

EESTI RAUDTEE

RAUDTEEASJANDUSE AJAKIRI

TOIMETUS JA TALITUS: Tallinnas, Nunne tänav nr. 32 (Kopli ülesõidu koha juures.) Kontor avatud kella 10—15 Tel.: 192 raudtee keskjaamast. Tegeva toimetaja E. TIMMA kodune telefon 19-58, Kullasepa 5-3. Vastutava toimetaja E. GRÜNBERGI kodune telefon 31-41, Raekoja 2.	Hlub kord kuus.	KUULUTUSTE HINNAD: 1 lehekülg . . . M. 4000.— 1/2 " . . . M. 2000.— 1/4 " . . . M. 1000.— Kaantel 50% kallim.
	Tellimise hind: kaasanne- osa kaas- kõigi kaas- teta annetega annetega 1 a. M. 240.— 300.— 400.— 1/2 " " 120.— 150.— 200.— 1/4 " " 60.— 75.— 100.— Üksiku numbri hind 20 mrk.	

Nr. 8 (63)

1927. a.

6. aastakäik

Mõnda vagunite ümberasetamisest teistele rattapaaridele normaal- ja vene roobastikkude kokkupuutumise punktides ja niisuguste vagunite kasutamisest.

J. Nigols.

Nagu teada on Euroopa mannermaal raudteede roobastiku laiuse mitmesugune, nii on n. n. vene roobastik 1524 mm lai, Kesk-Euroopa raudteed 1435 mm ja hispaania ning portugalia roobastik 1676 mm lai jne., seega ei saa ühe ja sama laiuse raudteede võrgu veerev koosseade teisel roobastikul liikuda. Niisugune asjaolu on alati olnud suureks takistuseks niihästi reisijate- kui ka kaubaveoks mitmesuguste laiusega raudteevõrkude vahel. Reisijad peavad punktides, kus algab teistsugune roobastik, ümberistuma, igasugune kaup aga tuleb ümberlaadida. Viimane asjaolu on aegaviitev protseduur ja ka kulukas töö. Ümberlaadimise juures saavad kaubad tihti vigastatud ja rikutud, sest tihti ei toimetata ümberlaadimist küllalt ettevaatlikult. Sellepärast tulevad paljud ümberlaadimiseks määratud kaubad hoolsamini sissepakkid; normaal- ja vene tüüpi vagunite mahu ja kandevõime ei ole ühesugused, sellepärast võib ümberlaadimisel osa kaupa järelejätta; ümberlaadimise kohtades võivad ka ümberlaadimiseks tarvilised vagunid puududa, ning siis tuleb kauba hoiuruumideks ehitada ladud; kauba ümberlaadimise juures tulevad osalt kirjutada uued dokumendid ja kaup äraanda ja vastuvõtta arvuliselt ning kaalu järele, see aga nõuab lisatööjõudu. Selle-

pärast tõuseb mitme kaupade kohta küsimine, kas neid üldse raudteed mööda saata.

Juba kaua enne ilmasõda on tihti kaalutletud küsimust, kas ei saaks veereval koosseadel, juhusel, kui see peab ülemineama teise laiusega roobastikule, rattapaarid ümbervahetada.

Mis puutub veduritesse, siis neid üldse ümberasetada teistsuguse laiuse rattapaaridele ei saa ja selle järele ei ole ka harilistes liikumistingimustes tarvidust. Reisivagunitele on küll võimalik teise laiusega rattapaarisid alla asetada, kuid see on aegaviitev töö ja ei tasu ennast ära, olgu siis, et selleks mingisugustel põhjustel eriline vajadus on. Nii said enne ilmasõda keisri rongid juhusel, kui niisugused Saksa- või Venemaale läksivad, alati piiripunktides ümberasetatud teistele rattapaaridele.

Kaubavagunite ümberasetamist vene roobastiku rattapaaridelt normaal-roobastiku rattapaaridele teostati sihikindlalt juba enne ilmasõda. Selleks oli ehitatud eriliik vagunisi, kes nõndanimetatud „Breidsprecher'i“ süsteemi järele said ümberasetatud. Niisuguseid vagunisi oli vene teedel umbes 2000 tükki, peale selle omasid niisuguseid saksa- ja austria teed. Nendes vagunites veeti suuremalt osalt teravilja, masinaid j. m.,

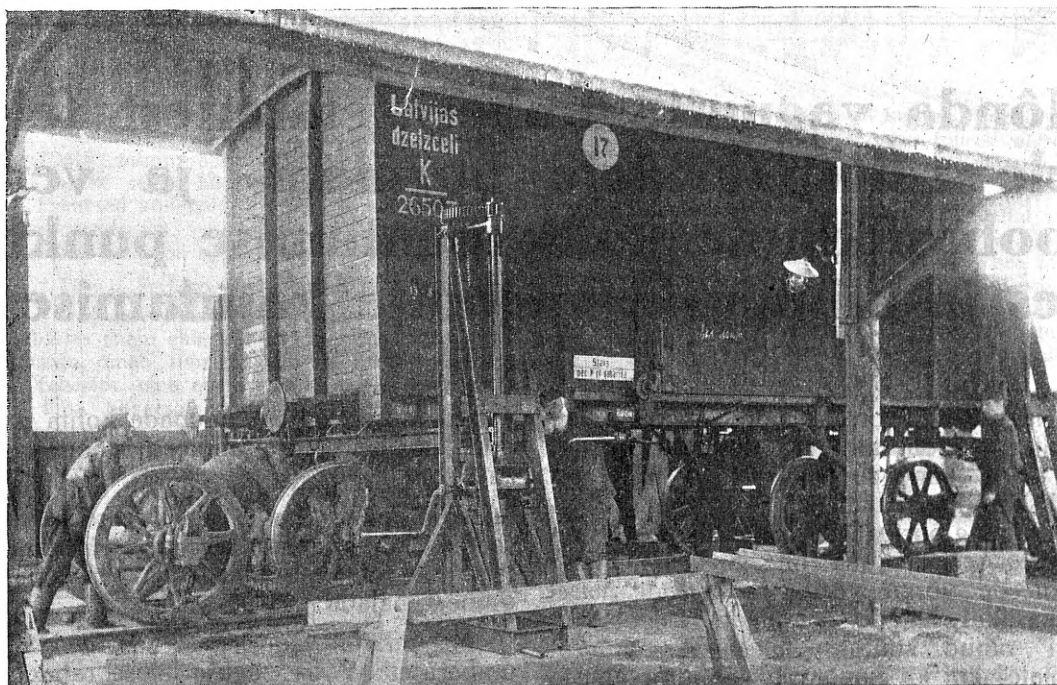
mille ümberlaadimine eriti väga kulukas, tihti ka otstarbekohane ei olnud.

Rattapaaride ümberasetus „Breidsprecheri“ süsteemi järele sündis nii, et vagun sõitis selleks ehitatud kanaali peale, kus ühed rattad alla lasti; vagun jäi toetuma siis abivankrikeste peale, mis paralleelselt peateele liikusivad. Vagunit abivankrikeste peal edasilükates asetati see koha peale, kus uued rattapaarid seisivad, lasti alla ja rattapaaride ümberasetus oligi teostatud. Terve prodsetuur kestis 5–6 minutit.

Peale ilmasõda tekkis uus olukord. Breidsprecher'i vagunid olid osalt purustatud ja laialipillutud mitmesse riiki ja peasi – vanad rattapaaride ümberasetusko-

saksa vagunite mõõtudele, nii et gabariidi suhtes takistusi ei tule, ainult signaallaternate konksud oleks gabariidist väljas ja pidurirõdu alumine astelaud on väga lai ja madalale asetatud. Peale selle ei kõlba piduriga vagunid veel sellepärast ümberehituseks, et sel puhul jääksivad piduri pakud väljaspoole pandaazi pinda.

Seega jäävad järele pidurita vagunid, milliseid teatud tingimistel võib rattapaaridele ümberasetusele võtta. Nii peavad ümberasetatavatel vagunitel olema kas kõvendatud või n. n. ühendatud sidur, vaguni kere ei tohi üle 50 mm külje poole viltu olla (meil 75 mm) ja muud vähemad eeltingimised. Ümberasetuse punktis pannakse



Vaguni telgede vahetamine Lätimaal Grīva jaamas.

had enam ei kõlbanud selleks, sest piiririkide tekkimisega muutusid ka roobastiku laiused mitmes riigis. Kõikide raudteede laius endise Veneriigi territooriumil, kuni endise Saksa ja Austria piirini, oli 1524 mm, nüüd aga on Leedu ja Poola, osalt ka Läti teede laius 1435 mm.

Ei oleks ka kohane rattapaaride ümberasetuseks eriliike vagunisi ehitada, sest nende ehitus läheb kalliks ja ekspluateerimine on kulukas. Oli tarvis kaalutleda küsimust, kas harilised vene teede kaubavagunid ei kõlbaks ümberasetuseks ja kuidas seda ümberasetust teostada.

