkokku Kr. 4.277.710,76.

Soliidne edasikinnitus! Kahjud likvideeritakse viivitamata!

**Pagasi- ja kaubasaadetiste ning hoiu-
le antud käsipakkide kinnitus
E. V. raudleejaamades**

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

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

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 lehekülj Kr. 60.—
½ „ „ 32.—
¼ „ „ 16.—

Nr. 3 (124)

20. juulil 1935.

14. aastakäik

Huvirongid 1934.—1935. aastal.

Ins. V. Veerus.

I. HUVIRONGIDE KÜSIMUSE AJALUGU.

1) Küsimuse ajalugu välismaal.

Uue omapärase ja õnnestunud üritusega on rikastunud Raudteevalitsus möödunud 1934/35. a. jooksul reisijateveo alal, nimelt huvirongide korraldamisega.

Ei ole nimetatud algus kuigi vana, kuna esimeseks tõukejõuks tuleks pidada kirja ja aruannet huvirongide kohta, mis saadeti Eesti Raudteevalitsusele Ungari Kuningriigi Valitsuselt 10. III. 1933. a. ja Itaalia riigi raudteevalitsuselt 14. IV. 1933. Huvirongide aruanne on koostatud 18. ja 19. aprillil 1932. a. Luganos peetud Rahvusvahelise reisijate liiklemise komisjoni otsusel, kes tegi ülesandeks Itaaliale ja Ungarile võtta uurimisele huvirongide (Itaalias tarvitatakse rahvarongi nimetust) korralduse ja nende kasutamise tulemused.

Aruandeist selgub, et Itaalia korraldas esimesi katseid esimeste huvirongide käikumääramisega 1931. a. juulis. 1932. a. toimus juba korrapärasem ja laiaulatuslikum kuni 80% hinnaalandusega huvirongide liikluse organiseerimine, mille tulemuseks oli, et ühele rongile tuli keskmiselt 817 reisijat, kusjuures osutus keskmine tulu huvirong-kilomeetrilt kõrgemaks kui harilikul reisijaterong-kilomeetril.

Ungari alustas huvirongide korraldamist 1932. a. märtsis, kusjuures samal aastal korraldati 203 huvirongi 221.773 reisijaga, keskmiselt 1100 reisijat ühes huvirongis. 75% sõiduhinna alanduse tõttu oli huvirongidel suured, mis põhjustas sama suuna jätkamist.

Saksa raudteed olid ka käiku lasknud 800 erirongi 40—60% hinnaalandusega, mis oli

heaks vahendiks reisijate juurdevoolu ja reisiikluse suurendamiseks.

Belgia raudteedel liikusid sarnased rongid „lõbustusrongide“ nimetuse all, kusjuures hinnaalandus üle 35% ei küündinud harilikust tariifist. Lõbustusrongide kavad koostatakse aegsasti ning tehakse teatavaks mitu kuud varem, kusjuures piletihinnad on alati ühesuured, hoolimata sihituse ulatusest. Muuseum korraldavad Belgia raudteed üllatusronge, mille sihtjaam selgub reisijaile alles rongi saabumisel sihtkohta, samuti jalutusronge huvitava maisse maakohtadesse. Kõik sarnased rongid on hindamist leidnud rahva suure osavõtu tõttu.

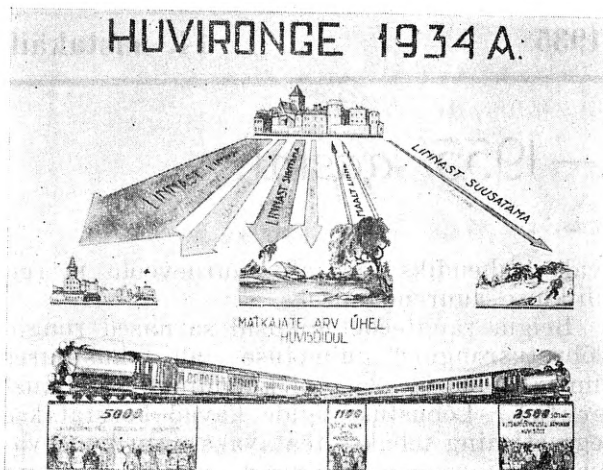
Prantsusmaal korraldatakse mitmel raudteel, eriti linnadest mereranda, õhukuurortidesse, ka suurtesse linnadesse erirahvaronge pühapäeviti, kusjuures võimaldatakse kuni 60% hinnaalandus pikemal reisudel. 1932. a. oli käikumääratud rongide arv 464, reisijate koguarv 277 tuhat ja keskmine reisijate arv rongis 575—792.

Inglismaal määratakse käiku suuremate sündmuste, nagu spordivõistluste jne., puhul erirongid kuni 60% hinnaalandusega, kuid selliste huvirongide käikumääramist huvitavasse maakohtadesse jne. neil nimetatud aruande järgi pole teostatud. Üldse avaldavad initsiatiivsust ekskursioonide korraldamisel n. n. ekskursioonide agentuurid, kes müüvad pileteid, mille hinnasse on võetud ülalpidamise ja muud kõrvalised kulud, jne. Viimasel ajal on hakkanud Inglise raudteevalitsus siiski enam soodustama nende matkade korraldamist, isegi avitades piletimüügis neid agenteure.

Veel oli Itaalia poolt koostatud aruandes antud ülevaade Poola raudteedel korraldatud sarnaseist rongidest, kus nad ei kannud otse huvi- ega rahvarongi nimetust, vaid olid määratud käiku mitmesuguste seltskondlikkude organisatsioonide palvel ja vastutusel teatava minimaalse reisijatearvu kindlustusel. Sarnaseid ronge oli korraldatud 1932. a. jooksul 20, kusjuures hinnaalandus kõikus 66—80% ümber. Üldiselt peeti Poolaski nende rongide käikumääramine õnnestunuks.

2) Küsimuse ajalugu Eestis.

Nimetatud Itaalia ja Ungari aruanded paljudes riikides õnnestunud huvirongide korraldamisest põhjustasid Eestiski nimetatud kü-



Raudteevalitsuse plakat auto- ja liiklemisasjanduse näitusel 1935. a.

Huvironged 1934. a.:

Linnast linna	l/r. — 51 rongi
"	k/r. — 26 "
Linnast suvitama	l/r. — 21 "
"	k/r. — 12 "
Maalt linna	l/r. — 2 "
"	k/r. — 3 "
Linnast suusatama	l/r. — 4 "
Matkajate arv ühel huvirongil:	
5000 sõitjat — laiarööpmelisel arvukaim sõit	"
2500 " — kitsarööpmelisel " " " "	"
1100 " — keskmine ühel huvisõidul.	"

simuste arutusele võtu, kusjuures Raudteevalitsuse Ekspluatatsiooniametis hakati koostama kavu ja kalkulatsioone huvirongide käikumääramise tasuvuses, kusjuures juleti arvestada max 500 huvireisijaga, kuid tegelikult küündis see ühel juhul 10 korda suurema arvuni, s. o. 5000 reisijani. Muuseas hangiti teateid Lätis korraldatud huvirongide kohta, kus reisijate arv kõikus 200—1000 huvireisija vahel ning hinnaalandust anti 50% harilikust tariifist.

Esimeseks tegelikuks sammuks huvirongide korraldamise alal Eestis tuleb pidada Ekspluatatsiooniameti juhataja poolt kokkukutsutud komisjoni koosolekut, mis peeti 22. veeb-

ruaril 1934. a. Ekspluatatsiooni-, Finants- ja Veoameti esindajate osavõtul, kus töötati välja huvirongide korraldamise põhimõtteid ja muu seas otsustati järgmist:

1) Pidada soovitatavaks erirongide organiseerimist huvireisijate-sportlaste väljasõitudeks linnast linna ja ilusamaisse maakohadesse.

2) Töötada välja astmeline tariif reisijate arvule: 200, 300, 400 ja 500 inimest ning vastavalt nende arvudele sõiduhinnaalandus 50—75% III kl. täispileti hinnast. Sõidudokument anda välja sinna-tagasisõiduks.

3) Erirongid koostada ainult III kl. vaguneist.

4) Piletite eelmüük avatakse ja kuulutatakse välja mõni päev enne kavatsetavat väljasõitu. Piletiraha maksetakse tagasi vaid sel juhul, kui rong ära jäetakse reisijatearvu vähesuse tõttu.

Kahe nädala pärast, veebruari alul 1934. a. valmib jaatav otsus huvirongide korraldamise küsimuses Raudteedirektori poolt, kes leiab sarnase ürituse reisijateveo alal tarvilikuna ning otstarbekana, mille tõttu koostatakse pea reisijateveo tariifi täienduseks uus paragrahv „Huvisõidurongid“, mis Tariifinõukogu otsusega 20. aprillist 1934. a. pannakse maksma 1. maist 1934. a.

Nimetatud tariifist väärivad tähelepanu alltoodud asjaolud:

1) Sõiduhinnaks on 3. klassi edasi-tagasi täispileti hind järgmiste hinnaalandustega:

Sõitjate alammäär	juures	200 — 35%
"	"	300 — 55%
"	"	400 — 65%
"	"	500 — 70%

2) Lapsed kuni 10 a. vanaduseni veetakse tasuta.

3) Eelmüügil ostetud piletiraha makstakse täiel määral tagasi:

a) kui sõitjate alammäärale vastav arv sõidupileteid ei ole müüdud, ning need huvireisijad, kes soovivad siiski sõita, saadetakse erirongi asemel hariliku reisijaterongiga erivagunite grupis,

b) kui huvirong jääb täiesti ära vihmase ilma või vähesel reisijate arvu tõttu.

4) Sihtjaamas võivad sõitjad vaguneis viibida puhkamise otstarbel.

II. ANDMEID HUVIRONGIDE LIIKLUSEST EESTIS 1934./35. a.

1) Huvisõitude ja -rongide arv.

Üldiselt peab konstateerima, et huvirongid kui sarnased on leidnud tema kasutajaskonna, s. o. rahva poolt sooja poolehoidu, nii et aasta jooksul 1934./35. a. korraldati l/r. 88 huvisõitu 98 rongiga, neist 80 erirongiga ja 18 koos hariliku reisijaterongiga ja k/r. 31 huvisõitu 41 rongiga, neist 34 erirongiga ja 7 koos ha-



riliku reisijaterongiga; kokku 120 huvisõitu 139 rongiga, neist 26 koos hariliku reisijaterongiga.

Nagu neist andmeist selgub, on huvireisijate arv niivõrt suur olnud, et tuli keskmiselt iga viienda huvisõidu reisijad viia sihtkohale 2 huvirongiga. Eriti on see tunduv kitsal

rööpmel, kus tuli 3 korral 3 huvirongiga huvireisijaid kohale transportida, laial rööpmel on sarnane juhus esinenud 2 korral.

Peamiselt langevad huvisõidud suvikuudele, nimelt juunist—septembrini, mis ajale langeb 96% rongidest, nagu on näha allolevast tabelist.

Huvisõitude ja -rongide arv.

	L/r.		K/r.		K o k k u		Huvirongide % kuus
	huvisõitude arv	huvirongide arv	huvisõitude arv	huvirongide arv	huvisõitude arv	huvirongide arv	
Aprill	—	—	—	—	—	—	—
Mai	2	2	—	—	2	2	1,5
Juuni	21	23	6	7	27	30	21,6
Juuli	22	23	10	13	32	36	25,9
August	24	27	9	9	33	36	25,9
September	14	18	6	12	20	30	21,6
Oktoober	—	—	—	—	—	—	—
November	—	—	—	—	—	—	—
Detsember	—	—	—	—	—	—	—
Jaanuar	2	2	—	—	2	2	1,4
Veebruar	2	2	—	—	2	2	1,4
Märts	1	1	—	—	1	1	0,7
Kokku	88	98	31	41	119	139	100,0

Siinjuures on ilmselt selgumas, et huvirongide korraldamise ajaks saab kujuneda meie kliimalistes oludes ainult suvised kuud, kuna on siis võimalik sõita kaunimaisse kodumaa kohtadesse, tutvuneda linnadega, veeta pühapäeva vabas looduses, kuna sügisesed ja varakevadised kuud ei tule küsimusse.

