EESTI RAUDTEE

RAUDTEEASJANDUSE AJAKIRI

TOIMETUS JA TALITUS:
Tallinnas, Nunne tänav nr. 32.
(Kopli ülesõidu koha juures.)
Kontor avatud kella 10—15.
Tel.: 192³ raudtee keskjaamast.
Tegeva toimetaja E. TIMMA kodune telefon 19-58, Kullasepa 5—3.
Vastutava toimetaja E. GRÜNBERGI kodune telefon 31-41, Raekoja 2.

Ilmub kord kuus.

Tellimise hind:

	kaasanne-teta	osa kaas-annetega	kõigi kaas-annetega
1 a.	M. 240.—	300.—	400.—
½ „	„ 120.—	150.—	200.—
¼ „	„ 60.—	75.—	100.—

Üksiku numbri hind 20 mrk.

KUULUTUSTE HINNAD:

1 lehekülg	. . .	M. 4000.—
½ „	. . .	M. 2000.—
¼ „	. . .	M. 1000.—

Kaantel 50% kallim.

Nr. 3 (58) **1927. a.** **6. aastakäik**

Kitsaroopalise vagunid.

E. Timma.

Kaubavagunite puudus kitsaroopalisel raudteel on viimasel ajal üks põnevamaist päevaküsimustest. Igapäevaseks on muutunud meie äri- ning tööstusringide kaebtused korratu vagunite saamise üle. Eriti terav on kaubavagunite kriis kevadel ja sügisel, kui ka siis, mil mõnda laeva on vaja rutuliselt kauba alt vabastada. Tallinna kitsaroopalise sõlmes annab see kriis ennast kõige valusamini tunda: on näit. mõnel paberivabrikul (Põhja Paberi ja Puupapi a/ü., Türi, Kohila, jne.) sõelaev sadamas, siis on kitsikus mõõdapääsematu; laev seisab sadamas lossimisel sagedasti nädalapäevad: laeva seisumaksud, mis sugugi väiksed pole, jäävad selle tõttu vabrikute kanda. Ehk jälle, kui on seemnevilja, põllurammu ehk jõutoitude vedude hooaeg, siis kannatavad selle all mitte üksi kaubasaatjad (ETK ja t.), vaid ka põllumajanduslised ringkonnad. Ehk võtame paberiveo Venesse; näit. Türi paberivabrik on kohustatud teatavaks tähtajaks paberit Vene kaubanduslisele esitajale Tamsalusse ära andma; vagunite puudusel viibib aga see ja vabrik on sunnitud viivitusrahasid maksma.

Sarnaseid näitusi, kus sagedasti tuleb tellitud vagunite järele oodata, on palju. Loomulikult tekitab sarnane asjaolu meie äri- ja tööstusringidele otsekohest kahju, millega on õigustatud ka viimaste nurin.

See on kaubaveo kohta, kuid sugugi parem pole reisivagunitega. Ka viimaste kriis on terav, nii et hooajal tuleb reisijaid isegi kaubavagunites vedada.

Nüüd aga tekib küsimus: millest on see tingitud? Selle lahendamiseks võib ainult kaks küsimust esile kerkida: kas on praeguse veo tiheduse juures vagunite arv küllaldaselt jatkuv ja kas vagunite parandus on tarvilisel määral intensiivne.

Nende kahe küsimuse lahendamiseks avaldame tabeli kitsaroopalise raudtee veereva koosseisu kohta.

Pärnu—Tallinna kitsaroopalise ja selle haruteede vagunite koosseis: [1])

1. Reisivagunid.

Salong-vagunid	4
Amet- „	5
2. klassi magamisvagunid .	9
2. „ vagunid	6
2./3. „ „	12
3. „ „	60
Vangi- „	2
Posti- „	9
Kütte-pagaasi vagunid . .	15
Kokku reisivaguneid	122

2. Kaubavagunid.

Kinnised vagunid	576
Korv- „	111
Kast- „	112
Sistern-[2]) „	16
Platvorm- „	591
Jää-[3]) „	10
Kokku kaubavaguneid	1416

3. Töövagunid.

Kokku 10

[1]) Sonda—Mustvee tee vagunid on arvestamata.

[2]) Selles arvus on 5 Rosen ja Ko. sisterni ja 2 Saku õllevabriku vagunit.

[3]) Siia ühes arvatud on 1 Saku ja 1 Univeri õllevabriku vagunit.

Raudteede finants-direktor:

Cand. rer. merc. **E. Jemm.**

Sündinud 22 (10) nov. 1882. a. Tartumaal taluomaniku pojana. Algharidusse saanud Luunja vallakoolis, keskmise — Tartu reaalkoolis ja kõrgema – Riia politehnikumis, mille lõpetanud kaubandus-teaduse kandidaadina. Omal alal teeninud esmalt Tartu Vastastikku-Krediit-Ühisuses ning pärast Tallinna Tarvit. Ühisuses „Omas" raamatupidajana. 1918. aasta lõpul, Eesti riigi tegeliku loomise algul, riigi teenistusse astunud: esmalt riigivaranduste ülevõtmise komisjoni liikmena ja komisjoni (pärastine kaub.-tööstus ministeeriumi riigivaranduste osak.) juhataja abina ning viimati osak. juhatajana; 1919. a. detsembris kutsutud raudteevalitsuse juure raudteevalitsuse kaubanduslikseks abiks, millena tegutsenud kuni raudteevalitsuse ümberkorraldamiseni 1926. a. lõpul; 1-st jaanuarist 1927. a. kinnitatud finants-direktoriks.

Tervitus „Eesti Raudtee" juubeli puhul.

Esimesele Eesti raudteelaste ajakirjale, „Eesti Raudtee'le" tema viieaastase juubeli puhul soovin õnne ja edurikast tulevikku.

Kujunegu ta ajakirjaks, mis igakülgselt meie raudtee tegevust ja edenemist pildistab ja seega ka huvi pakub laialisemale lugejate hulgale, ning mitte ainult raudteelaste perele. Seks jõudu ja püsivat energiat ta toimetajatele!

Berliinis, 3. märtsil 1927. a.

Tugenedes nendele andmetele, näeme, et ühe ekspluat. tee-km peale langeb 3,4 kauba- ja 0,2 puht reisivagunit.

Arvesse võttes kaubaveo senist tõusu, mida ka tulevikus võib loota, peab ütlema, et kaubaveo vagunite arv ei vasta enam praegustele nõuetele. Enne ilmasõda tunti juba puudust nende järele, nüüd aga, kus kaubaringkäik suurenenud ja uusi teid juure ehitatud (Riiselja–Orajõe, Lelle–Eidapere) ning juure tulnud sõjaväevalitsuse poolt sõja ajal ehitatud (Kindluse, Paide–Tamsalu j. t.) teed, ilma et vastaval arvul vaguneid juure oleks saadud, on vagunite kriis äärmiselt teravaks muutunud.

Ka reisivagunite kohta tuleb sama ütelda.

Nüüd ehk vaatame, kuidas on lugu vagunite parandamisega. Kahjuks peab ütlema, et siin asi just mitte kõige parem ei ole. Sõja ja revolutsiooni tagajärjel sattus raudtee veerev koosseis sarnasesse seisukorda, et liikumise alalhoidmine oli tõsiselt küsitav. Peale sõja lõppu asuti küll energiliselt loovale tööle, kuid siiski tundus see parandustöökodadele üle jõu käivaks. Sellepärast olid ehk ka arusaadavad sagedased defektid parandustöödel. Kuid viimasel ajal on ka siin parandusi loodud, remonteerimistööd on juba enam-vähem ajakohased ja nõuetele vastavad, haigete reisivagunite keskmine protsent on 9 ja kaubavagunite oma 11% peale langenud; see esimese suhtes on enam-vähem normaalne teise, suhtes aga ebanormaalne seisukord.

Mõõdaminnes olgu märkida, et kitsaroopalised reisivagunid oma sisseseade poolest palju veel soovida jätavad. Laiaroopalisega võrreldes on kitsaroopalised klassvagunid võrdlemisi ebamugavad. Et aga sõiduhind mõlemate laiustega teedel ühtlane, siis oleks loomulik, et ka kitsaroopalistesse vagunitesse mõnesuguseid täiendavaid mõnususi juurde soetataks, muidugi niipalju, kui see sealsetes kitsastes oludes võimalik.