Vene tüüpi kinniste kaubavagunite tähtsamate osade mõõdud võrduvad umbes

niisugustele vagunitele samasuguse ehitusega kuid koomale pressitud rattapaarid alla ja vagun on kõlbulik liikumiseks normaal-laiusega teedel.

Kauemat aega tegi muret kuidas ümberasetust teostada, sest normaal vene tüüpi vaguni ehitust arvesse võttes ei kõlbanud n.n. „Breidsprecher“i süsteem. Siin leidsivad lätlased, kelle piirides teede laius vahetub, lihtsa ümberasetuse viisi, — vagun tõstetakse tungraudade abil üles, veeretatakse ühed rattapaarid välja ja asetatakse teised asemele. Siin tuleks natuke peatuda ümberasetuse protseduuri juures.

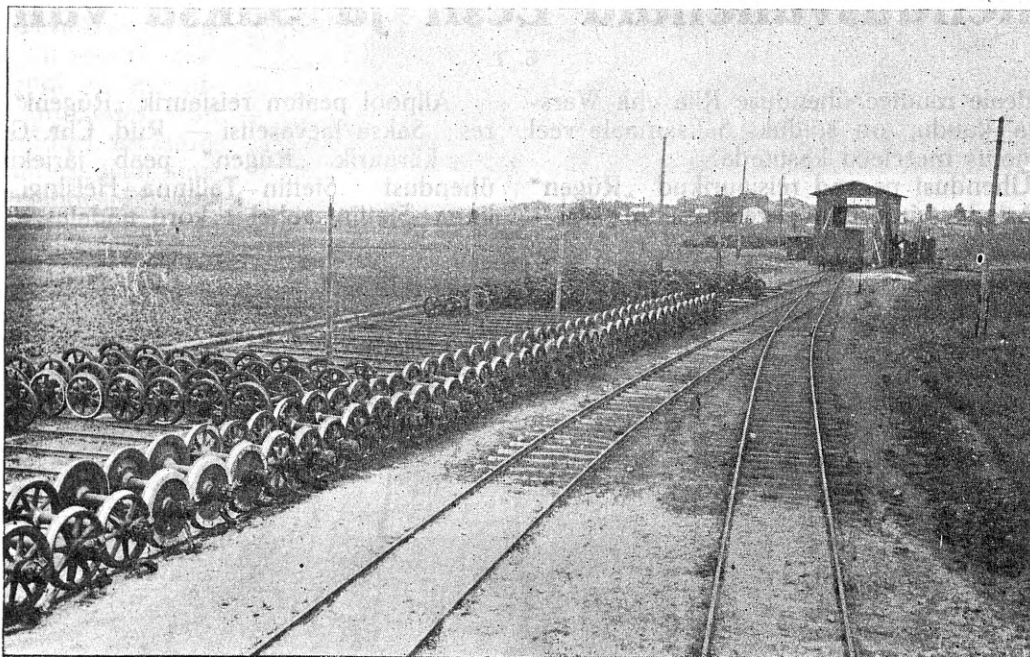
Lätis on kaks rataste ümberasetuse punkti — Grīvas, Dūnaburgi lähedal, ja Skirotavas

Riia juures. Selleks ehitatud katuse alla on asetatud kaks paari Beckeri tungraudasid. Vagun lükatakse käsitsi paraja koha peale tungraudade vahele. Paaris-tungraudade peale pannakse raudtalad nii, nagu harilikult tehastes vagunite või vedurite tõstmise juures tehtakse ja hakatakse ülestõstma. Varakult on juba puksikäppade poognad lahtikruvitud nii, et keret võib vabalt üles tõsta. Kui vaguni kere on tarvilisesse kõrgusse tõusnud, veeretatakse ühed rattapaarid välja ja teised asetatakse asemele. Vaguni ülestõstmise kohas on roobastik vähe kiisam kui vene tee, aga laiem kui saksa tee oma ja piiratud kontrroobastega nii, et teatud ettevaatlikkuse juures võivad mõjema teede

vagunite liikumise võimalustest Õhtu-Euroopa teedel.

Nagu teada, on venetüübilised vagunid nõrgema ehitusviisiga, kui saksa teede omad, selle vastu aga vähe suurema kandejõuga. Omasoodu sellest on tingitud ka liikumise kiirus. Nii võivad saksa teede vagunid palju kiiremalt liikuda, kui vene omad. Peapuudus aga vene tüüpi vagunite juures on nende malmist puksid, mis tugevaid tõukeid ei kannata. Kuna Lääne-Euroopa teedel manöövreid peaaegselt tehakse tõuge-tega, murduvad sarnased puksid. Sel põhjusel ei lubatud varemalt vene tüüpi vagunisi poola koridorist kaugemal liikuda.

Nüüd aga saadab saksa R. V. ümber-



Vaguni telgede vahetuse asukoht Lätimaal Grīva jaamas.

Eesplaanil näha telgede tagavara.

rattapaarid liikuda. Terve protseduur ühe vaguni peale kestab umbes 10 min. Ühes punktis võib päeva jooksul ümberasetada umbes 90 vagunit.

Ka on tehniliselt täiesti võimalik saksa teede kaubavagunisi vene tüüpi rattapaaridele ümberasetada, peale selle kui sakslased niisuguseks ümberasetuseks mõnisada erivagunit olid ehitanud. Iseäralduseks niisuguste vagunite juures on see, et ka pidurvagunisi võib ümberasetada laiematele rattapaaridele, sest pidur on nii ehitatud, et pakkusi võib telje suunas laiemale ja koemale tõmmata.

Nüüd veel selgituseks venetüübiliste

asetuskohtadesse omad rattapaarid, mis on varustatud terasest puksidega ja selletõttu võivad nüüd vagunid kõigil saksa teedel liikuda.

Tähtis on ka teistele rattapaaridele asetatud vagunite vastastikune kasutamise kord saksa, vene, leedu, läti ja eesti teede vahel. Nagu teada on Vene, Läti, Eesti ja Leedu vahel maksev n.n. vagunite neutraalvahetuse süsteem, s. o., iga vaguni vastu, mis mainitud teedele üleantakse, saab piiripunktis samasugune vagun, kas tühjalt või laaditult vastuantud ja sellega on vagunite enda arved vastastiku õiendatud. Lääne-Euroopas maksab aga teine kord, seal toimetatakse rahvusvahelise vagunite kokku-

leppe (R. J. V.) alusel. Selle kokkuleppe järele, kui vagun saadetakse teise riiki, maksetakse renti, mis progressiivselt tõuseb teatud päevade arvu järele. Niisugune kasutamiskiis sunnib vagunit kiiremal peale väljalaadimist koduteele tagasisaama.

Teistele rattapaaridele ümberasetatud vagunite kohta on tarvitusel samad tingimused, mis kuskil riigis maksvad on. Näiteks kui vaguni kaup on adresseeritud Eestimaaile Saksamaale, antakse vagun üle Lätisse ja saame piiripunktis ühe vaguni kas tühjalt või laaditult vastu ja arved on seega lõpe-

tatud. Läti raudteed asetavad sellele vagunile teised rattapaarid Skirotavas alla ja annavad samasugusel viisil Leedule üle. Leedu aga annab selle vaguni Saksamaale juba R. J. V. alusel üle ja saab selle eest teatud suuruses renti. See vaguni kasutamiskiis ei ole muidugi ideaalne, aga praegusel ajal ainuke väljapääsetee ja selle all kannatavad leedu raudteed, kes peavad kaheksugust arvestuskiisi tarvitama ja igakord ei saa otstarbekohaselt oma vagunite parki ärakasutada.

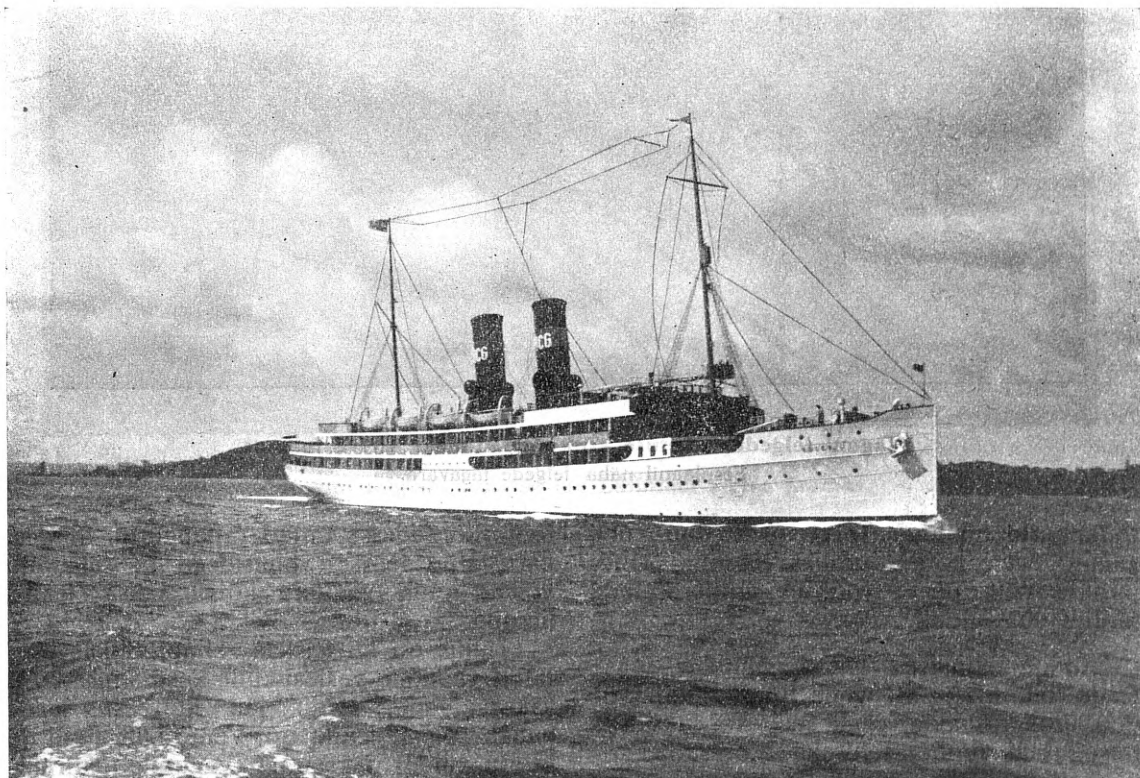
Ühendusvahendid Eesti ja Saksa vahel.