Võiks veel käsitada talviseil kuul huvisõitude organisierimist suusaspordilasile, siis möödunud talvel põhjustas õhuke, suusatamiseks mitte küllaldane, lumekiht väheste suusatajate-huvirongide arvu, nimelt 4, mis meie oludes oleks võinud muidu küündida vähemalt 10-ni. Viimast rongide arvu ei ole kuigivõrt võimalik enam tõsta, kuna suusatajate huvirongide korraldamine kitsal rööpmel langeb paratamatult välja veerevkoosseadu vähesusel.

Huvirongide liiklust iseloomustab alltoodud rong-kilomeetrite arv nii laial kui kitsal rööpmel erirongidena, kui ka koos hariliku reisijaterongiga.

Üldse oli 34515 rong-km, mis moodustab reisijate-rongkm üldarvust kõigest 1,07%.

Huvirong-kilomeetrite arv.

	L/r.		K/r.		Kokku	
	rong-km	% reisi-j. rong-km	rong-km	% reisi-j. rong-km	rong-km	% reisi-j. rong-km
Erirongidega	19212	0,82	7385	0,56	26597	0,72
Koos hariliku reisijaterongiga	6130	0,26	1788	0,13	7918	0,22
Kokku	25342	1,08	9173	0,69	34515	0,94

Muide korraldati l/r. esimene huvisõit Tallinnast Neerutile nelipühi esimesel pühal, 20. mail 1934. a. 1139 huvireisijaga, mis küll parimini ei õnnestunud vihmase ilma tõttu, nii et tuli Neeruti mägedel viibimise asemel veeta vihmapäeva Rakvere linnas.

Samal päeval korraldatud huvirong Tartust Taevaskotta jääb täiesti ära vihmase ilma tõttu, kuna järgmisel pühapäeval samasse kohta organiseeritud huvisõit suudab meelitada väljasõiduks ainult 352 reisijat. Näib, et Tartu ei ole küllaldaselt kohanenud moodsama liiklemis-üritustega, kuid siiski ei jää selline oletus püsima 2 nädala pärast ettevõetud huvirongiga, mil siirdus kodumaa kaunimasse looduskohta 2521 huvireisijat.

Kitsal rööpmel korraldati esimene huvirong 10. juunil 1934. a. Tallinnast Viljandisse ja Siniallikule 830 huvireisijaga.

Huvisõite on rahvas otstarbekalt hinnanud, mille tõttu pole ükski väljakuulutatud huvisõit reisijate vähesusel ära jäänud, küll ainult vihmase tõttu, ja neidki ainult 4 huvirongi 3 pühapäeval.

2) Huvireisijate arv.

Huvirongide arvu kõrval on olulisemaks huvirongide kasutamise tunnuseks huvireisijate kui ka reisijakilomeetrite (lüh. reisi-jakm) arv, mis küündis 1934/35. a. 121481 huvireisijani ja 25323 tuh. reisi-jakm-ni, sellest arvust on l/r. 90788 huvireisijat ja 18990 tuh. reisi-jakm; k/r. 30693 huvireisijat ja 6332 tuh. reisi-jakm. Nagu näha, on l/r. huvireisijate kui ka reisi-jakm arv 3 korda suurem kitsast rööpmest,

mis on üldiselt maksev ka teiste sõitude suhtes. Üldiselt siseliiklusest, välja arvatud elekt-

rirongid, moodustavad nad sõitude arvus 6,2%, kuid reisijakm arvus juba rohkem, s. o. 12,1%.

Huvireisijate ja reisija-km arv.

Kuud	Reisijate arv			% sise- liiklusest	Reisija-km arv tuhandeis			% sise- liiklusest
	l/r.	k/r.	kokku		l/r.	k/r.	kokku	
Aprill	—	—	—	—	—	—	—	—
Mai	1394	—	1394	0,4	177	—	177	0,9
Juuni	14124	6445	20569	5,1	2630	800	3430	12,0
Juuli	31690	9756	41446	11,1	5958	2776	8733	31,3
August	28903	7591	36494	8,9	6056	878	6934	25,0
September	11293	6901	18194	5,0	3543	1878	5421	23,5
Oktoober	—	—	—	—	—	—	—	—
November	—	—	—	—	—	—	—	—
Detsember	—	—	—	—	—	—	—	—
Jaanuar	1482	—	1482	0,2	88	—	88	0,6
Veebruar	3828	—	3828	0,6	263	—	263	1,7
Märts	1458	—	1458	0,2	277	—	277	1,6
Kokku	90788	30693	121481	2,9	18990	6332	25323	10,4

Õige huvitav on jälgida, kuivõrt suur on olnud huvireisijate arv rongis. Ühele huvisõidule 10. juunil 1934 Tallinnast Kloogale kogunes 4968 huvireisijat, mis on möödunud huvirongide hooajal maksimaalseks jäänud.

Arvesse võttes veel 5—10% lapsi, keda võis piiramatul arvul ligi võtta, tõuseb reisijate üldarv 5300, mis on kaugelt suurem kui Haapsalu linna elanikkond (4634 kodanikku 1. III. 1934). Seega viidi 2 erirongiga suvitama kogu Haapsalu linn! Sellele järgneb reisijatearvu paljuse poolest 25. augustil korraldatud huvisõit 3 erirongiga Tallinnast Tartusse, Eesti Põllumeeste Seltsi 50. juubelinäituse puhul 3006 huvireisijaga. K/r. saavutas reisijatearvu haripunkti huvisõit 3 erirongiga Viljandist Pärnusse Meeskooride laulupäevale 2418 huvireisijaga, seega kogu Tõrva elanikkond (2541 elanikku 1. III. 1934).

Keskmine reisijate arv ühel huvisõidul erirongiga on 1122, milleks oleks tarvis alati 1½ Paldiski linna elanikke, ühes raukadega ning imikutega (Paldiskis oli 1. III. 1934. 867 el.).

Üldiselt 13 huvisõidul ületas reisijatearv 2000 reisijat, seega 9% huvisõitudest. Alla sõiduhinnaalandusest tingitud reisijate arvu normi, s. o. alla 500 reisijaga väljus erihuvirong l/r. 17 korda ja k/r. 4 korda, kokku 21 korda, s. o. 19% huvisõitude üldarvust, kusjuures keskmine huvireisijate arv on sealgi veel rahuldavalt kõrge; nii l/r. 377 huvireisijat ja k/r. 206 huvireisijat, keskmiselt 344 huvireisijat.

Lõppeks võib selgituseks viibata Tallinnast Lihulasse korraldatud huvisõidu reisijate vähesuse kohta mõni mäрге. Nimelt põhjustas mainitud huvirongi ajalehtede eksitus, kes reklaamisid huvisõitu Lihula laulupäevale, kuna Raudteevalitsusel polnud üldse ette nähtud sinna huvirongi määrata, ette nähes huvireisijate vähesust. Ent Raudteevalitsus arvestades asjaoluga, et paljudele oli teatavaks tehtud ajalehtede kaudu nimetatud käikumääramata huvirong, tuli välja saata poole päeva jooksul ettenähtud rong reisijate asjatute kaebuste vältimiseks.

Huvireisijate arv ühel huvisõidul.

		L/r.	K/r.	Kokku
Suurim arv	} erirongiga	4968	2418	—
Keskmine „		Tallinn—Klooga	Viliandi—Pärnu	1122
Väikseim „		1128	1105	—
Suurim arv	} koos hariliku reisijaterongiga	240	70	—
Keskmine „		Tartu—Taevask.	Tallinn—Lihula	487
Väikseim „		1819	793	—
Suurim arv	} koos hariliku reisijaterongiga	Valga—Tartu	Pärnu—Tallinn	487
Keskmine „		526	380	—
Väikseim „		109	137	—
Keskmine huvireisijate arv ühel sõidul		Valga—Tallinn	Tallinn—Virtsu	1012
Keskmine huvireisijate arv ühes rongis		1032	959	874
		927	748	

Nagu tabelis toodud arvudest nähtub, on ühel huvisõidul küllaldaselt suur keskmine huvireisijate arv olnud, nii erirongidega kui koos reisijaterongiga.

3) Huvisõitude lähte- ja sihtkohad.

Iseloomustava ülevaate huvisõitudest annab alltoodud osa, kus võetakse lähemale vaatlusele huvisõitudest osavõtjad linnad ja maakohad ning peale selle huvikohtade selgitamine.

Kõigepealt peab nentima seda asjaolu, et linnad on annud peamiselt kõik huvirongid, arvult 134, s. o. 96% üldarvust, kuna maajamade väljunud on kõigest 5 huvirongi ja need kõik saabunud linnadesse.

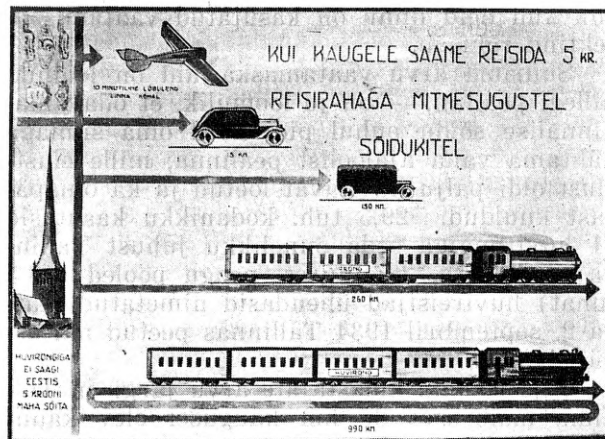
Üldiselt on korraldatud huvironge 16 jaamast 27 jaama. Linlased on valinud siiski armastatuimaks huvisõidu põhjuseks linnade vaatluse ja kuurortlinnade külastamise, arvult l/r. 61 ja k/r. 26, kokku 87 huvirongi, s. o. 62,5% üldarvust, ehk küll huvirongid olid katsetatud peamiselt linlaste viimiseks hallide müüride vahelt roheline looduse rüppe, lähemale vallatlevalle päikeskiirtele ja vulisevale jõe. Viimase eesmärgiga korraldati l/r. 31 ja k/r. 12, kokku 43 huvirongi, s. o. 33,1% üldarvust. Suusaportlastele määrati käiku, nagu eelpool selgus, 4 huvirongi laial rööpmel.

Kes on rohkeimalt kasutanud huvironge, siis sammub siin võidukalt esirinnas pealinn oma 66 huvirongiga ja 64,9 tuh. huvireisijaga, seega 53,5% üldreisijate arvust, kusjuures iga teine Tallinna kodanik on sõitnud huvirongiga. Teisel kohal huvirongidest osavõtu suhtes on Tartu, andes 23 huvirongiga 22,8 tuh. reisijat (18,0%), seega peagu iga kolmas tartlane tegi huvirongiga ühe matka kodumaa tundmaõppimiseks. Sellele järgnevad Narva 6,8 tuh. ja Rakvere 6,3 tuh. huvireisijaga, kumbki 9 huvirongiga.

Väljunud huvireisijate ja -huvirongide arv.

