

E 4801

11154
5941



Re

Eesti Raudtee

TEEDEASJANDUSE AJAKIRI



Ilmub kuus korda aastas

Toimetuse ja talituse aadress: Tallinn, postkast 243

K.-Ü. „Eesti Raudtee“ väljaanne Tallinnas

Nr. 1 (134)

12. II. 1937

16. aastakäik

SISU: Teedeminister O. Sternbeck: Ta siiski elab. — E. Timma: Tagasivaade 1936. aastale. — E. Timma: Mõnda Latvija liiklusoludest. — J. P.: 100 aastat Vene raudteid. — Kroonika.

INHALT: Verkehrsminister O. Sternbeck: Sie lebt doch. — E. Timma: Rückblick auf das Jahr 1936. — E. Timma: Von dem Verkehrswesen Lettlands. — J. P.: Hundert Jahre russische Eisenbahnen. — Kleine Mitteilungen.

A.-S. Eesti Turbatööstused



TATARI TÄN. 1

JUHATUSE TEL. 456-60

A: 1154.
5941



Saatejaamad

igaks otstarbeks ja igas suuruses

Muusika ja kõnevõimendus ja ülekandeseadmed

**Raadioaparaadid
ja -lambid**

on maailma kõrgeim kvaliteet
seda tagab 34-aastased kogemused

Siemens & Halske A-s.
Siemens & Schuckert A-s.
Telefunken
Klangfilm

esindus Eestis:

Tehnikabüroo

H. Cesterlein & Ko.

Tallinn, Vene t. 11. Kõnetraat 428-03

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. 1 (134)

12. veebruaril 1937

16. aastakäik

Ta süski elab

Teedeminister O. Sternbeck



Kolonel O. Sternbeck
Teedeminister

Raudteedele on maailmas juba mitmel korral surmakella löödud. Mõnikord raudteele kui tervikule, mõnikord ta üksikutele koosseadeliikidele. Kord pidi terve raudtee alla vanduma autole ja moodsale maanteele, kord jälle pidi auruveduril ja pikkadel rongidel olema kätte jõudnud viimane tunnike ja mootorvagn pidi saama ainuõiguslikuks peremeheks kõigil rööbasteedel.

Kõigi nende süngete ennustuste kiuste ta süski elab.

Elab priskelt ja areneb peagi.

Surrukskuulutatud auruvedur ei mõtlegi alla vanduda. Aurukatla kasukraadi tõstmises, aurumasina võime väljaarendamises, kahjulikkude takistuste võitmisel ja ehitusdetailide parandamises on mõne viimase aasta jooksul tehtud otse uskumatuid edusamme. Kui viis aastatki tagasi oleks ennustatud neid säästuprotsente ja seda võimetõusu, mida praegu tegelikult annavad kõige moodsamad vedurid, siis oleks seda raske olnud uskuda isegi spetsialistil. Selles veenda mittetehnikuid, kes aga vajalikkude kapitalide nõutamisel tihti suurema kaaluga on, kui asjatundjad, oleks veelgi raskem olnud.

See ei tähenda sugugi, et mootor raudteel oleks jäänud möödaminevaks ürituseks, katseks, mille tulevikust aurumasina uuestisünd oleks kriipsu läbi tõmmanud.

Asjade uusim areng on ainult igale vahendile kätte näidanud oma õige koha ja oma õige arene-

missuuna. On küllalt teenistusi eritingimustes, kus mootor kahtlemata on üle auruvedurist ja pikast rongist. On aga küllalt olukordi, kus mootor kuidagi võimeline ei ole täitma üleskerkivaid nõudeid ja kus moodne auruvedur igal juhul peale jääb.

Igähele oma. Õige vahend õigele kohale — see näib olevat põhimõte, millele praegu maailma suurematel raudteedel rajatakse edaspidise arendamise sihtjooni. Senised tulemused näitavad, et valitud suund on õige ja terve.

Ka see, et raudtee üldiselt ja tervikus oleks pidanud taganema auto ja maantee ees, ei ole osutunud paikapidavaks. Isegi neil mail mitte, kus võistlus rööpa ja maantee vahel on olnud kõige teravam ja kus esialgu raudteed päästa peeti võimalikuks ainult eriliste kitsendustega ja reglamentatsiooniga maanteedel toimuva veo suhtes. Rida samme organisatsiooni parandamise, publiku teenimise viiside parandamise, tariifide lihtsustamise jne. alal on igalpool hakanud klientuuri, mis oli raudteelt ära libisemas, jälle raudteele tagasi tooma. Ning päris huvitav oli neil päevil lugeda, kuidas ühel maal, kus maantee-transpordi mehed kõige ägedamalt on endile nõudnud absoluutset vabadust teotsemiseks ja raudteega võistlemiseks, nüüd järsku on hakanud närvitsema selle üle, et raudtee oma containeritega ja koju-toimetamise ning kauba kodunt vastuvõtmise talitusega neilt leiba ära kipuvat võtma. Ja mis kõige huvitavam, ei piirduvad mitte palja kurtmisega ja närvitsemisega, vaid seati otsekohe üles nõue — keelata raudteedele selline tegevus ära!

Juba niisuguse jutu tekkimise võimalus näitab, et raudtee surmatund sugugi nii lähedal ei ole, kui seda kord arvati.

Seejuures on raudteed igalpool, kus nad kindlat edu on saavutanud, seda peaausjalikult saavutanud oma organisatsioonija oma töötamisviiside parandamise arvel. Teiste transpordivahendite tegevuse piiramine ja reglementeerimine andis esialgu, kriisi sügavpunktis, muidugi teatavaid tagajärgi. Kuid suuremate ja mõjuvamate tulemusteni jõuti ikkagi alles siis, kui raudtee enese tariifid ja klientuuri teenimise viisid muutusid painduvamateks ning ajanõuetele ja ajavaimule vastavamateks ning kui moodsamate vahenditega ja parema organisatsiooniga suudeti tuntuvalt vähendada käitiskulusid.

On selge, et teatava kaubaühiku transporditeerimise eest keegi rohkem ei taha maksta, kui see tehniliste vahendite antud arenemisastme, palgade jne. juures hädapärast vaja on. Ka läheb klient alati sinna, kus teda kiiremini, mugavamalt ja soodsamalt teenitakse. Raudtee ise peab selleks abinõud leidma, et oma klientuurile kõiki neid hüvesid pakkuda, mida käesoleval ajal üldse võimalik on pakkuda.

Selles suunas tehakse tööd igal pool. Igal pool lihtsustuvad järkjärgult tariifid, igal pool leitakse uusi viise klientuuri nõuete hõlpsaks ja meeldivaks rahuldamiseks. Raudteekäitise igasse nurka tungib ratsionaliseerimisprotsess niihästi alaliste kui ka muutuvate kulude vähendamiseks.

Isegi tee korrashoiu alal, kus veel hiljuti kõige primitiivsemaid töövahendeid ja venivat päevatööd peeti ainuõigustatuks, on mõnes kohas moodsamate töövahendite ja töö ratsionaalsema organiseerimisega suudetud saavutada väga ja väga nimetamisväärseid kulude kokkuhoide.

Meie raudteed ei ole sellele üldiselt igalpool maksvusele tungivale arenemissuunale võõraks jäänud. Meie rahalised ressursid ei võimalda kõike uuendada ja ümber organiseerida ühel hooil, nagu seda on teinud mõned vägevad raudteetseltsid mõnes suurriigis. Kuid tehtud on juba nii mõndagi, nii mõneski suhtes on vanadelt kivinenud radadelt astunud suur samm lähemale elunõuetele ning ajavaimule. Ning tundub, et need sammud on astunud õiges suunas ja õigete põhimõtete järel. Selle tõenduseks on raudtee tulude järjekindel tõus ja korraks juba kardetavalt laiail valguma hakanud klientuuri järjekindel tagasivalgumine.

Teha on siiski veel palju. Ning tihti kuhjub küsimusi, mis otse kisendades nõuavad lahendust, nii palju, et meie kitsaste võimaluste juures lahenduse leidmine kipub tunduma võimatuna. See ei tohi aga kedagi heidutada. Ei ole olukordi, millest ei saaks välja tulla vähemalt rahuldavate tulemustega. Vaja on ainult suurt indu ja head tahtet.

Seda indu ja tahtet tahaksin soovida igale meie raudteelasele ka kättejõudnud aastaks.

Tagasivaade 1936. aastale

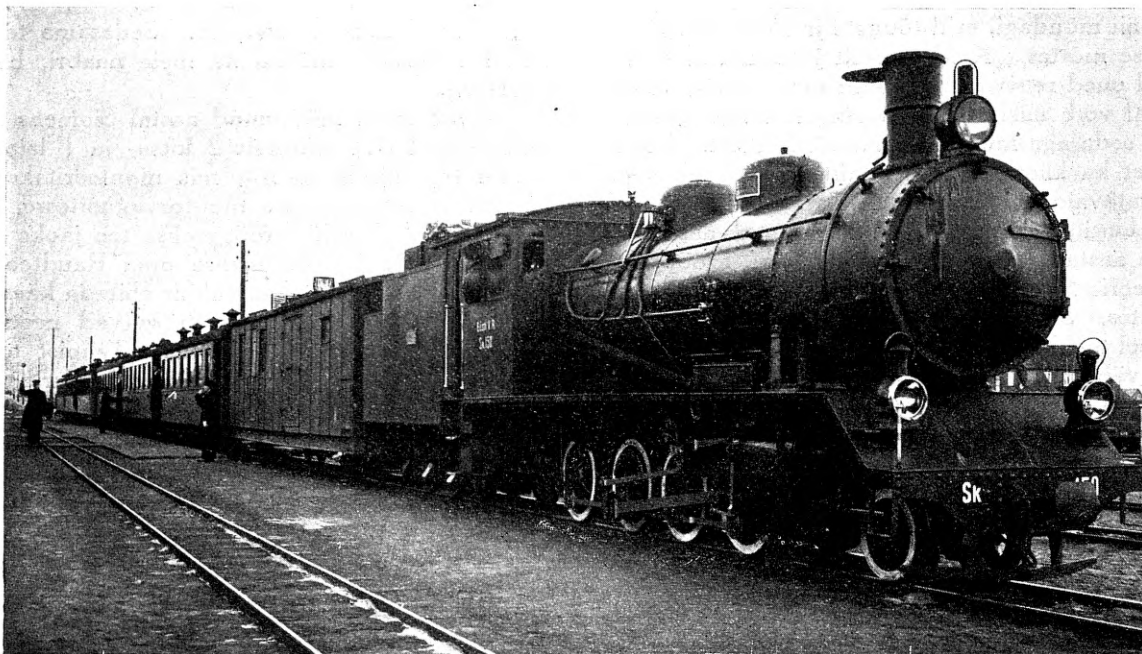
E. Timma

Läinud aasta möödus, nagu kaks eelmistki, ülesehitamise tähe all. Raudteede moderniseerimine sammub Eestis kindlat, kuigi võib olla veidi aeglast rada. Rahaliste võimaluste piirides on siiski suudetud teha rohkem, kui seda võis uskuda.

Vagunid ja sagedasti isegi terved rongide koosseadud on saanud euroopaliku ilme. On ehitatud ja juba ka liikvel moodne 2. klassi reisivagun, mis oma siseehituse poolest võib võistelda isegi Lääne-Euroopa raudteede vagunitega. Puudusena võiks ehk vahest nimetada seda, et vagunite kupees puudub soojuse reguleerimise võimalus; vagun ise (18 m) võiks veel pikem olla. Üldpuudusena võiks nimetada, et reisivagunite aknaraamid on liiga kohmakad; senini on meie raudteedel veel tarvitusele võtmata tasakaalustatud metall-aknaraamid. Vagunite kupeeuste puuduvad vastavad, kupees leiduvate istekohade liikuvad numbrilauad. Vagunite välisüksed meil käivad lahti sissepoole, kuna Lääne-Euroopas, samuti Leedus ja osaliselt ka Läti raudteedel avanevad ukseid väljaspoole, võimaldades seega

hõlpsamat mahaminekut. Reisivagunitel puudub praegu ühtlane normeeritud kõrgus, mille tõttu reisirongid sageli kaameliselgadena välja paistavad. Vagunite kered ehitatakse ikkagi puust, mitte terasest, kuid siin muidugi tuleb arvestada majandusliku küljega.