E. T.

Peale raudtee ühenduse Riia ehk Warszawa kaudu, on sõiduks Saksamaale veel võimalus mereteed kasutada.

Ühendust peavad reisiaurikud „Rügen“ ja „Ariadne“ ja kauba- ja reisiaurikud „Wart-

Allpool peatun reisiaurik „Rügen“ juures. Saksa laevaseltsi — Rud. Chr. Gribeli — kiiraurik „Rügen“ peab järjekindlat ühendust Stettin—Tallinna—Helsingi—Tallinna—Stettini vahel 1 kord nädalas.



S/s. „Rügen“.

burg“ ja „Strassburg“, esimesed kaks aurikut sõidavad Stettin—Tallinna—Helsingi ja tagasi, viimased kaks: Stettin—Tallinna ja tagasi vahet.

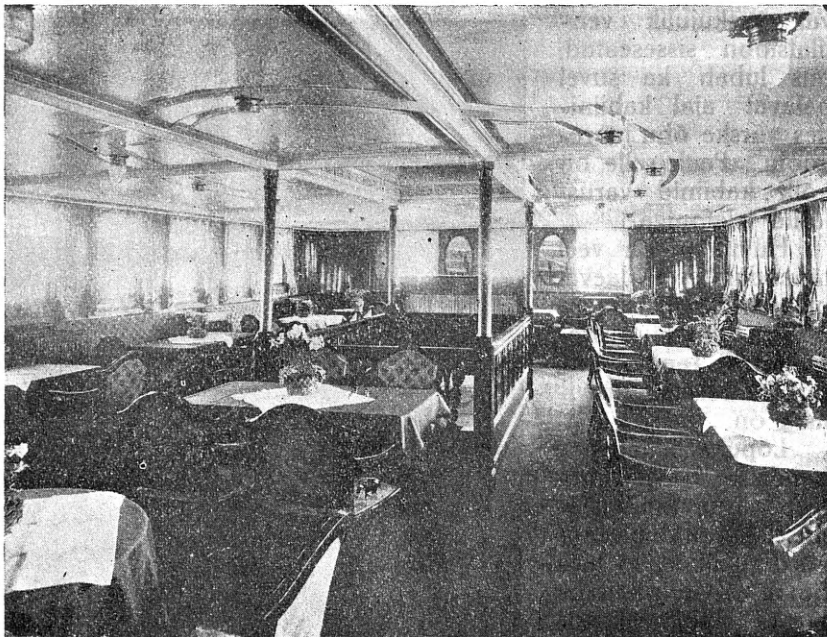
Aurik „Rügen“ pikkus on ligi 100 m, laius ligi 12 m, laev on varustatud 3200 PS jõulise masinavärgiga, mille üle 2 korstent tõusevad; laeva sõidukiirus on 16 sõlme

tunnis. Laeva meeskond koosneb 70 inimest.

Aurik on jaotatud 5 tekki; ülemine nendest kannab boots-teki nimetust, sest siin on päästepaadid hoiul. Kõigil nendel, kes armastavad vaadelda merd, istudes mugavates korvtoolides ehk lamades tugitoolides, pakub see tekk suurepäralist peatust.

Järgmine tekk kannab jalutuse teki nime ja on 70 meetrit pikk. Igal pool tuulevarjulistes nurkades on korvmööbel asetatud. Teki ninas asub suur klaasakendega veranda, mis varustatud samuti korvmööbliga, elavate lillede ja palmidega. Natuke edasi asub tammepuust sisseseadega suitsetamise salong baariga. Veel edasi, leiame elegantse kirjutuse toa. Promenaadi tekil asuvad mõned 1. klassi kabiinid ja eriline luksus-kabiin. Viimane seisab koos elu- ja magamisetubadest ja toaletist.

Kolmandana tuleb peatekk. Peale 1.



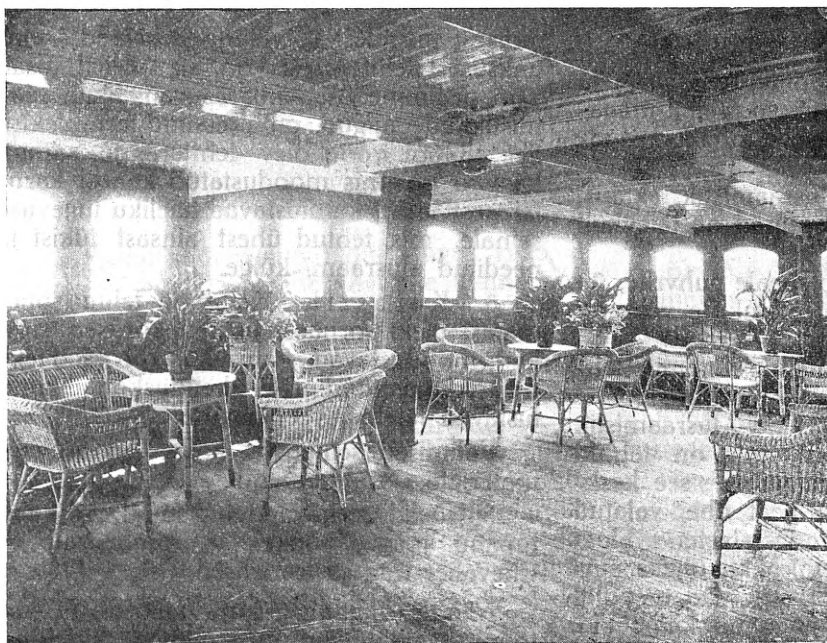
S/s. „Rügen“. Selskonna ruum.

klassi kabiinide on siin toredusrikas tsitroni puust seintega selskonna saal pianinoga.

Veel allapoole minnes asub tekk nr. 1, kus suurem osa kabiinisid mahutatud on. Peale kabiinide leiame siit vannitubasi, mis reisijatele tarvitada ja kus soovikorral, saadaval mere- ja magedavee ning mineraalvannid. Ka habemeajaja on siin asuit leidnud. Ka leiame siit toreda ja otstarbekohase söögisaali.

Viimane ehk teine tekk mahutab eneses osa 2. klassi ja 3. klassi kabiinisid. Samuti on siin 3. klassi reisijate jaoks eriline söögisaal.

Esimese klassi kabiinid on suuremalt jaolt kahekohalised, kuid olemas on siiski vähemal arvul ühekohalisi ja perekonna kabiinisid. Sisseseade võrdneb 1. klassi hotelli omadele. Kõikides kabiinides on sohvad ja korvtoolid, suurem osa nendes on väliskabiinid, suurte akendega. Värske õhu saavutamiseks on lae-

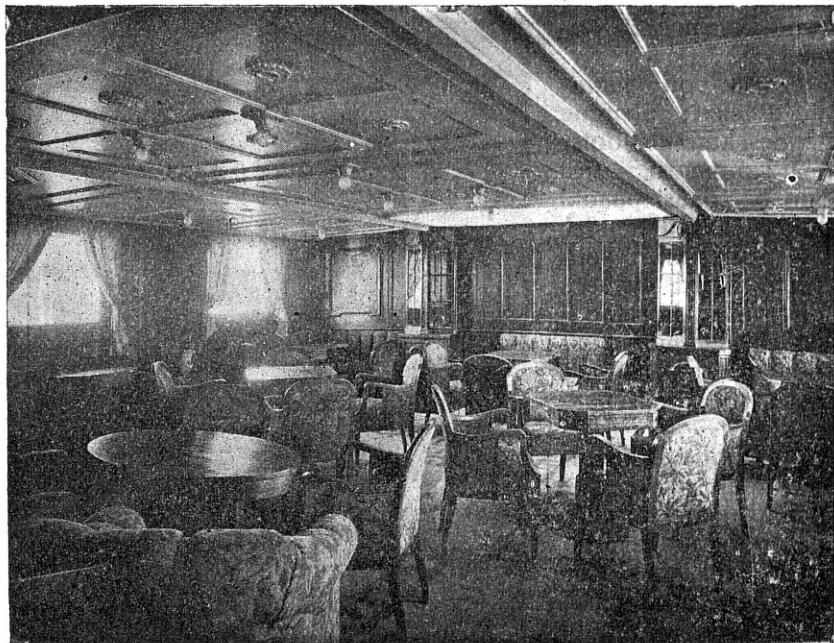


S/s. „Rügen“. Veranda.

val eeskujulik ventilatsioon sisseaatud, mis lubab ka suvel palaval ajal kabiinides värske õhu juurevoolu. Peale selle on kõik kabiinid varustatud telefoniga.