№	Huvirongide lähtejaam	Huvireisijate arv		Huvirongide arv
		ühel lähtejaamast tuh.	ühes rongis keskmiselt	
1	Tallinn	64,9	980	66
2	Tartu	22,8	990	23
3	Narva	6,8	750	9
4	Rakvere	6,5	720	9
5	Viljandi	5,3	670	8
6	Pärnu	3,6	730	5
7	Türi	2,9	720	4
8	Valga	2,8	710	4
9	Võru	1,4	450	3
10	Paide	1,2	1230	1
11	Põlva	1,0	1040	1
12	Haapsalu	0,9	920	1

Peale selle on veel olnud huvirongide väljumiskohtadeks Tapa, Virtsu, Risti ja Lelle,



Raudteevalitsuse plakat auto- ja liiklemisasjanduse näitusel 1935. a.

Kui kaugemale saame reisida 5 kr. reisirahaga mitmesugustel sõidukitel.

Lennukil — 10-minutiline lõbulend linna kohal.

Taksiautol — 15 km.

Autobusel — 150 km.

Harilikus reisirongis — 260 km.

Huvirongiga — 990 km, seega ei saagi Eestis 5 krooni maha sõita ühel huvisõidul.

kus on huvireisijaid olnud keskmiselt igas rongis 225—380.

Kui võrdluseks elavalt on kuski linnas osa võetud huvirongidest, iseloomustab õige tabavalt alltoodud võrdlus, kus on näidatud, mitmele kodanikule tuleb üks huvireisija:

Üks huvireisija tuleb

- | | | |
|---------------|-----|------------|
| 1. Türi | 1,0 | kodanikule |
| 2. Rakveres | 1,6 | „ |
| 3. Tallinnas | 2,2 | „ |
| 4. Viljandis | 2,3 | „ |
| 5. Tartus | 2,6 | „ |
| 6. Paides | 2,7 | „ |
| 7. Narvas | 3,6 | „ |
| 8. Valgas | 3,9 | „ |
| 9. Võrus | 4,1 | „ |
| 10. Haapsalus | 5,1 | „ |
| 11. Pärnus | 5,7 | „ |
| Üle riigi | 9,5 | „ |

Tabelist nähtub, et protsentuaalselt tuleb esile seada nooremaid linnu Türi, kus kõik, nii raugad kui imikud, on keskmiselt kasutanud huvirongi (2900 huvireisijat 2884 elaniku kohta). Siin tuleb eriti rõhutada ja alla kriipsutada raudteelaste energilist algatust huvirongidele reklaami tegemises ja nimetatud ürituse õnnestumise läbiviimises, kus oli peamiselt kaasabiks Raudteelaste Hoolekande Ühingu kohalik osakond. Muuseas oli Türi ühe huvisõidu lähtepunktiks, kust tuli huvireisijad tuua Tallinna näitusmessile kolme erirongiga.

Riivata võiks muide nähte, et suvituslinnad Haapsalu ja Pärnu on annud suhteliselt kõige rohkem reisijaid, nagu on näha tabelist,

ehk küll neid linnu on kasutatud vaatamisobjektina rohkem.

Suurima arvu vaatamaskäijaid on leidnud jällegi pealinn, — on ju loomulik, et odavamahinnalise sõidu puhul pidi kord oma silmaga nähtama vana ajaloolist pealinna, mille elustolust oldi palju huvitavat loetud ja ka omapärast kuulnud. 29,5 tuh. kodanikku kasutasid 41 huvirongiga seda õnnelikku juhust Tallinna vaatluseks, kusjuures peagu pooled (13,5 tuhat) huvireisijad ühendasid nimetatud matka 2. septembril 1934 Tallinnas peetud näitusmessiga.

Teisel kohal külastajate arvu järgi on Tallinna naabruses 36 km kaugusel olev kauni

männimetsaga kaetud suvituskoht Klooga, kus 12,7 tuh. pealinlast 9 huvirongiga käisid veetmas oma pühapäevaseid puhkusi. Oli kord ühe huvisõiduga sinna sõitjaid üle 5000. Klooga suvituskohale järgneb huvireisijate arvu suhtes parem kuurortlinn Pärnu, mis leidis 11,2 tuh. külastajat. Sellele järgneb Tartu lähedane võluv suvituskoht Elva 9,5 tuh. külastajaga ja 7 huvirongiga, selle järgi alles Tartu 9,3 tuh. külastajaga, kuid suurema rongide arvuga, nimelt 10. Narva ja Narva-Jõesu ranna pühapäevast mõnusus on käinud 11 huvirongiga nautimas 6,6 tuhat isikut, Haapsalus — 6 rongiga 6,1 tuh. huvireisijat, kuna mujal on kõikjal vähem.

Saabunud huvireisijate ja -rongide arv.

№	Huvirongide sihtjaamad	Huvireisijate arv		Rongide arv	Huvirongide lähtejaamad reisijate arvu järjekorras
		ühte sihtjaama tuh.	ühes rongis keskmis.		
1	Tallinn	29,5	720	41	Kõigist lähtejaamadest peale Põlva, Tapa.
2	Klooga	12,7	1410	9	Tallinn.
3	Pärnu	11,2	860	13	Tallinn, Viljandi, Paide (ühes Türiaga).
4	Elva	9,5	1360	7	Tartu, Tallinn.
5	Tartu	9,3	930	10	Tallinn, Valga, Rakvere, Põlva, Võru.
6	Narva	6,6	600	11	Tallinn, Rakvere, Tartu.
7	Haapsalu	6,1	1030	6	Tallinn.
8	Kiisa	5,7	1420	4	"
9	Aegviidu	5,4	1080	5	"
10	Taevaskoja	4,0	790	5	Tartu.
11	Paldiski	3,7	1850	2	Tallinn.
12	Neeruti (Kadrina)	2,3	1150	2	"
13	Kohila	2,0	2010	1	"
14	Keila	2,0	1970	1	"
15	Võru	1,9	470	4	Tallinn, Tartu.
16	Sinialliku	1,7	840	2	Tallinn.
17	Vasalemma	1,5	1520	1	"
18	Petseri	1,5	380	4	Tallinn, Narva, Rakvere.
19	Palupera	1,4	710	2	Tartu, Tallinn.
20	Aruküla	0,8	820	1	Tallinn.
21	Saku	0,8	810	1	"
22	Vääna	0,5	520	1	"

Peale selle on huvireisijad külastanud Rakveret, pigemini Kundat, Jänedat, Loodit, Virtsut ja Lihulat, ent reisijate arv on kõikunud 70 ja 380 vahel.

Tähelepanu väärib asjaolu, et kaugemaa rongides, mis on suunatud peamiselt linnadesse, on huvireisijate arv ühes rongis väikesem, nagu Tallinnasse suunatuil 720, Narva — 600, Petseri — 380 reisijat, kui vabasse loodusesse juhitud huvirongidel, nagu Kohilasse — 2010, Keila — 1960, Paldiskisse — 1850 jne. reisijat.

Lähte- ja sihtkohtade järgi on huvitav võtta lähemale selgitusele teatud üksiku linna kodanikkude huvisõitude väljavaliku põhimõtteid. Näiteks Tallinna kodanikkude enamik 12,7 tuh. huvireisijat on valinud meelsasti Kloogal, vabas looduses pühapäevase suvituse. Teiseks armastatumaks kohaks on supeluslinn Pärnu 7,2 tuh. huvireisijaga, sellele järgnevad Haapsalu 6,1 tuh., Kiisa 5,7 tuh., Aegviidu 5,4

tuh., Narva 4,7 tuh., Tartu 3,4 tuh., Paldiski 3,7 tuh., huvireisijaga jne. Üldse on tallinlased kasutanud 24 sihtkohta, seega peagu kõik kohad, välja arvatud Kunda (Rakvere) ja Taevaskoja, kusjuures pikemaks reisuks oli Võru ja Petseri huvisõidud.

Tartlased on käinud 6 kohas, kusjuures eelistatumaks on olnud ilusamaid suvituskohti Elva 9,1 tuh. reisijaga, sellele järgnevalt Tallinn 7,6 tuh., Taevaskoja 4,0 tuh. reisijaga.

Teiste linnade kodanikud on peamiselt külastanud Tallinnat, välja arvatud viljandlased, kes ründasid junnlaste pealinna Pärnut 2,8 tuh. huvireisijaga, kuna Tallinnat 2,5 tuh. huvireisijaga.

Nimetamisväärne on lõpuks sarnased huvisõitude matkad, nagu Tartust Narva, Narvast ja Rakverest Tartu ja Petseri, Paidest, Türiilt ja Viljandist Pärnu, millede jaoks leidis huvireisijaid.

4. Sõidukaugus.

Karakterlikuks jooneks huvirongide korraldamisel on kujunenud nähe, et siin on kasutatud õige ohtralt kaugemaa ronge nende sõiduhinna kättesaadavuse pärast, kuna hariliku reisijaterongiga oleks sama reis olnud üle 3 korra kallim. Kõige kaugemaks huvisõiduks l/r. osutub matk Narvast—Petserisse 332 km (356 huvireisijaga), sellele järgnevalt Tallinnast-Võrru ja vastupidi 315 km, Tallinnast-Petseri 278 km, Valgast-Tallinna 273 km jne., k/r. Tallinnast-Looti 161 km. Kõige lähedsemaks huvisõiduks on l/r. Tallinnast-Arukülla 24 km, Tartust-Elva 25 km, Tapalt-Rakverre 26 km, Tallinnast-Keila 27 km; k/r. Tallinnast-Sakku 17 km, Kiisale 25 km ja Vääna 29 km.

Sõidukauguse järgi oli huvireisijaid (tuhandeis).

	L/r.		K/r.		Kokku	
	Reisijate		Reisijate		Reisijate	
	arv	%	arv	%	arv	%
1— 50 km	36,0	40,2	9,0	28,1	45,0	37,1
51—100 „	10,2	11,4	3,0	9,4	13,2	10,9
101—150 „	15,0	16,9	15,2	47,1	30,2	24,8
151—200 „	11,4	12,8	5,0	15,4	16,4	13,5
201—250 „	12,9	14,5	—	—	12,9	10,7
251—300 „	1,9	2,1	—	—	1,9	1,5
Üle 301 „	1,9	2,1	—	—	1,9	1,5
Kokku:	89,3	100,0	32,2	100,0	121,5	100,0

Huvitav on jälgida, eriti k/r., et max reisijate arvu (47,1%) moodustavad 101—150 km sõidukaugused huvireisid, peamiselt Tallinn—Pärnu—Türi—Viljandi piirides, kuna lähisraa sõidud annavad ainult 28,1%.

Huvirongide käikumääramine on teatud määral tõstnud hariliku reisija keskmist sõidukaugust, eriti kitsal rööpmel, nagu selgub allolevast tabelist.

	L/r. ilma elektri- rongideta.	K/r.	Kokku.
1932./33.	53,7 km	44,0 km	51,2 km
1933./34.	54,9 „	45,2 „	52,1 „
1934./35.	55,5 „	48,2 „	53,5 „

Keskmiised sõidukaugused on
 Ühel huvireisijal 104,5 km 103,1 km 104,1 km
 Ühel huvisõidul 129,2 „ 108,0 „ 123,8 „

Seega on huvireisijad peagu 2 korda kaugemale sõitnud kui harilikud reisijad.

5. Huvirongi mõnususid.

Lähemale vaatlusele võttes rahva heatahtliku tunnustuse huvirongidele, leiame peamise põhjusena suure soodustuse sõiduhinnas, nimelt 70% hinnaalanduse edasi-tagasipileti hinnast, kusjuures lapsi kuni 5 aastani võib tasuta ligi võtta piiramatul arvul, ja 5—10 a. vanuseid lapsi huvisõidupileti kohta üks. Ehk küll reisijateveo tariifis on ette nähtud ka vähem % hinnaalandusi, ei ole neid kasutatud

ning kõik väljakuulutatud huvirongid on olnud maksimaalse sõiduhinnaalandusega.

