

# EESTI RAUDTEE

## RAUDTEEASJANDUSE AJAKIRI

|   |  |   |
|---|--|---|
| TOIMETUS JA TALITUS:<br>Tallinnas, Nunne tänav nr. 32<br>(Kopli ülesõidu koha juures.)<br>Kontor avatud kella 10—15<br>Tel.: 1923 raudtee keskjaamast.<br>Tegeva toimetaja E. TIMMA kodune<br>telefon 19-58, Kullasepa 5—3.<br>Vastutava toimetaja E. GRÜNBERGI<br>kodune telefon 31-41, Raekoja 2. | Ilmub kord kuus.   | KAULUTUSTE HINNAD:  |
|   | <b>Tellimise hind:</b><br>kaasanne-osa kaas- kõigi kaas-<br>teta annetega annetega<br>1 a. M. 240.— 300.— 400.—<br>½ " " 120.— 150.— 200.—<br>¼ " " 60.— 75.— 100.—<br><b>Üksiku numbrilise hind 20 mrk.</b> | 1 lehekülj . . . M. 4000.—<br>½ " . . . M. 2000.—<br>¼ " . . . M. 1000.—<br>Kaantel 50% kallim. |

Nr. 4 (59)

1927. a.

6. aastakäik

## Riigiteenijate palkade seadus.

M. Nurk.

Riigiteenijate palkade normeerimine on valitsuse ringkondades alati üheks keerulisemaks vaielusobjektiks olnud, alates juba vabariigi alguspäevilt. Teadagi, et meil riigi rajamisel tuli tööle asuda tühjade taskudega ja tühjade kätega, mis hüigla pingutusi nõudis. Järelandmatu visadus aitas meid meie püüdumistes, nii et vaatamata puuduste peale, oleme püsinud ja jõudnud praegusesse olukorda, kus juba paljugi teisi ja soodsam on, kui algupäivil. Tahaks ennustada, et seda visadust jätkub meil ka edaspidi, kuigi raskusi on palju ees.

Ka raudteelased võivad rahuldusega oma tehtud töö peale tagasi vaadata ning neil ei tarvitse kellegi ees häbeneda, kui nende teenete üle aru päritakse; kõige raskematel aegadel ei nurisetud ega hädalatatud, vaid töötati vaikides.

Jõudes välja raskematest aegadest, asusid raudteelased endid organiseerima, et oma kaudu alal ühiselt ja solidaarselt käsi käes käia, ühiselt oma huvide eest seista, üksteist toetades. Raudteelaste organisatsioonid — kutseühingud — on ka palkade normeerimise küsimust kaalutlenud ning selles paljugi soodustusi kätte võitnud. Kui kutseühingud ikka alati vastastikkusele solidaarsusele püsima jäävad, igasugused lahkeliidid ja jõudude killustamised enda keskelt suudavad eemaldada, siis on nad ka tormides tugevad.

Palkade küsimus püsib meil, vähemate vaheaegade visalt päevakorras, nii kui see harilikult on riikides, kus majanduslik kitsikust põetakse. Raske on tööandjal, kui ka töövõtjal. Loomulikult püüavad mõlemad, enda seisukohast väljamineks, oma

huvide eest seista ja sellest tekitab teatav võililus.

Riikline organisatsioon, kui tööandja, ei näeks heameelega, et palkade küsimus saadasti päevakorrale kerkiks, sest palkade tõstmise, kui see osutub mõõdapäasematuks ja kui selle ammutamiseks allikad puuduvad, laseb oletada majanduslist tagurpidi minekut. Riigiteenijad, oma huvide seisukohalt väljamineks, ei saa palkade küsimuses ükskõiksed olla, vaid on sunnitud oma olukorra parandamist nõudma.

Raske on palkasid normeerida nii, et see kõiki teenijaid rahuldaks. Vabariigi valitsus on püüdnud teenijatele võimalust mõõda vastu tulla, mida teenijaskond omalt poolt hindamata ei jäta. Palkade normeerimist pidi läbiviima Riigikogu poolt sealeks moodustatud komisjon, kes kauemat aega selle kallal vaeva nägi ja „kallist“ aega raiskas, ilma et tulemusi oleks saavutanud.

Et komisjonis töö väga pikale venis, esitas vabariigi valitsus omalt poolt teenijate koosseisude ja palkade seaduse kava, mis Riigikogus vastu võeti 8. märtsil s. a. ja „Riigi Teatajas“ Nr. 27 väljakuulutamisega 1. aprillist s. a. maksma pandi.

Seda „Riigiasutuste koosseisude ja riigiteenijate palkade seadust“ läbivaadates, puutuvad silma mõned arusaamatused, mis selgitamist vajavad, ja nimelt:

§ 1 põhjal jagunevad riigiteenijad määralisteks, kes teenistusse võetud § 3 ettenähtud kohtadele, kuid § 3 on ka mõned ülemääralsed; kas kuuluvad § 3 loetletud teenijad — nii määralsed, kui ka ülemääralsed ühte liiki mitmesuguste enamsoodustuste suhtes, nii kui vanaduse pensioon, kas

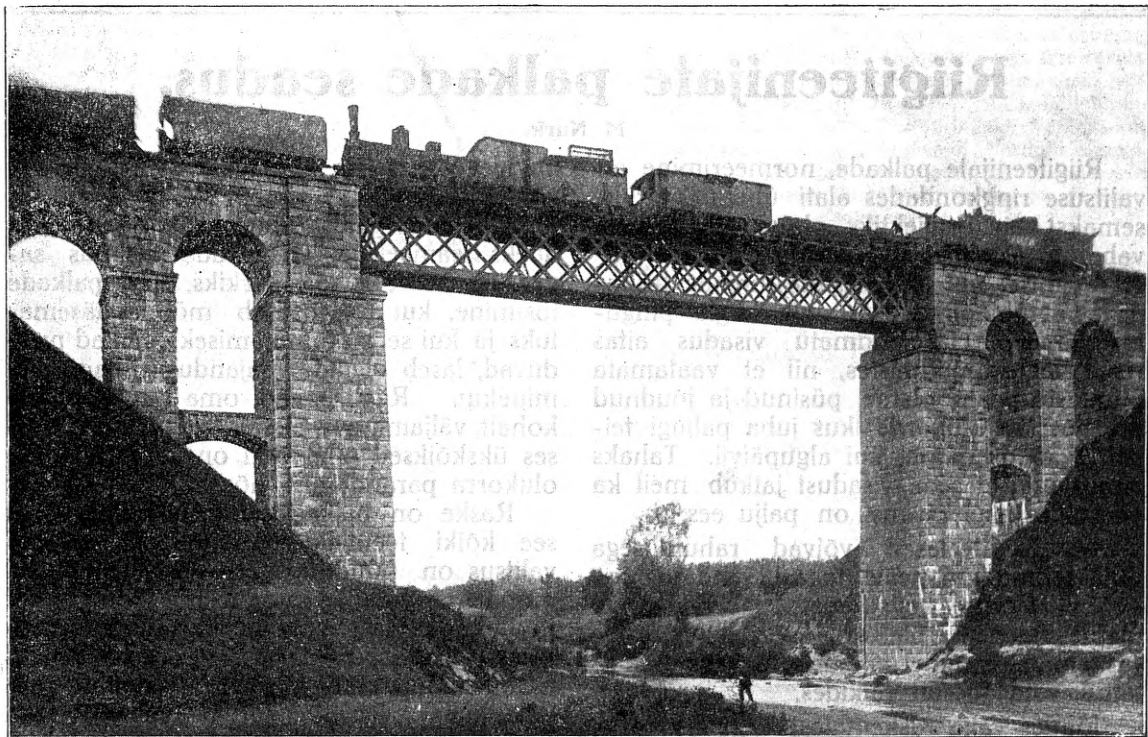
arvatakse ülemääralisi pensiooni saajate hulka? Edasi on öeldud, et ülemääralsed riigiteenijad loetakse vabateenijateks.

Missugune kord on ettenähtud ülemääraliste teenijate üleviimise kohta määraliste liiki ja kas teenistuse aastaid, pensiooni väljateenimiseks hakatakse arvama teenistuse algusest ülemääralsena või ainult määraliste üleviimisega?

Raudteel on spetsiaal-alasid, kus ametit peab õppima tegelikult teenistuskohal vanema teenija juhatusel, algades teenistust kas kontoriametnikuna, telegrafistina või telefonistina. Palgaseaduses on kontoriametnikud ja telegrafistid ettenähtud ülemääralsena, keda võib päeva pealt lahti

§ 3 on toodud riigiteenijate koosseisud ja palgad. Siin on ühe ja sama ametinimetuse järele mitmesugused palgamäärad ettenähtud, mis kuidagi soovitatav pole; on arusaamatu, missuguse moodsuga siin on mõõdetud sarnaste vahede tegemiseks. Oleks soovitatav, et ühe ametikoha nimetuse järele ka palgad ühesuurused oleksid.

Raudteel kaubanduslisel alal töötavad teenijad on uues palgaseaduses vähem tähelepanu leidnud, kui see tarvilik oleks olnud. Sellel alal, kuhu valitakse vanemaid, vilunumaid ja ustavamaid teenijaid ja kuhu igat soovijat vastu ei võeta, peaksid nende palgad märksa suuremad olema, kui see seaduses on ettenähtud.



Raudteesild (Cesise) Võnnu lähedal, Riia-Valga liinil.

lasta (nii kui laseb mõista nimetus „vabapalgaline“); kust tulevad edaspidi meie raudteelaste kaadrid, kui sinna soovijaid algusest peale kõikuvale alusele seatakse?

§ 2 järele jagunevad riigiteenijad (peale kohtunikude) I—XXII. astmesse palga suurusega 35.000—6000 marka. Oleks õiglasem, kui see vahe nii suur ei oleks. Üldist majanduslist kitsikust silmas pidades, peaksid kõik riigiteenijad oskama vähemaga läbi saada; kuid palga alammäär peaks vastama elatistimumile, siis tõuseks suurema eluga teenijate ostujõud, millega kaasas käib kiirem raha ringvool, mis majanduse tervendamisele palju kaasa aitaks.

§ 4 on ettenähtud ülemääraliste teenijate koosseisud, kuhu asjaomase riigikesk-asutuse juhatajad määravad teenijaid vabariigi valitsuse poolt antud juhtnõõridel. Siia liiki kuuluvad raudteel roopaseadjad ja alalised jaamamehed.

Need teenijad on jaamades tarvilikud, ilma nendeta praeguse korra juures läbi ei saa ka kõige vagasema liikumise puhul; järjelikult peaksid nad kuuluma, kui alalised teenijad, § 3 ettenähtud teenijate liiki, kelleks nende hulgast aga ainult vanemad roopaseadjad arvatakse.

Kas on § 4 alla kuuluvad ülemääralsed teenijad õigustatud saama neid

samu soodustusi, kui § 3 alla kuuluvad ülemäärased, kas arvatakse neid pensioni saajate riigiteenijate liiki? Kui neid aga pensioni saajate hulka ei arvata, siis pole see õige. Kuhu peavad minema nad vanul päevil ja millega endid elatama? Eluaeg on nad vähese palga natukesega peostahu pidanud elama, pole suutnud endale maja ehitada, ega mustapäevade jaoks tagavara koguda; kui nüüd kõige lõpuks sarnane kurb seisukord – ilma abirahata, ilma pensionita – see oleks ülekohus vanade veteranide vastu, kellel omajagu teeneid meie raudtee arendamises.

§ 5 käsitab riigiteenijate priikorteri andmist.

Kui priikorter kuulub palga lisana, siis oleks õigem seda tähendada kohe § 3 iga

priikorteri saaja palga summa juures, mis oleks täielist ülevaadet palga üldsuuruse kohta pakkunud; nüüd on see paigutatud seaduse lõppu, kust seda raske üles leida. Tekib arvamine, et priikorter on mõnele teenijale, kui teatav enamsoodustus. Kuidas talitatakse selle enamsoodustuse võimaldamiseks sarnasel juhusel, kui teenijale, kellele priikorter tuleb anda, ametiasutusel niisugust anda ei ole? Kuidas reguleerida tasu korterite näol, sest, teadagi, on korterid mitmesugused paremuse, suuruse ja mõnususte suhtes?

Need on küsimused, mis raudteelasi huvitab ja oleks soovitatav, et „Eesti Raudtee’s“ nende kohta asjatundja poolt lahkelt selgitusi antaks.

## Omas asjus.

6. märtsil s.a. pidas k/ü. „Eesti Raudtee“ oma peakoosolekut, kus päevakorras oli ka ametite valimised. Valiti juhatusse: E. Grünberg, M. Nurk ja J. Saarmann; nõukogusse – K. Jürgenson, A. Oja, A. Wellner, A. Reiman, M. Grauen ja E. Müllerhof; revisjoni-

komisjoni – J. Kirsipuu, A. Kraut ja R. Blauhut.

Algades kuuendat tegevusaastat, tahab K/ü. juhatus kõiki võimalusi ära kasutada ajakirja „Eesti Raudtee“ väärtuse tõstmiseks. Ühes tehniliste alade käsitlemisega



K/ü. „Eesti Raudtee“ juhtivad tegelased.

Istuvad: teedemin. abi ins. K. Jürgenson (nõuk.), sisevete büroo juhataja ins. A. Vellner (nõuk.), E. Grünberg (juhat. esimees), E. Müllerhof (nõuk.), teedemin. konsulei juhataja A. Oja (nõuk.).

Seisavad: J. Saarmann (juh.), tegev toimetaja E. Timma, A. Kraut (revisj.), M. Nurk (juhat.), A. Pütsepp, J. Kirsipuu (revisj.).

püüab juhatus sagedamini ka teenijate majanduslisi küsimusi puudutada, mis teenijaskonnale nii tähtsad, et nendest vaikselt mõõda minna ei saa.

Nende ülesannete täitmiseks vajab ajakiri laialisemat kaastööd ja informatsiooni teenijaskonna enese poolt. Senini on kirjasaatmistega tagasihoidlik oldud, edaspidi peaks see elavam olema. Ei peaks takistuks olema arvamine, et kirjutamine nõuab spetsiaal ettevalmistamist; toimetuse on valmis heameelega igat saadetist läbivaatama ja tarvilisel korral parandama, et seda lugejatele vastuvõtlikumaks teha. Kui mõni ei soovi avalikult esineda ajakirjas, siis jääb muidugi mõista tema nimi avaldamata.

Ajakirja, seda enam kutselise, väljaandmine on seotud suurte kuludega, kuid hea tahmise juures võiks meie arvurikas teenijaspere oma eriajakirja üleval pidada, et mitte maha jääda teistest kultuurrahvastest, kellel iga kutse alal on oma ajakirjad ja ajalehed olemas.

Juhatus jääb lootma, et ajakirja väljaandmine, vaatamata raskustele, peab püsima ka edespidi, ning et lugejate ringkond, samuti toetajate hulk, alatasa kasvaks, mis lubaks tulevikus ajakirja kaks korda kuus väljaanda, et kiiremat mõtetevahetust luua, nii ühes kui teises küsimuses.

Selles heas lootuses soovib „Eesti Raudtee“ juhatus oma lugejaskonnale rõõmsaid kevade-ülestõusmise pühi.

## Kas omavaheline abiandmine on tarvilik?

R. Ojason.

Seda küsimust ei ole ametnikkude peres seni tõsiselt võetud, mille tõttu oma-abi korraldustööd tahaplaanile on jäänud.

Kuigi ülesaamatud raskused meil kõigil igapäevaseks nähtuseks, iseäranis pikalise haiguse ja surma korral, oldakse arvamisel, et abi peab valitsus andma.

Teadagi, annab valitsus mõnel juhusel toetust, kuid see ei sünni tarviliselt ruttu. On enne tarvis esineda palvega, ära oodata otsustamist ja see nõuab kõik aega. Selle juures ei ole ka valitsuse toetus niivõrd suur, et oma-abi enam tarvis ei lähe.