Huvitatav on veel tähendada, et laeval on tehniliselt viimase nõuete järele sisseaatud raadiojaam, mis ka reisijate tarvitada on.

Lõpuks peame tähendada, laeva õnnetuse vastu kindlustamise abinõud on niivõrd täielikud, et laev omab „Germanische Lloyd“ poolt väljaantud mittepõhjavajumise tunnistuse (Unsinkbarkeitszeichen).



S/s. „Rügen“. Suilsetamise saal.

Rahvusvahelise magamisvagunite ja suurte Euroopa ekspresside seltsi 50-ne aasta juubel 1876–1926.

Korraldanud J. Gross.

(3. järg.)

Metallist magamisvagunid.

Pärast sõja lõppu töötas selts välja ja pani 1922. a. käima esimesed metall-magamisvagunid, mis oli edasi sammuks raudteevagunite ehitusalal.

Nende vagunite alusraamistik, katus, kereraamistik ja välised seinad on täielikult terasest.

Nende pikkus ulatab, peale puhvrite, 23 m. 450 sentimeetrini, pöörvankrite vahe on 16 meetrit.

Toome siin mõned nende vagunite tehnilise ehituse kohta käivad märkused:

1. Alusraamistik. Alusraamistik koosneb ühest kesktalast, mis on tehtud nurkrauga seotud karpterasest; see kesktala toetub mõlema otsa peal ühe valatud terasest osale, mis moodustab terve alusraami otsad, ühendades kokku üheks ainsaks tükiks puhvri prussi, südamepoldi paku, otsa diagonaalid ja raami küljetükid.

Pressitud terasest risttalad on kinnitatud kesktala külge, et kere seinu üleval hoida.

2. Seinad ja kereraamistik. Kereraamistik on moodustatud pressitud

terasest postidest ja välimised seinad 4 mm paksusest lehtterasest vöö all oleval osal. Vöö pealmine osa, kus asuvad akna raamistikude augud, on pressitud terasplekist. See allpool vööd olev lehtteras ja samuti ka vöö ise, mis moodustatud kahest karpterasest latist, kindlustavad täieliku tugevuse seinale, mis tehtud ühest ainsast tükist ja needitud alusraami külge.

3. Katustik. Katus on tehtud õhematest pleki sortidest ja kahekordsed sari-kad moodustavad katustiku võlvi. Plekk on kokku pandud nii, et ühenduskohad kindlustavad täieliku veepidavuse.

Välimised seinad ja katus on isoleermaterjaliga vooderdatud.

Sideosad on kõvendatud tüüpi, 70 t vastupanu jõuga, tõuke- ja tõmbeosad on Chevalier-Rey süsteemilised.

Nende vagunite pöörvankrid on uut tüüpi, valatud terasest; nende kirjelduse toome allpool pöörvankrite jaoks määratud peatükis.

Nende selgitavate ridade tõttu pakub

nende vagunite välimus vastuvaidlemata tugevuse ja stabiilsuse muljet.

Sisemises ilustuses ja sisseseades ei tuletata miski asi metallehitust meelde. Seinad on täielikult värviliste pannodega ehk ilustatud nahaga kaetud ja terve puustik on poleeritud punasest puust. Laed on valkjaks värvitud, et niipalju kui võimalik, valgust suurendada, ilma et see siiski pimestaks. Diivani riide ja vaipade värvid on nõnda valitud, et nad seinte ilustustega kooskõlas oleks.

Sisemises korralduses on samuti üks uuendus teostatud. Need vagunid sisaldavad tõelikult 16 kohta, mis 8 ühekohaliseks ja 4-ja kahekohaliseks jaoskonnaks jaotatud. Nendes ühekohalistes jaoskondades on igas ühes värviliste ilustustega pesukapp, mis sisaldab hõbetatud metallist pesuriista sooja ja külma veega. Iga kahe 2-he kohalise jaoskonna grupi vahel on mugav portselaanist pesuriistaga tualettruum.

Niisugused on nende „Sinises rongis“ tarvitavatele võetud esimeste metall magamisvagnite üldjoonelised omapärasused.

Vaatamata edu peale, mis neil vagunitel oli, otsustas selts sisemises sisseseades veel teatud täiendusi teostada, siiski ilma midagi muutmata üldkorralduste suhtes: ühekohalistes kupeedes loodi üks uus istevoodi. See uus mudel oli õõseisukorda pandult laiem kui endine. Ühekohaliste kupeede pesukapp vahetati ümber portselaanist pesuriistaga, mis olles varustatud allalastava kaanega, sel ajal laua moodustab, kui pesuriista ei tarvitata; iga kupee valgustust kõvendati ja tehti paremaks, uued abinõud said ette nähtud, et akende käsitamist veel kergemaks teha: olles tõstepidemega varustatud, võib nende abinõudega akent üles tõsta ehk alla lasta, ilma et oma kohalt üles tõusta pruugiks.

Metall sõõgivagunid.

Metall sõõgivagunid on käigus 1925. a. suvest saadik. Nende vagunite üldine ehitus on samasugune, kui eelpool kirjeldatud magamisvagnitelgi.

Seespidiselt kuuluvad need sõõgivagunid kahte isesugusse tüüpi selle järele, missuguse teenistuse jaoks nad määratud.

Luksurongide jaoks määratud vagunid sisaldavad 42 kahte saali jaotatud kohta, 4-ja 2-he kohaliste laudade kaupa. Harilikude rongide jaoks määratud sõõgivagunid sisaldavad 56 kahte saali jaotatud kohta.

Iseenesest mõista, et kui kohtade arv oli suurenenud, siis oli tarvis võrdlemisi suurendada ka kõõki, puhvetit ja kõiki teenistuse jaoks määratud ruumisi. Sellest tuligi

et kõõgi aluspind ulatab kuni 7 ruutmeetri, ja et kaks suurearvulise kappide ja jääkappidega puhvetit võimaldavad ligi võtta ühel ja samal päeval mitmesaja sõõgi serveerimiseks tarvisminevaid nõusid, sõõgiaineid ja jookke.

Pullmani vagunid.

Et reisijatele päevasõitudel samaväärilist mugavust pakkuda, mis uued magamisvagnid õõ ajal pakuvad, löi selts 1926. a. terved Pullmani salong-sõõgivagunitest koosseisvad rongid. Esimene neist vagunitest koosnev rong pandi 1925. a. Milano ja Cannes'i vahel käima ja 1926. a. käima pandud kahest metall Pullmani vagunitest rongist liigub üks, „Kuld nool“, Pariisi ja Calais vahel, pidadest ühendust Inglise Pullmani rongiga Dover'ist Londoni ja teine, „Süd-ekspress“ (Lõuna-ekspress) teenib Cõte Basque'i ja Hispaaniat.

Need rongid koosnevad ühe teatud arvu „paaritusest“; igal paaritusel on kaks vagunit, millest üks on varustatud kahte vagunit teeniva kõõgiga.

Meie toome nende vagunite kirjelduse, mis käesoleval ajal päevasõitude jaoks olemas olevatest kõige mugavamad on.

Süd-ekspressi Pullmani vagunid ja *Kuld noole* omad ei eraldu muu, kui sisemise sisseseade poolest, nende ehitus on muuseas teiste seltsi metallvagnite ehitusega ühesugune.

1. *Süd-ekspressi* Pullmani vagunid.

a) Kõõgiga vagunid. Kõõgiga salongvagnites on 18 kohta, mis ära jaotatud üheks 12-ne kohaliseks suureks saaliks ja kaheks väikeseks, üks 4-ja ja teine 2-he kohaliseks saaliks. Kõõk ja puhveti ruum asuvad vaguni ühes otsas ja teises otsas on üks suur tualettruum ühes klosetiga, üks suur kapp, üks iste ja laud vagunisaatja jaoks.

b) Kõõgita vagunid. Kõõgita vagnites on puhveti ruumi ja kõõgi asemel kolm 2-he kohalist salongi, millega nende vagunite koh'ade arv 24-ni tõuseb.

Nende vagunite puuosad on punasest ehk pähkla puust, pannood värviliste ilustustega.

Isteks on nende vagunite jaoks eriti valmistatud mugavad tugitoolid; suurtes salongides on paigutatud kinnise leeniga tugitoolid, mille istet aga reisija soovikohaselt võib madalamale lasta ehk kõrgemale tõsta; selle vastu on kupeedes olevatel tugitoolidel kinnine iste, kuna aga seljatoele enam ehk vähem kallaku seisandi võib anda.