Äärmiselt hädatarvilikud oleksid järgmised uuendused: kloseti ruumi laiendamine, peegli ülesseadmine, pesemisnõudega varustamine ja vee sisselaskmine paakidesse; vaguni akendele muretseda eesriided ning iga akna juurde väike lauake; igasse vagunisse üles seada täiendavad lambid (elektri- ehk küünlavalgustus), sest praegu võib vaevalt seal lugemise peale mõtelda; magamisvagunid varustada öö- (siniste) lampidega ning rohkem riidepanu võimaluste kohtadega; magamise jaoks tuleks anda peale voodipesu veel madrats, nagu seda enne sõda tehti; kütte ja valgustuse eest tuleks hoolt kanda, sest iseäranis talvisel ajal on rongi viimased vagunid, küttevagunist arvates, külmad ja elektrivalgustuse korral pimedad; seal, kus seda veel ei ole, peaks vaguneid varustama tuhatoosidega ja jäätistekastidega.

Kui nende uuenduste sisseseadmine kõikidel vagunitel korraga üle jõu peaks käi-

ma, siis tuleks tingimata esimeses järjekorras seda 2. klassi vagunitel teha.

Väga soovitav oleks ka 3. klassi magamisvagunite liikuma panek, nagu seda laiaroopalisel hea eduga praktiseeritakse.

Ei ole ülearune ka, kui raudteevalitsus võtaks mootorvagunite ehitamise küsimuse päevakorrale. Nende vagunite liikumine oleks väga soovitav vähese liikumisega liinel (Pärnu—Orajõe, Tallinna—Vääna, Lelle—Eidapere), kui ka linnaäärsete tiheda liikumisega liinel, nagu Tallinna—Kohila, Viljandi—Loodi jne.

Lõpetades, peab ütlema, et ainukeseks pääseteeks vagunite puuduse alt vabanemiseks, on uute vagunite juurdeehitamine. Ka raudteevalitsus näeb selles ainukest väljapääsuteed ja on uute vagunite ehitusele asunud. Praegu on Pärnu—Tallinna tee jaoks ehitusel 60 kinnist kauba- ja 4 kolmanda klassi reisivagunit, Sonda-Mustvee tee jaoks aga ehitatakse 13 kinnist kauba-, 10 platvorm-, 1 jää-, 4 kolmanda klassi-, 2 pakk- ja 2 miksi 2./3. klassi vagunit. Vagunid ehitatakse Tallinna, Valga ja Mõisaküla raudtee tehastes; osa neist on juba valmis, suurema osa ehitustööd lõpetatakse käesoleval aastal.

Kui niikaugele jõutakse, et kõik need ehitusel olevad vagunid liikuma pandakse, siis väheneb loomulikult ka vagunite kriis.

Et aga vagunite puudust sootuks kõrvaldada, selleks tuleb kitsaroopaliste vagunite parki iga aasta täiendada, pealegi kus ligemas tulevikus Lelle-Papiniidu raudtee 84 km ulatuses tegevusesse astub uute reisi- ja kaubavagunitega.

See peaks olema raudteevalitsuse otsekohene mure; ka riigikogu ei tohiks selleks krediite piirata.

Siis alles oleks vagunite puudus enamvähem kadunud, samuti kaoks ka meie äri-, tööstuse- ning põllumajanduse ringide kaebtused ja nurinad — see aga oleks omakorda meie rahvamajandusele mitte vähese tähtsusega võit.

Muljeid jaamaametnikkude kutseühingu kongressilt.

H. Tats.

25. jaanuaril s. a. pidas jaamaametnikkude kutseühing viiendat kongressi. Viis aastat ei ole kuigi pikk aeg, kuid siiski küllalt selleks, et asutada ühe riigiametnikkude koonduse, nagu on seda jaamaametnikkude kutseühing, ja omandada teatavad kindlad põhimõtted, sihid ning ideed, mis ühingu püüete suuna ära määraksid.

Riigiametnikkude koondused oma ametalade järgi on minu arusaamise järele ülitarvilikud. Kui need koondused tegutsevad lojaalselt, meie vabariigile ja oma ametkonnale tulu tuues ja paremaid püüdeid ja oskust ühiselt riigi ülesehitamise tööle rakendades.

Jaamaametnikkude kutseühing asutati viie aasta eest, — peale selle, kui meie riiklisele korrale vaenulikud jõud olid püüdnud raudteelaste peres segadusi tekitada ja tolleaegseid ühinguid oma sihtide kättesaamiseks ära kasutada, — et luua kindel koondus intelligentsematest raudteelastest, kes ei laseks ennast kaasa tõmmata utoopilistest ideedest teatava elemendi eestvõttel.

Tõele au andes peab konstateerima, et jaamaametnikkude töö sellel alal on vilja

Vecmuiza raudteejaam Latvijas.
Jelgava—Daudzeva—Sece liinil 1435 mm raudteel.

kannud. Viis aastat on tööd tehtud kindlasti ja muutmata põhimõtete kohaselt, mis alati selles on seisnud, et raudtee olukorda paremale järjele tõsta ning ametnikkude elujärge parandada. Raudteelased teistelt kutsealadelt on jaamaametnikkudele järgnenud ja praegu võime tõendada, et senini kuni kümme kutseühingut on organiseeritud, missugused töötavad samadel, ülalnimetatud põhimõtete alusel.

Kõige tähtsamaks ühingu tööks tuleb kongresse pidada. Kongress on see õhuventiil, mille kaudu aasta jooksul kogunud rikutud õhk välja pääseb ja hoopis puhtam asemele saabub.

Olen viis aastat järgimööda jaamaametnikkude kutseühingu kongressi juhatuse lauas olnud ja mul selletõttu võimalus olnud kongresside käiku ligemalt jälgida.

Esimene kongress, 1922. aastal, oli täis elektrit. Oli paljugi, mis ühel ja teisel ametnikul südamesse kogunud, mida välja paisati.

Pärastised kongressid on olnud juba palju rahulikumad ja asjalikumad ning on osutunud tõsisteks tööpäevadeks.

Positiivseks küljeks kongressidel on olnud see, et raudteevalitsuse juhtivad jõud kongressidest on järjekindlalt osa võtnud. Ekspluatatsiooni direktoril, härra Reimanil, oli viimasel kongressil osavõtu viie-aastane juubel.

Ka peadirektor, härra Reinok, austas viimast kongressi oma ilmumisega.

Sarnane tihe koostöö, juhtivate jõudude ja ametnikkude vahel, ei ole jätnud oma tervendavat mõju avaldamata, niihästi raudtee olukorra tõstmiseks, kui ka ametnikkude ja teenijate elujärje parandamiseks, niipalju kui meie noore riigi üldine seisukord seda on lubanud.

Kõige selle edu ja positiivsete tagajärgede juures ei tohiks meie unustada ka mitte kongresside negatiivseid külgi ja neid on olemas.

Esiteks peab seda tähendama, et kongressile tullakse ettevalmistamata. Ei esineta aegsaste juhatusele ettepanekuga, teatavat küsimust päevakorda võtta.

Tõstetakse küsimus alles kongressil läbirääkimiste all ootamata üles, vaieldakse selle küsimuse juures mõni kord pikalt ja laialt ning lõppude lõpuks ei esitata ettepanekuidki. Sarnane viis ei ole otstarbekohane. Küsimuste kohta, mis ülaltoodud viisil käsitatakse, ei saa ühingu juhatus seisukohta võtta ega raudteevalitsuse esitajad soovitud seletusi anda, sellepärast et neil küsimus enne teada ei olnud.

Teiseks ei esine mõned kongressi saadikud küllalt asjakohaselt ja korrektselt. Leidub neid, kes kõnelevad sellepärast, et kõnelda, kuna käsitatavase küsimusse see selgust ei too ja ainult aega viidab.

Mineval suvel oli minul juhus soome jaamaülemate ühingu aastakoosolekust osa võtta. Pean tunnistama, et olin üllatatud sellest eeskujulikust korrast, mis seal valitses. Koosolek ei kestnud mitte üle kahe tunni. Meie aga vajame oma koosolekuteks alati kaks päeva.

Raudteeasjandus on üks sarnastest, mis üle riigi laiali, sellepärast ei saa juhtivad jõud alati kohtade peal näha, kuidas üks ehk teine nende poolt maksma pandud korraldus tegelikult läbiviidav, kas on korraldusel puudusi jne.

Sellepärast on arusaadav, et juhtivad jõud tänulikud on, kui täidesaatvad ametnikud kohtadelt tulevad ja näitavad, missugused korraldused otstarbekohased ei ole ja mis veel asja eduks tarvis teha oleks. Selleks on aga vaja püsivat tööd juba aegsasti enne kongressi. Kohtadel tuleks valmis töötada põhjendatud ettepanekud, mis ühingu juhatus päevakorda võtaks ja neist raudteevalitsusele teataks, et viimane oma seisukohta kongressil saaks avaldada.