Peale selle on terve rida reisivaguneid ümber ehitatud, olgugi et mitte nii moodsatena, kuid üldiselt siiski rahuldavatena. Rõhku on pandud sellele, et reisijaile avaneks väljavaade mõlemale poole raudteeliini, mis otstarbeks ka vaguni kupeedel klaasüksed ja siseseintel on aknad sisse tehtud. Selles suunas on mõnikord isegi liialdatud, nagu näiteks, ei ole mõtet teha kupee ukse ja seina akent sel juhul, kui selle kohal asetsev välisseina aken on kõrgemal või mitte kohakuti kupeeaknaga. Samuti oli otstarbetu ehitada sääraseid aknaid ka magamisvagunitele, kuna magades, ja seda enamasti pimedas, ei vaja reisija mingit suuremat väljavaadet, vaid ainult rahu. Möödunud aastal tehasest väljalastud magamisvagunid on siiski vägagi meeldiva välimusega, eriti, mis puu-



Kitsarööpmeline reisirong väljumas Tallinn-Väike jaamast
Rongi ees A/S Franz Krulli tehastes ehitatud uus seeria Sk vedur

tub 3. klassi osasse (kahekohalised kupeed ka 3. klassis), kuid õiged moodsad magamisvagnid on alles ehitamisel.

Ka kitsarööpmelise tee vagnite uuestisünd on arenenud jõudsalt. Kuna eelmistel aastatel, eriti, mis puutub külgehaakevagnitesse, istekohtad olid ehitatud kitsastena ja istepinkide vahed olid imeväikesed, mis tekitab reisijate alalist põhjendatud nurinat, siis viimaste, tehastest tulnud

vagnite siseehitus istekohtade suhtes on veidi sobivam, kuid üldiselt siiski veel ebamugavalt kokku surutud. Ei ole vist kaugel enam see aeg, mil tuleb eelmistel aastatel ehitatud 3. klassi külgehaakevagnite istepingid ehitada avaramateks, nagu seda nõuab algelisem reisikomfort. Üldiselt aga peaks olema kitsarööpmelise tee mootorsõidukid ja nende külgehaakevagnid vähemalt poolkõva polstriga. Ka vagnite pöördevankrid jätavad soo-



Jõhvi uus jaamahoone

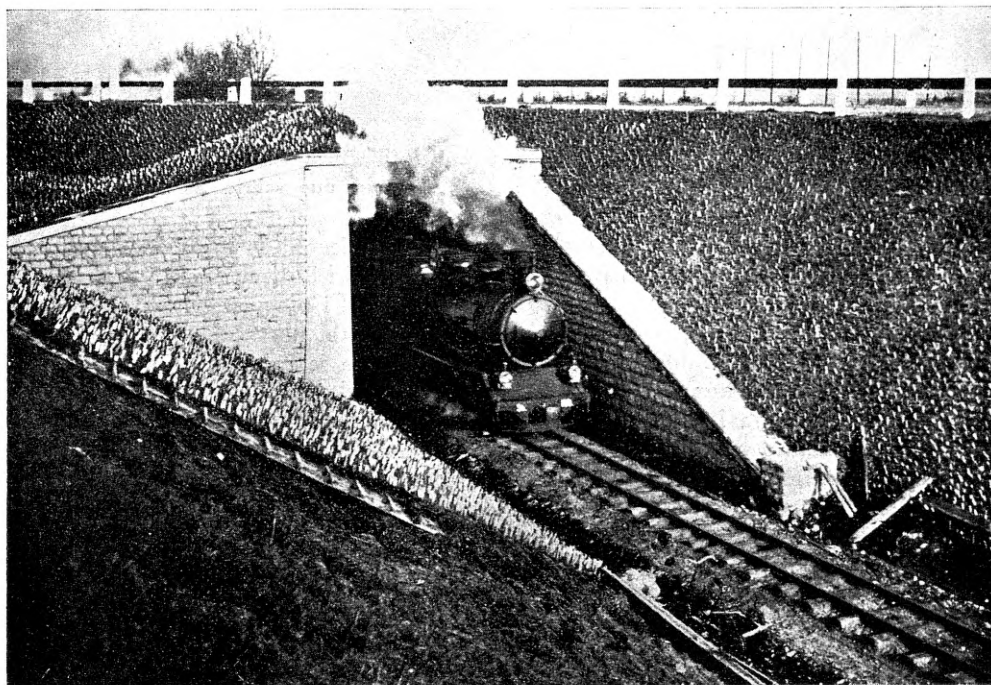
vida nii mõndagi, eriti tõugete ja raputuste vähendamise mõttes. Kuid üldiselt ja eriti väliselt teenivad uued reisivagunid tõesti tähelepanu; vanade kõrval võib uusi vaguneid võrrelda salongvagunitena, seda aga muidugi välimuse poolest. Loodame, et ka käesolev aasta kahtlemata toob veelgi märgatavaid uuendusi sellel alal.

Uusi vedureid saadi möödunud aastal eelmiste aastate tellimistest juurde 3 kitsarööpmelise tee seeria Sk vedurit, mis ehitati A/S Franz Krulli tehastes. Sellega on seda liiki vedureid kitsarööpmelisel teel kokku 13 ühikut. See arv on aga veel liiga väheldane, sest mitmel teosol (näit. Türi — Viljandi — Mõisaküla, Rapla — Virtsu jne.) sõidavad veel suuremalt jaolt nõrgajõulised ja palju kütet tarvitavad vananenud, ebaratsionaalsed vedurid.

tõuseb raudtee võistlusvõime. Sedasama teed ja eriti intensiivselt käivad ka meie naabri, Latvija raudteed.

Veel telliti möödunud aastal Siemens Schuckerti ja MAN'i tehastelt 2 kitsa- ja 1 laiarööpmelise tee diiselmootorit, mis monteeritakse siin kohapeal ehitatavatesse mootorvagunitesse. Viimased ehitatakse kitsarööpmelise tee jaoks Sadamatehastes ja laiarööpmelise oma Raudtee peatehastes. Nad loodetakse valmis ehitada käesoleva aasta sügiseks. Loodetavasti saavad need vastama oma otstarbele; senised Taanist tellitud mootoritega mootorvagunid on palju nurinat sünnitanud sel põhjusel, et nad alatasa remonti vajavad.

Ehitustegevus möödunud aastal vastavate krediitide puudusel oli tagasihoidlik. Jaamahoo-



Tunnel Olustvere ja Võhma jaamade vahel

Edasi anti A/S Franz Krulli tehastele tellimine 4 reisi- ja 6 kauba- ja manöövriveduri ehitamiseks laiarööpmelise tee jaoks. See on esimene samm laiarööpmelise raudtee vedurite uuendamise alal kogu iseseisvuse kestel. Ka siin ei saa mainimata jätta seda asjaolu, et laiarööpmelise vedurite park on samuti iganenud seisukorras. Moodstate vedurite sõidukiirus ja veovõime on märksa suurem, selle eest aga on nende vedurite küttekulud peagu poole võrra väiksemad. Uuendades järkjärgult veduriteparki, muutub raudteekäitus ratsionaalsemaks ja vähenevad küttekulud, mis on otseses seoses ka eksploatatsioonikulude vähenemisega. Mitmed riigid Lääne-Euroopas ongi vanad vedurid kõrvale heitnud selle eeldusega, et vedurite soetamise kulud teevad ennast tasa mõne aastaga, odavamate eksploatatsioonikuludega aga

netest ehitati valmis uus Jõhvi jaamahoone, mille iseäralduseks tuleb mainida, et jaamahoones on esinduslikud ruumid riigijuhtidele, kes selle jaama kaudu sõidavad Oru lossi. Ka väärib tähelepanu, et jaamaruumide kütmine toimub õlikütte abil. Teisena valmis kitsarööpmelisel teel Kilingi-Nõmme jaamahoone. See erineb senistest selle poolest, et pagasiruum ja soe kaubaait on jaama vastuturuumidega ühe katuse alla viidud. Hoones leiavad aset veel postkontor ja jaamateenijate eluruumid.

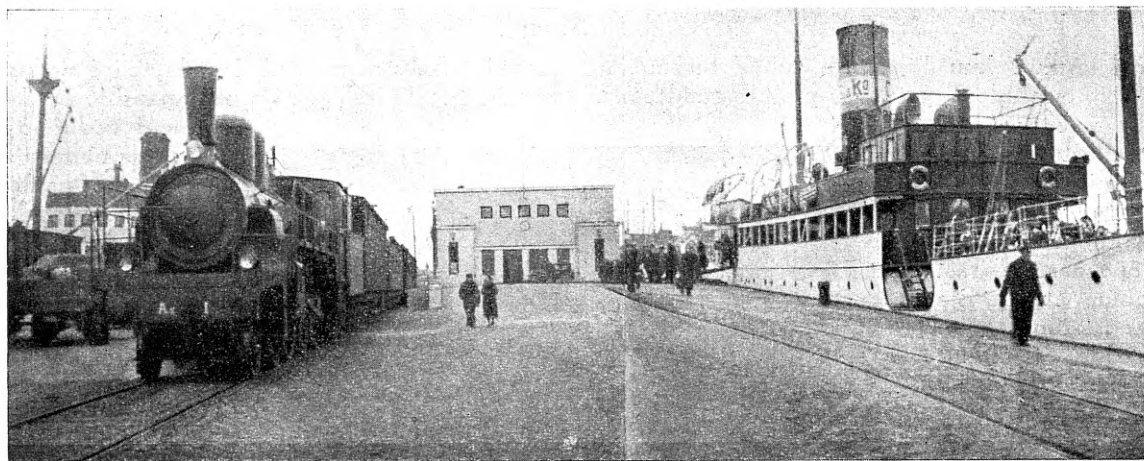
Siinjuures ei saa jätta tähendamata, et uute jaamahoone stiil on kuidagi kivilinenud kroonulik; puudub ümbrusega ühtuv kooskõla. Kodukaunistamise ajajärgul peaks eeskätt raudtee rohkem elu oma hoonetesse tooma. Senine hoonete tavaliselt rohekashall värv on liiga külm ja isegi

inetu. Esimene katse uue värvi leidmiseks on tehtud mitme jaamahoone ümberehitamisel (näit. Olustvere jne.), kusjuures hoonete väliseks värviks on võetud kollakasbeež, mis ei ole siiski veel efektne, kuid võrreldes endise rohekashalli värviga on siiski kahtlemata enam ümbrust elustav. Ka jaamahoone ümbruse kaunistamisele puude ja lilledega on juhitud rohkem tähelepanu. Seda tööd peaks jätkama veel suurema jõuga, kusjuures eriti silmas pidama peab seda, et iga jaam saaks erineva ümbruse istikute ja lillede poolest; vastasel korral muutub olukord silmale enam kui igavaks.

Tähelepanuväärivaks ehituseks peab nimetama nn. tunnelit Olustvere ja Võhma jaama vahel, missugune võeti kasutamisele 19. augustil 1936. Selle Eestis esimese kunstliku tunneli pikkus on 29 m, laius 4 m ja kõrgus 5 m. Tunnel ehitati selleks, et võimaldada selle kohal uut avaramat maantee-ülesõidukohta, mis asendab senise puust viadukti, kuna viimase kaudu seni toimuv maantee-liiklus seal leiduvate kurvide tõttu oli ol-

ei ole näha nüüpea veel reisiringide vabanemist tolmupilvedest, mis reisijaid tülitavad eriti suvel.

Kaubaveo kiirus on möödunud aastal tõusnud eriti rõõmustavalt. On jõutud läbi viia see moodus, et suurem osa kaupu, mis päeva jooksul vastu võetakse, jõuavad järgmise päeva hommikul sihtkohta. See on ka üldjoontes võimalik olnud meie liiklusolude ulatuslikult kitsastes piirides, ja seda raudteevalitsuse sammu tuleb aina tervitada. Sellejuures kaotati ära suurkiiruse veomaksu-määrad ning selles mõttes oleme vist küll ainukene riik Euroopas. Tegelikult aga siiski osa kaupu tehnilistel põhjustel ei jõua järgnevat hommikuks sihtkohta; et aga kaubasaatjatele võimaldada absoluutset kindelolekut selles, et kaup järgnevat hommikuks või teatud kindlaks tähtajaks kohale jõuab, selles mõttes võiks vast kaalumisele tulla mingisuguse nn. ekspresskauba-veo sisseseadmine, mille veohind võiks harilikku kaubaveo-hinnast 10—25% kõrgem olla. Praegu aga, kui keegi soovib kaupa saata täie kindlusega tema



„Balti ekspress“ väljumast Tallinna sadamast
Tagaplaanil uus reisijatehoone sadamas

nud hädaohtlik ja põhjustanud sagedasi liiklusõnnetusi. Lõpetamisel on veel Tartu jaamas uue kaubajaamahoone ehitus, mis on oma ehitusviisi poolest moodsam kogu Balti riiges. See kaubajaamahoone koosneb väljaandmise aidast (850 m²), vastuvõtmise aidast (850 m²), kaetud platvormist (875 m²), lahtisest platvormist (650 m²), kus on võimalik otsast peale- ja mahalaadimine. Peale selle kaubakontor (290 m²), ametruumid, publikuruum ja soe kaubaait külmakartvaile kaupadele. Keldris on tööliste ruum, soojakartvate kaupade hoiuruum ja arhiiv. Vagunsaadetistele on teid 46 vagunile. Sillutatud platse ja juurdesõiduteid on 14.000 m².