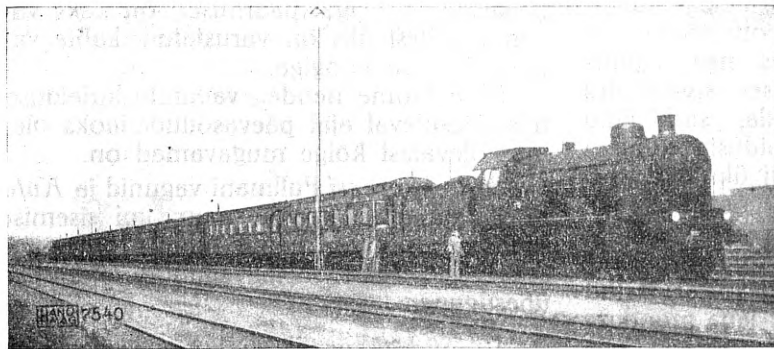
2. Kuld noole vagunid.

a) Kõõgiga vagunid. Kõõgiga vagunitel on 24 kohta, mis ärajaotatud kaheks suureks saaliks, millest üks 8 ja teine 12 kohaline ja üheks väikeseks 4 kohaliseks saaliks, mis asub vaguni teises otsas, arvates kõõgi ja puhveti poolt. Tualettruum ja klosett on samuti selles vaguni otsas ette nähtud.

b) Kõõgita vagunid. Need vagunid sisaldavad 32 kohta, mis kaheks 12-ke kohaliseks suureks saaliks ja kaheks 4-ja kohaliseks väikeseks salongiks ära jaotatud.

Et neil vagunitel nende salongi ilmet alal hoida, on ette nähtud erilised kohad käsipakkide jaoks väljaspool salonge platvormide läheduses.

2-se klassi Pullmani vagunid. 2-se kl. Pullmani vagunid on käesoleval ajal ehitusel ja saavad lähemal ajal käima pandud. Nende ehitus on 1-se klassi Pullmani vagunitega ühegunesu.



Kiirrong Poolamaal.

Enne kui seda kirjeldust lõpetada peame veel neid jõupingutusi meelde tuletama, mis Magamisvagunite Selts tegi selleks, et ka 2-se ja 3-da klassi reisijatele teatud mugavust soetada.

2-se ja 3-da klassi magamisvagunid. Peale teatud arvu endiste magamisvagunite, mis said ümberehitatud ja 2-se klassi teenistuste külge liidetud, ehitas selts ja pani käima 24-ja kohalised metall magamisvagunid, milliste ehitus on 1-se kl. omadega ühesugune. Neis vagunites on ette nähtud 12 kahekohalist ületi üksteisi peal olevate vooditega jaoskonda.

Iga jaoskond sisaldab pesuriista sooja ja külma veega.

Samuti said ka 36 kohalised 3-da kl. vagunid käima pandud. Jaoskonnad on 4-ja kohalised. Uhes vaguni otsas on tualett-klosett ja teises otsas üks suur tualettruum kahe pesuriistaga ja klosett kätepesumise riistaga.

Need viimati nimetatud vagunid, mis peaaesjalikult Baltimaade ja Poola jaoks määratud, omavad ka teemasina, mis reisijatele sooje jookke serveerida võimaldab.

* * *

1876. a. kuni 1926. a. saavutatud edu on käega katsutav, kui võrrelda joonistusi, mis näitavad esimeste ja nende viimaste vagunite mõetusid, mis Magamisvagunite Selts käesoleval ajal ehitab.

Esimesed magamisvagunid sisaldasid 12 kohta ja kaalusid 14 tonni.

1926. a. tüüpi magamisvagun on 23 m 450 sm pikk ja sisaldab 16 kohta 56 t taara juures.

Vagunite järkjärgulised täiendused.

I. Valgustus.

Magamisvagunite ja söögivagunite valgustamise eest on selts alati kõige suuremat hoolt kannud.

Sel ajal, kui esimesed vagunid käima pandi, tarvitasid raudtee seltsid küünlaid ehk õilampe (taime ehk mineraal õli). Esimene tunduv edu seisis õliga valgustamise asemel gaasivalgustuse sisseadmises. Tuli ei vilkunud enam, valgus oli tugevam ja seda võis ka õõlampides tarvitada. Kahjuks ei võinud seda süsteemi mujal kasutada, kui ainult neil liinidel, kus gaasi valgustamise- ja tihendamisevabrikud olid.

Gaasi valgustus sai peagi täiendatud; õnnestus kasutada harilikku linna gaasi ja iseäranis tähtis oli õõgaasi valgustuse ülesleidmine.

Hädaoht, mis gaasi reservuaaridest võis tekkida, ei jäänud seltsi juhatusele kahe silma vahele; sellepärast saidki, 1888. a. tegelikud katset elektriga valgustamises ette võetud.

Alguses tehti katseid samm-patareidega valgustusega; tulemus ei olnud aga rahuldav, sest sambad olid rasked ja kulukad. Pärast kasutati akkumulaatoreid, aga et see süsteem nõuab erilisi sisseadeid korrashoiuks, täitmiseks ja patareidega ümberkäimiseks, siis oldi sunnitud sellest loobuma, peale Itaalia, kus raudteed Hensenbergi akkumulaatorite tarvitamiseks erilise organisatsiooni omavad.

Pärastpoole tarvitusele võetud mitmesugustel teistel süsteemidel oli kõigil voolu-

sünnitaja dünamomasin, mida ümber ajas üks vaguni telgedest ehk auruturbiin, nagu me seda üle Siberi sõitvate vagunite juures juba nägime.

Kõigist neist valgustuse süsteemidest on ainult veel kolm tarvitusel.

Üks neist, Hensenbergi süsteem, millel ainult akkumulaatorid, on ühe teatud arvu vagunite juures tarvitusel, mis Itaalia piiridest välja ei sõida.

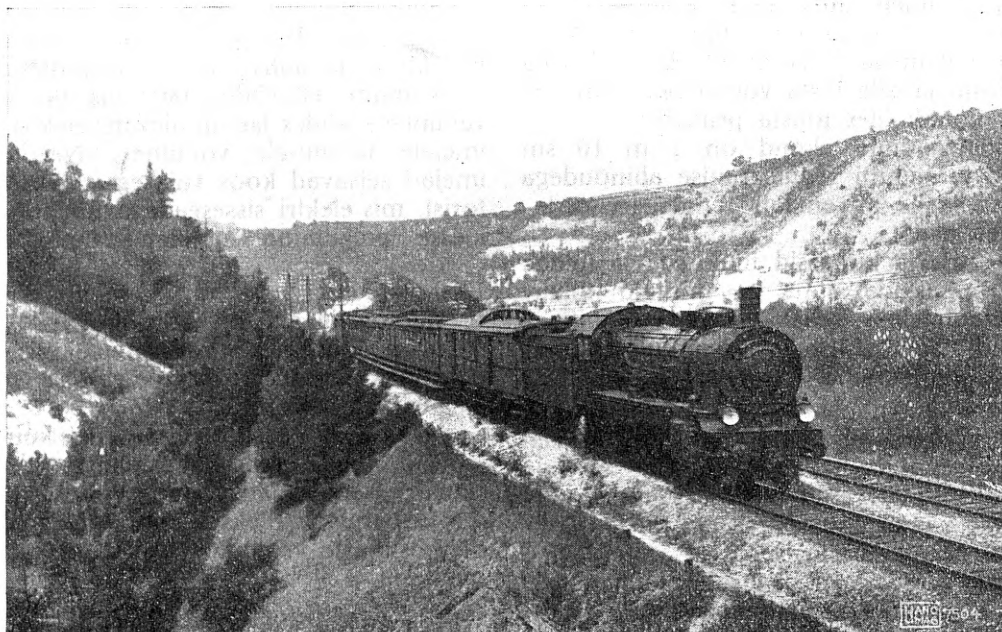
Kaks teist süsteemi, Dick ja Stone, on mõlemad dünamooga, mida üks telgedest ümber ajab. Dünamo reguleerimine on automaatne. Üks akkumulaatorite grupp kogub enesesse dünamoost voolu, kui seda valgustamiseks ära ei kasutata ja varustab sellega lampe, kui rong on paigal.

sam, kõige hädaohutum ja ta võimaldab rongi enne ärasõitu kütta.

Igas vagunis on sisse seatud eriline ruum, isoleermaterjalist paksu seintega, kus asub katal söeküte koldega. See katal varustab tagavara paaki sooja veega, mis omakorda varustab küte torustikku. Kui rong on varustatud üldise kõrgerõhu auruvoolikuga, siis võib inspektori abil küttevee soendamiseks auru kasutada.

Et kindlustada küllaldast kütmist, isegi kõige külmemal aegil, selleks on uued metall magamisvagnid kolme kütte ringtorustikuga varustatud; kaks neist kütavad kupeesid ja kolmas — koridori.