Pealegi olid need lühimaa huvisõidupiletid (näiteks Tallinnast-Sakku 25 senti, Arukülla 30 senti, Kloogale 45 senti) vahest üle 100% odavamad, kui mõnekilomeetriline omnibuse-sõit edasitagasipiletiga Tallinnast-Piritale (40 senti) või Kosele (50 s.), sest omnibusesõidu puhul tuli veel lisaks tasuda ka laste sõidu eest, mis lasterikkail perekondadel ületab nende maksujõu.

Isegi kaugemad huvireisid osutusid küllaldaselt odavaiks ja rahvale kättesaadavaiks, nii Tallinnast-Haapsalu ainult 1.20 kr., Pärnu — 1.75 kr., Tartu — 2.20 kr., Narva — 2.40 kr., Võrru — 3.45 kr. (harilik edasi-tagasipilet 11.40 kr.), mis tõttu leidsid needki huvisõidud õigustatud kasutamist.

Teiseks kaaspõhjuseks tuleb pidada huvirongide õige sobivat väljumis- ja saabumisaegade valikut, mistõttu võimaldus lühimaa reidest osavõtjail veeta kogu kaunis suvepäev päikesepaistelises looduses, kuna kaugemaa reisudele väljuti peamiselt laupäeval pärast tööaega kell 14. Kui kaugemaa sihtkohal puudusid ööbimisvõimalused, määrati huvirongi väljumine õhtusele ajale ning võimaldati neil puhkudel kõigile huvireisijaile kasutada vähemalt lebamiskoht puhkamiseks, kuna 1.50 kr. lisamaksu eest võis soetada endale korraldiku magamiskoha ühes pesuga, missugune heatahtlik korraldus soodustas nii mõnelegi harilikule kodanikule kesk väsitavat äripäeva tööd sooritada reisi Petseri või Rõuge künkliku maastiku võlu nautimiseks.

Ühes soodsa väljasõiduajaga liituvad veel mõningad hüved. Nimelt võimaldati Nõmme elanikele pealeminekut Keila suunas minevaile huvirongidele Nõmme jaamas ja k/r. huvirongidele Liiva jaamas. Samuti võimaldati osaliselt pealetulekut Ülemiste jaamast Lasnamäel elutsevaile huvireisijaile. Samuti soodustati sihtjaama läheduses sageli mitmes jaamas mahaminekut, nii Tallinn-Klooga ja Vasalemma huvirong peatus Keilas, Tallinn-Aegviidu huvirong — Kehras, Tallinn-Narva rong — Auveres ja Vaivaras, Tallinn-Sinihalliku rong — Viljandis, Tartu-Taevaskoja rong — Ahjas ja Kiidjärvel jne.; kuna mujalt vahejaamadest sõitsid huvirongid peatumata mööda, et kiiremini saabuda sihtkohta, seistes ainult mõnes jaamas tehniliste operatsioonide tõttu.

Huvirongid suvitusrongidena ei ole kujuteldavad ilma einelauata ning orkestrita, mispärast oli einelaudvagun ning orkester alati ligi, eriti kui huvisõidu sihtkohaks oli mingisugune metsaalune.

Mõnelgi puhul olid ligi reisijuhid, kes tutvustasid võimaluse piirides huvireisijaid kohapealsete muinsusesemetega ning vaatamisvääriliste kohtadega. Eriti agarad olid suusatajate rongidel S. S. „Kalevi“ suusatusin-

struktorid, kes nobedalt ja huviga olid kiindunud oma ülesannete täitmisse.

Eriti loomulik on, et sarnasel massilisel liikumisel ei puuduks korrarikkujate kõrvaldajad kui ka õnnetuste puhkudel abiandjad, mispärast lubatakse huvirongidega kaasa sõita tasuta 2—4 politseiametnikul ja 3—6 samariitla-

sel, kelle vajalik abi, eriti samariitlaste oma, on päästnud mõnegi surmasuust (uppumisel).

Lõppeks peab nimetama sedagi soodustust, et huvirongi vaguneid võidi kasutada sihtkohani nii päeval vihmavarjuks (Kloogal, Neerutis) kui ka öösiti puhkepaigana (Narvas, Neerutis jaanipäeva puhul, Pärnus, Tartus). (Järgneb).

Läti riigiraudteede veerev-koosseisust.

Dipl.-ins. A. W. Livens.

I.

Läti riigiraudteede uued vedurid.

Läti riigiraudteede laiarööpmeliste vedurite park koosneb 183 vene rööpmelaiusega (1524 mm) ja 38 normaalrööpmelise laiusega (1435 mm) vedurist. Suurem osa neist vedureist on ehitatud enne sõda ja on seega vananenud konstruktsiooni. Ainult 26 vedurit, mis peale sõda ehitatud (Tk ja Dk tüüpi), 3 saksa ja 24 Sormovos ehitatud vene vedurit võib lugeda enam-vähem moodsaks. Teiste vedurite keskmine vanus on väga kõrge, näit. on Ak (endised Ab) ja Bk (enne Hb) reisirongivedurite keskmine vanus 28 ja 34 aastat; veel suurem on Pk (enne Ob ja Od) kaubarongivedurite vanus.

See veduriteparki vananemine sunnib Läti raudteid iga aasta 5 kuni 6 vedurit inventarist maha kustutama.

Viimane arv tõuseb lähematel aastatel veelgi. See olukord sundis Läti riigiraudteede vedodirektsiooni välja töötama tehnilisi eeskirju uute juurdesoetatavate vedurite kohta.

Senise 22 veduriliigi asemel peab tulevikus vedureid ehitatama ainult 5 üksusliiki. Nende uute üksusvedurite olulisemad tunnused on näha alljärgnevast tabelist nr. 1.

Uute vedurite tehniliste ja käituslikkude põhialuste väljatöötamisel said pandud aluseks

järgmised sihtjooned: 1) Sõidukiirus, tõmbef jõud ja tegevuseraadius peavad olema võimalikult kohandatud liikluse nõuetele; 2) vedureid peab võima, vastavalt neile alla asetatud rattapaaridele, kasutada niihästi vene kui ka normaalrööpmelise laiusega teedel; 3) kõigil uutel veduritel peab olema võimalikult rohkesti ühesuguseid osi, mis on vastastikku vahetatavad ja 4) vedurid peavad olema konstruktiivselt igas suhtes moodsad ja majanduslikud; kahtlastest konstruktiivsetest uuendustest tuleb võimalikult hoiduda.

Tabelis nr. 1 näidatud üksusliikidest on vedureid ehitatud juba kahte esimest liiki ja nimelt: 1) 20 vedurit seeriast Tk 1-1-1 kergete reisirongide jaoks ja 2) 3 vedurit seeriast Bt 1-3-1 keskmise raskusega reisirongide jaoks.

Läti riigiraudteed eeskätt kavatsesid ehitada ainult kolme esimese liigi Tk, Bt ja Pt vedureid, sest et nende liikide veduritega võib teostada suurim osa käitusest. Vedureid seeriast C on juba olemas 24 tükki Venemaalt ja Poolast ostetud ja Sormovos ehitatud C ja B kuumentatud auru vedurite näol. Uute vedurite ehitamine sellest seeriast käesoleval silmapilgul ei ole tingimata vajalik, sest et raskete kiirrongide arv praegu võrdlemisi ei ole suur. Kui aga neid tuleb uusi ehitada, siis peavad need ette nähtama suuremate sõidukiiruste jaoks, kui seda on seni olemasolevad vedurid. Mis puutub aga seeriast S ja Mt veduritesse,

Tabel nr. 1. Uute vedurite kasutamise-ala ja käitusliigid tunnused.

Järjekorra №	Seeria	Telgedel korrastus	Tendri ehitusviis	Veduri kasutamiseala	Rongi kaal		Sõidukiirus km/t			Asendab senised vedurite liigid	
					raske tee-profiil ton	kerge tee-profiil ton	maksimaalne	tõhusudel			
								90/00	60/00		2,50/00
I	Tk	1—1—1	tankvedur	Reisirongid, kerged	130	180	75	40	—	—	Ak, An
II	Bt	1—3—1	"	Reisirongid, keskmise raskusega	280	350	90	40	—	—	Ak, Bk, Dk
III	Pt	1—3—1	"	Kaubarongid, keskmise raskusega	600	—	65	20	—	—	Pk, G4,5
IV	C	2—3—1	tendriga	Kiirrongid, rasked	500	—	110	40	—	—	—
V	S	1—5—0	"	Kaubarongid	1500	—	65	—	15	—	ei ole olemas
VI	Mt	0—4—0	tankvedur	Manöövritööd	1500	—	—	—	—	15	"

siis praegu nende vedurite ehitust ette näha ei ole.

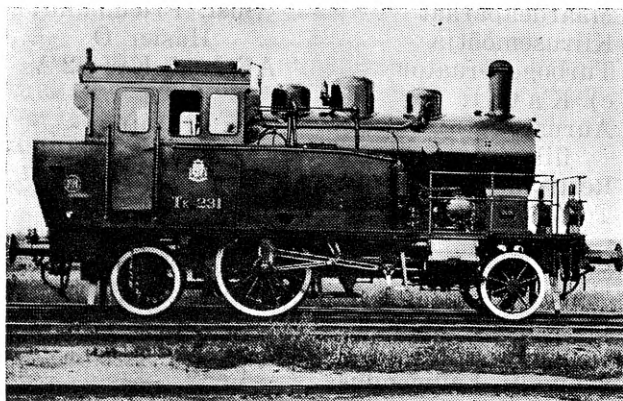
Peab siin kohal tähendama, et kõik tabelis näidatud esimese kolme liigi vedurid on n. n. tankvedurid, s. o. neil puudub eriline kaasaveetav tender. Nagu seda Läti käituseolud on näidanud, tankvedurid ei ole odavamad mitte üksi ehitusel, vaid ka käituses, kui teised, eraldi tendriga vedurid. Tankvedurite tegevusraadius vastab küllalt Läti käituseoludele. Peale selle võivad need vedurid vedada ronge mõlemas sihituses ilma ümber pöördumata, milline asjaolu pendel-liiklemises etendab tähtsat aega-säästvat osa.

Alljärgnevalt toome kirjelduse kolme esimese liigi vedurite kohta tehniliste omaduste suhtes.

1. Tankvedurid seeria Tk (joon. 1).

Selle vedurite liigi ehituse põhjustas reisirongide, kaaluga 130 t ja 300—400 istekohaga, võrdlemisi suur arv. Alguses oli küll ette nähtud kergeid reisironge asendada mootorvagunitega, kuid nagu arvestused näitasid, 130 t rongikaalu ja umbes 300 istekohtade arvu juures osutusid mootorvaguni soetamiskulud kõrgeteks ja suurte amortisatsioonikulude tõttu ka käitusekulud suuremateks, kui väikse tankveduri juures.

Esimesed 9 vedurit ehitati Saksamaal Ho-



1. Läti riigiraudteede vedur seeria Tk.

henzollern A/G, Fr. Krupp ja Hanschell juures, viimased 19 aga Läti riigiraudteede peatehastes Daugavpilsis ja Liepajas. Nende vedurite hind kõikus 49.000—63.000 lati vahel, kusjuures esimesed vedurid nähtavasti puuduliku kalkulatsiooni tõttu olid kõige odavamad. Oma tehastes ehitatud vedurid maksavad (juurde arvatud 92,5% tööpalkadest üldkulude katteks) ümmarguselt 62.000 latti. Viimaselt ehitatud vedurite juures võeti tarvitusele järgmised konstruktiivsed uuendused: aurusiibrisüsteem „Trofimov“, kindlustusventiil „Ackermanni“ süsteemi ja 1,5 KW jõuline turbogeneraator veduri ja selle juurdehaagitud vagunite

valgustuseks. Tk seeria vedurid on ümberasetatavad 1435 ja 1524 mm rööpmelaiusega teedel.