Uusi raudteerööpaid, raskusega 33,48 kg/m ja pikkusega 12—15 m, telliti Nõukogude Venest 4500 tonni 41,2 km tee pikkuse ulatuse jaoks, millega asendatakse vananenud tüüpi rööpaid Tallinn—Valga liinil.

Raudtee ballasteerimine kivikillustikuga seisab kahjuks ikka veel surnud punktil. Selletõttu

veoaja kestuse suhtes, peab ta selleks kasutama pagasiveo võimalust, mis aga on liigselt kallis.

Kiirema kaubarongide liikumise elluviimiseks on tarvilik kaubavagunite varustamine õhkpiduritega, missugune üritus ongi ka raudteevalitsusel kavatsusel.

Reisiliikluses möödunud aastal erilist märkida pole, vast ehk seda, et nn. „Balti ekspressi“ liikumine on laevasõidupäevadel (suveti) pikendatud Balti jaamast kuni sadamani, kuid rongi kasutamine reisijate poolt sellel teeosal on olnud võrdlemisi kehv. Ka on „Balti ekspressi“ sõidukiirust Tallinna — Valga teeosal vähendatud:

tehniline kiirus 66,8 km/t pealt 62,8 km/t peale kauband. kiirus 65,5 „ „ 61,3 „ „
See nähe on tingitud Jõgeva peatuse juurdetulekuga. See aga saab sellele rongile, mis omas kiirema rongi kuulsuse Balti riiges, saatuslikuks, kui veel arvestada seda, et alates suvise sõiduplaani maksmahakkamisest 22. mail 1937 Latvija raudteed meid saavad üle trumpama. Nende kiireim

rong saab Valka — Riga teosal kuni 85 km/t ja Riga — Zemgale ning Riga — Meitene liinidel 85—90 km/t (tehniline kiirus) sõitma. Seda regressiivset nähet meie rongikiiruste juures peaksid meie raudteed katsuma parandada, muidu on tõenäolik, et reisirongide sõidukiiruse poolest jääme jälle viimasteks Balti riiges. Tungivalt soovida jääb, et Tallinn — Narva liinil, mis ühendab meie suuremaid tööstuskeskusi, saaks seatud sisse kiirrongide liiklemine; samuti nõuab kitsarööpmeline kiiremaid ühendusi. Huvirongide liiklemine oli möödunud aastal veel elav, kuid siiski juba languse tendentsiga. Et ka tulevikus neisse rongidesse värbida sõitjaid, selleks peab raudtee nende rongide liiklemises palju uuendusi looma; eitaval korral lähevad need rongid moest ja reisijate arvu tagasimineku on kindel.

Raudtee personali küsimuses on põhjapanevad muudatused läbi viidud. Jaama- ja rongide teenistusest on suurem osa vanemaid teenijaid lahkunud massiliselt; nende asemele on tulnud noorem generatsioon, mille väljaõpetamine kursuste ja instruksioonide näol intensiivselt edasi kestab. Teistes ametkondades on teenijaskonna vahetus normaalne.

Lõppkokkuvõttes peab kahtlemata tunnustama, et möödunud aasta on raudtee majanduslikus tegevuses olnud tagajärjerikas, samuti on raudtee moderniseerimine meid viinud märksa ligemale Lääne-Euroopa tasapinnale, mille eest raudteed tänu võlgnevad meie energilisele ja algatusvõimelisele härra teedeministrile kolonel O. Sternbeckile, kes on kindlakäeliselt juhtinud raudteede tegevust tõusu ja moderniseerimise suunas.

Mõnda Latviija liiklusoludest

E. Timma

Möödunud kuu lõpul oli juhus tutvuneda Latviija liiklusoludega, eriti mis puutub raudteesse ja selle uuendustesse. Nagu sellest lühikesest tutvunemisreisust välja paistis, peab ütleva liialdamata, et juba mõne aasta pärast on loota, et Latviija raudteed küünivad juba peagu täielikult Lääne-Euroopa tasemele.

Saabudes nn. Balti ekspressiga Latviija Valka jaama, torkab esimesel pilgul silma, et võrdlemisi raskele rongile tuleb ette tankvedur 1-3-1, mis hiljuti saabus Saksa tehastest ja mis on suuteline 500 t raskust rongi vedama 90 km/t kiirusega. Valka—Riga vahemaa (167,2 km) sõidab see vedur praegu maksva sõiduplaani järgi ilma küteteainete täiendamata maha, vett võttes tee peal ainult Cesises.

Sääraseid vedureid on liikvel 7 tükki; neist on viimased neli tellitud Saksamaalt, kuna esimesed kolm on Poola veduritehas-

te töö. Saksast saadud 4 seda tüüpi vedurit on vaheldatavate telgede ja rattapaaridega, nõnda,

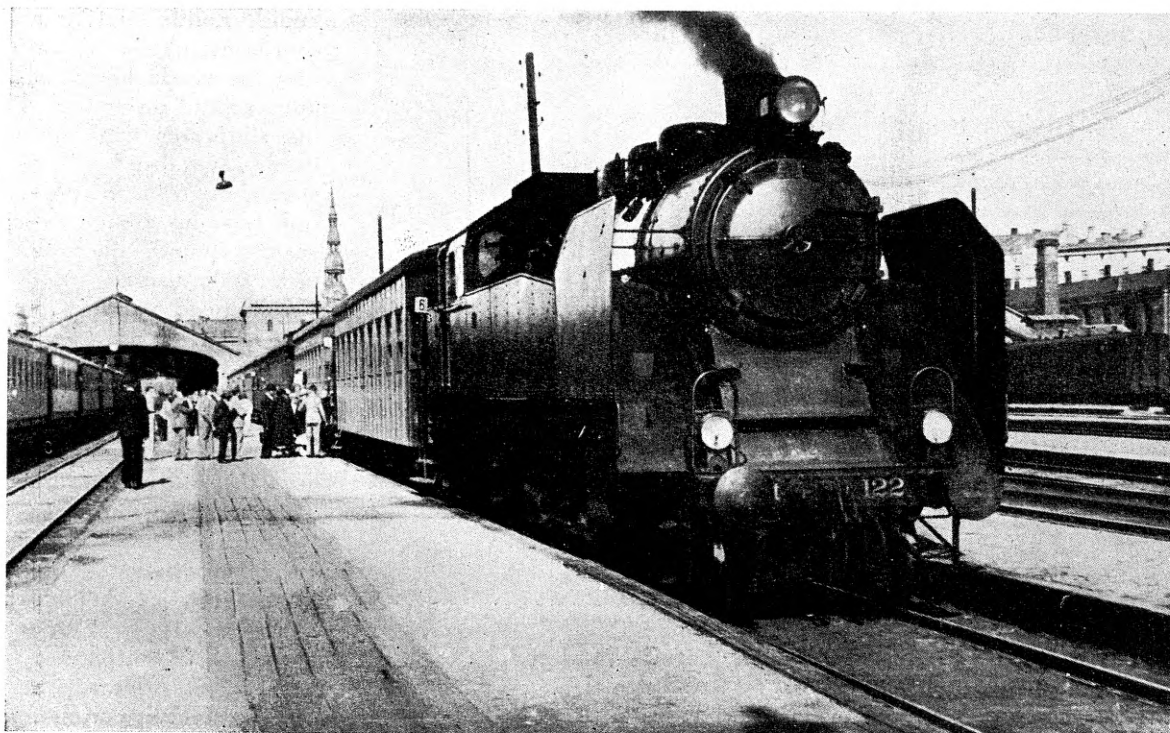
et neid vedureid võib kasutada niihästi venekui ka normaalarööpmelisel teel; samuti rattapaaride vahetuse teel on võimalik neid kasutada kas reisi- või kaubarongi veduritega. Peale selle on saadud Saksa veduritehastest veel 3 vedurit tüüpi 1-2-1 lühimaa rongide veoks. Ka need vedurid pälvivad tähelepanu; proovisõitudel saavutati rongikaalu 188 t juures maksimaalne sõidukiirus 105 km/t, keskmine sõidukiirus Riga — Krustpils teosal tõusis 80 km/t.

1928.—1936. aastate kestel on juurde soetatud 30 laia- ja 10 kitsarööpmelist vedurit, kõik moodsa ja ökonoomse konstruktsiooniga. Allpool toome nende kohta mõnesugused andmed.

Käesoleval aastal on kavatsus veel juurde tellida 10 vedurit. Üldiselt on Latviija raudteed võtnud põhimõt-



Dipl.-ins. Bernhards Einbergs
Latviija teedeminister



Turistide rong väljumas Rüa jaamast

teks kõik vanad vedurid käitusest kõrvale heita ja nende asemel juba lähemate aastate jooksul soetada ratsionaalne veduritepark kogu liiklemise jaoks.

Uute vedurite soetamine ajavahemikus 1925—1936.

Arv	Tüüp	Ehitusaasta	Ehitusfirma
1. 1524 ja 1435 mm rööpmelaiuse jaoks.			
3	1-1-1	1928	Hohenzollern A. G., Düsseldorf
3	1-1-1	1931	Fenikss, Riga + Krupp, Essen
3	1-1-1	1931	Fenikss, Riga + Henschel u. Sohn, A. G. Kassel
3	1-1-1	1933	Latvija riigiraudteede peatehased Daugavpilsis
3	1-1-1	1933	Latvija riigiraudteede peatehased Liepajas
2	1-1-1	1934	— sama —
3	1-1-1	1934	Latvija riigiraudteede peatehased Daugavpilsis
3	1-3-1	1934	Esimene veduritehas Poolas (Pierwsza Fabryka Lokomotyw w Polsce S. A. Chrzanow) + Babcock — Zieleniewski S. A. Sosnowiec

4 1-3-1 1936 Henschel u. Sohn A. G., Kassel

3 1-2-1 1936 — sama —

2. 750 mm rööpmelaiuse jaoks.

6 1-4-0 1931 Pierwsza Fabryka Lokomotyw w Polsce S. A. Chrzanow + Babcock — Zieleniewski S. A. Sosnowiec

2 1-4-0 1935 Latvija riigiraudteede peatehased Daugavpilsis

2 1-4-0 1935 Latvija riigiraudteede peatehased Liepajas

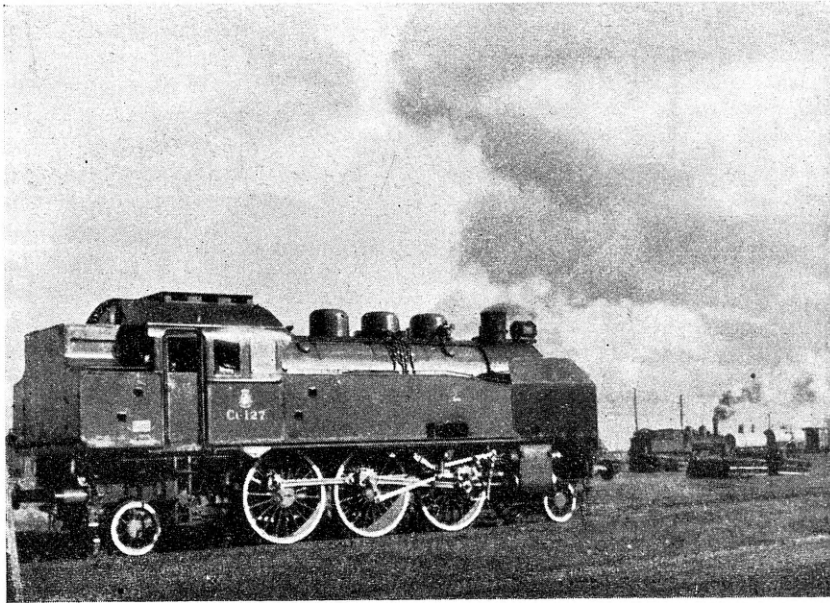
Ka vagunitepark on märgatavalt täienenud. Viimastel aastatel ehitatakse ainult terasvaguneid, missuguseid on soetatud senini:

5	normaalrööpme (1435 mm)	2./3. klassi reisivagunit
5	vene rööpme (1524 mm)	3. „ „
2	„ „	—, — 2. „ „
12	„ „	—, — 2./3. „ „
3	„ „	—, — posti-pagasivagunit.