Üks kõrgerõhu aurutoru, mis reguleerimise klapi abil peavoolikuga ühendatud, või-



Reisirong Saksamaal.

Kuigi need süsteemid pakuvad täielist rahuldust valgustuse katkemise eest hoidmise mõttes, on igas vagunis siiski voolu ühendaja ette nähtud, mis ilma valguseta vagunit kõrvaloleva vaguniga ühendada võimaldab.

II. Küte.

Kui esimesed küttesüsteemid, nagu vee- katlad, kuum õhk, alalise tulega ahjud j. n. e. kõrvale heideti, siis jäid järele kolm küttesüsteemi, millistel igal ühel olid omad head ja halvad omadused.

Need olid termosifooniga soojaveeküte ja kõrge ehk madala rõhu auruküte.

Viimaks sai kõigis seltsi vagunites siiski soojaveeküte lõpulikult tarvitusele võetud. Tõelikult on see kütte süsteem kõige liht-

maldab samuti koridori kütmist kõvendada.

Uued Pullmanni vagunid, mis *Süd-Ekspressis* ja *Kuld Nootes* (Flèche d'or, Golden Arrow) tarvitusel, on üksi auruküttega varustatud, mis täiesti uuelaadiliste, osalt Westinghouse'i ja osalt inglise firma Laycock'i poolt üles leitud aparatuuridega on sisse seatud.

III. Aknad, ventilatsioon ja tuulutus.

Esimesed magamisvagnid olid väikeste akendega, nagu neid tol ajal raudtee vagunite juures tarvitati. Ei olnud võimalik akende mõetusid enne suurendada, kui erilised abinõud veel ei olnud üles leitud suurte aknaklaaside kinnitamiseks, mis üsna suure raskuse omavad.

Käesoleval ajal on magamisvagunitel:
a) 2-he kohalistes kupees üks 700 mm bronks raamistikuga aken ja kaks 280 mm väikest akent, millest üks on varustatud ventilatsiooni sisseseadega, mille kirjelduse toome pärastpoole.

b) Ühekohalistes kupees üks 700 mm ja üks 280 mm aken ventilatsiooni sisseseadega.

Kõik kupeede aknad on alla lastavad ja bronks raamistikuga.

c) Koridoris suured meetri laiused kinnised aknad ja 700 mm alla lastavad aknad.

d) Tualettides 480 mm allalastavad aknad. (Kõik allalastavad aknad on reguleerimise abinõudega varustatud.)

Viimast tüüpi magamisvagunitel on „Héra“ mudeli aparaadid tarvitusel. See aparaat on varustatud ühe suure käsitamise pidemega, mis akent ilma vaevata üles tõsta ja alla lasta võimaldab, ilma et omalt kohalt üles tõusta pruugiks.

Söögivagunite aknad on 1 m 10 sm laiused ja samuti reguleerimise abinõudega

Igas saalis on ventilatsioonidega varustatud neli akent.

Et saale ja kupeesid tuulutada ja nende õhku puhastada, ilma et reisijaid tülitav tõmbetuul tekiks, selleks tarvitatakse mitmekesiseid süsteeme, mille järkjärgulise kirjelduse allpool toome.

Kaua aja jooksul olid söögivagunite saalid tiibventilaatoritega varustatud. Need abinõud aga liigutavad õhku, ilma et seda tuulutaks. Et rikutud õhu ärasaatmist kergendada, võeti mitmekesiste katsete järele kaks süsteemi tarvitusele, mis rahuldavaid tagajärgi andsid ja käesoleval ajal pea kõigis seltsi vagunites tarvitusel on.

1. Klaas-Aspiraatorid.

Need aspiraatorid (õhuimejad) seisavad koos raamist, millesse on kinnitatud püstloodis klaasribad, mis persia aknakaitsete viisi asetatud ja varustatud abinõuga, mis nende kallakut paremale ehk pahemale poole keerata võimaldab. Et saali ehk kupeed tuulutada, on tarvis klaasribad rongi tagumise otsa sihis asetada. Rongi liikumisega sünnitatud õhu libisemine klaasribade vastu imeb sisemist õhku välja, ilma et see vagunis tõmbetuult sünnitaks.

2. Torpeedo aspiraatorid ja magamisvagunite katuse aspiraatorid. Peale klaasribadega sisseseadete on iga magamiskupee torpeedo aspiraatoriga varustatud eemalt käsitatava pidemega, mis õhu tuulutamist ilma kohalt liikumata reguleerida võimaldab.

Iga sisseseade koosneb aspiraatorist enesest, mis katusele asetatud ja koos seisab kahest nende alusel ühinevatest õõnsast koonusest.

Nende koonuste sisemus on vagunis oleva õhuga laia läbilõikega tsinktoru kaudu ühenduses. See sisseseade töötab samal viisil nagu klaasribadega sisseseadegi; rongi liikumisega sünnitatud õhu surumine kisub vaguni sisemist õhku välja.

Söögivagunitel on nad samal põhimõttel ehitatud, aga suuremad õhuimejad, mis kõõki ja puhvetisse on paigutatud.

Viimane elluviidud täiendus on söögivagunite saalides lae all olevate elektri õhuimejate tarvitusele võtmine. Need õhuimejad seisavad koos väiksest elektri mootorist, mis elektri sisseseadega ühenduses ja laesse paigutatud tuulutajat ümber ajab.

IV. Ülekäik.

Käesoleval ajal on seltsi vagunid kõik ülekäigu lõõtsadega varustatud, mis kõigi Euroopas tarvitusel olevate lõõtsa mudelitega kokku sünnivad.

Need mitmekesiste tüüpidesse kuuluvad lõõtsad tulid endiste käsipuuga ülekäigu sildade asemele, mis endisel ajal, ilma et see just mugav oleks olnud, rongis olevate mitmesuguste vagunite vahel läbikäigu võimaldasid.

V. Pesulauad ja tualettruumid

Esimesed magamisvagunid sisaldasid terve vaguni kohta kaks tualettruumi.

Præguse aja vagunites on ette nähtud pesulaud igas ühekohalises kupees, üks pesulaud iga 2-he kahekohalise kupee grupi jaoks ja üks veeklosett mõlemas koridori otsas.

Klosettroomide seinad on värvitud ehk emailleeritud plekist, põrand on tehtud marmorlauast ehk mosaiik marmorist, mis kergesti puhastamist võimaldab.

(Järgneb.)

Elektriraudteede edu Schveitsis.

S. Biffel.

15 mai 1927 aastal oli Schveitsi raudteede ajaloos erilise tähtsusega päev. Sel päeval lõpetati Schveitsi kõige pikema raud-

teliini viimaste osade elektriseerimist Genf-Rorschachi vahel ja vannikutega ning vapidega kaunistatud elektrivedur sõitis hom-

mikuse kiirrongiga ilma vahetuseta ära 365 km tee Genfist kuni Konstanz järveni. Vaimustatud rahvas jooksis raudtee ümbruskondadest rõõmsalt kokku, et tervitada elektri võitu rongide liikumise alal. See oli rõõmumaniifestatsioon energialikkusele ja ettevõtlikkusele, mis Schveitsis kordasaatnud nii suure töö, nagu raudteede elektriseerimine. Neid tundeid väljendas ka ajakirjandus, mis sellel päeval mitmepoolilms pidulikus ehtes ja eriti idapoolne Schveits tervitas südamlukult esimest pikatee elektrirongi.

Juba 28 märtsil s. a. oli elektriseeritud 21 km pikkune liin Palezienx — Romontè vahel. Sellele järgnesid 5 mail — 52 km pikkune liin Rothkreuz — Rapperswil — Bruggi vahel, 7 mail — 28 km pikkune liin Rapperswil — Wattwil'i vahel, 15 mail — 58 km pikkune liin Romont — Bern'i vahel ja 73 km pikkune liin

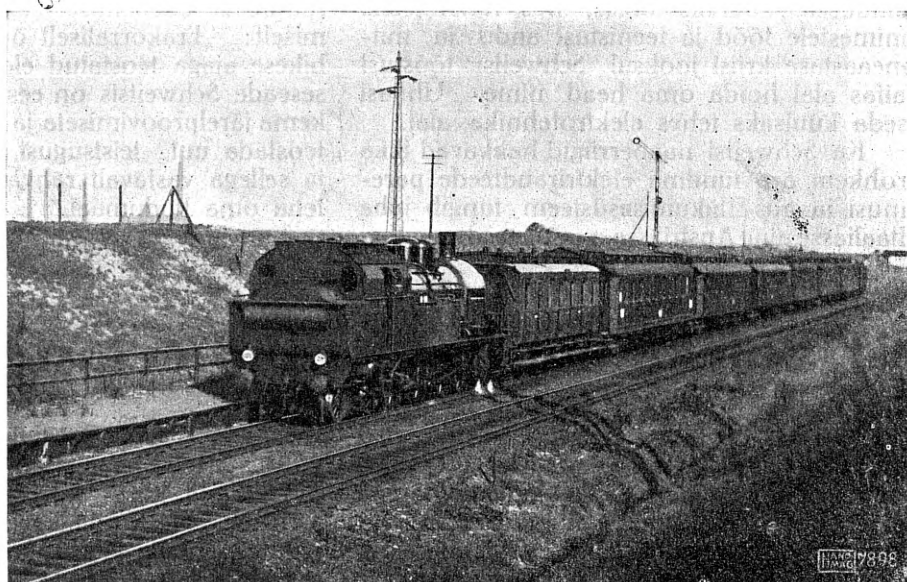
Winterthur — Rorschachi vahel. Elektri-voolu saamise algusest peale võis liikumine igal liinil takistamata sündida — fakt, mis väga hästi tõendab Schveitsi inse-neride, mon-tööride ja töö-liste erialade osavust, kui ka kõikide kaasa-aitanud töö-s-urite tehnilist teadusvõimet.