Kuidas vastastikku abiandmist korraldada, selleks tulid jaamaametnikkude kutseühisuse asutajad mõtte peale, omavahelist abiandmise kassat asutada.

Et laiema ringkonna ametnikkude arvamist ära kuulata, võeti küsimus ühisuse loomisel 1922. aastal esimese koosoleku päevakorda. Algatus otsustati jaatavalt ja sissemaksuks määrati 120 mrk. aastas. Kassa alustas tegevust 1. mail 1922. a. ja senini on tema tegevus järgmiselt arenenud:

|               | 1922 a. | 1923 a. | 1924 a. | 1925 a. | 1926 a. |
|---------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Osavõtjaid    | 126     | 122     | 147     | 104     | 111     |
| Abisaajaid    | 1       | 1       | —       | 4       | 1       |
| Sissetulekuid | 9 680   | 14 320  | 17.320  | 18.539  | 18.680  |

Praegune kassaseis Mk. 49.639.—

Nagu ülalseisvast tabelist näha, ei saa kassa tegevust kuigi suureks lugeda, just selle tõttu, et asja peale liig külmalta vaadatakse.

Kassat toetavad praegu vaevalt üks kolmandik ühisuse liikmetest. Kassa tegevusaja jooksul on abisoovijaid rohkesti olnud, ka nende hulgas, kes liikmedki ei ole; on isegi soove avaldatud maksusid tagant-järele tasuda, kui aga abi saaks.

Muidugi jäävad sarnased palved rahuldumata, kuna abi on võimaldatud ainult nendele, kes seda äärmiselt vajavad, nagu surma läbi lahkunud liikmete perekondadele jne.

Et erakorralistel juhusel rutuline abi väga tarvilik, on mõistetav: Seda on aga võimalik korraldada abiandmise kassa läbi, kust häda korral samal ehk järgmisel päeval abi kohale jõuab.

Sellepärast peaks küll kõik ühisuse liikmed kassa toetajaks astuma, algatusele kõigiti kaasa aitama ja mitte siis soovidega esinema, kui oma-abi juba tarvilik.

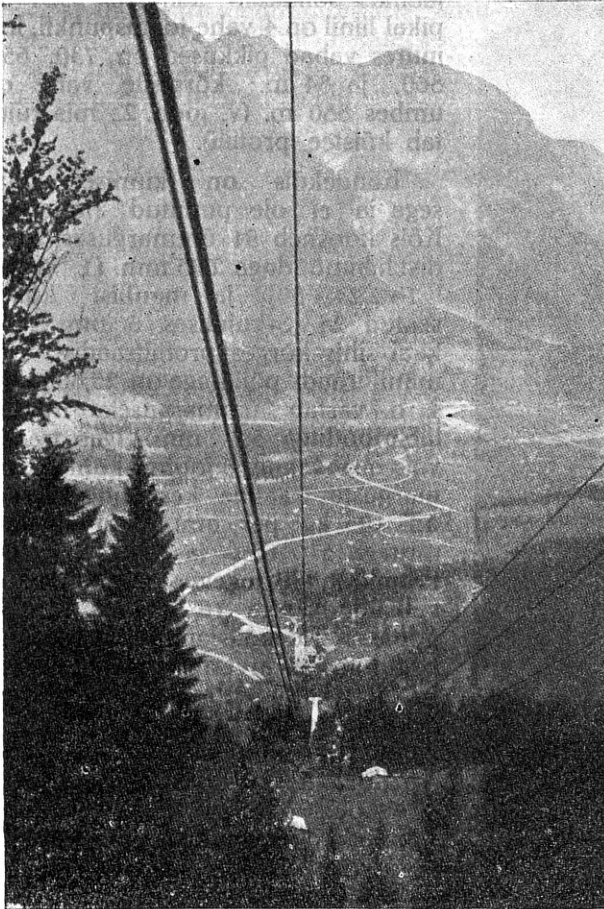
*Käesoleva numbriga on kõigil aastatellijatel hinnata kaasandena värivtrükipilt*

*„1 € 1 Saksa riigiraudteede kaubarongide tendervedur“  
ligi.*

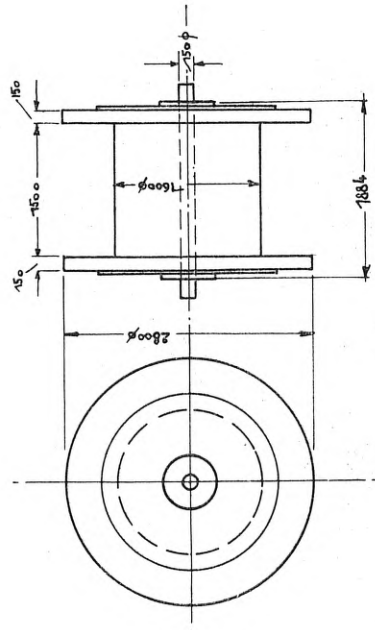
# Kreuzecki kõistee.

M. Langer, Hamm (Westf.).

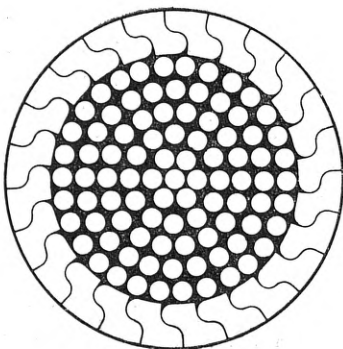
28. mail 1926. a. avati reisijate liikumiseks Baieri Kreuzeckis, Baieri riigivalitsuse, riigiraudtee, Müncheni linnavalitsuse, mitme kõrgema tehnika ülikooli ja teiste esitajate juuresolekul, esimene kõistee. Kreuzeck asub lõuna-läänes Garmisch'ist 1652 m kõr-



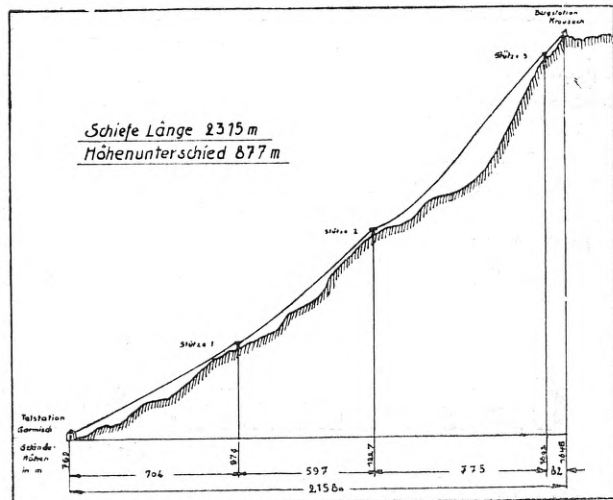
Joon. 1. Kreuzeck'i kõistee.



Joon. 4.



Joon. 3.



Joon. 2.



Joon. 5. Reisijate vedu Kreuzeck'i köisraudteel.

gusel ja on kuulus oma imeilusa looduse ja suusaspordi kohtade poolest. Garmisch Kreuzeckini Riessersee kaudu on 3-tunniline teekäik. Uue köistee kaudu aga jõutakse ülesse Kreuzeck'i 8 minuti jooksul. Köistee algab Garmisch-Reutte raudteelt Riessersee ja Obergrainau jaamade vahel. Maastiku pilti mitte rikkudes, on veetud köistee läbi ja üle metsade. Köistee ehitajaks oli insener Louis Zuegg Meranist. Köistee on ehitatud erisüsteemi (Bleichert Zuegg) järel; seade on õige lihtne, kindlustab aga sealjuures kõrgema läbilaske võime ja täieliku hädaohutuse.

Kandeköied Kreuzeck'i köistee jaoks on valmistatud „Westfälische Drahtindustrie“ poolt Hammis (Westf.). Ehitus- ja valmistusviis on antud insener Paul Kintcheli poolt. Mõlemad kandeköied on kinnitatud mäejaamas. soliidselt kaljusse, 2324 m pikal liinil on 4 vahe toetuspunkti, kus juures vabad pikkused on 730, 650, 860, ja 84 m.; kõrguste vahe on umbes 880 m. (v. joon. 2., mis kujutab köistee profiili).

Kandeköis on kinnise ehitusega ja ei ole punutud (joon. 3). Köis koosneb 91 ümmargusest traadist läbimõõduga 2,95 mm. (1+6+12+18+24+30) ja mantlist kokku seatud 24 S-kujulises 6 mm radikaal sihis kõrgest profiiltraadist. Ühe mantlitraadi põiklõige on 25,80 qmm, s. o. vastab ümmargusele traadile läbimõõduga 5,7 mm. Igas traadis võis olla 4 kuni 6 jootmiskohta. Ümmarguste traatide keskmine tugevus on 195 kg per qmm, kõrvalkaldumistega 5% üles- ja 10% allapoole. Profiiltraatide tugevus on 140 kg kõrvalkaldumistega 10% üles- ja allapoole. Kandeköie läbimõõt on 45 mm, kogutugevus arvestuse järel 205.000 kg, ülgpõiklõide 1240,7 qmm. Tõmbekatse andis 184.200 kg tugevust. Tõmbekatse ilmutas pehmete välisraatide ja kõvadesüdamikutraatide hea koostõotamise, mida tuleb osalt kirjutada eelpingutuse arvele, millega välistraadid said südamikutraatide peale tõmmatud.

Mõlemad Kreuzecki köistee kandeköied on 2375 m pikad ja nende kogukaal on 54.000 kg. Köissidureid ei võetud tarvitusele. Trumli mõõdud on näha joon. 4.

Mõlema kandeköie järelvaatus ülestõmmatud seisukorras ilmutas kandeköite häid omadusi, eriti nende ehituses.

Kinniste kandeköite kiire valmistamine „Westfälische Drahtindustrie“ poolt sai märgitud lõpuvõimena köistee avamisel, mis võimaldas lühikese aja jooksul – kolmveerand aastat – ehitada Kreuzecki köistee ühes kõrvalseadetega.

## Ülekuumendamine ja auruvedurid.

Eugen Ulk.

(1. järg.)

Ülekuumendatud auru tarvituselevõtmine auruvedurites oli peasjalikult väljakutsutud püüdumisega vähendada kondensatsioonist

tekkinud küllastatud auru kaotusi. Nagu teada, tekib auruvedurites kondensatsioon peasjalikult järgmiselt:

1) aurutorüdes, mis auru aurukuplist tsilindritesse juhivad,

2) tsilindrite täitumise perioodis värske auruga,

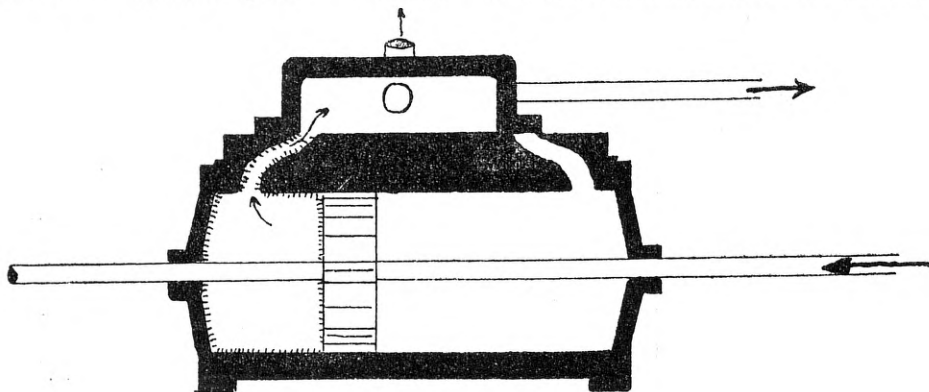
3) tsilindrites tegutseva auru töötamise ajal.

Vaatleme põhjalikumalt neid kolme juhust.

Küllastatud auru jahtumise aste aurutorudes oleneb peaaugalt nende torude pikkusest, nende isoleerivusest ja auru läbikäigu kiirusest torusid pidi. Viimasel

alanēs tema rõhumine, järjekult ka tema temperatuur. (Küllastatud auru temperatuuri ja rõhumise vahekorra peale on juba tähepanu juhitud). Auru rõhumine on väljalaske ajal natuke õhu-survest suurem ja tema temperatuur umbes  $100^{\circ}$ – $110^{\circ}$  C. Sellepärast jahtuvadki kuumendatud tsilindri ja kanaali seinad lahkuva auruga kokku puutudes. (V. joon. nr. 3 ja 4).

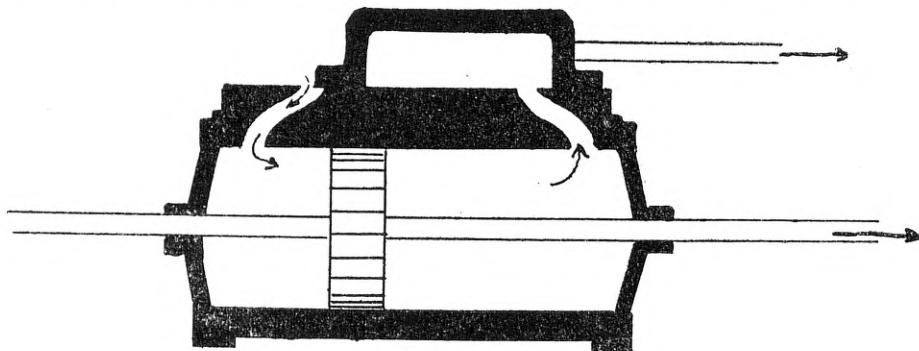
Kui siiber võtab joon. nr. 4 näidatud seisukoha ja avab tsilindritesse tee värskele aurule,



Joon. 3.  
Märgid ≡ näitavad jahtunud pinda.

ajal on auruedurite konstruktorid püüdnud tulipesa, selle suurendamise otstarbel, raami peale viia, sellepärast on aurutorud pikendatud ka niisugustes auruedurites. Torude heast isolatsioonist hoolimata annab kondensatsioon ennast aurutorudes ikkagi tunda.

siis tungib see aur tsilindrisse sama kanaali kaudu. Arusaadav, et kanaali ja tsilindri seinad, mis enne seda märgatavalt jahtunud, neelavad nüüd ahnelt soojust, mida värske aur endaga kaasa toob. Ent iga osakene soojust, mis küllastatud aurult võetud, kut-



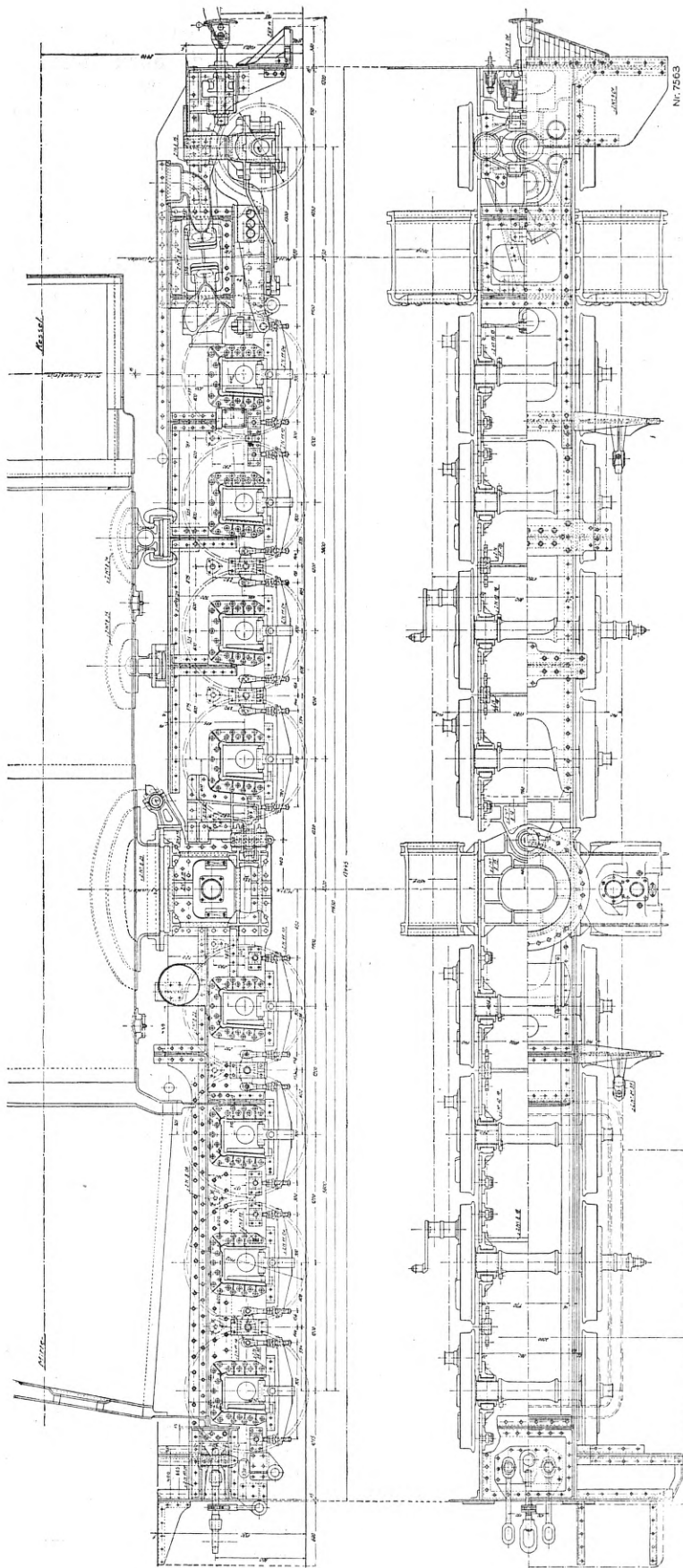
Joon. 4.