Küsimuste ülesvõtmine kongressil, mis päevakorras ei olnud, peaks ärajääma.

Nagu juba eelpool tähendasin, on jaamaametnikkude ühingu kongressid edusamme teinud, ja ma loodan, et mitte kaua ei tule oodata, kuni jõuame ka soome ametivendade omade tasapinnale. Selleks jõudu!

Tallinna raudteesõlme ümberehitamise kava.

(1. järg).

Tallinna sõlmes läbikäivate vagunite arv.

Eelpooltoodust saame otsused:

Ülemiste—Kopli kaubarongide liikumise eraldamine oma tee peale, s. o. 2. järjekorra ümberehitustööde alustamine, saab hädatarvilikuks siis, kui arvesse võtame 9 paari reisirongi, liikumise tihedusel ja umbes 11 paari kaubarongisi, — kuid enne ei saa sellest nõuda Nõmme—Tallinna reisirongide arvu ettenä-

gemata suurendamist: — s. o. Ülemiste poolt öö-päeva jooksul tulevate vagunite arvu 500 ulatuseni. 2. järjekorra ümberehitus, peale oma teostamist, saab rahuldama kaubaliikumise nõudmisi kuni selle tiheduse suurendamiseni 27 paariks, ehk Ülemiste poolt öö-päeva jooksul tulevate vagunite arvu 1200 ulatuseni, — tingimisega, et Ülemiste tagant raudtee saab ka kaksikteeliseks ümberehitatud. Edaspidisel kaubanduse liikumise suurendamisel nõutakse juba Ülemiste—Kopli/Tallinna jaamadevahe muutmist puht kaksikteeliseks, jaamadevahe plokposti avamisega: — s. o. 3. järjekorra ümberehituse teostamist, kusjuures, eelpool mainitud 9 paari reisirongide tihedusel, kaubaliikumise suurus võib tegelikult ulatada 61 paarini, s. o. Ülemiste poolt öö-päeva jooksul tulevate vagunite arv kuni 3600, arvesse võttes, et selleks ajaks saavad ka kaubarongide koosseaded suurendatud. See arv on võetud Ülemiste poolt öö-päeva jooksul Tallinna tulevate laaditud kaubavagunite ettenähtava aja ülemmääraks.

Nõnda siis, 1. ümberehitamise järjekord vastab perioodile, kuni kaubaliikumine Ülemistelt ei lähe üle 500 vaguni öö-päeva jooksul; 2. järjekord vastab perioodile, kui kaubaliikumine Ülemistelt tõuseb üle 500 vaguni, ega ei lähe üle 1200 vaguni öö-päeva jooksul.

Arvesse võttes, et Kopli jaama praegust sorteerimisvõimet võib hinnata ka mitte üle 500 vaguni öö-päeva jooksul, siis 2. järjekorra ümberehitustööde hulka tuleb juurearvata Kopli jaama sorteerimise, — vastuvõtmise ja ärasaatmise — sisseseade tarbekorralist laiendamist, nende põhjaliku ümberkorraldamisega, sest et vagunite sorteerimine veduri abil, vagunite väljatõmbamisega ja tõukamisega, — nagu seda praegu tehtakse, — sorteerimise töö suurendamisel ei ole enam mõeldav, ja peaks selle asemel üle mindama sorteerimise peale raskusjõu abil. Arvesse võttes edaspidist Kopli jaama sorteerimississeseade laiendamise tarvidust, Ülemiste poolt öö-päeva jooksul tuleva 1200 kuni 3600 vaguni läbitöötamiseks, ning juurelisades viimasele arvele 150 vagunit Nõmmelt ning 20 % kohalisi ja tagasitulevaid kaupasi, saame

$$1{,}20\,(3600+150) = 4500 \text{ vagunit}$$

öö-päeva jooksul sorteerimiseks, mis kujutaks ennast Tallinna sõlme 3. järjekorra ümberehitustööde ülesande ülemmäära. Tehnilisest ja majanduslisest küljest on see paras sorteerimise norm teedeparkide ja allajooksu kallakute üksikul süsteemil vagunite sorterimiseks kõikidele suunadele, mispärast seda süsteemi tulevikus tuleb Tallinna jaoks valida.

Nende arvude valgustamiseks oletame, et, nagu tulekski oodata, — kuni 90 % sadamasse või sadamast tulevaid kaupasid saavad eksport-import kaubad olema, s. o. umbes 4000 öö-päeva jooksul. Maksimaalsel, äärmiselt intensiivsel laadimistööl: 1500 tonni aasta jooksul 1 m sadama sildade pikkuse kaudu, vastaks sarnane kaubaliikumine Tallinna sadama sildade üldpikkusele vähemaltki

$$\frac{1000 \,.\, 15 \,.\, 300}{1500 \,.\, 100} = 12 \text{ km},$$

kuna nüüd Tallinna sildade üldpikkus on umbes 3,5 km.

12 km sildade pikkuse saavutamiseks läheb tarvis uute sadamate loomine Paljassaares ja Telliskopli lahes, mille tõttu raudteeliinide ehitamisvõimalust sinna tuleks silmas pidada.

3. järjekorra ümberehitustööde eesmärk.

Ehk küll 3. järjekorra ümberehitustööd, mis on tingitud mõlemate Nõmmelt ja Ülemistelt kaksikteeliste liinide Tallinna sisseviimisega ja eelpool arvatud liikumise suurendamisega, — nõuaksid Tallinna ja Kopli jaamade põhjalikku ümberehitamist, — siiski ilma selleta, et 1. ja 2. järjekordadega ettenähtuid uusi ehitusi tuleks lammutada, väljaarvates osalist teede ja pöörangute mõõdapääsemata ümberpaigutamist ja väiksemate ehituste lammutamist. Mõlemate pealiinide ühes sadama haruteede sisseviimine Kopli jaama, nõuaks Koplis kaubarongidele järjestikuliste vastuvõtmise-, sorteerimise- ja ärasaatmise teeparkide sisseseadmist, samuti kui vastavat veo- ja parandussisseseadete laiendamist; seda tuleks omalt poolt ära jaotada mitmesse järjekorda, — mis saab erilise kirjelduse sisuks.

Siin tuleks aga alla kriipsutada, et mõnedel suhetel iseäralist kasulikult väljakujunenud Tallinna jaama ja linna planeerimise asjaolud, maastiku loomulik relieef ning praegu veel võrdlemisi väiksel ulatusel ja praegu ilma ehituste lammutamiseta tarvilikkude erakruntide võõrandamise võimalust kergendab tuntavalt Tallinna sõlme ümberehituse küsimuse ratsionaalset lahendamist.

Niisugune maade võõrandamine on aga alles siis kergesti teostatav, kui see aegsasti tehtakse. Ei tohi unustada, missuguste takistustega ja tehniliste raskendustega tuleb võidelda, ja missuguste suurte väärtuste

kaotamisega, — ehituste lammutamise tõttu, — tuleb harilikult leppida, olemasolevate raudteesõlmede ja suuremate jaamade ümberehitamisel: asjaolud, mis õnnelikult jääksid Tallinna suhtes veel ära, edasilükkamata aga tarviliste maavõõrandamise teostamisel — nii kaua kui võõrandamise alla käivad maa-alad ei ole veel täis ehitatud. Sest et linna kasvamise tõttu hakkab mõnest ajast maa-alade väärtus kiiremini kasvama, kui tarvilik kapital nende omandamiseks. (Järgneb).

Eestimaa Raudteelaste Tarvitajateühisus.

Ühistegevus on kibeduse ja valu aja sünnitus. Nõnda on ka Eestis ühistegevus oma arenemiskäiku astunud Eesti vabadussõja päivil, peale suurt ilmasõda.

Ennem Veneriigi all olemise ajal ei olnud võimalik raudteelastel mingisuguseid organisatsioone luua, sest riigiteenijail oli keelatud igasuguse organisatsiooni või seltsi liige olla.

Samasugune seisukord valitses ka Saksa okupatsiooni ajal.

Sõdade ja okupatsiooni läbi ära kurnatud ning välismaadega ühenduse puudumise tagajärjel oli suur puudus eriti toidu ja esimese järgu tarbeainetest. Mis vähegi saada oli, selle eest nõuti pöörast hinda.

Palgateenijail oli võimata seda omandada. Raudteelased avasivad küll kohe peale okupatsiooni vägede lahkumist endise raudtee poe, mis okupatsiooni võimude sunnil oli likvideeritud, kuid vähese tegevuskapitaliga, mis alles oli, ei suudetud midagi tõsisemat ettevõtta.