Elektriseeri-tud raudteeli-nide üldine pik-kus Schveitsis kasvas sellega 326 km pealt

1229 km peale ja on sarnase punktini jõud-nud, mis juba selgesti näitab uue süsteemi paremusi. Suur rahasumma, mis Schveits iga aasta väljamaale peab maksma süte eest, väheneb käesoleval aastal juba 17 mil-joni frangi võrra ja kui 1600 km raudteed lõpulikult elektriseeritakse, väheneb süte kulu aastas 25 miljoni frangi võrra. Schveits ammutab rongide liikumise energiat nüüd ise oma jõuhalikatest ja mitmesugused kor-ratused mujal Euroopas ei mõju enam raud-tee liikumise peale Schveitsis, kus 1928 aas-tal elektriseeritakse peaaegu 80% kõigist raudteedest. Schveitsi mägede veed, mis suuremalt osalt senini kasuta voolasid, on

nüüd rahva jõu värskenduseks tööle raken-datud.

Praegusel ajal on kiirusel suur tähtsus. Elektriraudteed aitavad Schveitsile kõige mõjuvamalt võistelda teiste riikide raudtee-dega. Võrreldes kõige kiirema aururongiga on sõiduaeg elektriraudteel nüüd lühem: Baseli ja Chiasso vahel — 33 min. võrra, Zürich ja Chiasso vahel — 71 min. võrra, Brigi ja Vallorbe vahel — 40 min. võrra. Suuremaid ajavõituseid näitavad elektriron-gid reisijatele kõige rohkem suurte teetõu-sude kohas, kus aururongid enne väga pik-kamisi liikusid. Elektrirongide kiiruse suu-renemisset tuleb veel see kasu, et liinid nüüd vähema aja kestvusel kinni on ja rongide arvu selle tõttu suurendada võib ühe paari roobastega liinidel. Rongide raskus on elektriseeritud liinidel keskmiselt 35—40% suurem, kui enne oli auruveuritega, mis



Tendervedur Saksa riigiraudteel

lühikesemaa rongi teenistuses. Vedur ehitatud „Hanomag“ tehastes Saksamaal.

raudtee kaubanduslises liikumises näitab suurt töövõime tõusu. Enne sõda veeti põhjast lõunasse käival Gotthardi liinil iga päev ära kõige rohkem 10.000 tonni. 25 veebruaril 1927 a. vedasid 53 elektrivodu-rit sellel liinil 28.900 tonni, milleks vaja oleks läinud 72 suurt ja tugevat auruve-durit. Vaatamata selle suure arvu auruve-durite peale poleks tegelikult siiski võima-lik olnud 28.000 tonni ühe päevaga ära-vedada, sest et aururongide kiirus oleks olnud palju vähem.

Sellega aga pole elektriraudtee paremu-sed veel lõppenud. Elektrivedur on alati sõiduvõimeline, ta ei nõua süte ega vee võt-

mist, samuti ka sissekütmist mitu tundi enne väljasõitu. Kuna aururuun 120 – 150 km järele vahetust nõuab ahju puhastamiseks ja sütte võtmiseks, on elektrivedur väsimata, nii et mõni elektrivedur ühe päevaga üle 900 km on sõitnud. Suitsuta, raputusteta ja vagusalt liiguvad elektrirongid juhtraadi all. Parem signaalide ärenägemine suurendab julgeolekut ja aitab ära hoida õnnetuid juhtumisi. Paranduse kulud on elektriveduril vähemad, kui aururveduril. Veduri suits ja aur ei riku enam hooneid ja ehitusi, mille tõttu tunnelid ja maaalused läbisõidu kohad kauemini vastupanevad. Arvesse võttes, et uued elektrivedurid ei nõua nii palju hoolitsemist ja et meeskonnad sõidavad nüüd 24 % rohkem kilomeetreid, kui aururveduritega, võib teenijate koosseisu vähendada.

Lõpuks oli raudteede elektrifitseerimine raskel tööpuuduse ajal Schweitsi rahvamajandusele suureks abiks, mis tuhandetele inimestele tööd ja teenistust andis ja mitmeaastase kriisi jooksul Schweitsi tööstust aitas alal hoida oma head nime. Ühtlasi seda kuulsaks tehes elektrotehnika alal.

Ka Schweitsi naaberriigid hakkavad ikka rohkem ära tundma elektriraudteede paremusi ja uus liikumisesüsteem tungib juba Itaaliasse ning Austriasse, missugused maad sa-

muti sütevaesed on, nagu Schweits. Austrias saab varsti lõpetud 66 km pikuse otseühendusliini elektriseerimine Basel – Innsbrück – Salzburgi vahel. Mõne aasta pärast võib elektrirongis sõita Baselist üle Genfi ja Rooma Neapolini, mis umbes 1300 km välja teeb. Saksamaal on juba elektriseeritud 927 km raudteed ja üle 700 km on elektriseerimisel. Prantsusmaal elektriseerimiseks ettenähtud 900 kilomeetrist on lõpetatud umbes 1000 km. Itaalia kavatseb elektriseerida 6000 km raudteed, millest juba valmis on 1800 km. Austrias on elektriseerimist teostatud 379 kilomeetrilisel liinil ja oodata on veel kuni 622 km.

Raudtee elektriseerimise kavade teistes maades toetavad endid tihti Schweitsist saadud kogemustele ja kõigilt mujalt mailt Schweitsi elektriraudteid tundma õppima tulnud komisjonide kiitused väljenduvad Saksamaa fähtsa eriteadlase sõnades, kes raudteede edenemise ajakirjas kirjutas järgmiselt: „Erakorraliselt õpellik ja väga lühikese ajaga teostatud elektriraudteede sisseade Schweitsis on eeskujuks, kuidas pikema järelproovimiseta ja arvestamiseta võib teostada uut, teistsugust liikumise süsteemi ja sellega vastavalt rahvamajandusele head teha oma kodumaal.“

„La Svisa Fervajisto.“

Hoolekanne Eesti raudteelaste peres.

Dr. H. Kukk.

(2. järg.)

8) Kultiveeritud heinamaa torukraavid on lastud rikke minna, ei ole kanalisatsiooniga lahitud, mille tagajärjel heinamaa õiget saaki ei anna. Põldude lahtiseid kraaviseid ei ole puhastatud, vaid on kõik korrast ära ja tarvitavad kordaseadmist.

Kurista ringkonna valitseja: (allkiri)

Kaarepere Raudteelaste Kodu valitseja: (allkiri)

Selles aktis ei ole mainitud kariloomade viletsat seisukorda: Mustvalge kirju Friisi tõugu 34-jast piimalehmast kõhis suurem osa ja osutus peale ilaproovide uurimist tiisikust põdevaks, nii et rohkest kolmandik karjast täiesti prakki oli ja kõrvaldada tuli.

Sarnasesse lohakkasse seisukorda sattunud põllumajapidamise kordaseadmise nõuab palju hoolt, vaeva, aega ja raha.

Hool ja vaev lasus tervishoiu osakonna peal, kuid rahagu oli täbar lugu, sest Rdt. val. eelarves selleks krediiti ette nähtud ei olnud ja ainult ajutise laenuga saadi esimestest raskustest üle.

Osa raskustest ilmus kohe alguses selle läbi, et üleandmine viibis ajani, kui naabri

peremehed juba kartulid panid ja kaera külvasid, meil aga künniga vaevalt alatud oli. Ainult kiires korras omandatud traktori abil läks korda kevadist külvi 10-maks juuniks lõpule viia, muretsedes ja vedades samal ajal tarvilit seemet, loomatoitu ja küttematerjali. Algusest peale muudeti majapidamise kord lihtsamaks, maaalale ja ülesannetele vastavaks. Vastutava valitseja juhatusel oli tööjõudusid:

	1924/25. a.	1925/26. a.	1926/27. a.
Eestöötegija	1.	1.	1.
Aastatöölisi	3.	3.	3.
Karjatalitajaid	2.	2.	2.
Lüpsjaid	4.	4.	4.
Puusepp-mõlder	1.	—	—
Sepp-masinist	1.	1.	1.
Aednik-aidamees	—	—	1.
Tallimees-postipoiss	1.	1.	1.
Kirjapostivedaja	1.	1.	1.
Õõvaht	1.	1.	1.