Viimaselt ehitatud Tk vedurite tehnilised andmed selguvad järgmisest kokkuvõttest.

Tüüp — 1-1-1

Masinasüsteem — kahesilindriline, lihtmasin, auru ühekordse paisumisega

Silindrite korrastus — väljaspool raami

Silindrite arv — 2

Silindrite läbimõõt — 320 mm

Kolvikäik — 520 mm

Tõmbejõud silindris — 3230 kg

Juhtimise liik ja asend — Heusinger, väljaspool raami; kolvsiiber sisemise sissevooluga

Suurim kiirus — 75 km/t

Ajuratta läbimõõt — 1500 mm

Eeljooksu ja järeljooksu ratta läbimõõt — 1050 mm

Eeljooksu telje ehitusviis — liikumatu

Järeljooksu telje ehitusviis — Bissel-telg, 1500 mm tiislipikkusega

Katlasurve — 14 atm.

Restipind — 1,25 m²

Tulepesa küttepind — ligi 5,6 m²

Katla küttepind — ligi 50,6 m²

Kuumendaja küttepind — ligi 21,8 m²

Suitsutorude läbimõõt — 39,5/44,5 mm

” arv — 55

Leektorude läbimõõt — 100,5/108 mm

” arv — 26

Kuumendustorude läbimõõt — 21/28 mm

Kuumendaja ehitusviis — Schmidt

Toru seinte vaheline kaugus — 3000 mm

Katla keskjoone kõrgus üle rööpapea — 2600 mm

Mudaeraldaja — Nurkraua mudaeraldaja erilises toomis

Teenistuskaal (kõigi tagavaradega) — 38,45 t

Kaal tühjalt — 30,75 t

Hõõrekaal ühes/ilma teljerõhusuurendajata — 16,0/14,8

Veetagavara — 3,2 m³

Süte tagavara — 1,7 t

Kiirusemõõtja — Hasler O

Pidur — käsipidur ja Westinghouse ajuteljel Aurujuhe vagunite kütmiseks vedurilt.

Tk seeria vedurid on käituses osutunud kõigiti kõlblikuks. Eriti rõhutama peab nende vedurite väikest kütteeaine tarvitust ja suurt ülekooormatusvõimet. Näiteks on käituse ülekooormatuste puhul üksikutel juhtudel need vedurid kuni 280 t raskeid ronge võinud vedada.

Tk vedurite olulisemad käituseresultaadid on näha järgmistest arvudest:

1. Süte tarvitus 100 vedur-km kohta 300 kg
2. Silindriõli ” ” ” ” ” 0,6 ”
3. Määrdeõli ” ” ” ” ” 1,4 ”
4. Vee ” ” ” ” ” 4,1 ”
5. Remondikullud ” ” ” ” ” 16,0 latti
6. Aastane läbijooks keskmiselt 75000 kuni 102000 km

7. Katlapesu pärast 3000 km jooksu
 8. Keskmise auru tarvitus 1 hob. j./t. — 9,6 kg.

Suur kilomeetrite arv (3000), mida Tk vedur läbi jookseb kahe katlapesu vaheajal, on osutunud võimalikuks nurkrauaresti-mudaeraldaja sisseehituse tagajärjel. Vedurid, mille puuduvad säärased mudaeraldajad, meie oludes peavad pestama juba pärast 1800 km läbijooksu.

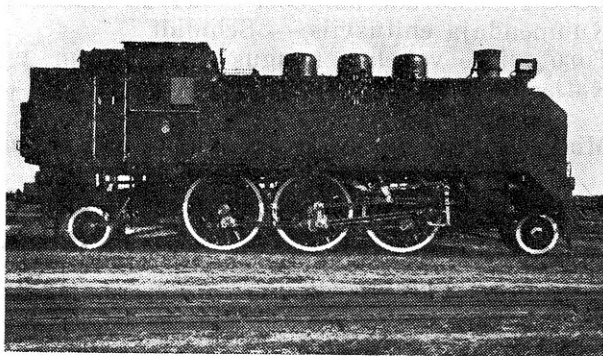
Tk vedurite suur aasta-kilomeetrite arv võimaldab ligi 20% vähema vedurite arvuga läbi saada sama töögraafiku juures.

Kõik need soodsad käituse asjaolud annavad Läti raudteede põhjust ka tulevikus ehitada Tk vedureid. Soovitav oleks ehk suurendada veetanki mahutavust kuni 4 m³. Eesti käituseolude kohaselt oleks õliküttega Tk vedur ideaalseks sõidukiks, mida võib üks mees teenida.

2. Vedurid seeria Bt ja Pt (joon. 2).

Seeriade Bt ja Pt vedurid on, välja arvatud rattapaarid, ehitatud täiesti ühesugused. Mõlema vedurilligi joonistused on Poola vedurite ehituse tehase „Pierwsza Fabryka Lokomotyw w Polsce“ poolt Chrzanowis valmistatud ühekorraga. Bt veduri hind on 94650 latti.

Kolme esimese tellitud Bt veduri äraandmisel annab tehas üle maksuta kõik Bt ja Pt üksusvedurite ehituskavad ja joonistused, samuti



2. Läti riigiraudteede vedur seeria Bt.

annab tehas maksuta tähtsamate valuosade mudelid. Huvitav on nende vedurite rattapaaride konstrueerimine. Selleks, et normaalja vene rööpmelaiusega rattapaaride üksikosi valmistada ühekorraga, on rattatsentrid konstrueeritud nõnda, et nende pealepressimisel telgedele ühes asendis rattapaar pandaasi pealetõmbamisel omab vene rööpmelaiuse. Vastupidisel rattatsentri pealepressimisel saadakse pandaasi pealetõmbamisel normaalrööpmeline rattapaar. Et säärase vastupidise pealepressimise tagajärjel veovända kõige madalama asendi juures vastukaalud ei ole mitte enam ettepoole, vaid tahapoole kallutatud, siis normaalrööpmelisele teele asetatud veduri juures peab vasakpoolne veovänt liikuma ees. Selle

vastu aga normaalrööpmelise tee veduri ümberasetamisel vene rööpmelaiusele liigub parempoolne veovänt ees, millisel asjaolul, arvesse võttes Bt ja Pt veduri masina ehitusviisi, tehnilisest küljest pole mingit pahet.

Bt ja Pt vedurite tähtsamad tehnilised andmed on järgmised:

a) Üldised andmed:		
	Bt	Pt
Kaal tühjalt	67,14 t	65,0 t
Teenistuskaal	82,15 t	80,0 t
Maksimaalne teljerõhk	16,87 t	16,87 t
Hõõrekaal	50,5 t	50,5 t
Tõmbejõud silindris	8228 kg	10109 kg
Sõidukiiruse ülemmäär	90 km/t	65 km/t
Pidurisüsteem	Knorr	
Pidurdatavad rattapaarid	3	
Veetanki mahutavus	8 m ³	
Kütteaine ruum	3 m ³ puid + 1 t kivisüsi	
b) Masin:		
Masinasüsteem	Lihtmasin, auru ühekordse paisumisega	
Silindrite arv	2	
Silindrite läbimõõt	480 mm	
Kolvikäik	630 mm	
Juhtimine	Heisinger	
Kuum. aurusiiber	Süst. Trofimov kolvisiiber	
Veoratta läbimõõt	1720 mm	1400 mm
Jooksuratta läbimõõt	900 mm	900 mm
Määrdeaparaat	Süst. Friedmann	
Kiirusemõõtja	Hasler O	
Turbogeneraator	AEG 0,5 KW 32 V	
c) Katel:		
Aurusurve liik	15 atm kuumendatud	
Restipind (R)	2,2	
Toru seinte vaheline kaugus	4100 mm	
Suitsutorude läbimõõt	41/46 mm	
„ arv	118 tükki	
Leektorude läbimõõt	119/127	
„ arv	26 tükki	
Schmidti kuumendustorude läbimõõt	27/34 mm	
Kuumendaja pind (HP)	40,1 m ²	
Suitsu- ja leektorude küttepind	102 m ²	
Tulepesa küttepind	9,83 m ²	
Üldine küttepind (H)	111,83 m ²	
$\frac{H}{R} = 50,83$ $\frac{HP}{H} = 35,8\%$		
Katla läbimõõt	1500/1532 mm	
Katla keskjoone kõrgus üle rööpapea	3000 mm	
Vasakpoolne äraauru inektor	Süst. Metcalf	
Parempoolne inektor	Süst. Friedmann	
Mudaeraldaja	Nurgaresti tüüpi	

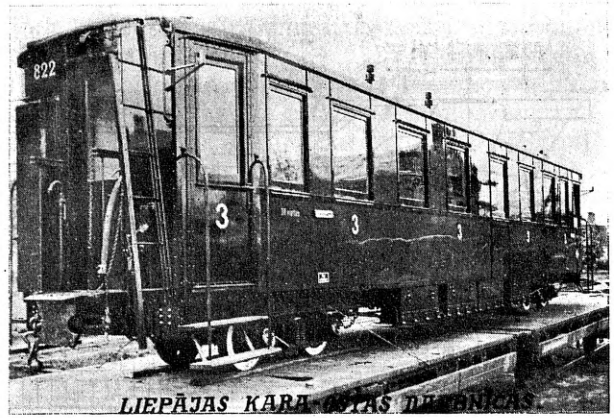
Bt vedurid on käituses alles veel jaanuarikuust k. a., mis tõttu lõpliku otsuse andmine

selle veduritüübi kohta oleks varajane. Siiski käitusetulemused annavad põhjust loota, et see otsus saab olema küllalt rahuldav.

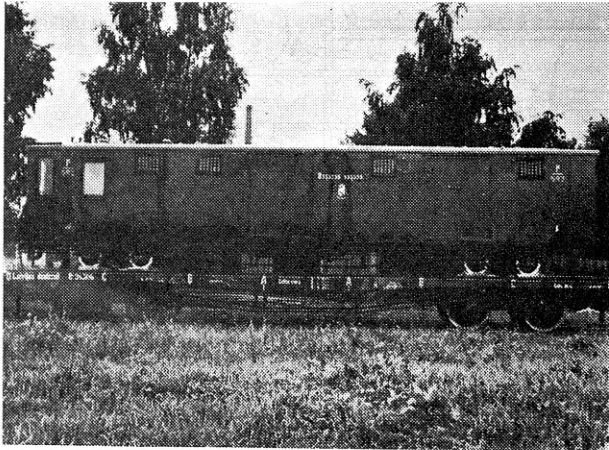
II.

Läti riigiraudteede uued kitsarööpmelised vagunid.