Sellega kokku 27 terasvagunit reisiliikluse jaoks.

Normaalrööpme 5 vagunit on ehitatud vastavalt Lääne-Euroopa normidele, kiirrongi tüüpi, kupeedega 2. ja 3. klassi reisijaile. Need vagunid on moodsamaid tüüpe ja on liiklemas peamiselt Riga — Berlin otseühendusrongides.

Uued terasvagunid vene rööpmelaiuse jaoks vastavad samuti Lääne-Euroopa reisirongide nõue-



Uus 1-3-1 tüüpi tankvedur Latvija raudteedel

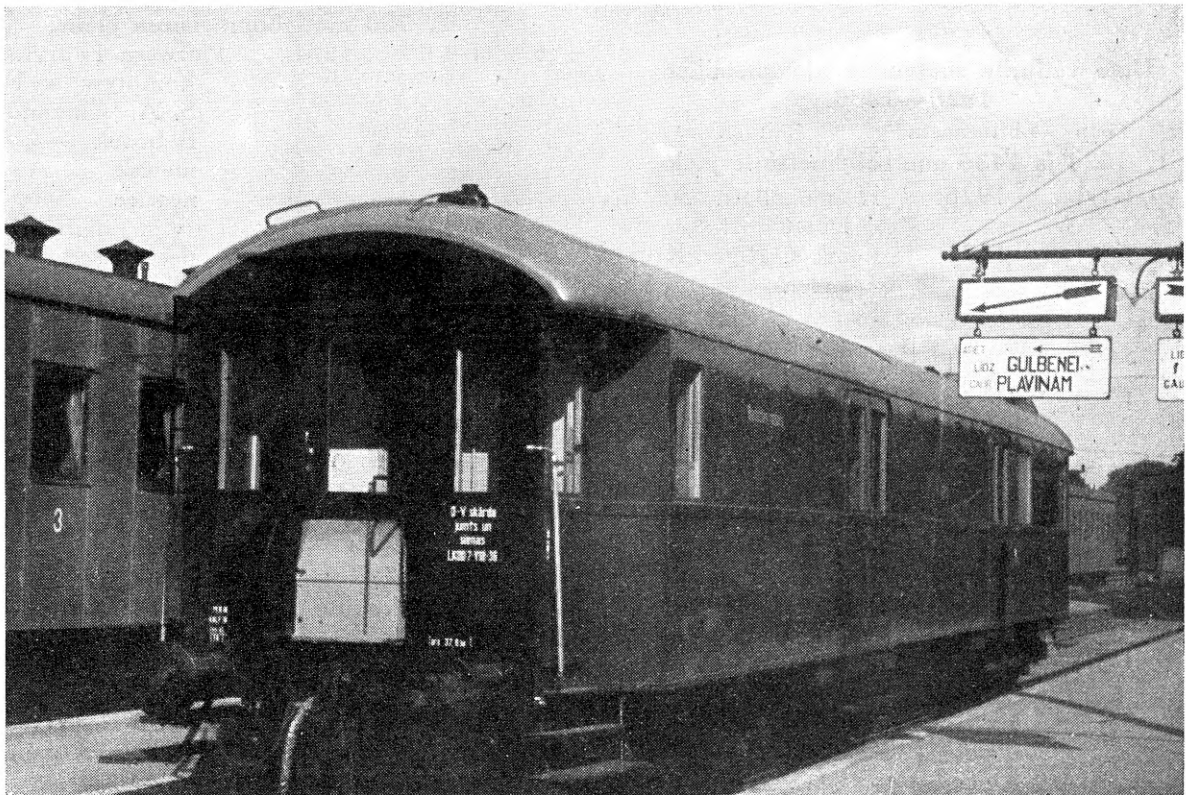
tele. Nad on 19,5 m pikad ja asetatud Görlitzi tüüpi pöördvankritele. Vagunid, mis on määratud liiklemiseks peamiselt lähisliikluses, on lahtised; 2. klassi vagunites on istmed kaetud plüüšiga, ja endastmõistetavalt on vagunid laiade avarate akendega. Võib tähendada, et kahekordseid

jaam jätab praegu väga ebameeldiva mulje. Siin on Latvija raudteed veel väga vähe ära teinud, kuid siinjuures peab kohe nimetama, et tähendatud jaam lähemate aastate jooksul ümber ehitatakse moodsaimaks kogu Balti riiges. Vastavad projektid on praegu koostamisel tuntud Saksa

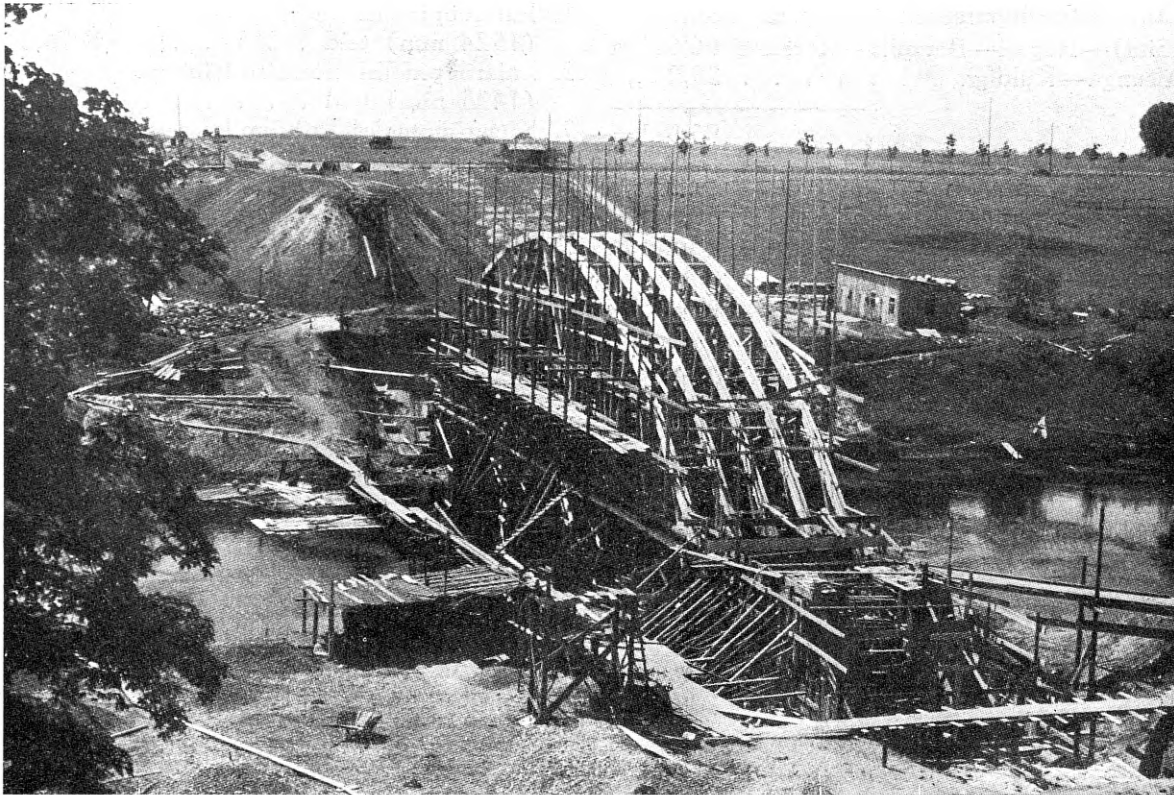
aknaid, nende metallraamidega erikonstruktsiooni tõttu, on võimalik avada ka talvel. Vagunite esikud on avarad. Uudisena siinjuures vagunite välisüksed avatakse väljaspoole (senini, nagu ka meil — sissepoole). Ühe sõnaga — meeldivad vagunid, nii sisemuselt kui ka välisuselt.

Kõik need vagunid on ehitatud Latvijas, osa Liepaja sõjasadama tehastes, osa Riias Fenikssi tehastes. Käesoleva aasta kavas on ehitada uusi metallvaguneid vene rööpmelaiuse tee kaugeühenduste rongide jaoks, kusjuures vagunid oleksid ette nähtud kupeedega ja veel moodsaima konstruktsiooniga nii sise- kui ka välisehituselt.

Saabudes sihtjaama, pidi küll otseselt ütleva, et Riia



Uus pagasivagun Latvija raudteel



Sillaehitus üle Salace jõe Riga—Rujiena raudteel Mazsalace linna juures

inseneri poolt, kelle projektide järgi on ehitatud rida suuremaid raudteejaamu mitte üksi Saksamaal, vaid ka Austrias, Kreekas, Itaalias j. m.

Ümberehitus kavatakse teostada viie aasta jooksul.

Uudisena Riia jaamas peab märkima valjuhäälde ülesseadmist, mis enne reisirongide väljumist kõigil ärasõiduteedel kui ka jaama ooteruumis teatab vastava rongi peatsest ärasõidust.

Latvijas on iseseisvuse kestel uusi raudteid juurde ehitatud ja kasutamisele võetud:

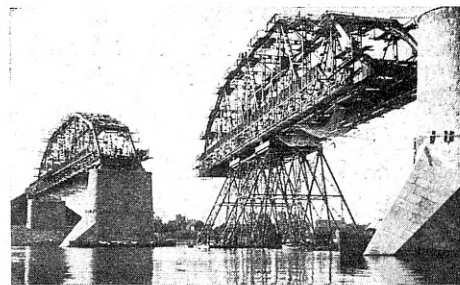
I. Laiarööpmelised (1524 mm) teed.

1. (Riga)—Gluda—Saldus—Liepaja 163,6 km
2. (Riga)—Mangali—Limbaži—Aloja 114,8 „
3. (Riga)—Škirotava—Suntaži . . . 49,7 „
4. Madona—Lubana 35,1 „
5. Pakalnieši—Malupe—Kudupe . . . 29,9 „

k o k k u 393,1 km



Daugava jõe silla avamine 16. novembril 1936. a.
Esiplaanil Latvija riigipresident Dr. K. Ulmanis



Sama sild ehitusajajärgus

Sild ühendab Krustpilsit ja Jekabpilsit linna, on määratud nii laiarööpmelise raudtee, kui ka maantee liiklemise jaoks.