Kondensatsiooniga aurutorudes võiks veel leppida, kui ei oleks kondensatsiooni tsilindrites. Ei tohi ärahetada esialgset ja tsilindrites tekivat seesmist kondensatsiooni.

Esialgne kondensatsioon tekib tsilindrite täitumisel küllastatud auruga, kui värske aur puutub kokku tsilindri tugevalt jahtunud õõnsustega. Asi seisab selles, et pärast auruväljalaskeakna siibri avamist, aur tsilindrist toru kaudu koonusesse tungib ja seal õhku. Et aga seesama aur tsilindris töötas,

sub ellu ühe osa auru veeks muutumise. Esialgne kondensatsioon muudab suure osa värskest aurust veeks. Praktikast on teada, et esialgne kondensatsioon annab ennast tunda aurueduri töötamise algusel, kui mõõdunud tegevuseta oleku tagajärjel tsilindrite seinad veel külmad on. Kolbe kogub mõne edasi-tagasi liikumise järele tsilindritesse niivõrd palju vett, et tuleb tsilindri läbipuhumise kraanid avada.

Kordan: esialgne kondensatsioon on



Hollandi rifigraudtee 1 D vedur. Joon. nr. 11. Veduri raam.

peaasjalikult tsilindrite ehitusest ses suhtes tingitud, et tsilindri auruaknad kordamööda auru sisse- ja väljalaskmiseks tegutsevad, mis enesega tsilindrites suuri temperatuuri muuda üsi kaasa toovad. Kondensatsioon tekib aga seda tugevamini, mida suurem on vahe auru ja jahtuva ümbruse (tsilindrite ja kanaalide seinte) temperatuuride vahel ja sealjuures järgmisel määral: kui temperatuuride vahe suureneb kahekordselt, siis suureneb kondensatsioon neljakordselt; kui temperatuuride vahe kasvab kolmekordselt, siis suureneb kondensatsioon üheksakordselt.

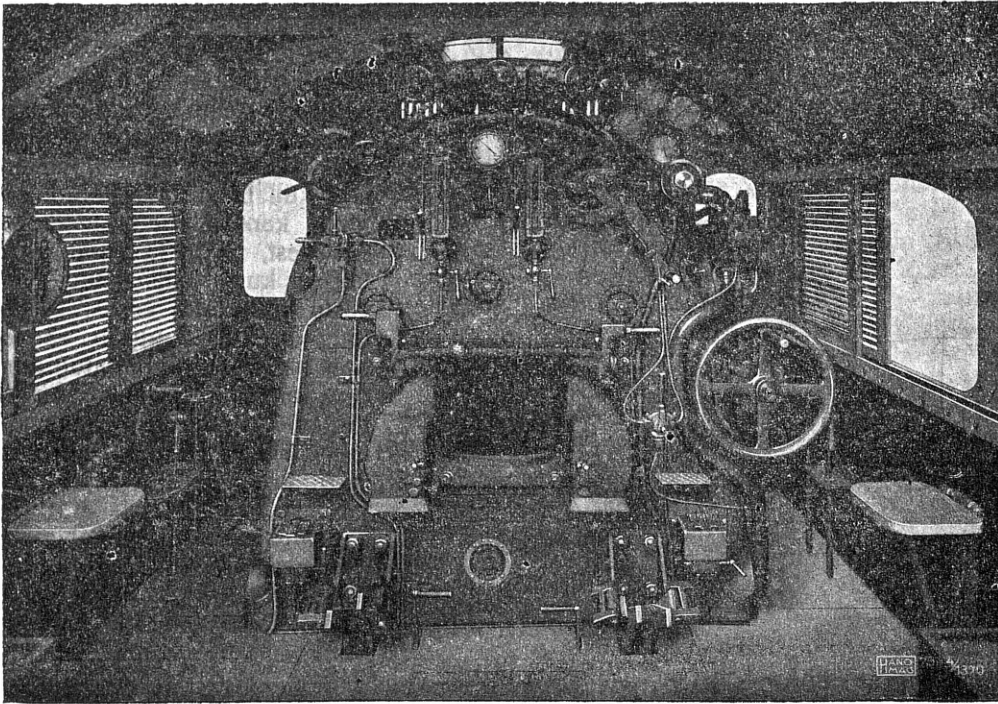
Nõndaviisi on meil tõestatud, et esialgne kondensatsioon ripub täielikult ära tsilindri õõnsuse jahutavast mõjust.

Seesmine kondensatsioon tuleb ette ainult tsilindrites töötava auru paisumise ajal ja on auru mehaanilise töö resultaat. See kondensatsioon haarab kogu auru mahtu, kuna esialgne kondensatsioon tekib ainult nendes kohtades, mis jahtunud metallseintega kokku puutuvad.

Seesmise kondensatsiooni nähtus suurendab tsilindrite töötava pinna jahtumust, sellega esialgset kondensatsiooni suurendates.

Selgitame seda: aurust tekib seesmise kondensatsiooni juures udu, mis hõlbustab auru soojuse andmist tsilindrite seintele ja aitab kaasa auru tihennemisele nendel seintel veetilgakeste näol. Osa neist tilgakestest aurab uuesti auru paisumisel, kui tema temperatuurtehtud töö tagajärjel seinte temperatuurist madala





Hollandi riigiraudtee 1 D+D vedur. Joon. nr. 12.

male langeb, mille tagajärjel tähendatud auramine tekibki. Kuid mitte kõik settinud kaste ei aura ära auru paisumise perioodis ja annab seega võimaluse lisatõid teha.

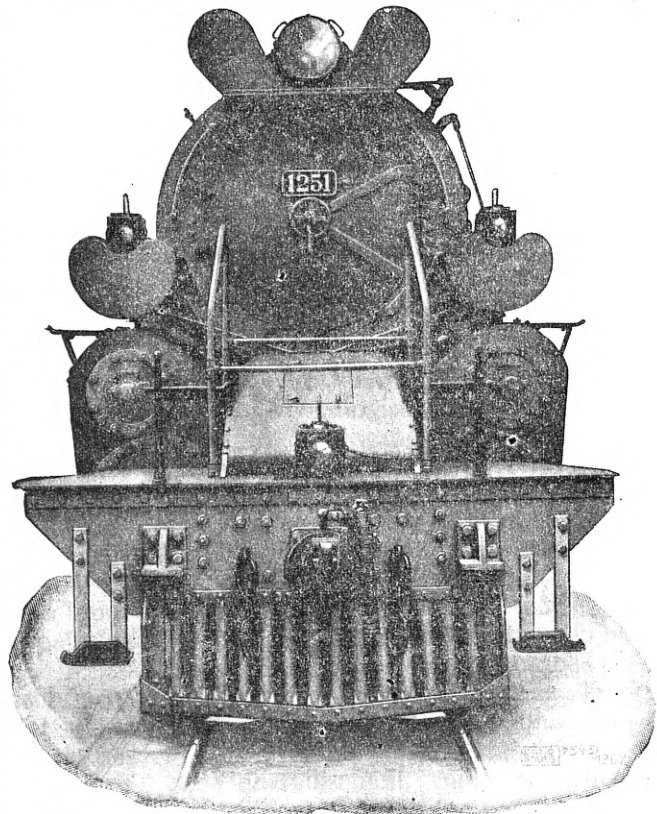
Suur osa niiskust aurab energiliselt auru väljalaskmise ajal. Selle niiskuse äraauramine auru väljalaskmise ajal jahutab tunduvalt tsilindrite pinda, mis tähtsa osa kogutud kuumusest kaotab.

Tarvis meeles pidada, et auruvedurite aurutsilindrites suurenevad aurukaotused veel tsilindrite välimise jahtumise mõjul. Sellele aitavad kaasa tingimused, milles auruvedurite tsilindrid töötavad. Öhu vastuvool – iseäranis talvel, töötamine väikeste katkestustega, sõit kinnise regulaatoriga – see kõik suurendab kondensatsiooni hulka. Kõige ülemaltoodu alusel selgub, mis pärast hiiglasuur soojuse kaotuse protsent nimelt tsilindrite peale langeb (kuni 50% ja rohkemgi.)

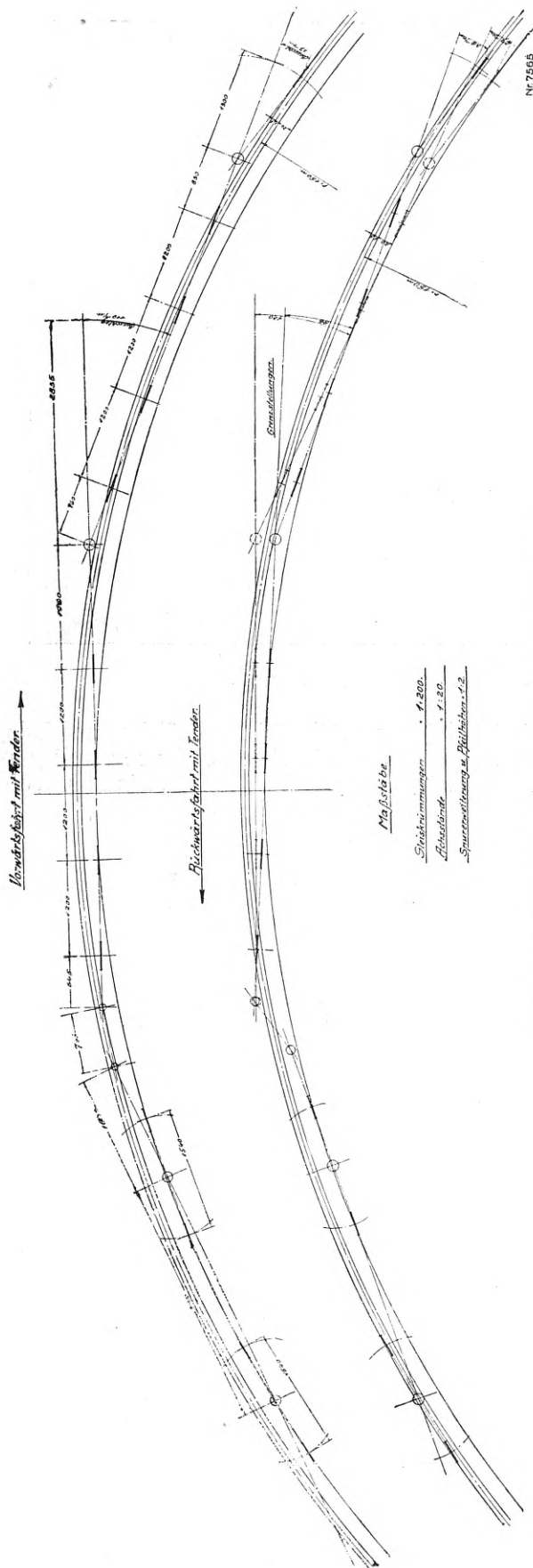
Vaatame, millist tulu toob meile ülekuumendatud aur kondensatsiooni hävitamise mõttes.

Meil on juba eelolevast teada (vaata I. peatükki), et ülekuumendatud aur ei muutu jahtumisel mitte otsekohe veeks, vaid läheb küllastatud aur olekule.

Kuid auru võib nii kõrgelt ülekuumendada, et ta muutub küllastatud olekusse ainult pärast seda, kui ta juba kasuliku töö teinud, s. o. õhku



Hollandi riigiraudtee 1 D+D vedur. Joon. nr. 13.



Hollandi riigiraudtee 1 D + D vedur. Joon. nr. 14.

laskmisel. Siis ei teki tsilindris kondensatsiooni, vaid auru painduvuses väike langemine. Kuid siiski annab ülekuumendatud aur ikkagi osa oma soojusest tsilindri jahtunud seintele üle, muidugi mõista vähema osa, kui küllastatud aur. Peale selle: ehk küll ülekuumendatud aur jahtudes kaotab ühe osa oma painduvusest, jääb ta siiski töövilimeiseks, kuna küllastatud aur selle vastu, muutudes veeks, samal ajal töövilimeetuks muutub. Sellepärast annabki ülekuumendatud aur, oma omaduse tõttu mitte kondenseeruda, töötada väikeste katkestustega, mis küllastatud auru juures hoopis võimatu oleks, sest et väikestes täitmistes küllastatud auru nii-kui-nii tähtsusetu maht väheneb kondensatsiooni tõttu äärmuseni, mis, ühiselt võetud, ei võimalda küllastatud aurul väikeste katkestustega töötada.

Meie ütlesime, et ülekuumendatud aur annab osa oma soojusest tsilindri seintele ja, järjekult, ei mõõdu ülekuumendatud auruga töötades kondensatsiooni kõrvaldamine kahjuta, sest ülekuumendatud aur, kaotades osa omast soojusest, vähendab oma painduvust.

Sellepärast on tarvis kõik konstruktiivsed abinõud, mis kondensatsiooni hävitamiseks sihitud, hooliga tarvitusele võtta ka ülekuumendatud auru juures. Niisuguste abinõude hulgas peatume „Kompand'i“ süsteemi juures, seda rohkem sellepärast, et meil praegu vaatlusi aurueduriga tehakse, millel on alles jäetud „Kompand'i“ süsteem ja ülesseatud ülekuumendaja (Nr. 55).