Saksa sõjavägede poolt ehitati Lätis okupatsiooni ajal hulk 600 mm rööpmelaiusega väliraudteid, mille kogupikkus on ligi 676 km. Läti raudteede peavalitsus jätkab rongide lii-



4. Uus 750 mm rööpmelaiuse 3. klassi reisivagun Läti riigiraudteedel.



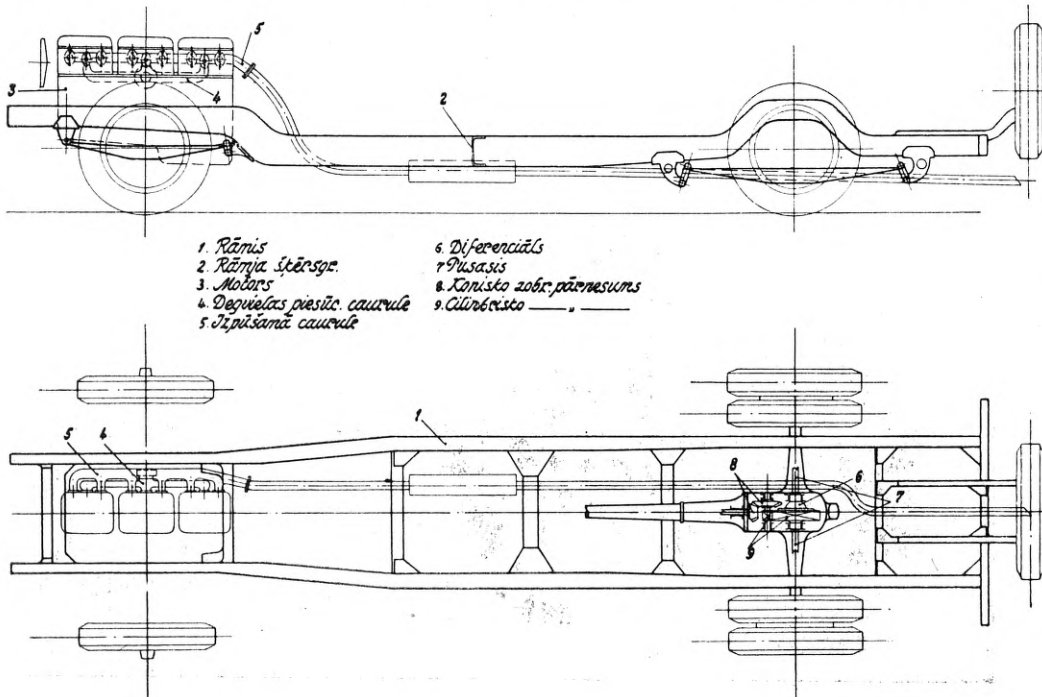
3. Uus 750 mm rööpmelaiuse pagasivagun Läti riigiraudteedel.

kumist reisijate ja kaupade veoks neil liinidel, kuid on otsustanud need liinid aja jooksul ümber ehitada 750 mm rööpme laiuseks, mis on otstarbekohasem ja millise laiusega on näit.

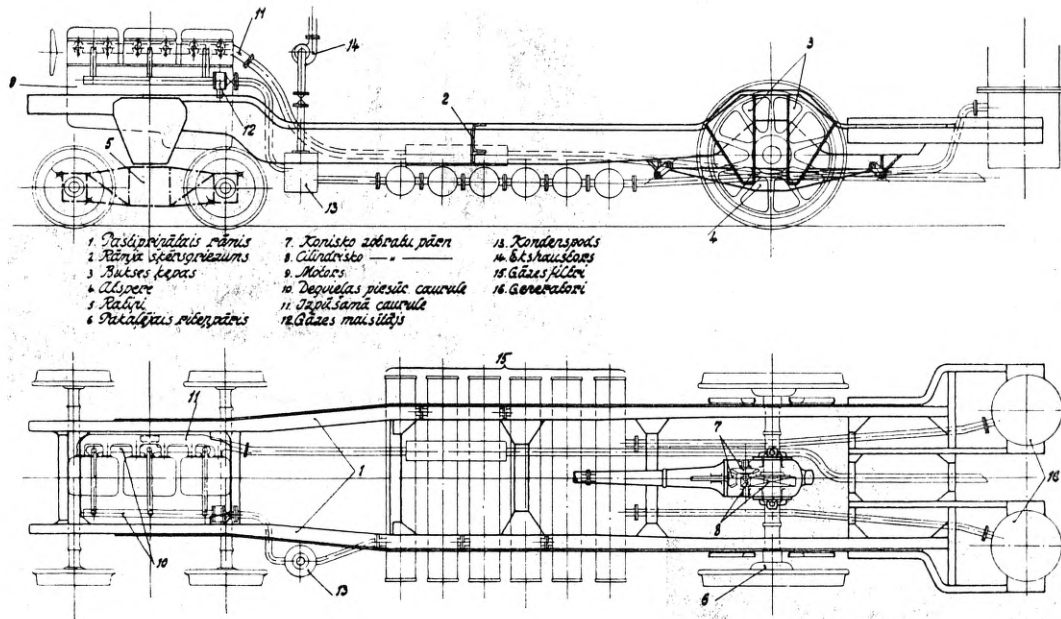
ka Mõisaküla—Ipiki—Valka ja Valka—Gulbene liinid. Viimase viie aasta jooksul on see ümberehitus teostatud Liepaja sõlmpunktis, kus asetsevad liinid Liepaja—Rucava 53 km ja Liepaja—Alsunga 69 km. Viimane neist pikendatakse kuni Kuldīga'ni, Kuramaa hertsogiriigi vana pealinnani. Nende liinide jaoks on viimastel aastatel A/S. „Phönix“ ja Liepaja sõjasadama tehaste poolt Läti riigiraudteedele ehitatud 34 750 mm rööpmelaiusega vagunit, kasutamiseks reisiringides, nimelt:

- 6 pagasivagunit (vaata joon. 3),
- 2 „ ühes postijaoskonnaga,
- 8 reisijatevagunit II/III klassi,
- 18 „ III klassi (vaata joon. 4).

Juurdesoetatud vagunite koguväärtus on 1.002.700 latti. Kõigil neil vaguneil on ühe-



5. Tānava-auto-buse šassii skeem (enne ümberehitamist).



- | | | |
|------------------------|-------------------------------|-----------------|
| 1. Pealülitatav väsim | 7. Konistat zobratu pöör | 13. Kondenspõis |
| 2. Kütaja spetsivõlvum | 8. Silindristo | 14. Kütavaõõs |
| 3. Kütavaõõs | 9. Motor | 15. Gääsfilter |
| 4. Altsõõr | 10. Degvüülas püstit caaurule | 16. Generator |
| 5. Katalüüsi püstit | 11. Jäpõisama caaurule | |
| 6. Dekalüüsi püstit | 12. Gääs maisüüti | |

6. Rööbas-auto-buse šassii skeem (pärast ümberehitamist).

sugune pikkus 13,5 meetrit (ilma puhvriteta), väline laius on 2,2 meetrit ja väline kõrgus 2,35 meetrit. Seni tarvitusel olnud Diamond pöörvankrid on käituses osutunud liiga vähe vetruvateks, mispärast uutel vagunitel on Brauni elliptilised vedrud, mis vagunite käiku on märksa parandanud. Mõlema pöörvankri pöörtappide vahekaugus on 9,33 meetrit. Telgede vahekaugus mõlemas pöörvankris on 1,25 meetrit.

Kõigil vaguneil on kinnised pidurirõhud, automaatpidurid „Knorri“-süsteemi, soojaveeküte ja elektvalgustus. Rongi valgustamiseks on üks Rosenbergi-süsteemi valgustus-sentraal.

Vagunikere on nagu harilikult, puust, ja plekist vooderdusega. Katuse ja seinte katteks kasutatud plekk on 0,25% vase sisaldusega, mis läbi see peab olema roostekindlam.

III.

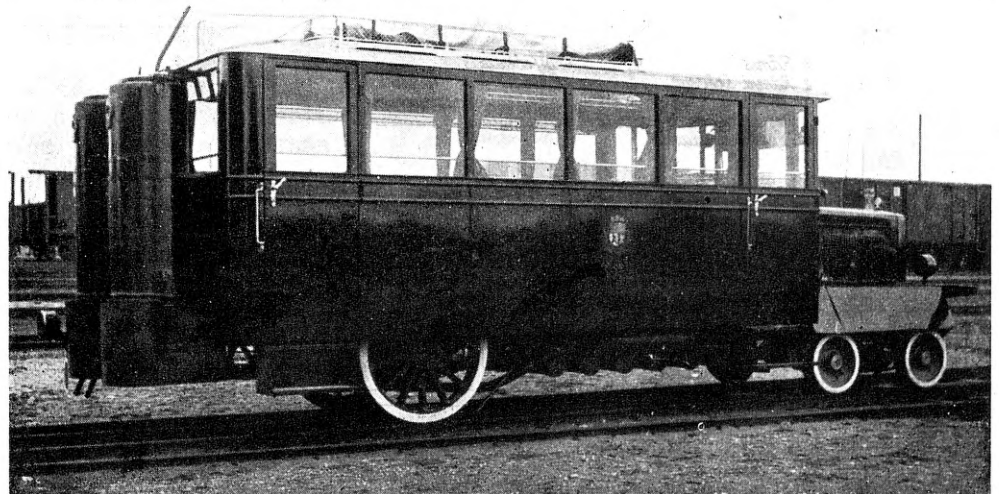
Läti riigiraudteede rööbas-autobused.

1929. ja 1931. a. Läti riigiraudteed soetasid endale mõlemal aastal ühe autobuse, et neid kasutada reisijate veoks Jelgavas, nimelt ühenduse pidamiseks jaama ja linna vahel. Kuna aga see hiljem osutus majanduslikult mitte küllalt tasuvaks, siis loobuti sellest ühendusest. Tekkis mõte neid autobuseid ümber ehitada rööbas-autobusteks, kasutamiseks mootorvagunitena mõnel liinil, kus liikumine ei ole küllalt sage.

1932. a. veodireksioon koostas ühe autobuse ümberehitamise kava ja selle teostamine anti Riia Kaubajaama depoo töökojale.

Ümberehitatava tänava-autobuse andmed olid järgmised: Autobuses on 25 istekohta ja

7. Imevgaasi mootorvagun (rööbas-autobus) Läti riigiraudteedel.



15—20 seisukohta. Autobus on varustatud MAN firma 100 h. j. 6-silindrilise bensiinimootoriga. Sõidukiirus 50—55 km/t. Kandevõime 4500 kg. Telgede vahe 4900 mm. Rataste vahe esimesel teljel 1850 mm ja tagumisel teljel 1710 mm. Tänavautobuse šassii skeem on näidatud joon. 5.

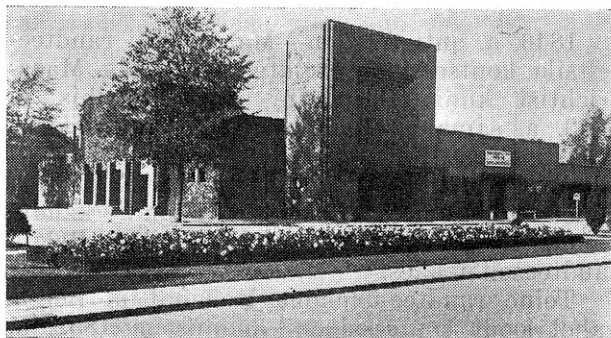
Tänavautobuse ümberehitamisel rööbasautobuseks tuli kõigepealt vahetada rattapaarid. Rööbasautobuse esimese otsa alla ehitati Ameerika tüüpi telgede paar 600 mm läbimõelduga ratastega. Tagumisel teljel on veorattad 1000 mm läbimõelduga. Selle rööbasautobuse ümberehitamisel jäeti mootor, jõu ülekande mehhanismid j. m. kõik samadeks, nagu nad olid tänavautobusel.

Et selle rööbasautobuse käituse kulud tegelikult osutusid võrdlemisi kõrgeks, ja nimelt peaaegu samaseks, kui on Tk seeria tankvedurite käitusekulud, siis raudteede peavalitsus otsustas teise tänavautobuse ümberehitamisel senise mootori-kütetaine (bensini — latoli) asemel võtta imevgaasi, mis saadakse puusüttest või otseteed puudest. Ka selle autobuse ümberehitus teostati Riia Kauba depoo töökoja poolt, ja üldiselt enam-vähem sama kava järgi, kui esimese autobuse puhul. Ainult veoratta läbimõõt suurendati 1000 mm pealt 1130 mm peale, et sellega oleks võimalik sõidukiirust tõsta kuni 65—70 km/t. Rööbasautobuse šassii skeem on näidatud joon. 6, kuna autobuse välimus on näha joon. 7.