II. Kitsarööpmelised (750 mm) teed.

1. (Sita)—Rugaji—Berzpils—Rezekne	66,9 km
2. Alsunga—Kuldīga	29,0 „
	<hr/>
	95,9 km

III. Kitsarööpmelised (600 mm) teed.

1. Ventspils—Pope—Dundanga . . .	50,8 km
Sellega üldkokku	539,8 km uusi teid juurde ehitatud.

Peale selle on järgmised 600 mm laiused liinid ümber ehitatud 750 mm laiusele:

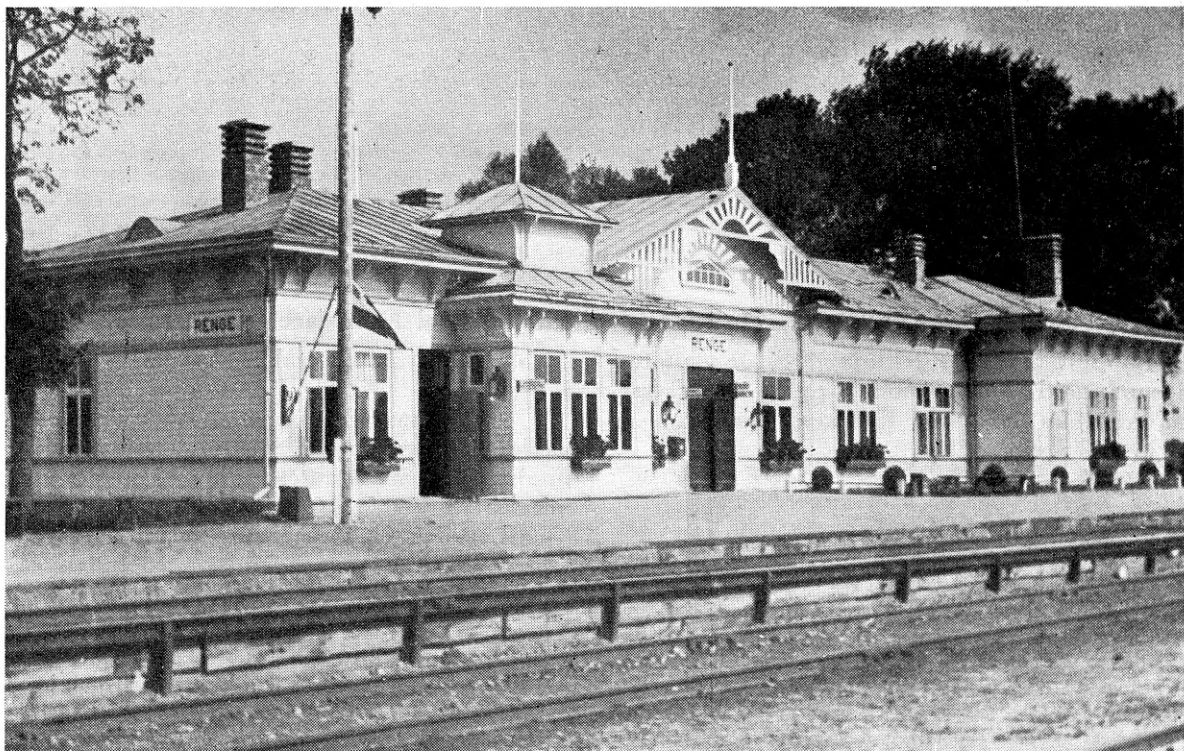
1. Liepaja—Rucava	53,2 km
2. Liepaja—Kursa—Alsunga	69,0 „
3. Kursa—Pavilosta	3,0 „
	<hr/>
	125,2 km

1. Laiarööpmelisi vene laiusega (1524 mm) teid	1970,0 km
2. Laiarööpmelisi normaal-laiusega (1435 mm) teid	310,2 „
3. Kitsarööpmelisi 750 mm laiusega teid	386,7 „
4. Kitsarööpmelisi 600 mm laiusega teid	548,3 „

Nendest toodud rööbete üldkaugustest asetseb kaks erilaiusega rööbet ühisel muldel: 95,5 km vene- ja normaalrööpmelist teed, 11,2 km vene- ja 750 mm laiusega teed ja 12,3 km 750 ning 600 mm laiusega kitsarööpmelist teed. Seega on Latvija riigiraudteede kogupikkus 3096,7 km.

Eraraudteid oli Latvias:

1. Kitsarööpmeline 750 mm laiune Smiltene—Valmiera—Ainaži liin	113,2 km
--	----------



Renge jaam Leedu piiril Riga—Liepaja 1435 mm raudteel, ümberehitatult

Uusi raudteid on praegu ehitamisel (osa neist juba lõpetamisel):

1. Aloja—Rujiena teeosa (34,6 km) Riga—Rujiena 1524 mm liinist. Liiklemiseks avatakse käesoleva aasta suvel.
2. Suntaži—Madona teeosa (91,2 km) Riga—Lubana 1524 mm liinist.

Edaspidi on kavas veel ehitada:

Kuldīga—Stende 750 mm laiune tee, 600 mm kitsarööpmelise võrgu ümberehitus 750 mm rööpme laiusele Zemgales Jekabpils ja Bauska linnade ning Leedu piiri vahel.

Üldiselt koosnes Latvija raudteedevõrk 1936. a. lõpul järgmiselt:

2. Kitsarööpmeline 750 mm laiune Pale—Staicele liin	15,7 „
3. 1000 mm laiune Liepaja—Aizpute liin	48,9 „

Eraraudteid kokku 177,8 km.

Latvijas seega oli riigi- ja eraraudteid üldkokku 3274,5 km.

Ülaltoodust on näha, et uute raudteeliinide ehituse alal on Latvias palju ära tehtud. Kui ehitustegevus selles suunas edasi kestab, siis on loota, et Läti raudteedevõrk tiheduse poolest peatselt võrdub Ida-Preisimaa teedevõrgule.

Üldiselt peab ütlema, et ehitustegevus Latvija raudteedel on väga intensiivne olnud. Suurematest sildadest on valmis ehitatud:

1. Sild üle Kisezera järve äravoolukoha Milgrave juures Riia—Rujiena liinil. Sild on 225 m pikk ja määratud ühtlasi raudtee- kui ka maanteeliikluseks. Laevade läbilaskmiseks on sillal keskel selleks ette nähtud avatav pöördosa. Liiklemiseks avatud oktoobrikuul 1933.

2. Sild üle Gauja (Koiva) jõe Carnikava jaama juures ka Riga—Rujiena liinil. Selle silla pikkus on 222,25 m. Liiklemiseks avati 24. jaanuaril 1934.

3. Samal raudteel on ehitatud veel sild üle Salace jõe, mis sai valmis oktoobrikuul 1936. See sild on 82 m pikk ja 15 m kõrge ning on suurimaks raudbetoon-sillaks Latvija raudteedel.

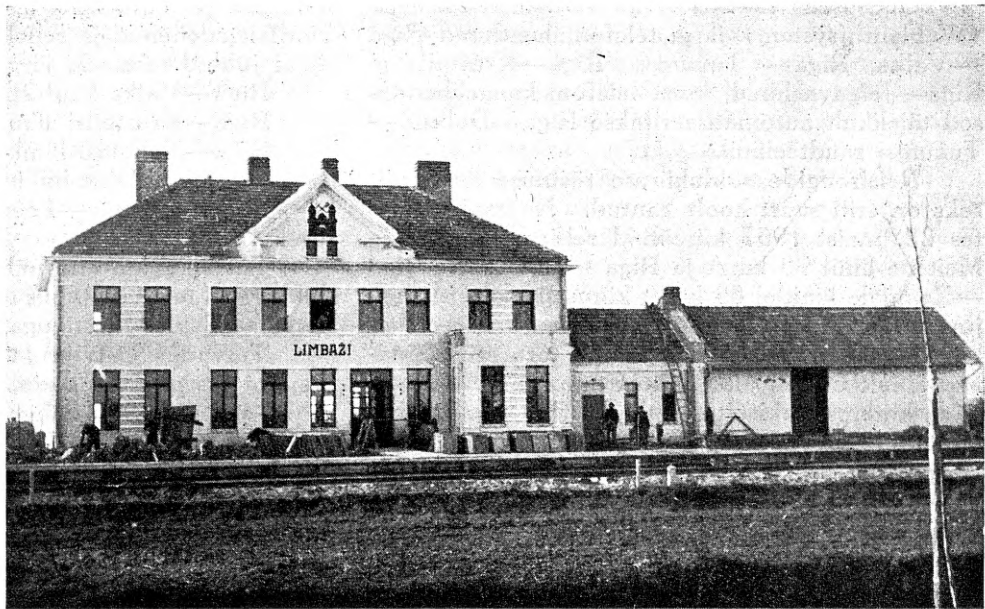
4. Sild üle Daugava jõe Krustpils jaama lähedal Jelgava—Krustpils liinil. See sild on ehitatud maailmasõjas lõhutud silla asemel ja selle pikkus on 240 m. Avatud 1930. a.

5. Teine sild üle Daugava jõe Daugavpils juures. Siin tuli uuendamisele 88 m pikkune silla keskosa, kuna silla kogupikkus on 265 m. Avatud 14. jaanuaril 1932.

6. Kolmas sild üle Daugava jõe Krustpils juures, mis loob ühenduse Jekabpils ja Krustpils linna vahel. See sild on määratud raudtee- kui ka maanteeliikluseks. Pikkus 288 m. Avatud 16. novembril 1936.

Ka jaamahoone ehitustegevus on sammunud kindlat rada edasi. Nii on 1936. a. jooksul ehitatud Limbaži, Kuldīga ja Renge jaama vastuvõtuhooned, kuna lõpetamisel on Suntaži ja Lubana jaamahooned. Põhjalikult ümber ehitati jaama vastuvõturuumid Liepaja ja Jelgava jaamas.

Erilist rõhku on juhitud ohuta liiklemise kindlustamisele. Varem aastatel on elektriliselt tsentraliseeritud Riia jaama Kalpaka posti osa ja Tornakalnsi jaam. Mehaanilise tsentralisatsiooni sisseseade omavad Priekule, Jelgava (Riia poolne osa), 5. km post Riia juures ja Škiro-



Limbaži uus jaamahoone Riga—Rujiena liinil

jumsi post Liepaja jaamas. Kavas on sisse seada elektriline tsentralisatsioon Priedaine ja Lielupe jaamas, ühenduses blokeerimise sisseseadega Lielupe jõe silla lahtikäival osal (Riia ranniku liinil). Edasi saab Rezekne I jaam mehaanilise tsentralisatsiooni sisseseade.

Blokeerimise seaded on osaliselt olemas Riga I ja Kalpaka posti jaamas. Blokeeritud on lahtikäiv osa sillal üle Kisezere järve äravoolu Dzirnupe ja Rinuži jaama vahel. Kavas on Riga—Meitene raudteeliini täielik blokeerimine.



Cena uus jaamahoone Riga—Jelgava raudteel

Uudsusena saavad valija väljakutse-süsteemi (Wahlanrufsystem) järgi telefoniühendused Riga—Valka, Riga—Tukums, Riga—Krustpils ja Riga—Jelgava liinid, kuna telefoni kaugeühendused täielikult automatiseeritakse Riga—Dubulti—Tukumsi raudteeliinil.

Reisirongide sõidukiiruse tõstmise läbiviimiseks on eriti suurt hoolt kantud. Nii saavad alates 22. maist 1937 kiireimad reisirongid Riga—Meitene liinil 90 km/t ja Riga—Valka ning Riga—Zemgale liinidel 85 km/t kiirusega sõitma, kusjuures üksikud v a h e m a d teosed viimasel kahel liinil ebasoodsa pikkusprofiili tõttu võimaldavad ainult 60—80 km kiirust tunnis. Et võimaldada kiiremat läbisõitu jaamadest, on reisirongide lubatud kiirust läbisõidul üle rasket tüüpi Ls ja I-a pöörangute sirgel teel kõrgendatud kuni 70 km/t.

Säärane reisirongide sõidukiiruste tõstmine on põhjaneva tähtsusega ja, võrreldes senise olukorraga, on otse revolutsiooniline. Selle otseseks tagajärjeks on, et Latvija oma rongide kiiruse poolest tõuseb esimesele kohale Balti riiges ja et Latvija kiireimad rongid saavad küündima ligikaudselt Saksa h a r i l i k k u d e kiirrongide (Eilzüge) tasapinnani.

Teosade katmine kivikillustikuga tolmu ära-

hoidmise jne. otstarbel on Latvija raudteel järjekindlalt edenenud ja sellel alal on kuni käesoleva ajani jõutud teostada järgmises ulatuses:

Riga—Valka liinil 28 km,

Riga—Krustpils liinil 78 km,

Riga—Tukumsi liinil 14 km,

Griva—Eglaine liinil 30 km ja

Riga—Meitene—Leedu piir liin kogu ulatusel.

Tulevikus on ette nähtud ülalnimetatud liinidel ka seal teosadel, kus see seni veel teostamata, katta need kivikillustikuga.

Tutvudes Latvija liiklusoludega, tuleb täie erapooletusega tähendada, et raudtee moderniseerimine on siin võtnud õige suuna, ja et need rohked ning mitmekülgsed edusammud, mis viimaste paari aasta jooksul on tehtud, viivad Latvija raudteed juba lähematel aastatel parimate Euroopa raudteede tasemele, niivõrd, kui seda üldse suudab üks väikeriik.

Ei ole sugugi liialduseks, kui sellejuures mainida teedeministri härra dipl.-ins. B. Einbergi teeneid, kes on asjatundlikult ja täie ettenägelikkusega viinud Latvija raudteed selle uuendatud juhtkonna kaasabil vana, varemalt tooniandvast vene mõjupiirkonnast Lääne-Euroopasse.

100 aastat Vene raudteid

J. P.

27. septembril 1836. a. avati liiklemiseks esimene raudteeliin Venemaal, Peterburi ja Tsarskoje Selo vahel. Seega võivad Vene raudteed juba pühitseda oma 100-aastase kestvuse juubelit.