Võitluses oma eluülespidamise eest tekkisivad mõtted elujärje parandamise püüdmiseks.

Üheks kõige tähtsamaks küsimuseks sellel alal kujunes raudteelaste keskel omaabi korralduse — ühistegevuse — ellu kutsumine.

29. aprillil 1919. a. sai Raudteelaste Tarvitajateühisuse põhikiri kinnitatud ja ühisus võis tegevust alata.

Liikmete juurevool ühisusse oli väga elav, kuid, nagu igal alal, oli ka siin algus raske ja piiratud.

Liikmete poolt kokkutoodud vähese kapitaliga ei suudetud kuigi palju esitatud nõudmistest täita. Teiseks oli väga raske kaupa leida, kaubaturu tühjuse tõttu. Suureks abiks kujunes riigivalitsuse poolt korraldatud ainete väljajagamine, mis ühisuse kaudu sündis. Ajajooksul muutus olukord elavamaks ja ühes sellega ühisuse tegevuse võimalused avaramaks, mille tulemusena võime praegu konstateerida, et raudteelaste peres nende

Raudtee Tarv. Ühisuse oma maja, peakontor ja kauplus Teliskivi tänaval.

tarvitajateühisus on kujunenud kõige tugevamaks ja vanemaks organisatsiooniks.

Erinevaks nähtuseks on Eestimaa Raudteelaste Tarvitajateühisuses, et tema mitte üksi linnades ja alevites kauplusi ei ava, vaid varustab ka neid raudteelasi, kes liinil laiali pillatatuna vähemates jaamades ja nende ümbruses elavad, vagun-kauplustega, missugused liiguvad raudteel, väljasõites ühisuse asupaigast igal kuul kaks korda, peale palga maksmise teenijatele.

Ühisuse vagun-poed on saanud liinil asuvatele raudteelastele hädatarviliseks tarbeja toiduainete ostuallikaks, suure osa raudteelaste elamisel niisugustes piirkondades, kus kauplusi lähedal ei ole; ja kus mõni üksik erakauplus ongi, seal mõistab juba see, ennast võistluse puudumisel seisukorra peremehena tundes, rahva rahakotti tühjendada.

Raudteelased teavad paljudest niisugustest asutustest muinasjutuliselt kõlavaid lugusi jutustada.

Nüüd, kus tarvitajateühisused on sundinud neid mõõdukamate hindadega kaupe müüma, tõstetakse hädakisa üle terve riigi, et ühisused neilt elamisvõimaluse võtavad, mõeldes välja ühisustele igasuguseid riigi poolt antavaid soodustusi, millest need undki pole näinud.

Ühistegevus, kui üldiselt tunnustatud kõige kasulikum rahvamajandusline tegur, peaks tegelikult rohkem soodustusi saama.

Ühisused on oma esimese ülesande, ja nimelt hindade allasurumise ülesande, peaaegu täitnud ja praegu paistab nagu oleksivad ühisused üleliigsed. Kuid see ei ole õige — ühisused on alles oma ülesannete teostamise algastmel ja nende kapitalidega, mis ühisused aja jooksul suutnud kokku koguda ja veelgi koguvad, tuleb asuda omatõõstuse arendamisele, mis edaspidi võimalusi saab andma, ka valmistus vahekasude ühisustele jäämise tagajärjel, kaupe veelgi odavamalt tarvitajatele kätte toimetada.

Kui vaadata Raudteelaste Tarvitajateühisuse kapitalide seisukorda, siis näeme, et seitsme aasta jooksul on suured summad kogutud ja see on kõik liikmete oma; kui aga ühisust ei oleks olnud, siis oleks see raha teiste isikute taskus, ning nendel, kes selle kokku toonud, ei oleks mingisugust kaasarääkimise õigust olnud.

Esimene Raudteelaste Tarv. Ühisuse kauplus Balti jaama juures.

Omaabi korralduse põhimõte seisab peaasjalikult osavõtja õiguses igas asjas kaasarääkida ja asjaajamise sisseseadmises enamuse arvamise järele.

Raudteelased on oma ühisuse tegevuse arenemisest agaralt osa võtnud, asjaajamist püüdnud kõige õiglasemalt sisseseada ja piinlikku korda pidada. Huviga ühisuse tegevuse juures olles ja selle tegevuse järel valvates, on kasvatatud usku ja poolehoidmist eemalolijates.

Viimastel aastatel on väheste palkade ja raskete elutingimuste tagajärjel mõned sunnitud olnud ühisusest lahkuma ja võlgu ostmise otstarbel erakaupmehega ennast

siduma, kuid ajajooksul, kui olud paranevad, saavad nemad ja palju uusi juure tulema.

Üldiselt võib ütelda, et Raudteelaste Tarvitajateühisusel on väga palju arusaajaid ja elavalt huvitatud liikmeid, mis heaks punktiks edaspidise tegevuse arenemisel.

Jälgides ühisuse tegevuse arenemist, näeme esimestel aastatel rohket liikmete juurevoolu ja suurt läbimüügi summat vähese arvu kaupluste juures, mis tingitud suurest kaubanõudmisest ja hindade suurest vahest, võrreldes erakauplustega.

1922. a. peale hakkab kaubaturu seisukord paranema ja võistlus omab teravama kuju.

Võimalus, igast kauplusest kõiki aineid saada, sunnib ühisust liikmetele rohkem vastu tulema ja kaupluste võrku laiendama, mille tagajärjel vanades kauplustes läbimüük langeb uute arvele üleminemisega. Siiski töötab ühisus väga edukalt edasi kaks aastat.

1924. aastast algab tööstuse langemine ja rahva elutingimused muutuvad raskemaks, mis omakord kutsub ellu kaupluste vahel võistluse viimase võimaluseni.

Sissetulekute vähenemine sunnib tarvitajat igasuguseid teid otsima, kuidas eluülespidamiseks tarvisminevaid aineid kergem saada ja mitmed valguvad erakauplustesse, kust kaupe hakatakse võlgu müüma. See kõik ei jõua siiski ühisuse poolehoidu tunduvalt nõrgendada, sest ühisusel on võimalik igal juhtumisel võistlust jätkata, ikka eesrinnas sammudes.

Igaaastane läbimüügi tõus näitab järjest kasvavat poolehoiu tõusu ühisuse vastu ja ühes sellega tarvitajate arvu suurenemist, kes end koondanud ühisuse ümber.

Palju raudteelasi, kes ostavad ühisuse kauplustest omad tarbed, ei ole kahjuks veel astunud ühisuse liikmeks. Arvatavasti on selle põhjuseks võimalus ilma liikmeks astumata kaupe saada, kuid soovitav oleks siiski, et ostja liikmeks astuks: siis saaks tema kaubad odavamalt kätte, sest liikmete ostud registreeritakse ja makstakse neile tagasi üleliigselt võetud vahekasu.

Liikmeks võetakse kõiki raudteelasi ja nende perekonnaliikmeid. Kui keegi raudteelane ise ei taha liikmeks astuda, siis on võimalus tema perekonnaliikmel — naisel ehk lapsel, kes üle 17 aastat vana — seda teha.

Raudteelaste Tarvitajate Ühisuse – Vagun-poed.

Liikmemaks on praegu 500 väärtkindlat marka ja seda võib kolme aasta jooksul tasuda, mis kellelgi hea tahtmise juures raske ei tohiks olla.

Vastava seadusega on osamaksud kulla alusele viidud, nii et sissemaksjal kunagi karta ei ole sissemakstud raha väärtuse langemist.

Ühisusel oli juba pikemat aega tungiv tarvidus oma ulualust soetada. Sai otsitud vastavat maa-ala, kuhu oleks võidud ehitada tarvisminevat hoonet.

Esiteks oli tarvidus seda leida raudtee äärest, ladu ehitamise põhjusel, kust oleks saanud vaguneid laadida.

Nüüd, kus ühisusel suuremat ladu tarvis ei ole (sest kaubad saavad otse E. Tarvitajateühisuste Keskühisuse ladudest võetud), on see vajadus äralangenud. Jäi järele ainult kontori jaoks ruumi leidmise tarvidus ja sellest väljaminnes ostis ühisus Teliskivi ja Oskari tänava nurgalt maa-ala ühes pooleli ehitatud majaga, mis käesoleval aastal lõpulikult valmis ehitati. Maja on kahekordne: alumisel korral asub ühisuse kontor, kus ka aset leiab Teine Tallinna Ühispank ja ühisuse liha- ja toiduainete kaupluse ruumid; teisel korral on kaks korterit ühisuse teenijatele ja kojamehe korter. Maja juure on ehitatud kuurid, pesuköök ja autoruum, ning korralik jääkelder lihakaupluse tarvis.