Hollandi raudteedest.

E. Timma.

Hollandi raudteede ehitamise küsimus võeti päevakorraks juba möödunud sajandi kolmekümnendate aastate alguses, millal eriti kolonelleitnant Bake ja Amsterdami insener W. C. Brade selle küsimuse tähtsust ja raudteede vajadust püüdsid laiematele hulkadele selgeks teha lendkirjade ja ajakirjanduse kaudu. Selgitustöö selles sihis oli tarvilik. Hollandi geograafilised olud ei ole raudteede ehitamisele edustavad. Tuleb kanalite ja jõgede ületamiseks ehitada rohkesti sildu, mis on seotud suurte kuludega. Nimelt veeteede rohkus Hollandis andis vastastele erilist põhjust väita raudteede ehitamise mittevajadust. Siiski kuningas Wilhelm I oli huvitatud raudteedest ja juba 1832. a. oli juhtinud mõttele luua raudteehendus Amsterdami ja Kölni vahel Amersfoort—Isselburgi kaudu. Koostati ka sellekohane ehituskava, kuid selle kohe teostamiseks puudus raha. Siiski ei olnud sellega küsimus veel maha maetud. 1836. a. kutsus kuningas



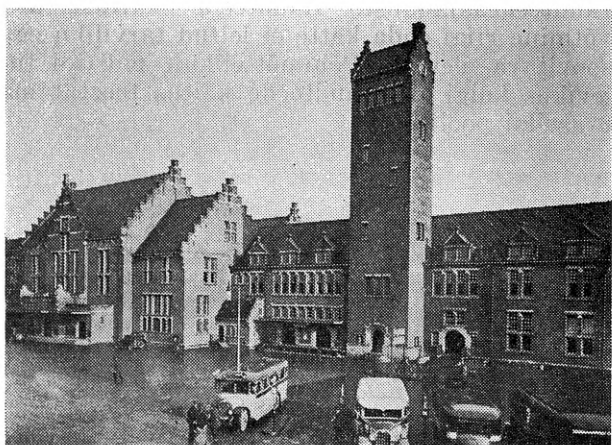
Naarden-Bussumi raudteejaam.

jälle ühe komisjoni kokku, kelle ülesandeks oli selgitada raudteede ehituse tarvidust ja võimalust. Komisjon asus kindlale seisukohale, et raudteede ehitust tuleb lugeda hädatarvilikuks ja sellega tuleb kohe peale alata.

Kuninga käskkirjaga 1. juunist 1836 avaldati kontsessioon 33 aasta peale esimese raudteeliini ehituseks Amsterdami Haarlemi.

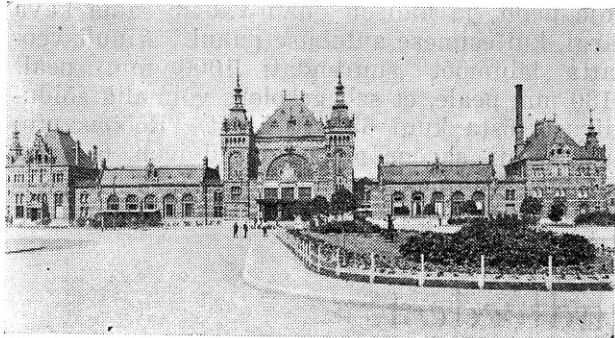
8. augustil 1837. a. asutati Hollandi Raudtee Selts (*Hollandsche Ijzeren Spoorweg — Maatschappij*, lühend. H. S. M.) Amsterdami. Ta teostab praegugi veel osa Hollandi raudteede käitust, nagu allpool näeme, ja on Euroopa vanemaid raudteeseltsi. Seltsi asutamisel anti temale kohe eelnimetatud kontsessioon Amsterdam—Haarlemi raudteeliini ehituseks ja 20. septembril 1839. a. avati uus, 16 km pikkune liin. Järgmisel aastal anti seltsile luba pikendada seda liini kuni Rotterdamini, mis teostati ka 1842.—1847. a. jooksul.

1838. a. tehti kuninga käsul laen Amsterdam—Arnhemi raudteeliini ehitamiseks ja kuningas isiklikult kindlustas laenusumma kasvutuse. Selle raudteeliini kontsessioon hiljem anti üle ühele uuele eraraudteeseltsile, Hol-



Maastrichti raudteejaam Hollandi raudteedel.

landi Rheiniraudtee Seltsile (*Nederlandsche Rhijn Spoorweg Maatschappij*), mis asutati 1845. a. Utrechti. See raudteeselts hiljem pikendas Amsterdam—Arnhemi liini kuni Saksamaa piirini (lõpetatud 1856. a.) ja ehitas raudteeliinid Utrecht—Rotterdam (52 km, avatud 1855. a.) ja Gouda—Haag (28 km, avatud 1870. a.).



Nijmegeni raudteejaam.

1846. a. anti Aachen—Maastrichti raudteeseltsile kontsessioon raudtee ehituseks Maastrichtist kuni riigipiirini Aacheni sihis ja 1853. a. samale seltsile veel liini ehitamiseks Maastrichtist Hollandi-Belgia piirini Hasselti sihis, millised liinid lõid Belgia ja Saksamaa vahel raudtee otseühenduse Hollandi kaudu. Nende käitus oli 1867.—1898. a. ühe Belgia raudteeseltsi käes.

Teine raudteeühendus Hollandi ja Belgia vahel loodi kontsessiooni andmisega 1852. a. raudtee ehituseks Moerdijk'ist Belgia piirini Roosendaali kaudu. Liiklus Moerdijki ja Rotterdami vahel esialgu oli ette nähtud teostada ainult juba olemas oleva laevaliini kaudu.

1856. a. anti kontsessioon raudtee ehituseks Maastrichtist kuni Belgia piirini Liège sihis, mis lõi kolmanda raudteeühenduse Belgiaga. Ka selle käitus 1860.—1898. a. oli ühe Belgia raudteeseltsi käes.

1857. a. koosnes Hollandi raudteedevõrk neljast ettevõttest, mille liinide kogupikkus oli 332 km. Samal aastal esitas riigivalitsus seadusandlikele kodadele seaduseelnõu raudteede ehitamiseks üle 1350 km ulatuses, kuid see ei leidnud mingisugust poolehoidu rahvaesindajate poolt. Samuti ei õnnestunud kahe eraraudteeseltsi ettepanekud luua kaks uut raudteedevõrku: põhjapoolne ja lõunapoolne, erakapitali alusel, kuid sealjuures riik pidi tagama kapitali kasvituse.

Kolm aastat hiljem esitas riigivalitsus uued kavad raudteede ehituse kohta ja seekord võeti need mõlema seadusandliku koja poolt vastu.

18. aug. 1860. a. seadus nägi ette 11 uue raudteeliini ehituse, mille kogupikkus oli ümarguselt 900 km. Raudteed pidi ehitatama riigi poolt ja kulul, kuid peale valmishitust

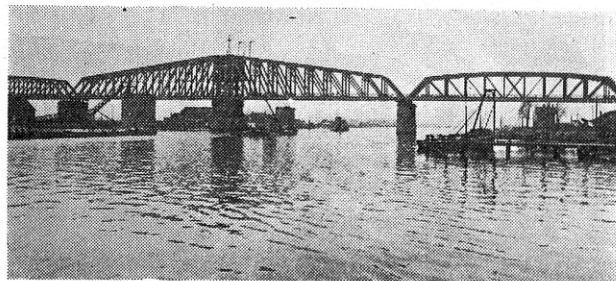
pidid need välja renditama eraettevõttele. Seaduses ettenähtud raudteeliinide ehitus teostati suuremalt osalt aastatel 1865.—1870.

26. septembril 1863. a. asutati Haagis „Riigiraudteede Käituse-Selts“ (*Maatschappij tot exploitatie von Staatsspoorwegen*, lühend. S. S.). Sellele seltsile anti üle riigiraudteede käitus 50 aasta peale. Samal aastal teostati käituse üleandmine nende liinide suhtes, mis olid juba valmis ehitatud. Uus raudteeselts rentis endale veel mõned eraraudteeliinid, mis peamiselt võimaldasid raudteeühendust luua Belgia ja Prantsusmaaga. Esimestel aastatel oli seltsil suurte raskustega võidelda ja riik oli sunnitud teda toetama suurema laenusumma andmisega. Kuid alates 1868. a. peale paranes seisukord ja näit. 1876.—1890. a. maksti aktsionäridele järjekindlalt 5% dividende.

Peale nimetatud suurte raudteeseltside tekkisid veel mõned vähemad seltsid, millest tähtsamaid on Hollandi Keskraudtee-Selts (*Nederlandsche Centraal Spoorweg Maatschappij*), mis asutati Utrechti 1860. a. ja millele anti kontsessioon Utrecht-Zwolle ja Zwolle—Kampen raudteeliinide ehituseks.

Pärast seda, kui pealiinid olid valmis ehitatud, tekkis vajadus ka säärase liinide järgi, mis on määratud peamiselt kohalikkude tarviduste rahuldamiseks. 1878. a. anti seadus, mis võimaldab selliste raudteede ehitamist teatud kergendatud tingimustel. Selle tagajärjel tekkis terve rida uusi lokaalraudteid, mis ehitati erakapitali poolt. Nende käitus teostatakse suuremalt osalt Hollandi Raudtee-Seltsi poolt.

Aasta 1890 tõi pöörde Hollandi raudteedevõrgu juhtimises ja käituses. Et raudteede ehitamisel ja käituses mitmesuguste ettevõtete ja keskuste poolt puudus ühtlane plaan ja otsustarbekohasus, nagu see soovitatav on üldsuse ja riigi huvides, ja ilmsiks tulid mitmesugused mittesoovitavad nähted, mis seoses raudteede endavahelise võistlusega, leidis riigivalitsus tarviliku olevat ümber korraldada Hollandi raudteedeesjandust. Raudteede käituse ülevõtmine riigi enda kätte ei leitud tarviliku ega soovitava olevat. Põhimõttelikult pidi ka tulevikus kõigi riigiraudteede käitus teostatama eraseltsi poolt.



Hembrugi raudtee-pöorsild Zaandami juures.

Ümberkorraldamine teostati järgmiselt: Riik ostis Hollandi Rheiniraudtee-Seltsi kuuluvat teedevõrgu ühes kõige inventariga ära. Terve Hollandi raudteedevõrk jaotati ära kahte ossa, mille käitus anti kahele senisele suuremale seltsile: Riigiraudteede Käituse-Seltsile (S. S.) ja Hollandi Raudtee-Seltsile (H. S. M.). Mõlemale seltsile jäid, vähemad muudatused välja arvatud, enam-vähem samad liinid, mis neile olid varemalt kuulunud või nende käituses olnud. Hollandi Rheiniraudtee Seltsi liinide käitus anti Riigiraudteede Käituse-Seltsile. Sellejuures tehti mõnesugused muudatused, mille eesmärgiks oli, et mõlema raudteeseltsi, S. S. ja H. S. M. võrgud moodustaksid, niivõrd kui võimalik, teatud määral omaette terviku. Sellega seoses aga oli tarvilik teatud liinide suhtes ette näha nende ühist kasutamist mõlema raudteeseltsi poolt.

Kuna uus korraldus ühelt poolt seadis eesmärgiks üles mõlema raudteeseltsi koostööd, siiski jäi ruumi veelgi üle ka võistluse jaoks. Ja tegelikult mõlemad seltsid mõneski sihituses jätkasid ka pärast 1890. a. ägedat võistlust edasi.