Esimese Vene raudtee ehitus on seotud kuulsa austria inseneri Gerstneri nimega. Fr. Gerstner oli asjatundja raudteede ehituse alal. Ta oli osa võtnud esimese Austria raudtee ehitusest 1824.—1825. a. ja pärast seda veel raudteetasjandust kõige põhjalikumalt õppinud tundma Inglismaal. 1834. a. tuli ta Venemaale, et uurida seal Uurali mäeasjandust. Tutvudes tolaegsete Vene oludega ja tähelepanes, millises armetus seisukorras olid seal liiklusolud, Gerstner esitas tsaarile Nikolai I raudteede ehituskava. Selle kava järgi oleks tulnud ühendada raudteeliiniga mõlemad pealinnad, Peterburi ja Moskva, siis Moskva ja Nižnij-Novgorod Volga ääres, peale selle ehitada ka raudteed Moskva ja Mustamere vahel ning mujal. Nikolai I osutas küllalt tähelepanu esitatud raudteede ehituskavale, kuid teda eeskätt ei huvitanud mitte majanduslikud, vaid sõjaväeasjanduslikud küsimused, mis raudteede ehituse abil pidid lahendamata. Tsaar andis kava läbi vaatamiseks ministritekomiteele. Samal ajal saatis ta vene inseneride saatkonna välismaale lähemalt tutvuma seal raudteetasjandusega. Ministrid, krahvid Toll ja Cancrin eesotsas, tulid kava läbi-

vaatamisel sellele otsusele, et Venemaale pole vaja raudteid, sääraseid kahtlasi välismaa leiutisi, mis Vene oludes täitsa võimatud. Põhjendati sellega, et Venemaa polevat selleks küllalt rikas, et lubada endale säärast „luksust“, mis ennast rahanduslikult ära ei tasuvat. Olevat hoopis otstarbekohasem pöörata tähelepanu sisemiste veeteede arendamisele, mis võimaldavad väga odavasti teostada vedusid. Et Venemaal kivisüsi vedurite kütteks pole saada, siis kutsuvat raudteede käitus esile metsade laastamise. Pealegi olevat Vene kliimaatilised olud sääraseid, et raudteede käitus aasta läbi olevat seal võimatu.

Kuigi tsaar kõiki neid etteoodud põhjendusi küllalt kaaluvateks ja õigeteks ei pidanud, siiski oli sellel ministritekomitee kategoorilisel eitaval seisukohal see tagajärg, et Gerstneri kava tagasi lükati. Gerstner ei lasknud ennast sellest veel heidutada. Koos õuetallmeistri krahv Bobrinskiga ta koostas ja esitas tsaarile uue kava „katse-raudtee“ ehitamiseks Peterburi ja Tsarskoje Selo vahel. Seekord tsaar ei esitanud kava ministritekomiteele, vaid andis detsembrikuus 1835 Gerstnerile ja Bobrinskile luba aktsiaseltsi asutamiseks. Need ühes Riia ärimehe Kramereri ja veel teistega olid selle seltsi asutajad. Aprillikuus 1836 anti keiserliku käsu kirjava uuele vastasutatud aktsiaseltsile kontsessioon Tsarskoje-Selo raudtee ehituseks ja käituseks, kusjuures riik ei andnud seltsile mingit toe-

tust ega garantiid, kuid ei näinud ka ette enda jaoks väljaostu õigust. Kohe telliti Inglismaalt raudtee materjale ja alustati selle 25 versta pikkuse liini ehitusega, mis lõpetati septembrikuus 1836. aastal.¹⁾

Tsarskoje-Selo raudtee ehituse ja käituse aktisiaseltsil ei jätkunud oma kapitalist, et viia lõpule raudteeliini ehitust ja selle veerevkoostise soetamist. Riik andis seltsile laenu $1\frac{3}{4}$ milj. rubla. Liikumise avamisel uuel raudteel osutusid liiklusetulemused küllalt rahuldavateks. Gerstner oli arvestanud 300.000 reisijaga aastas, kuid juba 1838. a. tõusis nende arv ligi 600.000-ni.

„Katseraudtee“ tõestas, et raudteed Venemaal on ikkagi võimalikud ja ka vastased pidid veendumata selles, et vene pakased ja tuisud ei suuda takistada raudruuna sõitu. Kuid ministritekomitee jäi raudteede ehituse küsimuste suhtes ik-

¹⁾ Esimene raudteeliini avamine oli seotud omapäraste asjaoludega, mis iseloomulikud tolleaegsetele oludele. Inglismaalt jõudsid kohale kõigepealt kaks vagunit ja kaks tõlda rööbasteel sõiduks. Need paigutati teele nõnda, et mõlema vaguni ette tuli üks tõld, mille ette rakendati postihobused. Neid lasti sõita tuhatnelja ja nõnda tehti uuel teel „proovisõite“, mis kestsid mitu päeva ja millest osa võtta tahtjaid leidus rohkem, kui võimalik oli lubada. Siis jõudsid kohale Inglismaalt vedurid. Avamise päevaks oli Semjonovi väljakule ehitatud puust hoone, mida nimetati „reisijate majaks“. Avamine algas jumalateenistusega. Vedurid ja kaks vagunit riputati üle pühitsetud veega ja siis rong algas käiku. Rahvast oli kogunenud pealt vaatama määratu suur hulk. Isegi läheduses olevate majade katused olid täis inimesi. Rongi kohta kirjutab ajakiri „Severnaja Ptšela“: „Meie ei oska seda tõesti sõnadest väljendada, kui grandiooselt see kole hiiglane, ähkides ja puhkides, leekisid, suitsu ja veepiisku endast välja heites, edasi läks.“

Pea jõudis veel teine, ametlik rongide liikumise avamise päev. Tsaar tuli oma saatjaskonnaga sellest osa võtma ja tegi kaasa esimese sõidu. Gerstner ise juhtis vedurit. Rong koosnes nüüd juba 8 vagunist, mis olid ilustatud mitmevärviliste lippudega. Peterburi ja Tsarskoje Selo vahelise 25 versta pikkuse vahemaa sõitis rong ära 35 minutiga, mida tolleaegsete olude kohta võib nimetada küllalt suureks sõidukiiruseks ja millist kiirusnormi Vene raudteedel reisirongid harva ületasid oma sajaaastase kestvuse jooksul.

Peale aururongide kasutati sellel raudteel alguses ka hobuste-„diližansse“, mis vedasid vahejaamadest pealetulijaid reisijaid lõppjaama. Seda sel põhjusel, et tol ajal ei olnud veel leiutatud puhvrid vagunite vahel tõugete ärahoidmiseks, ja seega oli rongi kinnipidamine teel seotud raskustega. Kui rong lähenes oma sihtjaamale, siis hoiatati reisijaid, et nad teaksid ennast kinni hoida, tõugete ja ümberkukkumise vältimiseks. Huvitav lugu olla olnud veduri vile signaalide poolest selle tõttu, et ka vedurite auruviled polnud veel leiutatud. Selle asemel tarvitati leierkasti, mis oli paigutatud veduri ette otsa. Kui rong oli lähenemas jaamale, siis hakkas vedurijuht mängima leierkasti ja — konduktorid puhuma pasunaid või trummi lööma. Et raudteede käitus tol ajal väga „musikaalne“ oli, näitab see, et ühe suurema vahejaama, Pavlovski, avamisel sellel liinil, seal mängis tihti salong- või sõjaväeorkester ja oli muidki lõbustusi, mistõttu jaama nimetati „Pavlovski muzõkalnij voksal“.

Veel võib ühe iseäraldusena selle raudtee algupäevist nimetada, et liikumise hädaohutuse mõttes oli veduri ja reisivagunite vahele paigutatud platvorm saepuru kottidega. Arvati, et kui rong läheb kraavi, siis on ikkagi pehmem kukkuda saepuru kottidele...

kagi eitavale seisukohale. 1838. a. riigisekretär Muravjev esitas tsaarile memorandumi raudtee ehituse kohta Peterburist Moskva ja Rõbinskini, kusjuures see teatud põhjustel pidi teostatama riigi kulul. Rahaminister Cancrin, kes oli tolleaegse valitsuse juhtivaks isikuks, osutus ägedamaks vastaseks raudteede ehituskavadele. Et riigikassa ei võimaldavat sääraseid uusi väljaminekuid, selles oli tal ka teatud määral täiesti õigus. Oli tal ju kõige aja, mis ta 1822. a. peale rahaministriks olnud, tulnud võidelda äärmiselt suurte raskustega, et kuidagi korraldada ja parandada riigi rahaasjandust, mis 1812. a. sõjaaegadest peale oli raamunud olukorras. Muidugi oli Cancrinil ka mitmesugused muud põhjused, olla raudteede ehituse vastu. Ta kartis nimelt, et raudteed võivad osutada rahvale kahjulikuks niihästi sotsiaalsest kui ka moraalsest küljest, häirides senist rahulikku patriarhaalset olukorda. Et Venemaal tol ajal tööstust ja tehaseid ei olnud vedurite ja vagunite kui ka raudtee pealisehituse, nimelt rööbaste valmistamiseks, ja see materjal kõik oleks tulnud välismaalt tellida, siis pidi Cancrin, kui merkantilismi veendunud pooldaja, ka selle tõttu olema raudteede vastane.

Siiski samal ajal (1838. a.) moodustati Varssavis aktsiaselts Varssavi-Viini raudtee ehituseks (teeharuga Brombergi peale). Aktsiakapitalile (4.629.000 rbl.) kindlustas riik 4% intressi ja peale selle anti alustatud ehitustööde puhul toetust ümmarguselt 880.000 rbl. Raudtee ehitus tegelikult osutus aga hoopis kallimaks, kui oli kalkuleeritud ja et uusi raha-allikaid polnud seltsil saada, siis katkestati ehitustööd 1841. a. ja järgmisel aastal likvideerus ka selts.

Tsaari poolt välismaale (Austria, Belgia, Inglismaa ja Ühendriigid) saadetud inseneride komisjon pööris Venemaale tagasi 1840. a. ja oma aruandes esitas andmeid ja põhjendusi, mis tõestasid raudteede ehituse tarvilikkust ja kasulikkust. See andis tsaarile põhjust oma autokraatset tahtmist ministritekomitee vastuseismisele vaatamata maksuma panna ja 1. veebruaril 1842. a. ta andis käsukirja P e t e r b u r i - M o s k v a raudteeliini ehituse kohta. Tsaar määras selle käsu täidesaatajaks organiks erilise komitee ja peale selle veel ühe ehituskomisjoni. Ehitus pidi teostatama riigi kulul, nii oli tsaari käsk. Tsaar määras ise ka raudtee sihi sel teel lihtsalt, et pliiaatsi ja joonlaua abil tõmbas kaardil Peterburi ja Moskva linna vahel otsejoone, mis tõttu selle raudteeliini pikkus tegelikult tuli ainult veidi pikem (604 v.), kui on õhujoone kaugus (598 versta) nende linnade vahel. Tsaarile nõuandjaks oli Ühendriikidest kutsutud sõjaväeteenistuses seisev insener major Whistler, keda tsaar kui sõjaväelast usaldas. Whistleri poolt on määratud ka Vene raudteede rööpmelaius, 1524 mm, mis erineb ja on laiem Stephensoni poolt Inglismaal ja ka kogu Lääne-Euroopas tarvitusele võetud rööpmelaiusest (1435 mm). Raudtee ehitustööd alustati 1843. a. ja

need kestsid 8 aastat. Ehitus osutus kulukaks ja aegaviitvaks selle tõttu, et esiteks oli tsaari poolt õgüjoonena ettekirjutatud raudteesiht tihti ebasoodus ja looduslike raskustega seotud, teiseks oli puudus õppinud töölistest ja sündsast ehitusmaterjalist. Asjata aja- ja rahakulu tekitas rööbastehase asutamine Peterburis, millejuures suuri rahasummasid ära raisati, ilma et oleks ainsat puuda rööpaid valmistatud; lõpuks tulid rööpad ikkagi välismaalt tuua. Ehituskulude katteks tehti järgmööda neli välis-laenu ja peale selle veel ka sise-laenu. Raudtee avamisel liikumiseks 1851. a. oli selle peale kulutatud üldse 94 miljoni hõberubla. 1855. a. anti raudteele nimetuseks „Nikolai-raudtee“, tema ehitaja tsaari mälestuseks.