Ühisus ostis tähendatud maa-ala ja püstitas ehitused kõik puht omakapitalidest, ilma võlga tegemata ja see läks maksma 2.600.000 marka.

Maa-ala on niivõrd suur, et võimaldab edaspidi, kui ühisuse rahaline seisukord lubab veelgi mõnd ehitust püstitada.

Raudteelased, astuge kõik oma Tarvitajateühisuse liikmeks.

Elu edenemine ei taha enam tunnustada laialipillatud ja üksikuid indiviidume, vaid nõuab, et kõik peavad organiseeruma ja ühte hoidma.

Koondage endid oma kutseühingute ümber ja sealjuures pidage meeles, et teie Tarvitajateühisus, kes samuti nagu kutseorgaanid, ainult teisel teel, töötab teie hea käekäigu heaks. Organiseeruge ka tema ümber.

Tema töövõimalused ja sihid on ärarippuvad tuntavalt osavõtjate huvist ja tahtmisest.

Ei ole mitte õige kui ükskõikselt kõrvaltvaataja osas oldakse. Igaüks peab oma arvamist ja nõuannet avalikkuse ette tooma, sellega üldsuse huvidele kasulik olles. Meie ise rajame oma elukäigu ja anname selleks eluvõimalused — keegi teine ei tule meie hea käekäigu eest võitlema; kui aga meie loiuks jääme, siis rusub elu meid alla ja jäeme nagu üksik paadikene mere lainte võimusse.

Vaadake kaugemale, välismaade tarvitajateühisuste tegevusse, seal näete ühisusi 200 kauplusega, hiigla majade ja vabrikutega, sõõgimajadega, raamatukogudega jne.

Millest on see tulnud — ainult rahva koondumise ja hea tahtmisega osavõtmise teel.

See on jõud, millega arvestatakse ja millega midagi luua võib.

Meie oleme alles algastmel, kuid kui kõik käed külge paneme, võime loota, et see aeg ka meil kaugel ei ole.

Raudteelaste Tarvitajaühisuse tegevuse arenemine numbrites.

Aasta	Liikmete arv	Kaupluste arv	Läbimüük	Osamaksu kapital	Omad kapitalid	Kulud	Puhas kasu
1919	2565	2	3.800.000	80.500	5.100	333.000	68 000
1920	4053	4	15.230 000	556.400	293 800	1.231 000	373.400
1921	434[illegible]	6	47.150.000	1.345.200	1.915.400	5.659.60	806.500
1922	4221	7	64.418.200	1.939.668	1.543.917	6.951.700	757.744
1923	4164	10	85 123.631	2.567.333	2.555.760	8.581.530	1.217.748
1924	4085	11	104 031.302	3.283.920	3.748.537	10.360.041	352 922
1925	3983	14	101.887.899	3.273.882	4 318.966	10.536.047	335.370
1926	3917	17	109.296.304	3.504.491	5 247.151	11.395.224	358.990

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

Ülem-insener **A. Trey**, Hannover. — Tõlge dipl. ins. **K. Tonstein**, Tallinna. (1 järg.)

Mõlemad Coale süsteemi kaitseklapid on paigutatud ühisele plaadile. Klappide läbimõõt on 80 mm ja nad on varustatud moodsa seadeabinõuga; käsitatakse neid vedurijuhikojast. Kondensvee väljalaskmiseks on ülevalpool ventiileid mõned augud. Roostetamise ärahoidmiseks on vedrud ületsingitud.

Veenäitajaid on kaks, mõlemad klingeri tüüpi. Pahempoolse veenäitaja ülemine pea

Tariifi-nõukogu liige:

Eduard Rosenvald.
Sündinud 8. okt. (26. sept.) 1877. Põhja Pab. ja Puup. vabr. akts ühis. ja Balti Pääste-Seltsi direktor, tariifi nõukogu liige, kui kaubanduse ja tööstuse esitaja; töötab nõukogus vahetpidamata Eesti riigi algusest peale.

Tervitus „Eesti Raudtee" 5-aastase juubeli puhul.

Hinnates vääriliselt „Eesti Raudtee" kaastööd raudtee tariifide küsimuste selgitamisel, tervitan selle ajakirja toimetust ja kõiki kaastöölisi nende viieaastase töö järele.

Esimesed viis aastat elus on harilikult kõige raskemad. Et „Eesti Raudtee" neist aastatest üle on jõudnud, on põhjust loota, et ta kõrge vanaduseni püsib.

E. Rosenvald

---

on varustatud kolmekäigukraaniga ja flantsiga kontroll-manomeetri ühendamiseks.

Katelt toidavad veega kaks mitte-imevat Friedmanni Restarting insektori klass A. S. Z. nr. 10, võimega kumbki 250 ltr/min.

Auruvõtmise okstoru on ühendatud toruga, mis võtab auru aurukupli ülemisest osast; teda võib eraldada katlast pea-eraldavventiili abil. Auruvõtmise okstoru peale on paigutatud järgmised eraldav-ventiilid: insektori, õhuimeja, torupuhastaja, lõõtspea, õhupumba, liivariputaja, valgustusmasina, aurupiduri, õlitolmustaja ja manomeetri jaoks.

R a a m.

Vastandina Ameerika veduritele on raam valmistatud 28 mm plekist ja on hästi kõvendatud. Eesraam on varustatud järgmiste ühendustega: ees – tugi, tema külge kinnitatakse puhvrid, veoaparaat ja jookstelje pöörtapp; madal-rõhu silindrite vahelühendus on plekist ja profiilrauast; samasugune on ka ühendus paralleeli raami ja mõlemate katla eestalade vahel; all — esimese ja teise seotud telgede vahel on ühendus pehmest malmist; ning viimaks ühendus, mis moodustab siduri tagumise ja esimese raami vahel.

Tagumises raamis:

Ees-ühendus kõrgerõhu silindrite vahel, mis samal ajal on siduriks mõlema raami vahel ning mahutab eneses katla peatala; ühendus, mis ulatab kuni paralleeli raamini ning on ühendatud silindritega; ühendus nurkrauast – silindritest kuni raami otsani; väljaspool – 28 mm paks kõvendusplaat paralleeli raamist kuni raami otsani; ühendus veotelje juhede vahel; ning viimaks lehtühendus, mille külge on kinnitatud veduri ja tendri vaheline sidur.

Sidur esimese ja tagumise raami vahel on kujundatud kerataolisena. Poltlaagrid on juurevalatud eesraami viimase raamitoe ning tagumise raami silindritoe külge. Poltlaagrite vahel on ettenähtud küllalt pilu, nii et eesraami püstloodis liikumised kuni ± 15 mm ei mõju poltlaagrite peale.

Teljepukside juhed on üleval kinnised, seadekiilud on valmistatud S.-M.-terasest.

900 mm pikad seotud telgede kandevedrud on mahutatud teljepukside alla. Kandevedrud on valmistatud ribistatud vedruterasest ning on kinniste peadega. Kandevedrude materjal on eriterasest 80 kg tõmbetugevusega ning 12% venivusega mittekarastatud olekus ning 140 kg tõmbetugevusega ja 5% venivusega karastatud olekus.

Teljekoormatuse tasakaalustamiseks on ettenähtud palansiirid neljas grupis. On tasakaalustatud:

1. Jookstelg esimese seotud teljega.
2. Veotelg eesraami teise ja neljanda seotud telgedega.
3. Tagumise raami esimesed kaks seotud telge.
4. Tagumise raami veo- ja seotud teljed.

Ees- ja taga puhvriplankude külge on kinnitatud teepuhastajad. Viimased on nii kujundatud, et võimalik on vedurite sidumine üksteisega, nii eeskülgedega kui ka ümberpöördult.

V e d u r i j u h i - k o d a.

Vedurijuhi koda on suur, õhurikas ning ruumikas, katla eesküljele paigutatud sisseseaded on käsiulatuses (joon. 12 kujutab nende äramahutamist). Kahekordsesse katusesse on paigutatud suur õhusiiber. Vedurijuhi koja katuse tagumises osas on olemas

klapp – kaitseks vihma vastu. Klapp on riputatud katuse külge ning lastakse alla vihmasaju ajal ja kinnitatakse selles seisandis riivi abil.

Käigu-osad.

Telgede järjekorda näitab juba märgitus 1 D+D ning on kujutatud ka joon. 13. Kõik seotud teljed on kohtkindlalt laagerdatud. Telgede vahe üksikute telgede vahel on võetud minimaalne, et võimaldada selle pika masina ja tendri paigutamist Jaava saarel olevatele pöördsildadele. Pandaasid madalrõhu silindrite jaoks on ühesugused, siis on ka veoteljed omavahel ümbervahetatavad; siis on veel omavahel ümbervahetatavad eesraami esimene ja neljas telg ning ka tagumise raami esimene ja neljas telg ja siis veel ees- ja tagumise raami teised teljed.