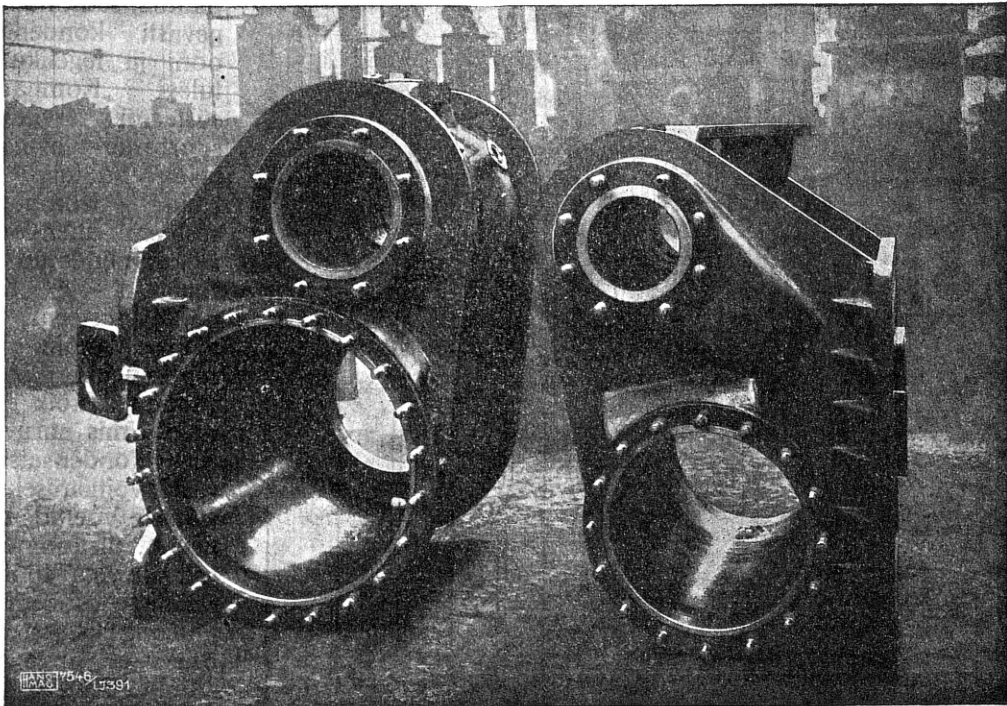
Samal ajal, kui katla rõhumi- sed auruedurites 15–16 atmosfäärini manomeetri järele kasvavad, ei ole sugugi kasulik auru painduvust nii kõrgeks ühes tsilindris suurendada, sest aur, mitte suutes oma painduvust kasulikuks tööks kulutada, tungib torusse, omades sealjuures küllaldaselt suure rõhumise, mis läheb loomulikult kaduma.

Lihtmasinad on võimalik auru kõrge rõhumise täielist paisumist saavutada, kas siibri väikeste katkestustega ehk jälle tsilindri mõõtude suurendamisega. Et küllastatud auru juures väikeste kat-

kestustega töötamine võimatu, sellest kõnele-  
sime meie juba eespool. Peale selle, väikesed  
katkestused suurendavad aurukompressiooni.  
Auru kompressiooni tähtsusest praegu kõ-  
nelda, viiks meid ülesseatud eesmärgist liig  
kaugale kõrvale. Vaja ainult tähendada, et  
liig suur aur u tihendamine, mis väikeste  
katkestustega saavutatakse, kutsub esile  
kolbete tõuked tsilindrites ja tingib mitte-  
ühevõrdse töö masinas.

Teine võimalus, saavutada aur u täielist  
paisumist – tsilindri mõõtude suurenda-  
mine – ei ole ka kohane, sest tsilindrite  
mõõtude suurendamisel peaksime vastavalt  
ka veduri teiste osade mõõtusi suurenda-  
dama (kolbe, kolbe varre ja polfide suuren-

dada. Siit ei või veel midagi järeldada, et  
kui „Kompaund'i“ süsteem võimaldab aur u  
ühes ja sama kvantumi painduvust ärakasu-  
tada kaks, kolm ja rohkem korda, et selle-  
pärast siis ka „Kompaund'i“ süsteemi juu-  
res kuluks aur u kaks, kolm ja rohkem  
korda vähem, kui harilikus masinas. Asi  
seisab selles, et kõrgerõhumisega tsilindrisse  
(väike) on vaja umbes niisama palju aur u  
anda, kui teda lihtmasinas kahes tsilindris,  
ühesuguse töö juures, lihtsa ja „Kompaund“  
– masinaga töötades, ära kulub. Nõnda  
siis: ehkki „Koumpaund“ – aur u veduris  
värske auruga ainult ühte tsilindrit toide-  
takse, ometi läheb sama aja jooksul aur u  
siselaskmisel seda peaaegu kaks korda



Hollandi riigiraudtee 1 D+D vedur. Joon. nr. 15.

damine, mis tsilindrit raamiga ühendavad,  
jne.). See kõik aga suurendaks aur u veduri  
kaalu ja tõstaks tema hinda.

Järjekorralisel aur u paisutamisel kahes  
ja rohkem tsilindrites („Kompaund“) on ees-  
märgiks luua võimalusi, normaal katkes-  
tuste juures, täielist aur u paisumist saavu-  
tada. Aur, tööresultaadis, läheb resüver-  
toru kaudu teise tsilindrisse, kus juba lõpu-  
likult paisub, – see on kahekordse paisuta-  
mise masinates.

Nõnda siis, „Kompaund'i“ printsiibi pea-  
teene seisab selles, et selle süsteemi juures  
on võimalik keskmiste katkestuste juures  
asta aur u igasse tsilindrisse: seega avaneb  
võimalus aur u paisumise määra suuren-

rohkem, kui lihtveduri igasse tsilindrisse,  
nõnda et mingisugusest „kahekordsest“  
kokkuhoiust, ühesuguse töö juures liht- ja  
„Kompaund“ – aur u veduri juures ei või  
juttugi olla.

„Kompaund“ – masinad annavad  
ainult küttematerjali tarvitamises väikse  
kokkuhoiu kondensatsiooni vähenemise  
kulul. Aur u vedurite juures võib keskmiselt  
arvata, et aur u kokkuhoid kahekordse  
paisutamise tarvitamisel on umbes 15–20%,  
mis mõistagi enesega teatava kokkuhoiu  
kütte ja vee kulus kaasa toob.

Meie teame, et kondensatsioon sünnib  
seda energilisemalt, mida suurem on aur u  
ja tsilindri seinte temperatuuride vahe.

„Kompaund“ – masinates väheneb see vahe märksalt. Vaatame, millest see tuleb. Esimesest tsilindrist väljalaskmisel on aururõhumine atmosfääri rõhumisest palju suurem – harilikult 3–4 atmosfääri, kuna temperatuur on umbes  $140^{\circ}\text{C}$ . Tsilindrisse tungimisel on värske auru temperatuur

vähema kõikumise all: sisselastava auru temperatuur on umbes  $140^{\circ}\text{C}$ , aga õhku lastaval aurul –  $100^{\circ}\text{C}$ – $110^{\circ}\text{C}$ . Peale selle, kõrge rõhumisega tsilindri seintele antav soojus antakse osalt tagasi tsilindrist väljaminevale aurule ja läheb madala rõhumisega tsilindrisse (suurde) edaspidiseks töö-

tamiseks. (Mispärast aur seintele antud soojuse uuesti vastu võtab – see oli juba eespool selgitatud).

Tõesti küll: suure tsilindri suur pind, mis atmosfääriga auru väljalaskmisel kokku puutub, suurendab tugevasti kondensatsiooni ja tegelikult ei tulegi „Kompaund“ süsteemi tarvitamisel suurt märgatavat soojuse kaotust ette. Kuid „Kompaund“ süsteemi ühendamisel ülekuumendatud auruga, ei ole „Kompaund“ süsteemi tululikkuse mõju püüde mingisugust kahtlast. Üldiselt, kõik abinõud, mis auruedurites kondensatsiooni vastu võitlemiseks tarvitusele võetud, muutuvad ülekuumendatud auruga töötamisel nagu rohkem elujõulisemaks, sest nende osaks ei lange mitte ainult võiflus kondensatsiooni vastu, vaid abi-ülesanne soojuse kaotamise vähendamisel, mida ülekuumendatud aur tsilindrite õõnsustele annab.

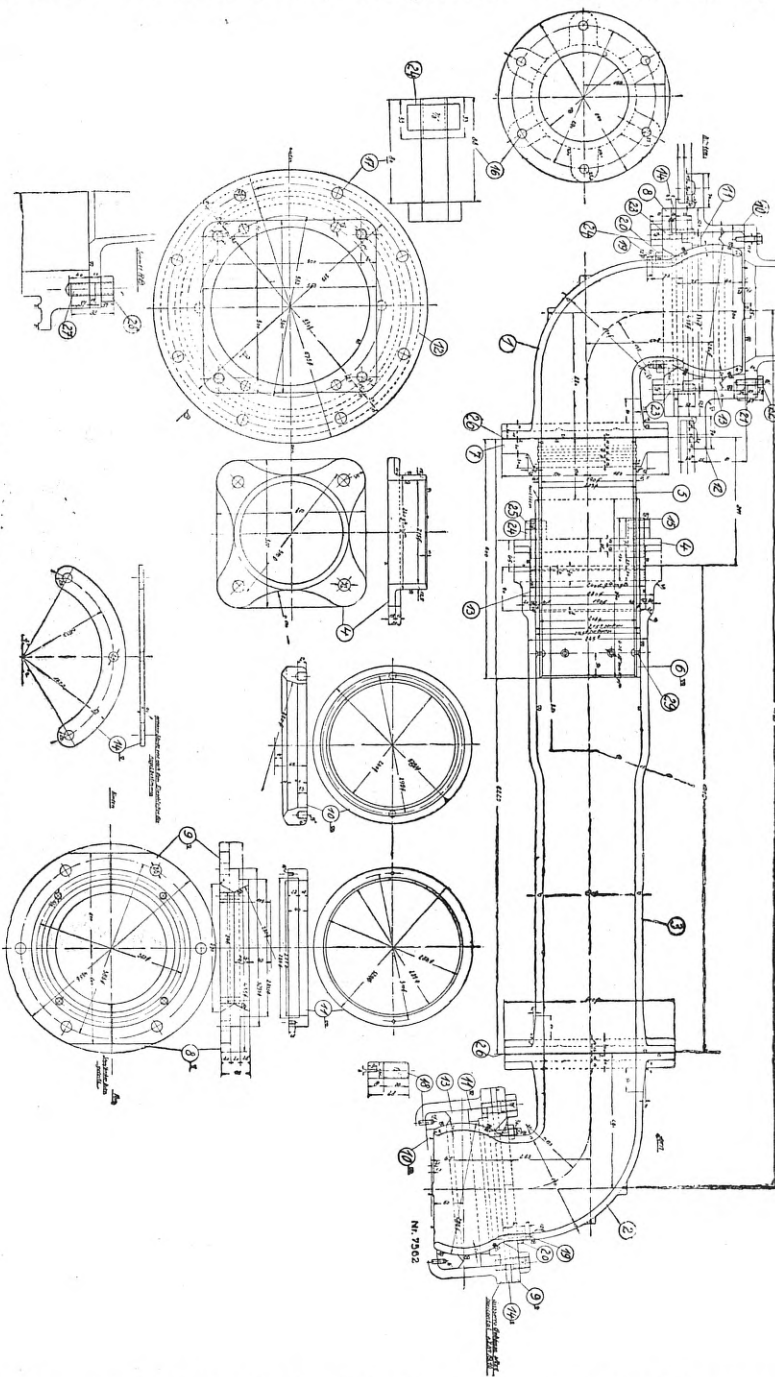
Sellepärast siis ei olegi ülekuumendatud aur, nagu paljud arvavad, „Kompaundi“ printsiibile konkurendiks. On õige, et teoorias lubatud kokku-

hoiud ülekuumendatud auru tarvitamisel andsid konstruktoritele mõnesuguse õiguse, mitmes suhtes mittekohase „Kompaund“-masina juurest lihtmasina juure üle minna. Kuid enne, kui sarnase ümbertegemisega riskerida, on vaja selgusele jõuda, kas ülekuumenda-

maksimum  $200^{\circ}\text{C}$ . Täheandab, temperatuuri kõikumine esimeses tsilindris ei ole kaugeltki niisuur ( $200^{\circ}\text{C}$ – $140^{\circ}\text{C}$ – $60$ ), vaid hoopis vähem, kui ühekordse paisutamisega masinas (lihtmasinas).

Samuti seisab ka teises tsilindris aur

Hollandi riigiraudtee 1 D+D vedur. Joon, nr. 16.

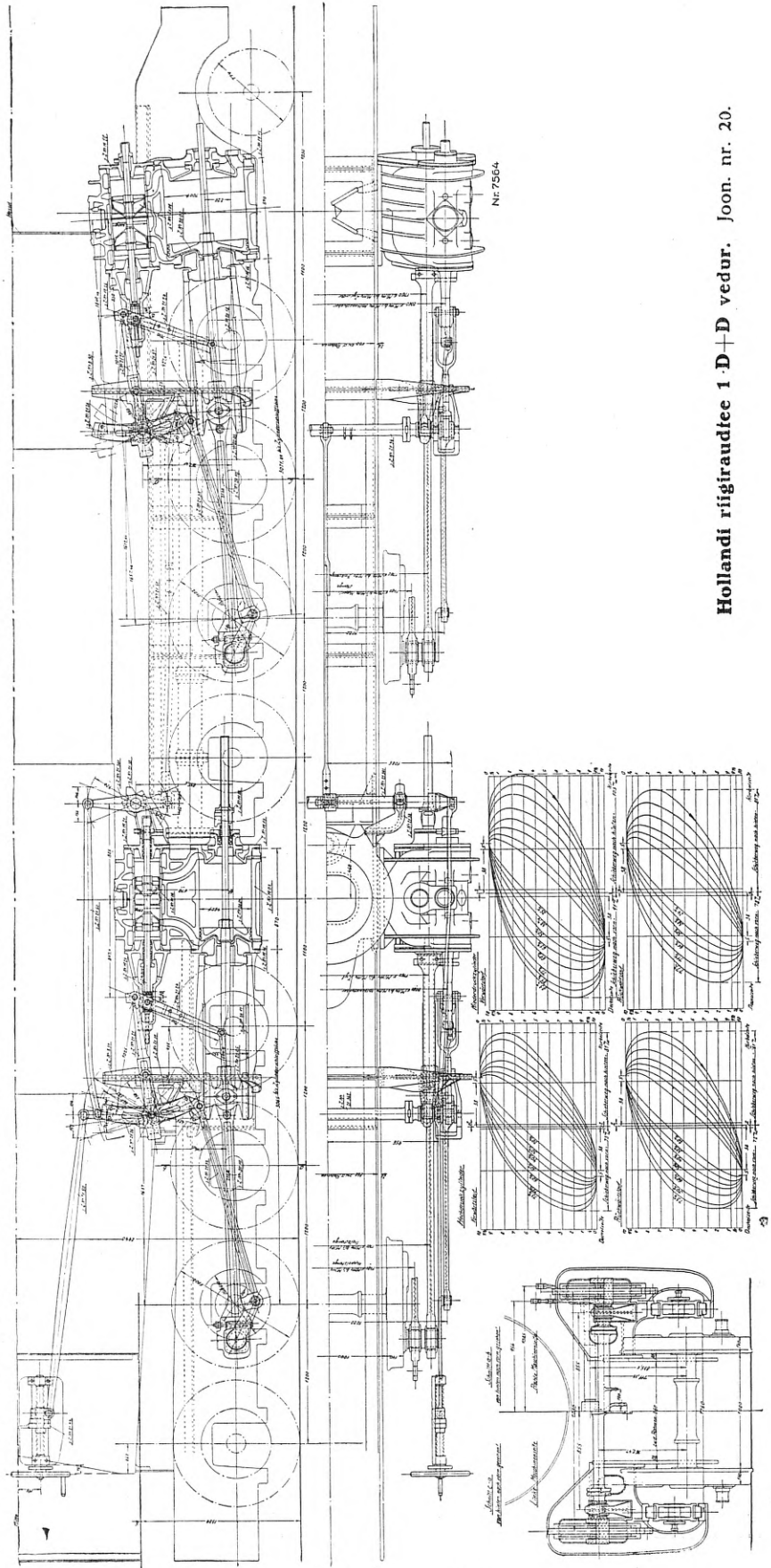


ja annaks ülekuumendatud auru, mille temperatuur ei ole alla  $350^{\circ}$ . Tõepoolest aga tõuseb reisivedurites temperatuur harva üle  $300^{\circ}$  ja kaubavedurites üle  $270^{\circ}$ , mida seletatakse halva määrainete ja kütte puudulikkuse tõttu ühest küljest, ja paljude kõrvaldamata mõjude tagajärgedega teiselt poolt.