Varssavi-Viini raudtee ehitus, mis oli aktsiaseltsi likvideerimise tõttu katkestatud, alustati tsaari käsul jälle uuesti ja seekord samuti riigi kullul. Raudtee sai valmis 1851. a. Pikkus 308 versta. Ehituskulud ainult 7 miljoni rubla, mis võrreldes Nikolai-raudtee kõrgete kuludega, oli tõesti võrdlemisi tühine summa. Kuid nagu pärast selle raudtee liikumiseks avamist selgus, oli

ehitus teostatud nii vaevaliselt ja raudtee ise varustatud veerevkoostisega nii puudulikult, et tuli kaua aega tagantjärele veel suuri summasid kulutada selle liini kordaseadmiseks.

Tsaari käsukiri 15. märtsist 1851 pani aluse veel ühele uuele raudteeliinile: Peterburi-Varssavi (1043 versta), mille ehitus tsaari huvitas tema strateegilise tähtsuse pärast ja mis, arvestades tolleagekse Austria ja Preisimaa kahemõttelise poliitika, pidi kohe viibimata ja riigi kulul valmis ehitatama. Sellest liinist jõuti valmis ehitada ainult 42 versta pikkune teeosa Peterburi-Gatsina. Siis tuli Krimmi-sõda (1853), mis puhul katkestati kõik raudtee ehitustööd.

Sõja kestel suri 1855. a. tsaar Nikolai I. ja troonile astus Aleksander II. Vene raudteede ajaloos, mille perioodid on otseselt seotud üksikute tsaaride valitsusaegadega, lõppes seega esimene, sissejuhatav ajajärk, mis oli seisnud kõhklemise tähe all ja kus olude sunnil oli arendatud riigiraudteede-politikat, kui tol ajal veel üldse sai kõnet olla mingist sihikindlast raudtee-politikast.

(Järgneb.)

Kroonika

EESTI

UUE ARVESEADUSE MAKSMAPANEK

Raudteevalitsuse direktor on ringkirjaliselt juhtinud kõigi raudteelaste tähelepanu 1. veebruarist 1937. a. maksmata hakanud Arveseadusele, mille järele (RT 96 — 1936) võidakse riigile tekkinud kahjud, kui on süüdlased olemas, jätta sisse nõudmata üksnes sel juhul, kui süüdlast ei ole korda läinud kindlaks teha. Ka võidakse Riigi varade seaduse järele (RT 103 — 1935, maksev 1. jaanuarist 1936) nõudmisest loobuda, kui nõudesumma kättesaamine on lootusetu. Väljaspool neid tingimusi ei saa süüdlasi vabastada mingi kahjusumma tasumisest. Üksnes Majandusministrile on antud õigus võlgnevaid summasid kustutada või vähendada, kui sissenõudmine hävitaks võlgniku majapidamise või viiks tema raskustesse. Selles korras võlgnikule kergenduse tegemine võib järgneda vaid võlgniku poolt antava palve peale.

Uue korra järele tuleb seega kõigil raudteeteenijail kui ka töölisil, kes riigile kahju tekkimises süüdlased, see kahju tasuda. Arveseaduse § 66 põhjal peetakse kahjusumma süüdlase palgast kinni ilma kohtuta.

JAAMAAMETNIKE KONGRESS

Eesti Raudtee Jaamaametnike Ühingu XV kongress peeti 23. jaanuaril 1937. a. Tallinna Raudteelaste kodus. Kongressi avas Ühingu esimees R. Tubalkain kell 10.00. Saadikuid oli ilmunud 45. Esimees kandis ette ühingu tegevuse ülevaate. Enne päevakorra juurde asumist mälestati püstitõusmisega surma läbi lahkunud Paldiski jaamaülemat Boris Lõuend'it.

Kongressi juhatajateks valiti A. Kangur ja J. Sisask, sekretariaati L. Pärj, J. Borisov ja A. Pütsep, mandatkomisjoni K. Lilbok, A. Aherma ja J. Nurmela.

Tervitasid kongressi: Tehn. tööde juhat. k/ü esindaja Rukki, Teemeistrite ühingu esindaja Renter, Raudteel teenivate reservohvits. sektsiooni esindaja Kullamaa, ning telegramme soome ametivendadelt.

Kongress valis ühingu auliikmeks Voltveti jaamaülema Ants Kangur'i ja ühingu asutaja liikme Võru jaamaülema Aleksander Koppel'i.

Refereerisid: Kaubandustoimkonna juhat. abi Simon teemil „Võrdlusi raudtee ekspluateerimise alal välisriigis“ ja ins. V. Veerus Tehnilise ala uuendusist ja tehnilise määruse „LM“-ist.

Eksp. ameti juhataja kolonel-leitnant I. Kasak tervitas kongressi, andes lühikese ülevaate raudtee möödunud aasta tegevusest ekspluatatsiooni alal, konstateerides, et aasta jooksul on palju tulusat ja majanduslikult riigile kasulikku ära tehtud. Läbisaamine ametnike ja tarvita-jaskonna vahel on kutse ja kasvatuse alal palju edenenud. Täna ametijuhatajana kõiki kokkutulnud kongressi saadikuid ja palus edasi anda ka liikmeile, kes seal ei olnud, palju õnne, elurõõmu ja töötahet ühingu ja kutsealalises töös niisama ka isiklises perekonna elus.

Ühingu esimees Tubalkain andis ülevaate möödunud aasta tegevusest. Ühingu korraldas möödunud aastal ekskursionsiooni Lätti ja Vilsandi.

Rahalise aruanded kandis ette sekretär Pärj. 1936. a. ühingu rahaline aruanne tasakaalus kr. 1240.— ja abiandmise kassa aruanne kr. 2114.—.

Liikmemaksud otsustati jätta endisteks. 1937/38. a. eelarved ühingu kr. 1015 ja omavahelise abiandmise-kassa kr. 175 tasakaalus. Abiandmiskassa väljamaks liikme surma korral suurendati 60 kr. pealt 100 kr. peale.

Ühingu juhatusse valiti: R. Tubalkain, K. Toom, E. Tomson, J. Samma, A. Kangur, L. Pärj ja J. Sisask; revisjonikomisjoni: A. Viirand, P. Koot ja A. Pütsep.

Palkade asjus kohustas kongress juhatust, nende päevakorra lekerkimisel esinema üksikasjaliste ettepanekutega vastavatele asutustele, nende erisoovide kohaselt, mida ühingu kongressidel korduvalt on ette toodud ja millised on maksvuselt meie naabermaades.

Ühingu tegevuse hõlbustamiseks jaotati senine IV osakond kaheks iseseisvaks osakonnaks. Liikmete arv ühingu on 207.

Ühingu juhatuse ettepanekul uueks ühingu rina-märgiks võeti vastu O. Valliste kavand.

Ühingu kavatseb korraldada rohkem sisemaalisi ekskursioone kodumaa lähemaks tundmaõppimiseks.

Kongress organiseerimise küsimuste arutamisel volitas juhatust oma näengu järgi tarbekorral astuma mõne teise samu sihte taotleva kutseorganisatsioonide-keskuse liikmeks.

Kongress lõppes kell 15.30 hümniaga.

Härra Riigivanemale ja Kaitseväge Ülemjuhatajale saadeti tervitustelegrammid.

EKSPLUATATSIOONIAMETI ISIKLIKU KOOSSEISU MUUDATUSI:

Ametisse nimetusi:

Arvates 1. novembrist 1936: **Johannes Peep**, **Artur Suurküla**, **Hans Strömberg**, **Eduard Smidt** ja **Aldo Vaharo** — Tallinna konduktorite reservi konduktoriks.

Arvates 1. detsembrist 1936: **Helmuth Pachel** — Tallinna konduktorite reservi konduktoriks, **Robert Kaupmees** — Eksploaatatsiooniameti Liiklemise Toimkonna ajutiseks liiklemisametnikuks, **Raimund Leid**, **Eduard Kolk** ja **Herbert Voog** — Tallinna jaama ajutiseks kaubandusametnikuks, **Elmar Hunt** — Võhma jaama ajutiseks kaubandusametnikuks, **Ida Männik** — Öisu peatuskoha ajutiseks valvur-piletimüüjaks ja **Martin Sock** — Koikse jaama ajutiseks valvur-piletimüüjaks.

Arvates 1. jaanuarist 1937: **Andrei Saarmann** ja **Lembit Tamm** — Tallinna konduktorite reservi konduktoriks, **Theodor Taal** — Tapa jaama konduktoriks, **Eduard Lillipuu** — Valga jaama konduktoriks, **Osvald Vares**, **Oskar Mäeots** ja **August Antonis** — Tallinna jaama ajutiseks kaubandusametnikuks, **Jenni Truumees** — Peedu peatuskoha ajutiseks valvur-piletimüüjaks, **Filonilla Aule** — Uderna peatuskoha ajutiseks valvur-piletimüüjaks.

Arvates 16. jaanuarist 1937: **Artur Fiks** — Husari peatuskoha ajutiseks valvur-piletimüüjaks.

Ümberpaigutusi:

Arvates 1. novembrist 1936: Nõmme jaama lähetusametnik **Gerhard Saks** — Eksploaatatsiooniameti Liiklemise Toimkonna vanemaks liiklemisametnikuks, Virtsu jaamateenija **Ernst Laas** — Piusa jaamateenijaks, Massi-aru jaamateenija **Johannes Rajaste** — Kärkna jaamateenijaks, Võhma jaama kaubandusametnik **Karl Laar** — Tamsalu jaama kaubandusametnikuks, Tallinna konduktorite reservi konduktorid **Ervin Ilves**, **Otto Rebane**, **Julius Erm** ja **Harald Altok** — sama reservi vanemateks konduktoriteks, Valga jaama konduktor **Ernst Mõtsküla** — sama jaama vanemaks konduktoriks ja Tapa jaama konduktor **August Aeltermann** — sama jaama vanemaks konduktoriks.

Arvates 16. novembrist 1936: Tallinna konduktorite reservi konduktor **Vladislav Gudõnovits** — Tallinna

jaama roopaseadjaks, Valga jaama ajutine konduktor **Valter Miks** — Tallinna konduktorite reservi ajutiseks konduktoriks ja Tallinna konduktorite reservi vanem konduktor **Juhan Vahar** — Tallinna jaama roopaseadjaks.

Arvates 1. detsembrist 1936: Tallinna telegraafijaama telegraafiametnik **Rosalie Vaino** — sama telegraafijaama vanemaks telegraafiametnikuks, Tallinna telegraafijaama telegraafiametnik **Stefanie Voog** — Rakvere jaama telegraafiametnikuks, Tallinna jaama kaubandusametnik **Viktor Matt** — sama jaama kaubavastuvõtja-väljaandjaks, Tallinna-Väike jaama ajutine kaubandusametnik **Ferdinand Hermann** — Võru jaama kaubavastuvõtja-väljaandjaks, Pärnu jaama vanem konduktor **Julius Kõiv** — Pärnu jaama vanemaks konduktoriks, Sindi jaama ajutine roopaseadja **Aleksander Veske** — Tallinna-Väike jaama rongiseadja ja Tallinna jaama valvur **August Johansohn** — Tervishoiu Ameti I jaoskonna kojameheks.

Arvates 1. jaanuarist 1937: Ruusa jaamaülem **Oskar Mei** — Riisipere jaamaülemaks, Eksploaatatsiooniameti vanem kantseleiametnik **Gustav Lauk** — Tallinna-Väike jaama kaubakontori juhataja kohustetäitjaks, Tallinna konduktorite reservi vanem konduktor **Egon Korn** — Palupera jaamakorraldaja kohustetäitjaks, Tartu jaama takseerija **Leo Kauri** — sama jaama laekuriks, Tallinna konduktorite reservi rongijuhid II klassi **Aleksei Kasak**, **Harry Ringvee** ja **Eugen Zastrov** — sama reservi rongijuhtideks I klassi, Tallinna konduktorite reservi vanem konduktor **Artur Vaigand** — sama reservi rongijuhiks II klassi, Tallinna konduktorite reservi konduktor **Arnold Sule** — sama reservi vanemaks konduktoriks, Eksploaatatsiooniameti Liiklemise Toimkonna ajutine liiklemisametnik **Robert Kaupmees** — sama Toimkonna liiklemisametnikuks, Tallinna konduktorite reservi ajutine konduktor **Arnold Kalmunurm** — Tapa jaama konduktoriks, Tallinna konduktorite reservi ajutine konduktor **Valter Miks** — Valga jaama konduktoriks, Tallinna konduktorite reservi konduktor **Aldo Vaharo** — Tartu jaama kaubandusametnikuks, Tallinna jaama ajutised kaubandusametnikud **Albert Kreim**, **Jaan Randoja**, **Alfred Martinson** ja **Gerhard Paas** — Tallinna jaama kaubandusametnikkudeks, Tallinna jaama ajutine kaubandusametnik **Aleksander Hagel** — Valga jaama kaubandusametnikuks, Tartu jaama ajutine kaubandusametnik **Hans Himma** — sama jaama ajutiseks laekuriks, Tartu jaama ajutine kaubavastuvõtja-väljaandja **Ernst Sellkääri** — sama jaama ajutiseks takseerijaks ja Valga jaama ajutine konduktor **Johannes Johanson** — Tallinna konduktorite reservi ajutiseks konduktoriks.