Teise telje ümbervahetatavusest teiste seotud telgedega sai loobutud, nende vastukaalude mitmekesiduse tõttu. Veotapid on kroomnikkelterasest 90 kg tõmbetugevusega ja 10% minimaal venivusega. Samast materjalist vastuvänt on mahavõetav. Valatud

Raudteesild Soerabaya lähedal Jaava saarel.

on S.M.-terasest 80 kg tõmbetugevusega ning 13% venivusega.

Veo- ja seotud telgede pandaasid on kinnitatud piderõngaste ja kruvide abil; jooksja tendertelgede pandaasid aga ainult piderõngaste abil. Seotud telgede kaelte mõõdud on 165/210 mm, nii et kõik puksid on omavahel ümbervahetatavad. Jookstelje kaelte mõõdud on 140/280 mm.

Puksid on valmistatud malmist, puksi liud pronksist ja valgemetalliga ülevalatud; aluspuksid on malmist. Et käigud kõrge- ja rauast seotud tapid on sisse pandud ja karastatud.

Jookstelje nihkumine kõverikkudes raadiusega 125 m on umbes 47 mm. Tagasiseadmise abinõuks on selle tõttu eesraami nihkumine 140 mm.

Joon. 14 kujutab veduri ja tendri asetust kõverikus raadiusega 150 m.

Veovärk.

Kõrgerõhu- ja madalrõhu kolvid töötavad vastava raami kolmanda seotud telje peale. Kolvisiibrid läbimõõtudega vastavalt

Kõrge raudteesild üle kuristiku Soerabaya lähedal Jaava saarel.

220 ja 300 mm on varustatud kitsaste vedrurõngastega.

Silindriruumide vahekord on 2,42. Iga siibrikasti peale on paigutatud automaatne rõhureguleerventiil. Need ventiilid on isesugused kõrge- ja madalrõhu silindrite jaoks. Joon. 15. kujutab mõlemaid silindrid. Kanaalide jooks ja põiklõiked näitavad, et on rõhku pandud auru hea juhtimise peale. Järsuid põlveid ja põiklõikete muutmisi ei ole; kõik nurgad on hoolsasti ümarikuks tehtud.

Kõrgerõhu silindrite auru sissevoolu torude peale on paigutatud suured Rikuuri imevklapid.

Silindreid õlitatakse kahe Friedmanni

Raudtee jaamahoone Soerabayas.

Sild Silivang'i jõel Jaava saarel.

süsteemilise määrepumba abil; pumpade mahtuvus on 3½ ltr ja nad saadavad määret kumbki kuude kohta. Määrepumba ja kõrgerõhu silindri vahel asub veel õlitolmustaja. Silindrite ja siibrikastide katte alla on paigutatud asbestist soojuse kaitsematid.

Ülekuumendajast voolab aur pika sissevoolu toru kaudu tagapool asuvatesse kõrgerõhu silindritesse ja sealt ressiivertoru kaudu madalrõhu silindritesse. Joon. 16 kujutab ressiivertoru keraliiget ja sissevoolu toru toppendi. Ressiivertorul on väike kallak ettepoole; kohe madalrõhu silindri juures on vee eraldaja ühes automaatse väljalaske abinõuga. Vee-eraldaja peale on paigutatud suur Rikuuri imevventiil.

Väljalaske ventiilid täidavad ühtlasi kaitseventiilide ülesannet. Peale selle on madalrõhu silindrite ees- ja tagumised kaaned varustatud suurte kaitseventiilidega. Tagumised silindrite kaaned on terasvalust, eeskaaned malmist.

Mõlema madalrõhu silindri auru väljavoolu torud ühinevad suitsukambri all püsttoruga. Aurukolvid on valmistatud S.M.-terasest. Kolvivarred lähevad ka silindrite eeskaantest läbi.

Terasvalust ristpeadel on kaks liugpinda, kelgud on pronksist, kuid ilma valgemetalli ülevalamiseta; paralleelid on valmistatud terasest. Kinniste peadega ventiilid on valmistatud S.M.-terasest. Nende laagrid on jaotatud ja ülevalatud valgemetalliga. Seotud tiislid on samuti S.M.-terasest; nende pronksist laagrid on jaotatud ja valgemetalliga ülevalatud. Laagrite metallisegu koosneb 84% vasest, 13% inglistinast ja 3% fosforvasest. See segu osutus Jaava saare

Teine suurem sild Jaava saarel.

Vagunite laadimine Soerabaya raudteejaamas.

jaoks väga heaks. Tiislite valmistamisel oli suurem tähelepanek pööratud suurtemäärdetooside peale.

Käigud.

Kõrge- ja madalrõhu silindrite käiguosad on ühesugused ja oma vahel ümbervahetatavad. Kulisside kinnitus on nii kujundatud, et kulisside pöörtapid on asetatud käiguvõlli telge.

Käigu muutmist teostatakse käsiratta abil. Joon. 20 kujutab käigu ülesseadmist.

(Järgneb lõpp.)

Ekspluatatsiooni direktsiooni jaamaametnikkude kutseühisuse järjekorraline peakoosolek.

Eesti raudteede liikumise-osakonna jaamaametnikkude kutse-ühisuse järjekorraline peakoosolek peeti Tartus 25. ja 26. jaanuaril 1927. a. kell 10 hom. ametnikkude ühingu ruumes, Suurturg nr. 13.

Peakoosoleku kokkukutsuja oli ühisuse juhatus põhikirja §§ 9 ja 10 alusel.

Koosolekust osavõtma ilmunud liikmeid 33; R.-valitsuse esitajate peadirektor, hr. Reinok, ekspluatatsiooni direktori k. t., h-ra Reimann, ja 3. jaoskonna ekspluatatsiooni revident, h-ra Murri.

Päevakorras:

1. Koosoleku avamine;
2. Koosoleku juhatuse valimine;
3. Päevakorra kinnitamine;
4. Ühisuse tegevuse ülevaade ja aruanded;
5. Keskühingu tegevuse ülevaade;
6. Omavahelise abiandmise kassa tegevuse ülevaade ja aruanne;
7. Ülevaade Soome külaskäigust;
8. Põhikirja muutmise küsimus;
9. Suvepuhkuse küsimus;
10. Riigi ja omavalitsuse teenijate keskliidu üleriiklisel kongressil vastuvõetud seisukoht preemiate ja ületunni tööde tasu maksmise asjus;
11. Riidevarustuse praeguse väljaandmise korra küsimus;
12. Dokumentide äraandmise raamatu ser. nr. 624 tarvituselt ärajätmise küsimus;
13. Ajakirja ja raamatukogu küsimus;
14. 1927. a. maksude määramine ja eelarve;
15. Ühisuse juhatuse ja teised valimised 1927. a. peale;
16. Koosolekul ülestõstetud küsimused;
17. Läbirääkimised.

Et põhikirja § 12 ettenähtud liikmete arv ilmunud ei olnud, lükati ametlik koosoleku avamine üks tund aega edasi, vastavalt põhikirja § 13-le.

Aega kasutades ja arvesse võttes ühisuse tegevuse viiendat aastapäeva, võtab tervituseks sõna ühisuse esimees hr. Seeberg.

Järgmisena tervitab peadirektor h-ra Reinok ja soovib kutse-ühisusele viie aastase juubeli puhul õnne, tuletades meelde asjalikku ja üksmeelset koostööd raudteevalitsusega, mida kogu aeg huviga jälginud, ning soovib samas sihis ja vaimus tööd tulevikus jätkata.

Tervituseks võtab sõna ka ekspluatatsiooni direktori k. t. hra Reimann ja Tartu ametnikkude ühisuste liidu esitaja hr. Imelik.

Ühisuse asjaajaja hra Ojason kannab ette kujuka ülevaate ühisuse tegevuse ja üleelamiste kohta viie aasta jooksul, lõpuks soovides ühisusele kõike head juhatuse nimel, kes käesoleval koosolekul oma senised volitused maha paneb.

Tervituseks sõnavõtjaid rohkem ei olnud ja kell 11 avas ühisuse esimees hra Seeberg järgmise koosoleku, eelmise päevakorraga, soovides veel kord kõigiti tööd kordaminekut, osavõtjate asjalikkust ja ühtmeelt, ühtlasi meeletuletades surma läbi lahkunuid liikmeid: Auvere jaamaülemat Aleksander Jakobsoni,

Valga jaamaülema abi Rudolf Krausbergi ja Eesti raudteelaste tulisemat sõpra ja paremat kaasvõitlejat Soome raudtee Kangasala jaamaülemat Eduard Vantala't.