Tagasitulekuks lihtmasina juurde, võib olla, on reisivedurite suhtes mõnesugune alus olemas, millel lihtmasina nüüsgused paremsed väga tähtsad, nagu: kiire kohalt liikumine, kiiruse arendamise võimalus, tasane käik. Peale selle, tuleb veel märkida, et „Kompaund“-auruedurid annavad suurte kiiruste juures vähe- ma kokkuhoiu küttes, ühes kiirusega suurenevate takistuste tagajärjel, mis auru läbiminekuks reisivis ette tuleb.

See kõik andis mõnesuguse õiguse „Kompaund“ süsteemi loobumiseks kiirkäigulistest auruvedurites. Kuid ülekuumendatud auruga lihtmasinaga kaubavedurid ei ole soovitatavad.

Tõepoolest – väikse kiirusega kaubavedurid annavad mittevõrdse tõmbe tulipesas, mis omakorda ülekuumendaja peale mõju avaldab, ja ei võimalda tarvilist ülekuumendamist. Peale selle: sagedased peatused, manöövrid ja pikad



Hollandi riigiraudtee 1 D + D vedur. Joon. nr. 20.

seisakud ei võimalda ülekuumendajale normaalselt töötada. Tema kuumendamiseks kulub peale peatust (ka mitte väga kestvat) minutit kümme, millise aja jooksul auruvedur tahtmatalt niiske, küllastatud auruga peab töötama, mis aga katlast, eriti pingutatud töötamisel, palju vett ära kisub, nimelt: kohalt liikumisel ja rongi sõidukiiruse suurendamisel. Kaubavedurite üle-

kuumendajate jahtumist soodustab veel regulaatori kinnipanemine kallakutel. Kuna kaubavedurite parajat ülekuumendust raske saavutada, oleks kõige tarvilikum just siin „Kompaund“ süsteemist, mis tsilindrites jahtuva auru määra vähendaks ja seega mitte kõrge auru ülekuumendusega rahuldada võimaldaks, mitte loobuda. (Järgneb.)

## Hollandi riigiraudtee 1 D + D neljasilindriline kompaund ülekuumendatud auruvedur (Mallet) Jaava saarel.

Ülem-insener A. Frey, Hannover. — Tõlge dipl. ins. K. Tonstein, Tallinna. (2. järg ja lõpp.)

Paigast võtmise hõlbustamiseks on paigutatud veduri pahemale küljele paigastvõtmise-kraan, mille abil lastakse värsket auru madalrõhu silindrisse. Kraani käsitatakse tagumise käiguvõlli abil.

Tulepessa, silindrid ühes siibrikastidega, värskearu toru ja resiiver on kaetud asbestiga ja plekiga.

Pidurid.

Vedur on varustatud:

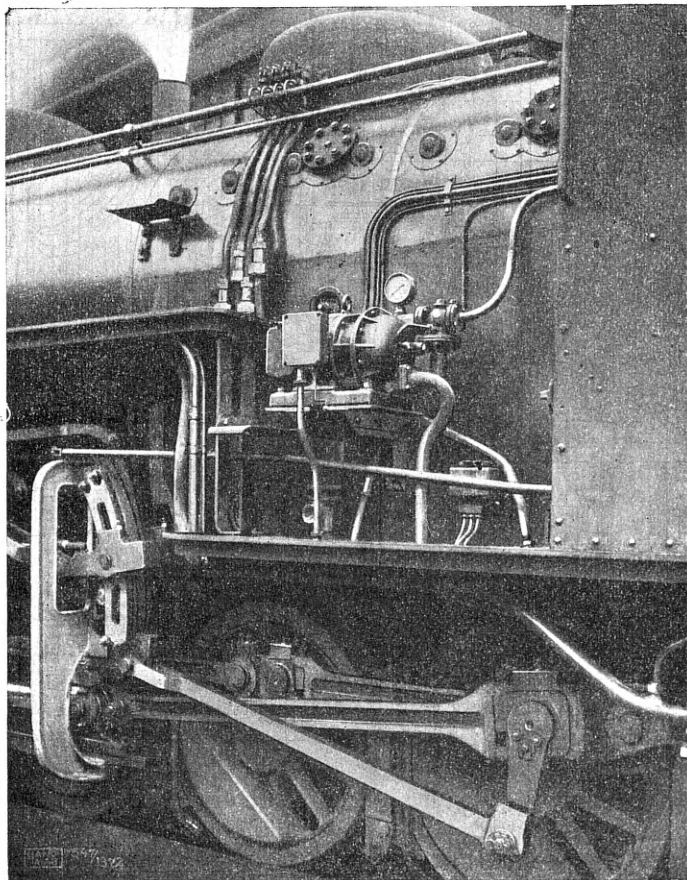
1. Ühe aurupiduriga – eesraami jaoks. See pidur töötab nelja seotud telje peale. Piduriklotsid on pandaaside tagakülgedel. Kaks aursilindrit annavad surve võrdse 90% õõrumiskaalule. Aurupiduri ventiil on paigutatud tulepessa tagaseinale.

Piduri surve mõõtmiseks on paigutatud parempoolse pidurisilindri peale manomeeter. Piduri kiire külgetõmbamise võimaldamiseks on võetud auru juurevoolu torude suured puulõiked. Ees- ja tagaraami vahel on paigutatud peatorusse keraliige.

2. Ühe vakuüm õhkpiduriga, mis töötab tagumise raami nelja seotud telje peale. Piduriklotsid on pandaaside eeskülgedel. Kaks 21<sup>11</sup> pidurisilindrit, tüüp F, töötavad tõmbevarraste peale ning sünnitavad pidurdamise surve võrdse 60% hõõrumiskaalust. 2<sup>11</sup> õhuimeja, tüüp Dreadnought nr. 30/20 on paigutatud katla paremale küljele. Häälesumbutaja äratõotanud auru jaoks on paigutatud aurukupli ja teise liivakasti vahele. Vakuumi reservuaar on mahutatud tendri peale ja on nii suur, et temast jätkub veduri ja tendri piduritsilindrite jaoks. (Joon. 21 kujutab pidurite seadet.)

Liivariputamise seade.

Eriline tähelpanek on pööratud liivariputamise seade peale. Kogemused näifavad, et liivariputamise abinõudest on kõige parem pressõhu liivariputaja. Et



Hollandi riigiraudtee 1 D + D vedur. Joon. nr. 24.

veduril on ülesseatud ainult vakuüm-õhkpidur ja auru- pidur, siis tuli ülesseada eri- line pressõhuseade liivaripu- taja jaoks. Veduri pare- male küljele, tulepesa külge sai paigutatud väike õhu- pump süsteem Knorr, mis pumpab kuni 8 atm. õhku tagumisse raami paigutatud õhkreservuaari. (Joon. 22 kujutab liivariputamise sea- det.) Aur õhupumba jaoks võetakse okstorust. Veduri peal on kaks liivakasti mahtuvusega 500 kg. Liiva- riputamine on nii ettenäh- tud, et liiva riputavad eda- sisõidul mõlemil pool 6 ja tagasisõidul mõlemil pool 2 toru. Nii et edasisõidul ripu- tavad liiva ühtekokku 12 ja tagasisõidul 4 toru. Sea- dekraan on kinnitatud tule- pesa tagaseina külge.

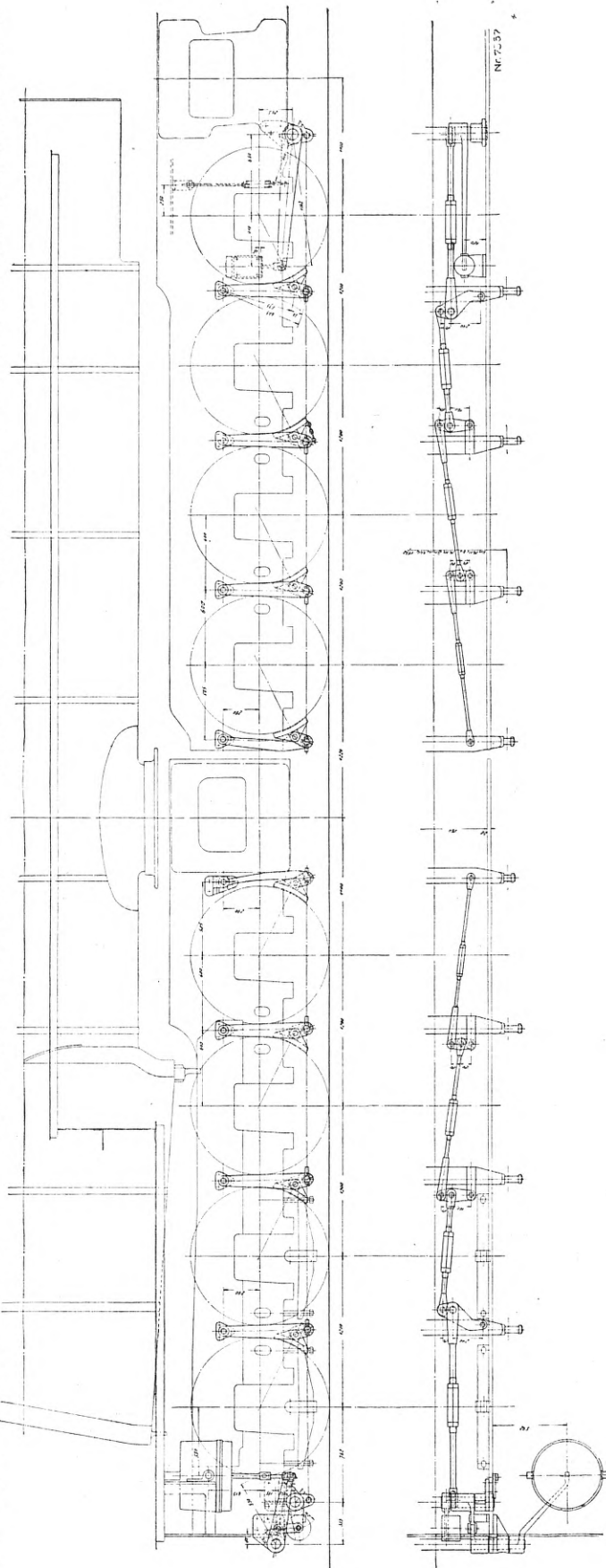
Kiirusemõõtja süsteem Hasler on paigutatud ve- durijuhi kojas pahemal pool ning ta töötab tagu- mise raami neljanda seot- tud telje pealt.

#### Valgustusseade.

Siis on veel vedur va- rustatud elektrivalgustussea- dega. Turbodünaamo süs- teem Melms & Pfenninger võimega 500 vatti sünnitab elektrivoolu pingega 24 vol- ti. Turbodünaamo (joon. 24) on paigutatud tulepesa mantli külge, vedurijuhi koja ees, pahemal pool. Aur turbodünaamo jaoks võetakse auruvõtmise oks- torust.

Turbodünaamo annab voolu:

1 vedurijuhi koja ja 5 veovärgi 25-küünlalisele lambile, 4 - 16-küünla- lisele aparaatide lambile (kiirusemõõtja, veenäitajate ja manomeetri lampidele), 1 - tagumise kesksignaala- laterna 25-küünlalisele lambile, 2 - tendri tagu- mise parema ja pahema- poolsele signaallaternate 25- küünlalisele lambile, 1 - pealaterna 300-küünla-



Hollandi riiğıraudtee 1 D+D vedur. Joon. nr. 21.

lisele lambile (Valgustust õösel kujutab joon. 7).

Pea- ja ees signaallaternad on varustatud päevaste ja õöside signaalidega, mida käsitatakse vedurijuhi kojast.

### Tender.

Tender asub kahel Ameerika tüüpi kaheteljelisel vankril, ta võtab kaasa 18,5 m<sup>3</sup> vett ja 7,5 t süsi ja kaalub töövalmis 43,3 t

ning tühjalt 17,5 t. Telgede vahe on 4640 mm.

Vee sisselaskmist toimetatakse külje pealt; klapid käsitatakse vedurijuhi kojast.

Tender on varustatud käsi- ja vakuumpiduritega. Kaks 21<sup>11</sup> pidurisilindrit, tüüp F, sünnitavad pidurdamise surve võrdse 75<sup>0</sup>/<sub>100</sub> tendrikaalust vee- ja sütetagavara korral vastavalt 10 t ja 4 t (Joon. 25 kujutab tendri ehitusviisi).

## Katkenud teekond.

(Töestisündinud lihavoitte lugu.)

J. Weidenstrauch.

See oli lihavoitte laupäeval, õige vara hommikul, na umbes puhte ajal, kui üksik

Nähtavasti ei olnud jalgrada, mis siit läbi viis, õisele rändajale tähtis, sest ta suundus igatahes silmalt. Võib olla põlgas ta ka rada vee tõttu, mis nagu lai hele lint, jalgraja põhjas valgendas ja mõnes paigas üle jalapõia tõusis.

Kuid ka teeraja kõrval käimine polnud kuigi soodne: kevadine vesi täitis kogu muru ja virtsus iga sammu juures jala all.

Aga ka seda ei pannud rändaja tähele, vaid sammus, nähtavasti rutates, edasi, ainult aeg-ajalt hetkeks peatudes, et ees ja seljaga rippuvaid kompsusid veidi paremini õlale kehitada.

Siis kostsid ämaruses jälle ühetasased mõõdukad virtsuvad sammud, loogeldes kivi-otsimisel siia-sinna ja hoidudes läikivaist veeloikudest ning viimastest lumehangede jäänustest, mis põõsaste hõlma all valgendusid, kui magavad lambad.

Vähehaaval muutus ämarus aovalguseks, kuulutades peatset koitu. Ees, üle nõmme, kerkisid silmapiirile kaugema kõrge metsa tumedad piirjooned.

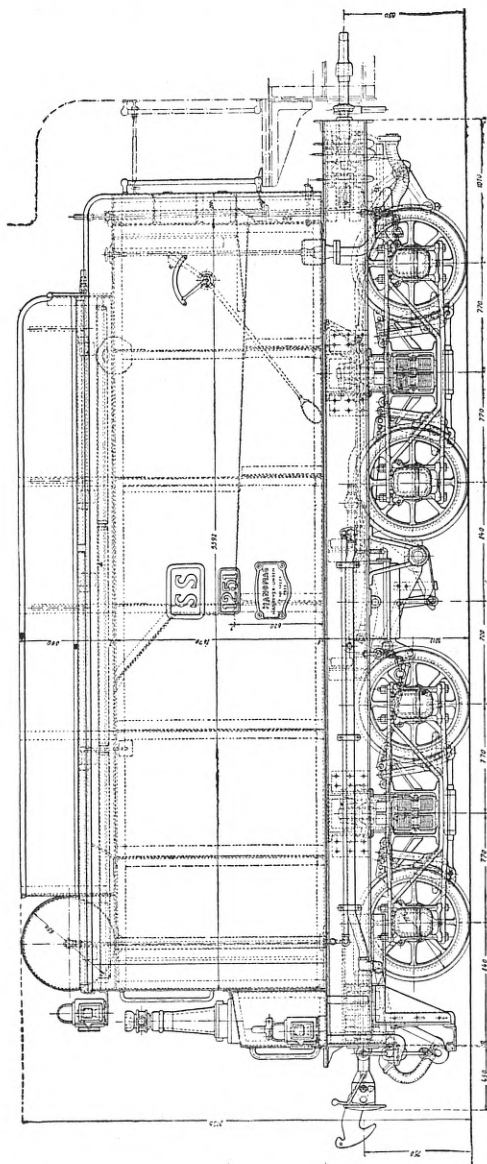
Rändaja peatus hetkeks. Langetas oma seljakoorma, kaks vastastikku kokkukõidetud kompsu, õlalt, asetas väikese käsikompsu ettevaatlikult murule ja kohendas suurrätti, mille ristamisi otsad seljataha sõlme seotud.