Järgnev tabel annab ülevaadet raudteeseltside käituses olevate teedevõrgu kohta enne ja pärast ümberkorraldamist 1890. a.

	Riigiraudteede Käituse Selts	Hollandi Raudtee Selts	Rheini Raudtee Selts
31. detsembril 1889 . .	1468 km	782 km	228 km
31. detsembril 1892:			
a) enda kasustuses . .	1540 „	1004 „	—
b) kaaskasustuse õigusega	132 „	227 „	—

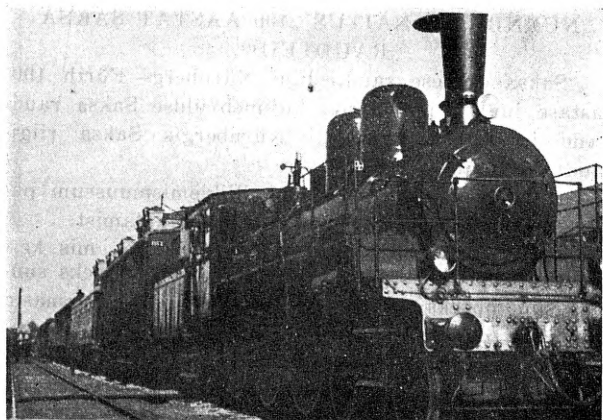
(Järgneb).

Kroonika.

EESTI.

„BALTI EKSPRESS“.

15. mail s. a. alustas korrapärasest teenistusest Tallinn—Riia vahel esimene Eesti kiirrong nr. 1, mis on



„Balti ekspress“ Tallinna jaamas.



Esimese „Balti ekspressi“ veduri meeskond.

rahvasuus saanud nimetuse „Balti ekspress“. Kuigi see kiirrong, oma 68,7 km/t. kiirusega ja 2 vahepeatusega Eesti territooriumil ei anna veel Lääne-Euroopa kiirrongide mõõtusid välja, on ta siiski kõige kiiremaks rongiks kogu Balti riikides ja peagu võrdne kiirrongidega Soomes. Samane rong Latviija territooriumil aren-



Tallinna jaama korraldaja Borisov ürasaatmas esimest „Balti ekspressi“.

dab juba märksa vähemat kiirust, nimelt sõidab ta 167,2 km Valka—Riga vahemaa 55,8 km tehnilise ja 51,2 km kaubandusliku kiirusega tunnis; kusjuures teel olevatest 21 vahejaama hulgast rong sõidab peatuseta mööda 13 jaamast. Kiireimaks rongiks Latviijas on rong nr. 15 Riga—Meitene—(Berlin) vahel, kus rongi tehniliseks kiiruseks 58,1 km ja reisiikiiruseks

55,5 km tunnis. Tuleval aastal on oodata, et kiirrongide sõidukiirus Valk—Riga teosal saab tõusma, sest Latvija raudteevalitsus kavatses seda teosa moderniseerida (uued rasked rööpad, kivikallustikuga katmine jne).

Leedus on suuremaks kiiruseks kiirrongidel: tehniline — 53,5 ja kaubanduslik — 44,8 km/t. Soomes on kiireimaks rongiks kiirrong nr. 38 Turku—Helsinki liinil, mille kaubanduslikuks kiiruseks on 60 km tunnis. Suvekuudel Helsinki—Tampere (laupäevadel) sõidab kiirrong nr. 47 — 62 km/t.

Üldiselt tuleb seda raudteevalitsuse üritust tervitada, sest soodsama ja kiirema ühenduse loomine on üheks paremaks vahendiks autobuste võistluste pehendamiseks.

LATVIJA.

LATVIJA RAUDTEEDE ÜLESANDEID KÄESOLEVAL AJAL.

Latvija raudteelaste ajakirjas „Dzelzcelnieks“ nr. 11 s. a. on toodud teedeministri B. Einbergi kõnealus Latvija raudteede tegevuse ülesannete ja väljavaadete kohta käesoleval ajal ja lähemas tulevikus. Sellest väljavõttena toome järgmist:

Uuel eelarve-aastal raudteed jätkavad edasi oma tegevuse arendamist transpordiolude üldise paranduse suunas, suurendades sõidukiirust ja reisimugavusi kui ka kindlustades hädaohutut reisiliiklemist, kõvendades raudteeliinide pealisehitust. Viimaseks otstarbeks pannakse teesse ümmarguselt 200.000 uut immutatud liiprit ja 7500 tonni uusi raskemat tüüpi rööpaid 125 km pikkuses Riga—Daugavpils liinil Koknese ja Daugavpils vahel ja osalt ka Riga—Valka liinil.

Tukums—Ventspils liinil, kus on veel rohkesti lühikesi, sõja ajal purustatud rööpaid, on ette nähtud neid kokku šveitsida autogeenilisel teel pikemateks üksusteks, et seeläbi saavutada rahulikumat ja kindlamat rongi käiku.

Tolmupilvede tekkimise vältimiseks jätkatakse raudtee mulde katmist kivikallustikuga käesoleval ajal Čiekurkalns—Ropaži (Riga—Valka liinil) ja Jumprava—Aizkraukle teesadel, mis võimaldab suurendada rongide sõidukiirust.

Riia mereranniku raudteeliinil, kus elav liikumine ja hooaja jooksul veetakse kuni 3 milj. reisijat, seni oli takistavaks puuduseks see asjaolu, et Dubulti ja Sloke vahel teine rööbe ei olnud valmis ehitatud. Käesoleval suvel kõrvaldatakse ka see puudus ja seeläbi avaneb võimalus paremini ära kasutada reisirongide koosseisusid ja neist välja jätta kaubavaguneid, mida seni klassivagunite puudusel tihti kasutati reisijate veoks. Et igal pool kõrvaldada kaubavagunid reisijate liiklemisest, selleks on asutud kiirendatud tempos uute moodsate klassivagunite ehitamisele, mida teostab Läti kodumaa tööstus.

Vedurite pargi täiendamiseks on ette nähtud juurde soetada teatud arv uusi vedureid, mis asendavad senised vanad, mitte enam majanduslikult töötavad vedurid. Riigivalitsuse otsuse põhjal kasutatakse vedu-

rite kütteinena nüüd jälle põletispuude asemel kivisüsi, milline asjaolu tähendab raudteele ümmarguselt 1 milj. latti võrra kokkuhoidu aastas.

Kaupade veo alal raudteed jätkavad koostöö arendamist autoga. Kaupade koju kättetoomine on seatud sisse Riias, Cesises, Vönnus ja Daugavpilsis, kusjuures selle eest raudtee võtab võrdlemisi väikest tasu. Koostöö autoga on annud häid tagajärgi ka Kuldiga, Saldus, Lubane, Vilaki ja Balves jaamades, mistõttu on ette nähtud seda laiendada ka Valmiera, Subate, Preili, Aglona ja veel teiste jaamade peale.

Tähtsamatest uutest ehitistest, mis on käesoleval ajal teoksil, peab mainima Krustpils raudteesilda, mille ehitus loodetakse lõpetada järgmisel kevadel.

Mis puutub uutesse ehitusel olevatesse raudteeliinidesse, siis peab tähendama, et veel käesoleval aastal tahetakse avada rongide liikumist Riga—Rujiena liinil kuni Puikele'ni, Riga—Ergli liinil kuni Suntaži'ni ja Madonast Lubani'ni. Samuti avatakse liiklemiseks uus Alsunga—Kuldiga liin.

Raudtee peavalitsus töötab praegu pealinna uue reisijate tsentraaljaama ehituskava kallal. Need eel- tööd loodetakse lõpetada aasta jooksul, millal võib juba lähemalt kõneleda selle kava ulatusest ja maksu- muusest.

SAKSAMAA.

NÜRNBERGI NÄITUS „100 AASTAT SAKSA RAUDTEID“.

Saksa esimese raudteeliini Nürnberg—Fürth 100-aastase juubeli puhul, mis kujuneb üldse Saksa raudteede juubeliks, korraldati Nürnbergis Saksa riigiraudteede juubelinäitus.

13. juulil avati Nürnbergi liiklemismuseum pärast põhjalikku täiendust ja ümberkorraldamist.

14. juulil avati riigiraudteede näitus, mis kestab kuni septembrikuuni ja töötab saada eriliseks suureks sündmuseks omal alal, kuna on suuri summasid kulutatud selle suurepäraseks ja asjakohaseks väljaku- jundamiseks. Näituseplatsi maa-ala on ligi 100.00 m², 12 näitusehoones, millel igalühel ümmarguselt 140 m² põranda ja ligi 100 m² seinapindala, püütakse pildis, sõnas ja arvudes pakkuda ülevaadet Saksa riigiraudteede ülesannete ja saavutatud tagajärgede kohta. Peale selle on kaks 300 m pikka ja 30 m laia raudtee sõidukite halli, milles ligi 1000 m rööbasteel asetsevad üle 50 igasugu uuema raudteesõiduki, mis võimaldavad täieliku ülevaate Saksa riigiraudteede veereva koosseisu kohta käesoleval ajal. 143 veduri- ja vagunimudelit, mis on valmistatud kõik ühe mõõt- ühiku järgi, kujutavad veereva koosseisu arenemiskäi- ku saja aasta jooksul. Vabas õhus on ehitatud välja- lõige moodsast raudteejaamast kõigi jaamateede, pöör- mete ja signalisatsiooni sisseseadetega. Kõike seda piirab ringi kujuliselt rööbasteel, millel liikleb esimene Saksa raudteerong veduriga „Adler“ ja algupärandi- tele loomutruult järele kujundatud toleaegsete reisi- vagunitega.

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

Hans Diedr. Schmidt

Pärnus

Asutatud 1741 a.

O s t a b: linu, linaseemneid ja vilja.

M ü ü b: kunstväetisained, süsi, soola jne.



ÕLIVÄBRIK.

Värnits, linaõli, õlikoogid, lakkvärvid, põrandalakk.

SAEVESKI.



Veo-, tule- ja muud **kinnitused.**

Speditsoon. Agentuur. Laevatalitus.

SAKU ÕLLETEHAS A/S.

ASUT. 1876.

PÕHIKAPITAL KR. 1.500.000.



ÕLU ja MÕDU

JUHATUS TALLINNAS

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

SAKU ÕLU JA MÕDU müügil igas RAUDTEEJAA-
MA EINELAUAS ning RESTORAANVAGUNITES.

A-s. FRANZ KRULL

MASINAEHITUSTEHAS

Asutatud 1865.

Asutatud 1865.

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

Kõnetraat (kodune keskjaam) 425-35.

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

AURUKATLAD moodsat konstruktsiooni meiereidele, lauatehastele, piiritusvabrikutele jne.

SUUR-AURUKATLAD elektri jõujaamadele, keemia- ja paberivabrikutele.

KOLDED põlevkiviõli jaoks auru- ja surveõhu-tolmendamiseks.

ASTMELISED REST-KOLDED põlevkivi, saepuru ja alaväärtusliku põletismaterjali jaoks.

Needitud ja elektriga šveisitud reservuaarid igasugu vedelikkude jaoks.

VEEPUHASTAJAD ja seaded vee pehmemdamiseks.

AURUMASINAD, AURUPUMBAD, inektorid, katlaarmatuurid, parandustööd aurukateldel, lokomobiilidel jne.

TAPAMAJADE SEADED. KÜLMUTUSSEADED.

KESKKÜTTE KATLAD ja RADIAATORID.

KANALISATSIOONI ja malm SURVETORUD. VEDURID.

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

Kõiksugu katelsepa-tööd: reservuaarid jne.

TRANSMISSIOONID. Malmi- ja vasevalu. Igasugu parandustööd.

Tööde headuse eest täielik vastutus.