Lahkunuid austatakse püstitõusmisega.

Päevakorra p. 2.

Valimisi toimetakse kinniselt, ja ülesseatud kandidaatidest valitakse häälte enamusega: juhatajaks H. Tats; abideks: H. Kangur ja A. Koppel. Sekretäriks: V. Lambakahar; abideks: J. Sulg ja P. Simson.

Valitud juhatus asub tegevusse kell 11,40; juhatab hra Tats protokoleerib Lambakahar.

Osavõtjaid koosolekust — 50.

Päevakorra p. 3.

Arvestades hra peadirektori teadaandega, et järgmisel päeval koosolekust osa võtta võimalik ei ole aja puudusel, otsustakse ühel häälel päevakorra punktide järjekorda muuta järgmiselt;

punkt 3 järele paigutada p. p. 9, 10, 11, 12 ja 16, viimane tingimusega, et järgmisel päeval veel mõned olulisemad küsimused lubataks üles võtta ja läbiarutada.

Kõik teised päevakorra punktid jäeti vanasse järjekorda.

Päevakorra kohta astub protestiga ette Eg. Johanson ja leiab, et päevakorras ei ole elulisemad küsimused sisuliselt äratähendatud ja neid peab ülestõstetud küsimuste all käsitama, millega R.-valitsuse esitajad ei arvesta.

Hra Johansonile vastab ühisuse asjaajaja Ojason ja seletab, et see on hra Johansoni süü läbi tulnud, kes ühisuse juhatuse sellekohase arupärimise peale ei vastanud ja ülesvõtta soovivate küsimuste kohta ei teatanud.

Hra peadirektori teadaande tagajärjel, et kõik küsimused, vaatamata, mis moel need üles võetakse, saavad tähelpanu leidma, jäi protesti avaldaja hra Johanson rahule.

Päevakorra p. 9.

Suvepuhkuste küsimuse kohta esineb pikema referaadiga hra Tats ja lõpuks rõhutab puhkuste saamise tarvidust täiel määral, soovides sellekohta vastav seisukoht võtta.

Selgituseks võtab sõna hra Reinok ja ütleb, et pooldab täiel määral puhkuse saamist, kuid selle juures tuleb kuludega rehkendada. Praegune krediit seda ei luba. Kui kõigile lubada ühekuuline puhkus kuluks enam kui 15 miljoni marka, mida riikline seisukord ei võimalda. R.-valitsus on seni püüdnud ja püüab ka edaspidi anda kõigile puhkust kaks nädalat, ja kus tarvis, üksikuis kohtes veel 2—4 päeva kuus, nagu: Küttejõus, Tudus j. n. e.

Peale peadirektori hra Reinoki selgituse ja mõnede liikmete sooviavalduste võetakse vastu üksmeelne resolutsioon:

1. Esineda palvega, et kõigile ametnikkudele, iseäranis aga neile, kellel ei ole öö- ega pühapäeva rahu, saaks võimaldatud üldiselt lubatud määral puhkeaeg, millest pool tingimata saaks ärakasutatud suve kuudel, mis oma mõju tervisliselt ametnikkude peale mitte avaldamata ei jäta ja mis aitaks ärahoida enneaegse töövõimetuks jäämise.

2. Puhkuste kohta tuleks aasta algul kava kokku seada, et ametnikkudel umbkaudu teada oleks puhkuse kasutamise aeg.

3. Neis jaamades, kus üksi jaamaülem ja üks töömees, võimaldada tingimata peale üldpuhkuse veel iga kuu neljapäevaline puhkeaeg.

Päevakorra p. 10.

Preemiate ja ületunni tööde eest tasumaksmise asjus, Riigi ja omavalitsuse teenijate üleriiklisel, läinud aasta kongressil vastuvõetud seisukoha üle annab pikema ülevaate, kongressist saadikuna osavõtnu hra Müllerhof.

Küsimus, kui põletavam, kutsub esile elavad mõttevahetused ja vaielused. Tehtakse ettepanekud, et preemiad üldse tuleks ära kaotada, kui neid õiglaselt ja kõiki rahuldavalt maksta ei suudeta.

Sõna võtab peadirektor hra Reinok, selgitab küsimust mitmekülgselt ja toob ette näiteid. Avaldab arvamist, et preemiad ei tule kaodata, küll aga selle maksmist õiglasemale alusele seada.

Teatab ühtlasi, et väljatöötamisel on praegu uus preemiate-seadus, mille maksmahakkamisel ka jaamaametnikkudel lootus on sellest osa saada.

Seletust ärakuulates, konstateerib koosoleku juhataja, et kõiki koosolijaid valdab preemiate vastane meeleolu ja seda just mitte õiglase maksmise pärast, kuid siiski tuleks ühineda hra peadirektori arvamisega ja ära oodata uue seaduse maksmahakkamist. Koosviibijad ühinevad üksmeelselt koosoleku juhatajaga ja päevakorras otsustakse edasi minna.

Ettepanek lõunavaheaeg teha kella 14—16 võetakse vastu ühel häälel.

Pealelõunane koosolek kell 16.

Osavõtjad endised; koosolekut juhatab Koppel, protokolleerib Lambakahar.

Päevakorra p. 11.

Vormiriiete praeguse väljaandmise korra kohta teeb ettekande ühisuse asjaajaja hra Ojason, millest selgub, et väljaandmisel iga aasta tekkib pikk vahe, 3-4 kuud, nii et sellelõbi iga kahe kuni kolme aasta jooksul pea üks aasta vahelt ära kaob. Nurinat on avaldatud paljude poolt, mis ka õigustatud. Riide varustuse väljaandmine peaks olema täpne, iga aasta mõõdumisel.

Peale selle teatab, et eelmise aasta kongressi poolt vastuvõetud uue kava järele on Alevi rätsepatööstuse poolt üks komplekt riideid teha lastud ja saab praegusel koosolekul ülevaateks demonstreeritud.

Kava ja sooviavaldus, uut vormi kandmiseks kinnitada, on R.-valitsusele esitatud, kuid seni veel mitte kinnitust leidnud. Et praeguse riidevarustuse väljanägemine, samuti ka omadus, õige palju soovida jätab, soovitab, täienduseks eelmisele, seisukoht võtta ja esitada kategooriline nõudmine, uue vormi kinnitamise asjus.

Ettekannet ärakuulates, teatab hra peadirektor, et vaatab selle, kui praktilise küsimuse peale ja arvab, et lahkhelisid ei või olla. Kui väljaandmises viivitused on aset leidnud — saavad need kõrvaldatud. Kõigile ametnikkudele, kellel rahvaga alatine kokkupuutumine, on vormiriie tarvilik ja saab võimalikult välja antud.

Pooldab uue kava järele valmistatud riideid ja arvab, kui see praktiline — siis saab vastuvõetud.

Ärakuulates hra peadirektori seletusi, võetakse veel paljude poolt sõna ja arutakse küsimust praktilisest küljest, muu seas ka seda, et riiete õmblemine on jällegi antud vigastud sõjameeste ühingule, missuguse ettevõtte tööga rahul olla ei saa, kui korratu ja vastuvõtmatu tööga; selle vastu tuleb kategooriliselt protesteerida.

Avaldakse arvamist, et halvasti õmmeldud riideid ei tule üldse vastu võtta.

Võetakse vastu üksmeelne resolutsioon:

„Koosolek kiidab heaks ühisuse juhatuse poolt astutud sammud uue vormi kava väljatöötamises ja rõhutab kategooriliselt, et juhatuse ettepanekud kõige lähemal ajal saaks ellu viidud.

Kui riiklised resurssid on lubanud, näituseks politsei ametnikkude, vormiriide headust tuntavalt tõsta, siis peaks ka võimalus leidma, seda teha ka raudteelastele;

Vormiriide väljaandmist tuleks eestkätt laiendada veel tehnilise liikumise korraldajatele, tehnilise liikumise kantselei ametnikkudele, telegrafistidele ja teistele.

Naisametnikkudele vastavatel ametaladel tuleks maksta riideraha."

Päevakorra p. 12.