Rätiku kohendamisel libisesid ta käed otse hellusega rāti alla põue, kust selle peale kostis tasane kana häälitsemine, mis näis kuuluvat nagu rändaja naise enese põuest.

Olles valmis oma mitmekesise kummalise koorma kohendamisega, kiindus ta pilk veidikeseks äsja silmapiirile erinenud metsa piirjoontel, kui otsiks ta sealt oma reisisihi täpsemat eesmärki.

Upitas siis oma kandami õlale, võttis murult hiljukeksi väikse kompsu ja rändas kiirel sammul edasi.

Kuuldusid vaid rändaja virtsuvad sammud, mis kadusid pikkamisi ikka enam selguva metsa sihis, kus asus X. raudtee



Hollandi riiğraudtee 1 D + D vedur. Joon. nr. 25.

hall inimkogu õredas kevadõõ ämaruses Surru nõmme läbi rühkis.



pooljaam ja kus hommikuses vaikuses hui-  
gatas veduri kauges vile...

\*

Jaamaülem K., saates välja segarongi,  
milles oli paar klassvagunit, paar kinnist  
kaubavagunit ja mõned platvormid, kuhjatud  
metsamaterjalide koormatega, sei-  
satas jaamaesisel ja vaatas lahku-  
vale rongile järele.

Peale rongi väljasõitu jäi jaama  
ümbrus kogu päevaks vaikseks.

Siin, alles hiljuti avatud uue met-  
safaguse kitsaroopalise raudtee pool-  
jaamas, polnud mingit tegevust,  
isegi metsalaadimist mitte, mis  
koondus peamiselt täisjaamadesse,  
kuhu viisid enam-vähem korralikud  
ligipääsu teed.

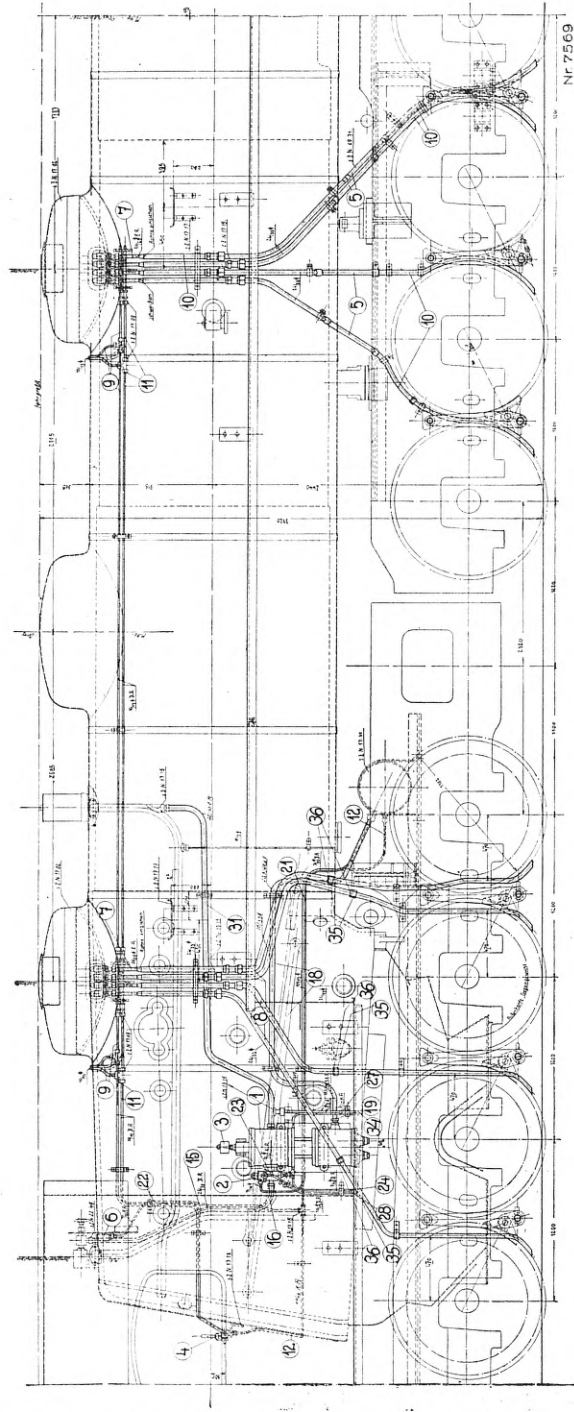
Vaid harva, nädalas kord kaks,  
ilmus mõni talunik, kes siit rongile  
soovis minna, või tuli Tagamaa  
küla järjekorraline posti järele käija  
kuulama, kas linnast kirju ja aja-  
lehti pole tulnud. Kuid ümbrus-  
konna posti tuli harva ja veel har-  
vemini käidi selle järele. Mõnikord  
lebasid paar nädalalehte ja määr-  
dunud varesejalgadega täiskritselda-  
tud postkaart nädala või poolteist  
jaamaülema ametlual enne kui  
Tagamaa postivedaja nad sealt ära  
võttis.

See võtmine isegi oli juba mi-  
dagi väga pikaldast ja nagu kaht-  
last toimingut.

Posti järele tulija – harilikult  
oli see küla rätsep – kes küll  
mitte järjekorras nii sagedasti posti  
järele ei ilmunud, kui oma huvi  
pärast, otsis kõige pealt välja  
oma nädalalehe ja pistis selle põue-  
tasku.

Siis hakkas ülejäänud posti  
lähemalt sõrmitsema. Ta silmitses  
igat saadetist hoolikalt eest ja taga-  
poolt, seda aeglaselt ühele ja teise-  
le küljele pöörates ja nagu kahel-  
des, kas seda üldse väärib kaasa  
võtta. Juhtus saadetiste hulgas  
mõni postikaart olema, luges ta  
selle hoolega paaril korral läbi,  
tehes oma-ette kirja sisu kohta  
vastavaid märkusi. Kõige tüüta-  
vamad ja erutavamad olid aru-  
korral mõned ristpaela saadeti-  
sed, mis nii pinguli pabervõõga  
ümbertõmmatud, et sinna vahele piilumine  
suurt vaeva nõudis ja saadetise sisu siiski  
rätsepale sageli tumedaks jäi. Veel täbaram  
lugu oli kinniste kirjadega, mille sisu ka  
kõige eredama valguse vastu seatult sala-

duseks jäi. Nende kallal kaalutles rätsep  
iga kord kõige kauem ja kui ta katsete  
järele viimaks otsusele jõudnud, et ka kirja-  
ümbriku servad tihedalt ja lahutamatult  
kinnikleebitud, pani ta võõra saadetise  
sügava ohkega kõrvale.



Hollandi riigiraudtee 1D+D vedur. Joon. 22.

Viimastena jäid uurimiselusteks paar  
nädalalehte sellest samast väljaandest, mis  
rätsepale eneselgi taskus. Sellegi pärast  
tõmbas ta võõrad ristpaela alt välja ja luges,  
enne ühe, siis teise korralikult siinsamas läbi.

Post läbi uuritud, silmitses ta veel kord saadetisi eest- ja tagapoolt ja pistis siis tasku.

Nüüd katsus kõnetada jaamaülemat, kes istus teine pool lauda toolil ja kirjutas midagi suurde raamatusse.

Kuid harilikult ei õnnestunud rätsepal jaamaülemat kõnetada. Selle vastused

Ainult üks kord oli ta rätsepalt pärinud, kas külas koolimaja on ja kes seal õpetajaks. Muud ei midagi. Seda oli rätsepa meelest küll üpris vähe, kuid ta leppis meelega ka sellega ja kõneles sest juhusest kogu külas kui sündmusest. Ja harjus selle arvamiselega, et kergem on põllul kiva kaaluda, või halvasti pargitud kasukanahas pisteid teha, kui jaamaülemalt sõna välja pressida.

Sellegi pärast istus ta, posti järele ilmudes, poole päeva vaikides jaamas ja tegi alles siis minekut, kui kõht lõunaaja kätte jõudmist meelde tuletas. . .

Rong oli juba ammu tee-kaanu taha kadunud, kui jaamaülem viimaks ümber käanis. Ainus tööline, kes temaga ühes rongi ära saatmas olnud, oli juba välis- tuled kustutanud ja vist pühadeks sauna küتما läinud, sest tillukese putkalaadilise sauna uksest ja seina pragude vahelt kerkisid paksud suitsujugad õhku.

Jaamaülem ohkas raskel rinnal. Kuidas ta meelega oleks sõitnud kaasa rongiga, mis pühadeks jõuab linna, kus pühad on pühad, kus helisevad kirikukellad, värvitakse lihavõtte mune . . .

Ta ammune iha on olnud asuda linna, kuid teenistuse kohused, algatud telegrafisti õpilasena, on teda ikka maajaamades kinni hoidnud.

Vaid harva on ta võinud linnasõitusi teha ja sealse elu rõõmusid ja mõnusi kaasa elada. Nüüd on ta telegrafisti õpilasest küll tõusnud jaamaülemaks, ent mis-suguses kolgas! . . .

Jaamahoone uksele sammudes, märkas ta lähenevat naisterahva kogu kahe suure kompsuga ja seisatas.

„Kas rong pole veel tulnud?“ päris värske hääl suurrästi tohlu sügavusest.

„Tänane on juba tulnud ja läinud.“

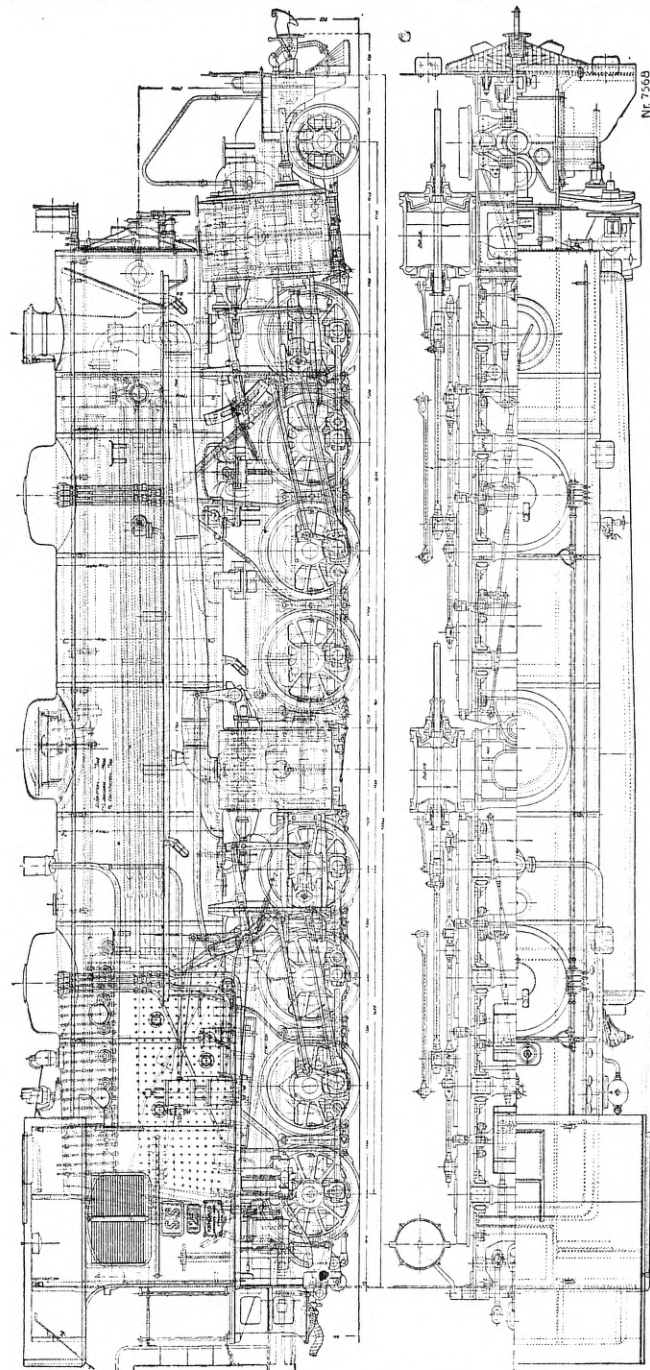
„Kuidas siis? . . .“ kõneleja peatus ja jäi mõtiskelema. Viimaks küsis areldi:

„Ja nüüd ei lähe enne kui homme hommikul?“

„Enne ei lähe.“

Küsija seisis liikumatult, kui sammast, nähtavasti oli ta niisuguse ootamatuse üle kohmetuseni üllatatud.

Siis ütles nagu vabandades :



Hollandi rifigraudtee 1 D—D vedur. Joon. nr. 23. Peamöödud ja kaalud.

olid alati lühikesed ja tõrjuvad. Näis nagu oleks tal igasugusest jutust villand, ehkki ta poissmehena vaid ühe töölisega siin kolgas elas. Isegi külaudised, ka kõige kanged, ei äratanud tas huvi, ega suutnud jutlemisele meelitada.

„Ruttasin küll, aga, näe, hiljaks jäin ikka . . . Ja Leeni ootab mind õhtul linna vaksalis asjata . . .”

„Oli pikk tee tulla?”

„Tagamaalt.”

— — — — —  
„Eks pange kompsud jaamatuppa ja puhake.”

Jaamaülem avas ukse ja lasi reisija jaamatuppa.

„Tahate rongi oodata, võite seda siin teha . . .”

Nende sõnadega läks jaamaülem oma „kabinetti,” jättes hiljunud reisija ootetuppa.

Kui ta veidi aja pärast kabinetist välja tuli, istus külaline pingil. Nüüd märkas jaamaülem, et suurräti seest oli välja koorunud noor sale neiu, kes oma haruldaselt suuri vallatuid juuksekäharaid taltsutada püüdis.

Kaks seljakandami oli paigutatud istepingi alla põrandale, väike käsikomps pingile ja istuja jalge ees põrandal lameskles seotud jalgadega hall kana, kael ülessirutud peaga veidralt kõveras.

„Olete uuele elukohale asumas?”

„Linna . . . Tahan seal teenistust otsida.”

„Enne elasite Tagamaal kodus?”

„Ei olnud kodu — teenisin . . .” vastas küsitav, nagu kardeldi tasasel häälel.

„Aga mispärast seda ümberkolistamist siis nii uisa-päisa pühade vastu ette võtsite?”

Küsitav ei vastanud, toimides oma kompsu kallal ja tehes, nagu poleks ta küsimust kuulnudki.

Sellest märkas jaamaülem, et selle ümberkolimisel mõni omapärane, võib olla koguni traagiline, põhjus pidi olema.

„Eks päästke kana jalad valla, näe, kuidas ta vaevleb . . .”

„Kus ma siin, läheb teine metsa, ei tea, kas saabki enam enam kätte . . .”

„Võib ju siin samas ootetoas olla, tehke aga lahti . . .”

Nagu kaheldes päästis neiu kana kamistas ja pani ta seljast paitades oma jalge ette põrandale. Kana sirutas ühte, siis teist jalga, häälitsetes ja astus sammu edasi.

Jaamaülem tõi oma toast peoga tangu ja poetas kana ette, kes, aeg-ajalt ringi vaadates, teri hakkas nokkima.

„Oli halb teenida, seal, Tagamaal?” alustas K. uuesti katkenud juttu.

Weidikese vaikuse järele sõnas neiu:

„Teenida just paha ei olnud, aga muidu . . .”

„Missuguses talus olite?”

„Otsa Reedu juures . . .”

Nüüd teadis K., kuidas neiu lood seisid: seda oli rätsep omal viimasel käigul juba

jutustada jõudnud. Otsa Reet oli lesknaine, kes oma ainsa pojaga asundustalu pidas ja kes pojale rikast naist otsis. Vahepeal oli ta poega kahtlustama hakanud, et see silma kehva teenija peale lõõnud, kuna tema kavas seisis ükski ja ainult: rikas minija, kes kaasavarana jõukuse tallu toob.