Ümberpaigutusi teenistuse huvides:

Arvates 1. novembrist 1936: Eksploaatatsiooniameti vanem kantseleiametnik **Aleksander Kimmel** — Tallinna jaama lähetusametnikuks, Tallinna jaama kaubandusametnik **Eugen Masso** — Tallinna jaama kaubavastuvõtja-väljaandjaks, Tallinna jaama haakija **Karl Kärt** — sama jaama rongiseadja, Tallinna jaama roopaseadja **August Jätmar** ja **Vilhelm Pärna** — sama jaama haakijaks, Tallinna jaama ajutine liiklemisametnik **Johannes Prison** — sama jaama liiklemisametnikuks, Tartu jaama ajutine liiklemisametnik **Arnold Riener** — sama jaama liiklemisametnikuks, Tallinna-Sadama jaama ajutine kau-

bavastuvõtja-väljaandja **Friedrich Univer** — sama jaama kaubavastuvõtja-väljaandjaks, Tallinna-Väike jaama ajutine kaubavastuvõtja-väljaandja **Kirill Kasak** — sama jaama kaubavastuvõtja-väljaandjaks, Ülemiste jaama ajutine kaubandusametnik **Heino Kesküll** — sama jaama kaubandusametnikuks, Viljandi jaama ajutine kaubandusametnik **Ervin Allik** — sama jaama kaubandusametnikuks, Tallinna jaama ajutine kaubandusametnik **Harri Koodi** — sama jaama kaubandusametnikuks, Tallinna jaama ajutine kaubandusametnik **Sulev Olar** — Tallinna-Väike jaama ajutiseks kaubandusametnikuks, Tallinna jaama kaubavastuvõtja-väljaandja **Juhan Rungi** — sama jaama valvuriks ja Tallinna-Väike jaama rongiseadja **Roman Tahlfeld** — Eidapere jaama roopaseadjaks.

Arvates 1. jaanuarist 1937: Tallinna-Sadama jaamakorraldaja **Wolfgang Tann** — Tallinna-Väike jaamakorraldajaks ja Tallinna-Väike jaamakorraldaja **Tõnis Tammoja** — Tallinna-Sadama jaamakorraldajaks.

Arvates 16. jaanuarist 1937: Valga jaama konduktor **Siimon Kangro** — sama jaama roopaseadjaks.

Teenistusest lahkunud omal palvel:

Ekspluatatsiooniameti Liiklemise Toimkonna liiklemisametnik **Eugen Liibus** ja Kohila jaama kaubavastuvõtja-väljaandja **August Soosaar** — 1. novembrist 1936; Tallinna jaama ajutine kaubandusametnik **Bernhard Suurkivi** — 7. novembrist 1936; Kärkna jaama roopaseadja **Vilhelm Janson** — 11. novembrist 1936; Tudu jaama vanem teenija **August Eimann**, Saku jaama roopaseadja **Felix Pungar** ja Tallinna jaama töömees **Karl Hendrikson** — 1. detsembrist 1936; Tartu jaama valvur **Rudolf Kröönström** — 5. detsembrist 1936; Tallinna konduktorite reservi konduktor **Paul Hindrikson** — 11. detsembrist 1936; Tallinna konduktorite reservi rongijuhi II klassi kohustetäitja **Artur Koor** — 14. detsembrist 1936; Nõmme jaama õpilane **Voldemar Silla** — 22. detsembrist 1936; Tallinna konduktorite reservi vanem konduktor **Endel Metslang**, Tallinna jaama kaubandusametnikud **Rosalie Göhr** ja **Arnold Luhaäär**, Hiiu peatuskoha valvur-piletimüüja **Marta Krootmann** ja Uderna peatuskoha ajutine valvur-piletimüüja **Nadežda Kate** — 1. jaanuarist 1937; Vastse-Kuuste jaama ajutine valvur-piletimüüja **Roland Hakker** — 12. jaanuarist 1937; Tapa jaama konduktor **Paul Klammer** — 15. jaanuarist 1937 ja Tartu jaama valvur **Peeter Nigell** — 25. jaanuarist 1937.

Teenistusest lahkunud parandamata haiguse tõttu:

Palupera jaamakorraldaja **Artur Ase**, Pärnu jaama vanem konduktor **Markus Uibu**, Kohtla jaama roopaseadja **Eduard Vihmann** ja Toila jaama roopaseadja **Riidu Pill** — 1. novembrist 1936; Riisipere jaamaülem **Tõnno Sillam** — 16. novembrist 1936; Rakvere jaama telegraafiametnik **Hilda Krooni** ja Peedu peatuskoha ajutine valvur-piletimüüja **Aleksander Pastak** — 1. detsembrist 1936; Valga jaama roopaseadja **Richard Rebane** — 16. detsembrist 1936, Jõgeva jaamaülem **Artur Kangur**, Tallinna-Väike jaama kaubakontori juhataja **Andres Kurvits**, Tartu jaama laekur **Jakob Puhkason** ja sama jaama laekuri kohustetäitja **Jaan Kütt**, Tallinna jaama roopaseadja **Jaan Juhkama**, Keeni jaama roopaseadja **Abram Sepp**,

Tallinna-Väike jaama roopaseadja **Kustas Rätsep** ja Husari peatuskoha valvur-piletimüüja **Ida Kuum** — 1. jaanuarist 1937; Halliste jaamaülem **Mihkel Jakobson**, Riiselsja jaamaülem **Nikolai Pavlov** ja Tamsalu jaama haakija **Peeter Keek** — 16. jaanuarist 1937.

Surnud:

Püssi jaama roopaseadja **Aron Suban** — 21. oktoobril 1936, Mõisaküla jaama roopaseadja **Hans Voll** — 19. novembril 1936, Tallinna konduktorite reservi vanem konduktor **Antoni Ruil** — 4. jaanuaril 1937, Mõisaküla jaama roopaseadja **Mihkel Siiberk** — 10. jaanuaril 1937 ja Tallinna jaama roopaseadja **Hugo Luhasalu** — 20. jaanuaril 1937.

LATVIJA

UUSI RAUDTEERÖÖPAID TELLITUD

Latviya raudteede peavalitsuse esindajaid sõitis Belgiasse, et seal vastu võtta tellitud rasket tüüpi raudteerööpaid. Uued rööpad, mis on pikad 15—30 m ja rasked 43 kg/m, pannakse maha Riga—Jelgava, Riga—Daugavpils ja Riga—Valka liinidel, kus juba eelmistel aastatel on alustatud kergemate rööbaste ümbervahetamist raskemate vastu, et võimaldada rongide sõidukiiruse tõstmist neil teosadel. Senised rööpad kasutatakse jälle ära uute raudteeliinide ehitusel.

RIIA REISIJAAMA ÜMBEREHITUS

Riia uue reisiijaama ehituseprojekt on juba välja töötatud ja lähemal ajal antakse läbivaatamiseks vastavatele asutustele ja organisatsioonidele. Uus projekt muudab radikaalselt ümber senised raudteeliikluse tingimused Riia sõlmes, peamiselt aga reisiiliikluse alal. Senise kahe reisiijaama asemel uus kava loob ühe suure reisiijaama, millel on 6 platvormi. Viimased on üksteisega ühenduses maa-aluste tunnelitega, mille kaudu ühelt liinilt teisele liinile minejad, Riias ümberistujad reisijad kergesti pääsevad vastavale rongile.

Endastmõistetavalt ehitatakse uus jaamahoone suur, imposantne, igasuguste tarvilikkude ruumidega ja moodsale raudteeliiklusele vastavate sisseseadetega, rõhku panes otstarbekusele, mugavusele, puhtusele ja ilule.

Seoses uue jaamahoone ehitamisega; mis enda alla ühes platvormidega ja rööbasteedega võtab laialdase maaala, tuleb lammutamisele ja kõrvaldamisele hulk vanu hooneid ja sisseseadeid. Seega aga muutub see senine võrdlemisi korratu ja mittemeeldiva välimusega linna-osa Riia ilusamaks representatsiooni rajooniks.

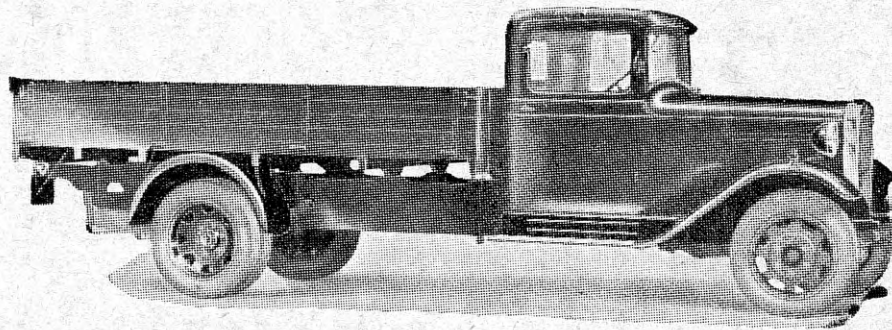
SAKSAMAA

UUS TEEDEMINISTER

Senine Saksa teedeminister vabahärra von **Eltz-Rübenach** on oma kohalt lahkunud ja tema asemele on määratud alates 2. veebruarist s. a. Saksa riigiraudteede peadirektor Dr. **Julius Dörpmüller**, kes jääb ühtlasi ka oma senisele kohale edasi senini, kuni Saksa Riigiraudteede Selts saab ümber korraldatud iseseisvaks rippumatuks riigi ettevõtteks.

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





„MORRIS“ *veoauto*

on inglise suurema vabriku toode ning on saadaval kandejõuga 250 kg.—6000 kg.

Peaesindaja Eestis:

Joach^m Christⁿ Koch

Tallinnas, Vene 12, telefon 434-67

A **S** „EESTI-AGA“

JUHATUS: _____
Vene tän. 11-a, kõnetr. 441-33

TEHASED: _____
Põhja 5, kõnetraat 439-96

Hapniku ja atsetüleengaasi

valmistamine ning keevitamise seadete ja materjalide müük.

AJAKIRJA

„EESTI RAUDTEE“

tellimisi raudteelastelt võtavad vastu:

Ekspluatatsiooniameti IV jaoskonna revident A. Põld, Ekspluatatsiooniameti vanem liiklemise korraldaja E. Grünberg, Tallinna konduktorite-reservi ülem A. Lobjakas, Mõisaküla veojaoskonna asjaajaja K. Murakin, vanem rongijuht A. Kasak Tallinnas, vanem konduktor P. Vaga Tapal, vanem konduktor P. Võrendik Pärnus.

Ajakiri
„EESTI RAUDTEE“

A-s. FRANZ KRULL

Asutatud 1865.

MASINATEEHITUSTEHAS

Asutatud 1865.

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

Kõnetraat (kodune keskjaam) 425-35.

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

Aurukatlad moodsat konstruktsiooni meiereidele, lauatehastele, piiritusevabrikutele jne.

Suur-aurukatlad elektri jõujaamadele, keemia- ja paberivabrikutele.

Kolded põlevkiviõli jaoks auru- ja surveõhu-tolmendamisega.

Astmelised rest-kolded põlevkivi, saepuru ja alaväärtusliku põletismaterjali jaoks.

Needitud ja elektriga šveisitud reservuaarid igasugu vedelikkude jaoks.

Veepuhastajad ja seaded vee pehmendamiseks.

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

Tapamajade seaded. Külmutusseaded.

Keskkütte katlad ja radiaatorid.

Kanaliseerimise ja malm survetorud. Vedurid.

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

Kõiksugu katelsepa-tööd: reservuaarid jne.

TRANSMISSIOONID. Malmi- ja vasevalu. Igatsugu parandustööd.

Töö headuse eest täielik vastutus.



TOTAL

universaal-tulekustutaja

igaks otstarbeks —

igas suuruses

Esindus ja ladu:

LINKE & MARTINSON, TALLINN

Vene tän. 11, telefonid 432-86, 432-58