Ettekandja hra Müllerhof'i avaldusi raamatu nimekiri nr. 624 kohta ärakuulates, võttis koosolek ühel häälel vastu järgmise resolutsiooni:

„Peakoosolek, väljaminnes töölihtsustamise ja kulude kokkuhoidmise seisukohast, ning arvesse võttes, et dokumentide äraandmise raamatu, nimekiri nr. 624

tarvitamisega seda eesmärki kätte ei saa, mis mõeldud, — täienduseks 1925 a. kongressil vastuvõetud resolutsioonile, veel korra tunnistab selle raamatu tarvitamise otstarbetuks ja liigseks, ning kohustab ühisuse juhatust, selle raamatu tarvituselt äravõtmiseks samme astuma."

Ajutiselt arutusele võetud päevakorra p. 16.

Arutusele võetakse postkontorite ülletoomine ja liitumine raudteejaamadega.

Hra peadirektor teatab, et tema postkontorite tööde ühendamist jaama töödega ei poolda, sest et need kaks ise asja on. Et aga agentuuride toomine jaama võimalik on, seda arvab hra peadirektor, sest agentuuri töö vast ei takista raudtee ametnikkude otsekohest tööd.

Läbirääkimiste järele võeti vastu 23 hääle poolt ja 5 vastuolekul järgmine otsus:

1) Koosolek leiab postkontorite ühendamise raudteejaamadega, raudteeametnikkude ühisuse juhatuse all, mitte otstarbekohase olevat;

2) postkontorite paigutamine jaama hoonetesse, kui selleks sündsaid ruume leidub, heaks kiita;

3) postiagentuuride avamine jaamades, rahva huvides tarvilikuks tunnustada, kusjuures posti operatsioonide toimetamise eest ajakohast tasu maksetagu.

4) Korraldused posti operatsioonide tegeliku läbiviimise alal, peaks sarnased loodama, et need korraldused raudteeametnikkude enesetunnet ei haava, nagu viimane posti peavalitsuse korraldus transfertide suhtes, missuguse korralduse järgi väikeste raha summade peale mitmekordseid ajutisi ja kontrollkontori kviitunge saatjale antakse ja sellega mitteusaldust raudteeametnikkude adressil, avaldakse, kelle ustavais kättes on olnud ja on miljonlised rahva ja riigi raha summad.

Tõstetakse üles küsimus: kui kaugel peaks ulatama ametniku vastutulekuse piir publikule?

Referent, hra Leinbok, arvab, et vastutulelikkust tunnustakse alles siis, kui tehtakse rahvale kõik, mida soovitakse, kuigi soovid seadusevastased on.

Hra peadirektor vastab: Sellekohased küsimused, ei oleks võinud üldse arutusele tulla. Kui peaks olema eeskirjades kusagil öeldud, et rahvale vastutulelik peab olema, siis ei tohi seda milgil juhtumisel teha riigi arvel ja seadustevastaselt.

Koosoleku juhataja leiab, et mitte alati ei ole ametnikud süüdi arusaamatustes ametniku ja publikumi vahel, vaid tihti peale on ka rahvas ise süüdi.

Läbirääkimiste järele võeti kõikide poolt olekul vastu järgmine resolutsioon:

„Kui jaamaametnikkude peale publiku poolt saavad kaebtused sisseantud nimelised, ehk anonüümid, ametnikkude „mitte vastutulelikuse" üle, siis nimelised kaebtused raudtee administratsiooni poolt, kutseühisuse esitaja juuresolekul saaks selgitatud. Anonüüm kaebtused ei peaks tähelpanu väärima."

Tõstetakse üles korterikküsimus tagavara agentidele. Hra peadirektor seletab, et tagavara agentide teenistus ei ole korteritega seotud, sellepärast neile, võrreldes koha peal teenivate jaamaülemate ja abidega, ei ole võimalik korterit anda.

Koosolek peadirektori vastust ärakuulates, otsustas päevakorras edasi minna.

Naisteenijatele 2. klassi piletite andmise küsimus. Seda küsimust läbiarutades, võeti vastu ühelhäälel järgmine resolutsioon:

„Peakoosolek, ärakuulates ja läbiarutades 2. klassi piletite andmist telegrafistidele, telefonistidele ja kontori ametnikkudele, otsustas: esineda palvega, et eelnimetud ametnikkudele, kui raudteelaste peres ühe võrdlemisi väikse, aga haritud teenijate grupile, saaks võimaldatud 2. klassi sõit raudteel, mille läbiviimine mitte miskisuguseid kulusid ei sünnitaks, vaid nii-kuinii juba vaeselapse osa etentavaid, harituid alamate teenijate peret nende lootustes osaltki rahuldaks".

Teenijatele puudeladust järelmaksuga puude väljaandmise ärakaotamise küsimus:

Hra peadirektor selgitab asjaolu, mis sundis niimoodi toimima, mitmekülgselt ja toonitab, et seda praegu muuta võimata.

Koosolek, ärakuulates hra peadirektori seletust, otsustas päevakorras edasi minna.

Korterite kapitaal remontide halvasti tegemise küsimus:

Tuuakse ette, et mõnes jaamas 1925 a. remonteeritud korterid nii pahasti, et juba 1926 a. parandust nõudsid.

Hra peadirektor lubab asja juurdleda, mis ka koosolekut rahuldab.

Tehakse ettepanek ja ühel häälel otsustatakse koosolek lõpetada ja kokku tulla järgmisel päeval.

Erikirjanduse ülevaade.

Koguteos „Eesti" I. osa „Tartumaa" ja II. osa „Võrumaa". Need kaks suurt kapitaalteost on ilmunud Eesti Kirjandusseltsi kodu-uurimise toimkonna väljaannetena. Mõlemad teosed on üle 500 lk. suured ja sisaldavad kumbagi maakonna üle maadeteaduslikke, tulunduslikke ja ajaloolikke kirjutusi. Kumbki teos on jagatud kahte ossa: üldosa ja eriosa.

Üldosas käsitatakse andmeid kogu maakonna, eriosas iga kihelkonna suhtes eraldi. Mõlemates osades on vaatlusele võetud maakonna ja üksikute kihelkondade asendid, arvustik, loodus, aluspõhja ehitusega, pinnavormidega, pinnakattega, pinnavormide tekkimise lugu, ilmastu, veestik, taimkate, loomakate, maastikud jne. Siis inimene, nende elamud ja asulad, teestik, tulunduslikud olud, vaimline elu, tervishoidlised olud, ajalugu, haridusolude arenemine, keel, muinasjäänused, jne. Iga kihelkonna kirjelduse lõppu on paigutatud üksikasjalik juhatus rändajale, mis eriti soodne õpereislastele ja lõburändajaile orenteerumiseks.

Kirjeldusi selgitavad ja elustavad hulk jooniseid, kaarta ja pilta elamustest, loodusest, linnadest, kirikutest, muinasjäänustest, jne.

Raamatu lõppu on peale maakonna kaarti asetatud iga kihelkonna erikaart ja linnade ning alevite plaanid, üksikuie uulitsate nimetustega ja talude äramärkimisega.

Tähendatud teoste väljaandmisega on kõrvaldatud vägu tunduv puudus vajaliku käsiraamatu järgi, millest kogu maakonna loodus ja elu peegeldub.

Kuna Eesti Kirjanduse-selts ka teiste maakondade üle sarnaseid teoseid kavatseb kirjastada, siis saame ajajooksul väga väärika koguteose üle terve Eesti.

Ilmuva teose väärtust tõstab eriti see asjaolu, et töö on tehtud Tartu ülikooli õpejõudude poolt paljude asjatundjate kaastööliste abil igalt erialalt. Statistislised andmed on riigi kesk-statistika ja linnade statistika-büroode poolt. Kaardid on täpsed ja selged kõigis peensustes.

„Deutscher Reichsbahn-Kalender" für 1927, herausgegeben von **Dr.-Ing. Dr. Hans Baumann, (Konkordia-Verlag, Leipzig)** (In Abreissform mit zum Teil farbigen Abbildungen). Mk. 4.—

Der zum ersten Male erschienene Kalender, für den der Pressechef der Deutschen Reichsbahn-Hauptverwaltung verantwortlich zeichnet, gibt einen überaus fesselnden Ueberblick über das vielseitige Arbeitsgebiet des grössten Verkehrsunternehmens der Welt. Wir glauben, dass der bildlich und drucktechnisch glänzend ausgestattete Kalender in seiner wertvollen literarischen Bearbeitung viel dazu beitragen wird, das Verständnis für unsere Eisenbahn überall zu vertiefen. Es ist ein mit grosser Liebe zusammengestelltes Kalenderwerk, das jedem Heim zum Schmuck gereicht.

Tegev toimetaja: **E. Timma.** Väljaandja: **K.-ü. „Eesti Raudtee"** Vastutav toimetaja: **E. Grünberg.**

A. Dewis'e ja J. Magnus'e trükikoda, Tallinnas, Lai 38.