Olles rohkem peremees kui perenaine, oli ta võimaliku õnnetuse ärahoidmiseks teenija päeva pealt kohalt vallandanud ja minema saatnud. Nüüd see siis Tagamaa Otsalt linna koliski, see tüdruk, kelle nimi pidi Miili olema.

„Teie nimi on Miili?” päris K. äkki ja viskas peost viimased tanguterad kana ette ning vaatas neiu'le näkku.

See punastas sügavalt, kuid vastas häbeliku näoga, milles siiski naersid kaks rõõmust silma.

„Külap vist . . . aga kust teie seda . . .”

„Tean? . . . Noh, olen kuulnud. — niisama . . . Teie saite mõnikord linnast kirjased. Miili Kelbi nimele — eks need olnud teile?”

„Jah, olid küll . . . linnast täditütre Leeni käest . . . Kutsub mind juba ammu sinna, aga ma pole ikka tahtnud. Polekski läinud, aga seal . . .” ta katkestas jutu nagu tahtmatalt.

Kõiges noore neiu olekus oli midagi häbelikku, õrna, meeldivat, mis jaamaülemale nii tuttavana, ligidasena näis, nagu tunneksid nad üksteist ju ammu. Ta tahtis neiu'le parajasti uusi küsimusi esitada, kui tööline äkki suure mürinaga ukse avas ja lävelt hüüdis:

„Jaamaülem, „poisu” on sulust välja karanud — tulge, aidake püüda, muidu lippab metsa!”

„See on minu põrsas,” seletas jaamaülem neiu'le. „Jäi täna kauaks sõõmata, sellepärast . . .”

Ja lauset lõpetamata ruttas õuele põrsast püüdma ja Miiligi väljus, et vaadata, kudas raudteemehed põgenenud vangi tabavad.

Põrsas oli tõesti vilgas, ega annud end kätte. Viimaks asus ka Miili abiks ja temal alles õnnestuski lõpuks jooksiku kinni võtta, kes ühisel jõul vanglasse tagasi asetati.

Jaama ooteruumi tagasi tulles leiti, et ka hiljunud reisija kana vahepeal ülekäte oli läinud, pingile lennanud ja käsikompsu põrandale tallanud.

„Oi, kalline aeg, mis nüüd munad ütlevad!” hüüatas Miili.

Kuid munadega ei olnud midagi erilist juhtunud: pooled olid vaid pragulised, pooled terved.

Jaamaülem otsis liua ja katkised munad asetadi sellele, et sisu raisku ei läheks. Kana

aga asetati trahviks sarasse põrsaga ühise katuse alla.

„Mis sest nüüd saab?“ küsis K., mõttes katkisi mune vaadeldes, ja sedasama küsimust mõlgutas ka Miili.

Viimaks leidis K. siiski väljapääsu tee: Miili — ta jäi muidugi järgmise sõidu minnekuni rongi ootama, pidi munad söögiks tegema. Kui siis K. nende juurde veel saiajahu ja üht teist otsis, sai munadest päris mõnusad pühade koogid.

Hommikueinel jaamaüleva elutoas kohvi juues ja kooki kõrvale hammustades, tundsid mõlemad endid juba kaunis heade tuttavatena.

Jaamaülem palus, et Miili ka lõunavalmistamise enese hooleks võtaks, kellel muisele vastu ei võinudki midagi olla. Et mis sa siin, oodates, ikka ära teed. Ta ei valmistanud mitte üksi jaamaülemale lõuna, vaid toitis ka „Poisu“ isu rahuldavalt.

Ja lõunalaua arvas K. naljatades, et küll oleks hea, kui ikka nii, et muret pole midagi — söök valmis, maja korras ja kõik, nagu igal korralikul inimesel kunagi.

Miili aga arvas, et mis neist pooltest munadest ikka enam saab linna viia, et võiks nagu lihavõtte püha puhul ära keeta ja kirjuks värvida... Kui aga värvi leidsuks. Jaamaülem arvas, et leidub.

Ohtul keetsid jaamaülem ja Miili värvilisi mune. Mõlemad seisid lobisedes pliidi ääres katla kõrval. Jaamaülem võttis tikuotsaga katlast lilla värvi ja tilgutas vallatades Miili värsketele ümmargusele käsivarrele, aga Miili kahmas värvilise puulusika ja võõras jaamaüleva ninaotsa lillaks...

Vallatus lõppes sõbraliku maadlemisega, mille kestel munad katlas otse kivikõvaks keesid, ja hiljem väga tõsise jutuga nelja silma all.

Selle jutu tagajärjeks oli, et Miili ei järgmisel ega ka järgnevatel õhtutel pooljaamast linna edasi ei sõitnud.

Selle asemel sõitis aga vanapoiss-jaamaülem K. ise peale pühi vallamaija oma kihlust registreerima.

See on tõestisündinud lugu 1921. aastal. Praegu on Miili lõbus jaamaüleva proua suuremas Z. jaamas, kuhu K. paari aasta pärast hoolsa teenistuse eest üle viidi.

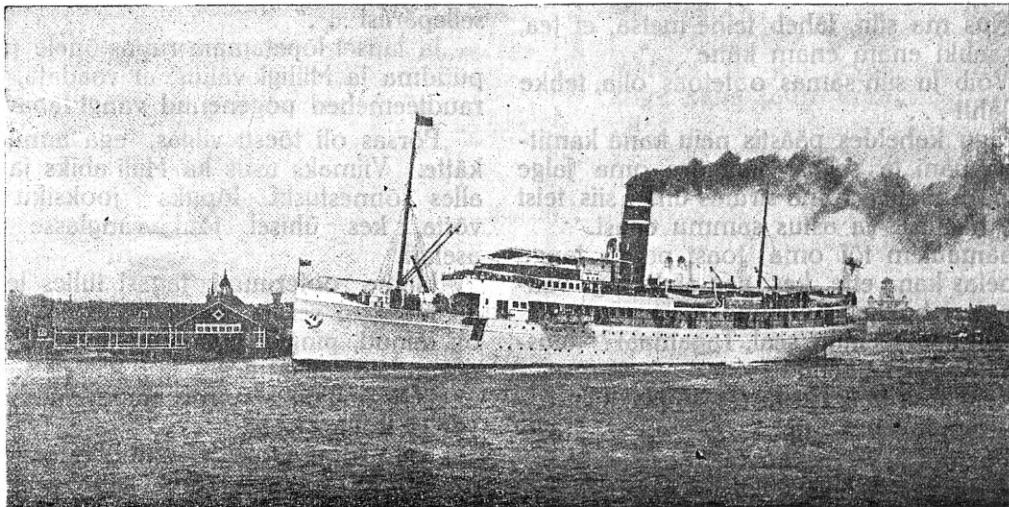
Ja reservis on K.-l veel kaks noort jaamaüleva peale kasvamas. Üks neist mängib alles neljakäpakil vedurit, aga teine võib juba sama hästi vilistada, kui isa, rongi välja saates. Ka hall kana on praeguse jaamaüleva proua tollekordse katkestatud teekonna mälestuseks ikka alles ja mune vahel munegid...

## Külaskäigul teiselpool Soome lahte.

A. Sõnno.

Meile, endistele „venemaalastele“, töid ilmasõja tagajärjel tekkinud suur vene revolutsioon, sellele üksteise järele järgnevad

poliitilised võimuhaaramised ja ümeskujudused ning meie iseseisva riigi loomine täielikult uue ajajärgu.



Reisiaurik „Ariadne“  
liikumas Tallinna—Helsinki ja Tallinna—Stettini vahel.

Ennem, vene ajal, kui suures tsaaririigis igasugune „tööliste liikumine“ ainult pöranda all võis imitseda, ei osanud ka meie, oma kodumaa piirides töötajad raudteelased, isegi ettekujutada mingisugust läbikäimist välismaade raudteelastega; ei tuntud toona isegi Venes teiste teede, teiste liinide ametvendade käekäiku ja olukorda. Mis võis siis teada välismaade elust?!

Kui aga Eesti esimest sünnitusvalust, vabadussõjast, vabanes, ja vabam tuuleõhk kopsudesse jõudis tungida, siis hakkasid, nagu iseenesest amevennad mitmetest maadest üksteit leidma. Esimene kokkupuutumine oli, loomulikult, teisel pool Soome lahte asuvate suguveljede soomlastega.

Kes neid esimesi kokkupuutumisi lahetagustega ei mälestaks? Millist vaimustust see teenijaskonna hulgas tekitas. Esimesed külaskäigud, nii ühelt kui ka teiselt poolt, korraldati küll ärksamate ja väsimatute raudteelaste õhutusel ja algatusel. Kuid varsti hakkasid külaskäike raudteelaste ühingu organiseerima ja korraldama. Selkõlbel oleme tutvunud ligemalt Soome ja Läti raudteelastega ja väiksel viisil ka kaugemate ametvendadega. Riigi ja raudteede valitsused on igal pool asja heast küljest võtnud: on soodustanud igatpidi neid tutvumisreise, nagu priisõidu näol, osa muid kulusid oma kanda võtnud j. n. e.

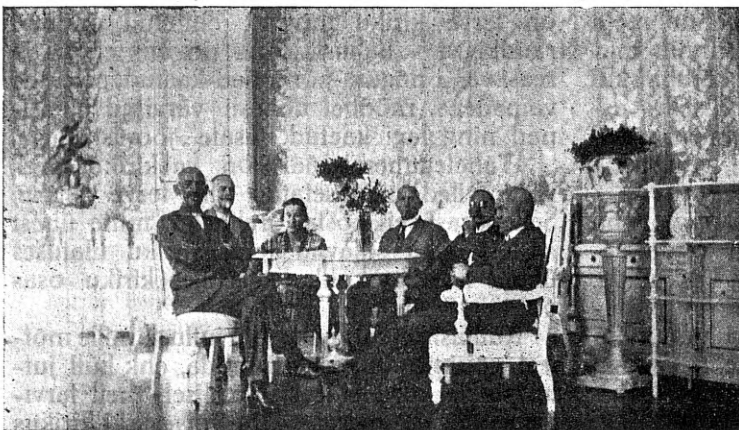
Möödunud suvel sai Eesti jaamaametnikkude ühingu juhatus Soome jaamaülemate seltsilt kutse – nende puhkekodu aastapäevast osavõtmiseks 5. juulil Savonlinnas, misjuures teatati, et Soome raudteevalituse poolt antakse võõrastele priisõit Helsingist Savonlinna ja tagasi.



Rauhalinna puhkekodu.

Sellest sõidust võtsid osa kuus jaamaametnikkude kutseühingu liiget, laia- ja kitsarööpaliselt kummaltki kolm.

Laupäeval, 3. juulil andsime endid merejumala hoole alla, asudes Soome aurulaeva seltsi aurikule „Ebba Munck“ile.“ Varsti hakkasid Tallinna laevasild ja sadam kaugenema. Pea olime ka möödas Paljassaarest, Aegna- ja Naissaarest. Kerge tuule tõttu liikus veepind vaevalt. Sellepärast polnud ka näha sarnaseid sõitjaid, kes oleks midagi ohverdanud merevaimudele. Sellevastu oldi usinad keha kinnitama Soomemaa saadustega, ehk küll ei unustatud ka rüüpamast laeval külluses voolavat „Saku“ õlut. Põhjapoolle liugledes paistis veteväli ainult korraks ääretu olevat: niikaugele kui silm seletas, ei paistnud kusagilt kindlat maad. . . Aga siiski oli lähel liikumine suur. Mitmed ja mitmed laevad tulid vastu, paljud lõikasid eest läbi meie sõiduvee, teised tegid seda meie järel. Juba ligikaudselt arvates paistis, et laevade liikumine on viimase kolme aasta jooksul, mil nende ridade kirjutaja ei ole Soomes käinud, mitmekordseks tõusnud.



Juhatus saal Rauhalinnas.

Helsingisse saabudes ootas meid sadamas Soome raudteelaste keskkutseühingu eestseisuse liige, hr. Rannikko. Pärast mõneminutilise toimingut tollimajas võisime sammuda läbi linna raudteajaama, kus meile ametnikkude tubades maksuta korter oli määratud.

Ametnikkude toad asuvad jaama kolmandal korral, meesametnikkudele 5 tuba 14 voodiga ja naisametnikkudele 2 tuba 4 voodiga. Need toad on varustatud

korrapäraliste magamisese-  
mete, pesemis- ja puhastus-  
esemetega- ja väga puhtad.  
Neid tube võivad tarvitada  
kõik ajutiselt Helsingis vii-  
bivad ametnikud, kui ma ei  
eksi, 5. Smk. tasu eest päe-  
vas. Sarnased toad on kõi-  
gis suuremates jaamades  
olemas.

### Õö ja päev Helsingis.

Pärast tarvilikku teetol-  
must puhastamist sõidutati  
meid taksiautodel põhja sa-  
damasse ja sealt parvel ligi-  
dal asuvale saarele, Soome  
jahtklubisse (Suomen Pursi-  
seura) lõunale. Vastastikusel jutuajamisel,  
laupäeva õhtust muusikat kuulates ja Soome  
noorte jalakeerutust vaadeldes, lendasid  
mitmed tunnid mööda.

Kui linna tagasi sõitsime lasti kõigil saar-  
tel kõrgel varrastel lehvivad lipud alla: päike  
loojenes.

Saabus ilus juulikuu õhtu. Päeval oli Hel-  
singis äikest olnud ja nüüd oli taevas selle  
järele selge, õhk läbipaistev ja soe. Linna  
puiesteed, eriti kuulus Esplanaad, kubisesid ja-  
lutajatest ja muusika nautijatest. Esplanaadi  
mõlemis otsas mängisid sõjaväe orkestrid,  
ühed meri- ja teised maaväe vormis.

Hilise õhtuni, kui juba isegi muusika-  
koorid oma finaali olid mänginud, ei raat-  
sinud meie rahvamurdu vaafamast lahkuda,  
et õõpukusele minna. Kui raudteejaama  
tagasi jõudsime, olid sealt juba viimased  
õhturongid lahkunud ja hakati ooteruume  
sulguma.

Värskendasime endid veel mõne ilusa  
apelsiiniga, mille hinnad<sup>1/4-1/3</sup> meie oma-  
dest, ja varsti uinusime üliküllastatult mit-  
mesugustest muljetest ja saabunud väsimu-  
sest. Ehk küll meie korter, nagu juba nime-  
tasin, asus jaamahoones, ei seganud meid  
ükski veduri vile, sest Soomes sünnib ma-  
nööverdamine hoopis vähema käraga kui  
meil, kus veel endine Vene kord selles as-  
jas maksmas. Soome raudteejaamas kuuled  
inult siis lühikest veduri huiget, kui rong  
jaamast lahkuma hakkab.

Järgneval päeval, pühapäeval, olime juba  
aegsasti jalul, et võõrsil midagi vaafamis-  
väärilist näha ja, kui see võimalik, ka kuulda.

Pühapäeva tõttu võtsime ette ka püha-  
päevale vastava teekonna: pärast hommiku  
einetust jaamaeinelaus, sõitsime trammiga  
linna surnuaiale, mis asub teinpool linna,  
mere kaldal.

See surnuaid, nagu näha, on jõukama  
kihi tarvitada, sest ta oli rikas kallite mä-



Koosolekust osavõtjad Rauhalinnas.

lestussammaste ja märkide poolest, ja ees-  
kujulikus korras haritud. Nimede järele ot-  
sustades, oli seal viimane puhkepaik antud  
suuremalt osalt rootslastele, mille seas  
puutusid silma mitmete endiste Soome riigi-  
meeste nimed. Ei puudunud ka seal puht-  
soome nimed; muuseas torkab silma sur-  
nuaia sissekäigu lähedal kõrge mälestus-  
märk, tuntud tsaariaegse senaatori Yrjö  
Koskise nimega.

Surnuaialt sõitsime trammiga teises linna  
servas asuvasse Kalju kirikusse.

Trammil pani meid imestama meile nii  
võõras piletimüügi kord: kui annad kon-  
duktorile 1 marga, saad ühe pileti, kuna  
aga kahe marga vastu antakse kolm piletit.  
Sellepärast ei osteta seal pileteid üksahaaval,  
vaid mitutükki korraga ja siis odavam  
hinnaga ning ollakse alati varustatud enim-  
ostetud pileтитеga. See kord kergendab nii  
hästi konduktori tööd, kui osutub ka tähe-  
lepanemisvääriliseks vastutulekuks trammi  
tarvitajatele.

Kalju kirik asub kõrgel kaljul ja on selle-  
pärast nähtav üle terve linna oma tööbi  
raudkivist, kaljust raiutud, torniga. Samuti  
on terve kiriku müürid ehitatud, raiutud  
raudkivist – kaljust. Kirik on uus ehitus ja  
seest väga nägus; põrandad kaetud paksude  
vaipadega, mööbel uhkesti värvitud ja sei-  
nad ning lagi kaetud ilusate joonistustega.

Tähelepanemisväärt on ka kiriku orel,  
mille vilel on asetatud üle terve kiriku.  
Sellepärast ei kosta orelihelid mitte ühest  
küljest, vaid sulavad terve kiriku ulatuses  
üheks hääleks kokku, mis igas kiriku osas  
on täiesti ühtlane.

Kuulasime soomekeelset jutlust, mille mõt-  
test võisime kergesti arusaada, ehk küll jut-  
lustamise kord ei vasta täieliselt meil tarvi-  
tusel olevale korrale. Üht võis siiski kirikus  
märgata: et ka Soomes rahvast küllaldaselt  
kirikus ei olnud.

Peale selle käisime muuseumi vaatamas, esiteks Soome rahva-muuseumi Helsingis ja teiseks vabaõhu muuseumi väljaspool linna „Seurasaarel“.

Muuseumi kirjeldama hakata, viiks vist pikale, sest et nendes leidub nii palju vaatamisväärilist, eriti rahvamuseumis, mille laialdaste ruumide lihtsaks läbikäimiseks juba palju aega kulub.

Vabaõhu muuseumi osakondades jalutades, tulevad meele meil omal mitte nii ammu igalpool leiduvad samasugused ehi-

fused, millest siiski mõnda vast ainult kuulmise järele tuntakse.

Kahjuks hakkas vabaõhu muuseumis viibides tugevasti vihma sadama, mis väljas viibimist takistas ja meid metsast linna ajas.

Vihmasadu takistas ka pärast Helsingis liikumist. Siiski saime vaatamas käia Eesti vabadussõjas langenute soomlaste mälestusmärgi ja Kõrgesaarel asuvat loomaaida.

Viimases võis näha paranemist sõjajärgedest: on palju uusi eksemplare juure soetatud, mis sõja lõppedel seal täiesti puudusid. (Järgneb)

## Ekspluatatsiooni direktiooni jaamaametnike kutseühisuse järjekorraline peakoosolek.

### Koosoleku teine päev.

Koosolek algab kell 10.30. Liikmeid kohal 50. Juhatab H. Kangur.

Sõna saab erakorraliselt hra Tats, selles, et „Postimehes“ on tekkinud koosoleku kohta ilmunud artiklis trükiviga, mis toimetuses ära tuleks õiendada.

Ühisuse tegevusest annab ülevaate hra Ojason. Teatab, et jaamade klassisid saab osaliselt tõstetud. Teenijate palgakava kohta kannab ette, et ühisuse juhatusel poolt on esitatud uus, liikmetele vastuvõetav, palgakava riigikogu rahaasjanduse komisjonile; kuidas aga viimane selle peale vaatab, näitab tulevik.

Konstateerib, et liikmete osavõtt ühisuse tegevusest on leige, missugune nähtus peaks kaduma.

Aruannetest selgub, et ühisusel on olnud läinud aastal 306 liiget; aasta algul oli kassas puhasraha Mrk. 173.434,50, sissetulekuid Mrk. 112.165,50, väljaminekuid Mrk. 142.959,00, puhasraha kassas 31. det. 1926. a. Mrk. 142.641,00, inventaaris Mrk. 103.445,00.

Revisjonikomisjoni poolt on aruanded läbivaadatud ja õiged leitud olema.

Hra Miiri, kui revisjonikomisjoni esimees, paneb koosolekule ette tänu avaldada hra Ojason'ile - asjaajajale, korraliku töö eest.

Koosolek tänas hra Ojason'i ühel häälel.

Ühisuse tegevuse ülevaadet ja aruandeid ära kuulates, otsustas koosolek selle ühel häälel vastuvõtta ja päevakorras edasi minna.

### Päevakorra p. 5.

Ülevaatega keskühingu tegevusest esineb hra Pütsepp. Selgitab ja tutvustab koosolijaid üksikasjalikult keskühingu tegevusega, ettetuues mitmeid näiteid.

Esitajat keskühingus selles asjas ärakuulates, läks koosolek päevakorras edasi.

### Päevakorra p. 6.

Omavahelise kassa aruande kannab ette hra Ojason, selgitab, et on olnud liikmeid 111. Rahaline läbikäik: ülejääk 1925. a. Mrk. 35.969, sissetulnud Mrk. 18.680, väljaläinud 5010, puhast raha kassas 1. 1. 27. a. Mrk. 49.639.

Abi on antud ühel juhtumisel, ühekordse toetusena raske haiguse puhul Narva Eg. Kriitmann'ile 5000 mrk.

Kannab ette surma läbi lahkunud Küttejõu jaamaülema Puusepa lese palve, abiandmiseks; selgub, et Puusepp ei ole juba kaks aastat ühisuse, kui ka abi-kassa liige olnud.

Kui asja kohta laialt sõna võetud, otsustati palve tähelepanemata jätta.

Omavahelise abiandmise kassaaruande otsustati ühel häälel vastu võtta ja tunnistada tarvilikuks kõiki k/ü liikmeid kutsuda ka omavahelise abiandmise kassa liikmeks astuma.

### Päevakorra p. 7.

Soome külaskärgu üle refereerivad ülevaallikult hra Tats ja H. Kangur, tunnistades, et Soome sild on valmis ja tugev. Muu seas rõhutasid piinlikku puhust, mis Soomes igal pool valitseb. Soovitav oleks korraldada ekskursioone Soome väikeste gruppadena, kuna hulka raske juhtida ja midagi näha ei saa.

Hra H. Kangur valgustab Soome raudteelaste k/ühingute vaimlist ja majanduslist külge ja leiab, et nende valitsus rohkem vastu tuleb ja kõigiti kaasa aitab.

### Päevakorra p. 13.

Refereerib hra Grünberg ajakirja „Eesti Raudtee“ tellimistega toetamises.

Hra Müllerhof võtab sõna „Eesti Raudtee“ suhtes ja toonitab, et praegusel koosolekul temale täit poolehoidu avaldada liig varane on, sest teadmata on tema sihid raudteelaste suhtes ja paneb ette üheks aastaks küsimus lahtiseks jätta, missugune ettepanek ka ühel häälel kinnitust leiab.

Raamatukogu küsimust selgitab hra Ojason. Koosolek, läbiaruades seda küsimust, võttis vastu ühel häälel resolutsiooni:

„Raamatukogu kordaseadmiseks tarvilik summa lubada ja raamatud tarvitada anda ainult jaamaametn. k/ü liikmetele.“

### Päevakorra p. 14.

Määratakse liikmemaksuks kõigi poolt 5 vastuolekul 300 mrk. ja Omavahelise abiandmise kassa liikmemaksuks, kõikide koosolijate nõusolekul 120 mk. Sisseastumismaksuks otsustati ühel häälel 5 mrk.

Juhatusel poolt 117.000 mk. tasakaalus esitatud eelarve võetakse parandusega kuludes: ajakirja toetus 5000 mk. maha kustutada ja ettenägemata kulud suurendada 5000 mrk., ühel häälel vastu.

Otsustati koosolek ilma lõuna vaheajata lõpule viia.

### Päevakorra p. 15.

Tehti ettepanek ja võeti ühel häälel vastu, teha 15 min. vaheaeg läbirääkimiseks kandidaatide asjus.

Ülesseatud kandidaatidest valitakse häälele enamusega juhatusse: Seeberg, Ojason, Tats, Särn, ja A. Kangur, kandidaatideks: Kuhl, Sisask, Leinbok, Koppel ja Lambakahar.

Revisjonikomisjoni: Miiri, Pauk ja Nuutsov; asemikkudeks: Vaher, Leinbok, ja Sisask.

Keskühingu esitajaks: A. Pütsepp; asemikkudeks: H. Kangur ja K. Toom.

Keskühtingu kongressile saadikuteks valitakse ühel häälel: Tats, H. Kangur, Sisask, Seeberg, Johanson, Lambakahar, K. Toom, Müllerhof, Särm, Leinbok, Ojason ja Nuutson.

Protokolli allkirjutama valiti ühel häälel: A. Tamm, Kuhi ja Müller.

Päevakorra p. 16.

Harutati tehnilise liikumise korraldajate asetamist palgaredelisse ühte astmesse 3. järgu jaamaülemate abidega ja 12 häälega poolt, 6 vastu, teised kõik erapooletud, võeti vastu resolutsioon:

„Jaamaametnikkude k/ü peakoosolek, läbiarutades tehnilise liikumise korraldajate asja igakülgset, otsustas: esineda soovivaldusega R-valitsuse ees, et tehnilise liikumise korraldajad saaksid asetud 3. järgu jaamaülema abidega võrdset.

Hra Müllerhof tõstab üles küsimuse, et ehitada kavatselavas R-valitsuse majas, saaks ka ehitatud ruumid raudteelaste organisatsioonidele.

Seda küsimust läbiarutades võeti vastu ühel häälel resolutsioon:

„R-valitsusel ehitada kavatselava maja plaanis olid ettenähtud ka ruumid raudteelaste organisatsioonidele, nüüd on aga ruumid plaanist maha tõmmatud. Peakoosolek leiab, et ka riikliselt seisukohalt väljaminek, on ruumide soetamine raudteelaste organisatsioonidele tungivalt tarvilik, ning kohustab ühise juhatusel vastavaid ja asjakohaseid samme selleks astuma, et plaanist mahakutsutud ruumid saaksid jälle plaani üles võetud ja peale valmisraamist raudteelaste organisatsioonidele tarvitada antud.

Tõstetakse üles küsimus, missugustel juhusel ja kui suurel määral maksta päevaraha ühise tegevusest osavõtjatele juhatusel ja teistele liikmetele.

Ühel häälel otsustati:

„Päevaraha maksta 150 marka, sõitudel juhatusel koosolekutele, keskühtingu kongressile, keskliidu kongressile ja komandeerimistel ühise ülesannete täitmisel puhul.“

Tõsteti üles küsimus, et praegune kaubaveo tariif

sõnaliselt, kui ka keeleliselt tekitab arusaamatusi ja otsustati ühelhäälel vastu võtta järgmine resolutsioon:

„Peakoosolek, ärakuulates arusaamatusi kaubaveo tariifi 24. kohta, mis oma keeleliste ja sõnaliste puuduste tõttu käsitamisel vigu tekitab, leiab, et eeltoodud ja teised analoogilised puudused saaks vastavate parandustega võimalikult kiiresti kõrvaldatud, samuti peaks tariifi uuendamisel paranduste jaoks ruumi jäetama. Tariifi muudatusi võiks ettevõtta kaks korda aastas. Suuremad parandused saaksid väljasaadetud tariifi kleepimiseks trükitutena.“

Tõsteti üles küsimus, R-valitsuse alamate ametnikkude suhted jaamaülematega ameti alal.

Seda küsimust läbiarutades, võeti ühelhäälel vastu järgmine otsus:

„Et juhtumisi ette on tulnud, kus R-valitsuse alamad ametnikud, mõnest direktioonist, on mitte-korrektsete ametlike kirjadega ja telefoni teel, pööranud jaamaülemate poole, tarvitades selle juures käskivat kõrki tooni, tunnistada sarnane olukord lubamataks; pöörata ülalähendatule hra ekspl. direktori ja peadirektori tähelepanu.“

Esitatud kaubakontoriite juhatajate ja nende abide palvet läbiarutades, otsustati -- toetada ja kohustada k./ü. juhatusel esitada R-valitsusele.

Päevakorra p. 17.

Sõna võtab hra Saarts. Soovib hakata kirjutama raudtee ajalugu ja palub kõiki liikmeid, kellel miskisuguseid andmeid, meie raudtee asjus, need saata temale ehk H. Kangur'ile Tallinna Väike.

Otsustati heaks kiita ja toetada.

Küsimusi rohkem ülesse ei tõsteta.

Koosoleku juhataja hra Tats tänab kõiki koosolijaid tehtud töö eest.

Et rohkem sõnavõtjaid ei ole, tegi juhataja ettepaneku peakoosolek lõpetada traditsiooniliselt hümniaga. Kõik koosolijad tõusevad püsti ja üksmeelselt kõlab „Mu isamaa“.

Kell 18,15 lõppes koosolek.

## Mõndasugust.

### Viljapuude istutamisest raudtee piirkonnas.

(Väljavõte vana raudteelase kirjust toimetusele).

„Juba vanal vene-ajal mõlkus mu südamele üks kasulik soov, mida tol ajal võimata oli täide viia, mis aga nüüd, meie eesti vabariigi ajal, võimalik peaks olema. Sest nüüd oleme ise peremehed ja avaneb võimalus nii mõndagi teha, mis riigile, rahvale ja raudteele kasulik oleks.

Meie sõidame pealinnast välja, ükskõik kuhu poole, kas Narva, Valga või Haapsalu poole – ja pea enamiste iga versta peal on vahimajake ja selle ümbruses kasvavad mitmesugused kasuta puud, nagu kased, haavad, remmelgad, pihlakad j.n.e., mis raudteeteenijad ise ajajooksul sinna on istutanud.

Kas ei võiks nende, kasuta puude asemel kasulikud viljapuud ja marjapõõsad kasutada, nagu: õuna-, ploomi-, kreegi ja kirsipuud, mille vilja omal maitsta oleks ja müüagi saaks. Ja mis peaasi, raudteel sõitjatel jääks hea mulje õitsvaist puudest.

Ja kas see meil võimata on? Mitte sugugi, kui aga raudteevalitsus teenijatele selles asjas

abiks tuleks.“ Omalt poolt arvame, et raudteevalitsus peaks seda küsimust tõsiselt kaaluma võtma.

### Rahvusvahelised pealkirjad kauba- saadetistel ja vagunitel.

Rahvusvaheline raudteede ühing seadis hiljaaegu sisse uue märkimise süsteemi rahvusvahelises liikumises nende kaupade kohta, mis nõuavad erilist tähelepanu, ja et kaupade omadused oleks nähtavad raudteelastele. Et aga veel puudub rahvusvahelise keele üldine tundmine, siis võeti tarvitusele pildikeel – järgmisel kujul:

1) Plahvatav pomm – on tarvitav lõhkeainete vagunitel;

2) põlev tõrvik – sergesti süttiva kauba saadetistel;

3) viinaklaas – kergesti purunevatel kaupadel;

4) suur pudel korvis, millest aur väljatu- leb – põletavate ja mürgiste vedelikkude veol;

5) kala, lilleoks ja marjakobar – ruttu- rikkiminevate kaupade juures, ja

6) härjapea, kukk ja koer – elusloomade vedudel.



Saksa riigiraudteede 1 E 1 ülekuumendatud kaubarongi tendervedur Gt. 57.18 (T 20)  
Ehitatud HANOMAGI tehastes, Hannover-Linden



1 E 1-Heißdampf-Güterzug-Tenderlokomotive Gt. 57.18 (T 20) der Deutschen Reichsbahn  
gebaut von HANOMAG / Hannover-Linden