Külvipind umbes 60 tiinu, jagati üheksaks 20 Riia vakamaa suuruseks põlluks.

Külvikorras on põlluheinal ja loomatoidul tähtis osa sellepärast, et karjamaa puudub, kuna karjapidamine pea sissetuleku hallikas on. Üheksast väljast on põlluheina all kolm, juurevilja all üks väli ja kesa on halja vikki all. Ülejäänud neljast väljast on üks rukki ja nisu ja teised kolm loomade jõutoidu (kaera, segavilja ja odra) all.

Arusaadavalt sündis see ümberkorraldus järkjärgult ja jõudis lõppule alles nüüd, nii et tuleval aastal mainitud külvikord tegelikult olemas on.

Kaarepere „Raudteelaste Kodu“ põllupind on savipõhjaga savipärane kruus-liivamaa, avaldab lohkudel ja mäenõlvadel leetelist iseloomu, millepärast põhivee ärajuhtimise eest alalist hoolt kandma peab. Lahtised

Elusat inventaari oli:

Hobuseid: 1924/25. a. 11. hobust ja 1 vars. 1925/26. a. 12 hobust ja 1 vars. 1926/27. a. 10 hobust ja 1 sälg. Praegu 8 hobust ja 1 sälg.

Veiseid: 1924/25. a. 1 pull, 34 lehma, 2 lehmvasikat, 1925/26. a. 1 pull, 29 lehma, 5 lehmvasikat, 1 pullvasik. 1926/27. a. 1 pull 25 lehma, 4 lehmvasikat, 1 pullvasik, 5 mullikat.

Hobuste ja karja osaline uuendamine ja täiendamine on hädatarvilik, kuid viibib tegevuskapitali saamise raskuste pärast.

Hoonete tarvilisemad parandused on tehtud, saun ja üks heinaküün ümber ehi-



1925. a. juhatuse liikmed ja tegelased.

kraavid ja kuivatustorustik on osalt ka olemas, kuid olid täiesti ummistunud. Heinamaad on lame turbamaa, samuti savipõhjaga, kui põlludki. Ka siin olid kraavid ja torustik nii kinni vajunud ja ummistunud, et heinamaal sammal võimu võtnud oli.

Kahjuks ei võimaldanud esimese kahe aasta vihmased suved põhjavee korraldamisele asuda ja alles läinud suvel õnnestus olemasolevate kraavide ja torustiku põhjalikku puhastamist läbi viia, kuid täiendavad tööd sellel alal ootavad veel järke ja tarvilist rahalist jõudu. Algusest peale on heinamaid samblast puhastatud ja väetatud ja iga aasta tuleb üks osa ülesharimisele ja peale kultiveerimist ja väetamist jääb segaheina all uuesti heinamaaks.

tatud. Hiljuti sai valmis karjaköögi, karjaravitseja korteri, juurevilja hoiuruumi ja köetava puhta sugusigade lauda ümberehitus karjalauda ühest osast. Ka 8 hobusejõulise veeturbiini peal töötavas ühe paari kividega veskis on suurem remont tehtud ja enne ülevõtmist äraviidud saekaatri asemele uus saekaater üles seatud ja kevadeks tulevad juure veel sindlilõikamise masin ja raua treipink, sest samas hoones asuvad ka sepikoda ja puusepa töökoda.

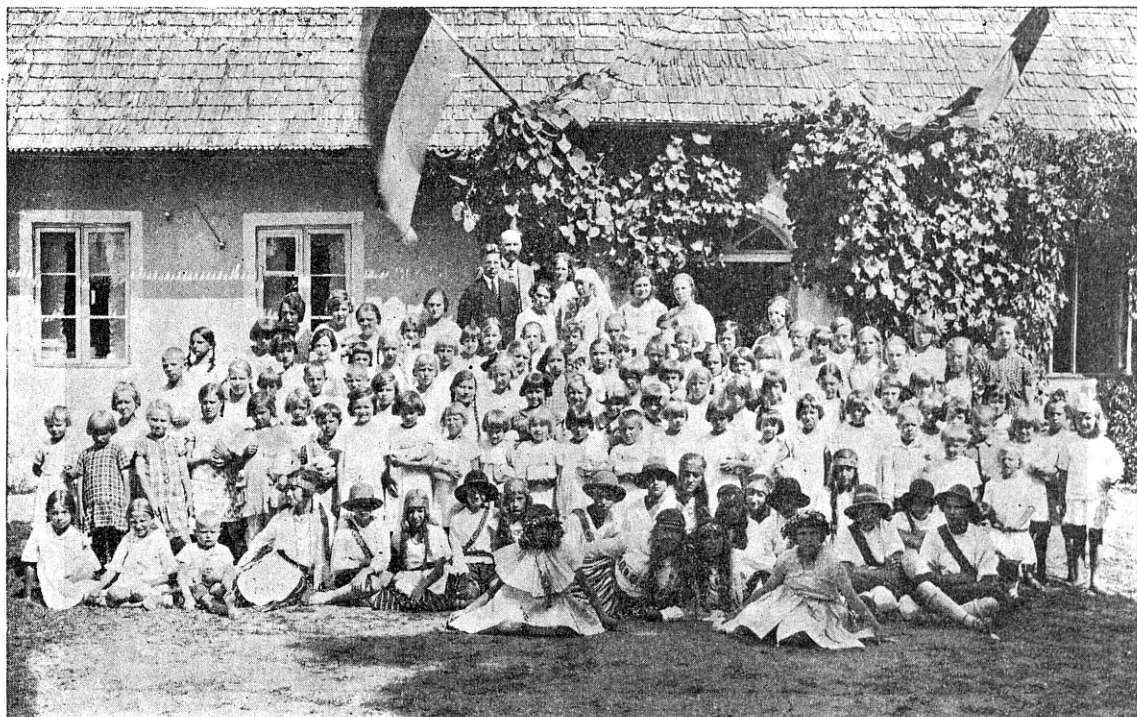
Praegusel ajal on ehitusel laste suvekolonii uus hoone ja kaks kuuekorterilist hoonet vanade asulas, mille kohta vastaval kohal lähemalt.

Kõigi raskuste peale vaatamata on „Raudteelaste Kodu“ majapidamises esime-

sest asumise ajast üle jõutud. Ehk esimesed kaks aastad küll rohke vihma mõjul põllupidamiseks vähe soodsad olid ja ainult viimane, kolmas aasta, sellepooles parem oli, on siiski õnnestunud majapidamise jooksvaid kulusid katta ja koguni väikest ülejääki, näituseks esimesel aastal 160.000. — marga suuruses, saavutada. Viimase kahe aasta kohta ei ole kahjuks andmeid veel olemas, kuid arvatavasti ei ole nad esimesest, kõige raskemast aastast, halvemad, ennem peaks nad paremust näitama. „Raudteelaste Kodu“ majapidamise kordaseadmine ja tarvilise tasapinnani tõstmine on võimalik siis, kui selleks tarvilised summad leiuvad, sest ilma tegevuskapitalita on või-

Küsimust sõeluti ja kaaluti sellest huvitatud tegelaste ringkondades ja lõpuks raudteelaste kutse- ja teiste ühingute esitajate vahelisel koosolekul, et selgusele jõuda, kas mitte nendega koos hoolekannet teostada ei saaks. Leiti, et hoolekanne oma laiaulatusliste ülesannetega kõigile raudteelastele peab ühine olema, ilma kutse- ehk teistsuguste huvidega arvestamata ja sellepärast vaja on iseseisvat raudteelaste sotsiaal-hoolekande organisatsiooni luua, mille põhikirja väljatöötamine hrde Tuppi'si Valk'i ja Eksta hooleks jäeti.

Komisjoni poolt väljatöötatud „Riigi raudtee teenijate vastastikku abiandmise ja sotsiaal-tervishoiu hoolekande seltsi“ põhi-



Tütarlaste grupp suvepeo ajal.

mata korralikku majapidamist edasi viia, seda vähem veel äärmiselt korratusse seisukorda sattunud majapidamist, missugune Kaarepere üleandmise ajal oli. On kuulda, et juba lähemal ajal tarvilise tegevuskapitali küsimus rahuldavat lahendamist leiab ja „Raudteelaste Kodu“ majapidamine kindla aluse ja edenemise võimaluse omab.

Hoolekande organisatsiooni loomine raudteelaste peres.

Ühel ajal „Raudteelaste Kodu“ asutamise küsimuse lahendamiseks, püüti selgusele jõuda, kuidas ja missugustel alustel hoolekande teostamiseks raudteelaste peres organisatsiooni ellu kutsuda.

kirja kinnitas Rahukogu 20. I. 25. a.

Uue seltsi esimene peakoosolek peeti ära Tallinnas, r. val. trükikoja ruumides, 8/II 25. a., millest 63 raudteelast osa võtsid. Ehk põhikiri küll juba kinnitatud oli, omas see peakoosolek rohkem asutava koosoleku ilme ja otsustas põhikirja oma esialgse tegevuse aluseks võtta, valides ajutise juhatuse, kellele ülesandeks tehti järgmisel peakoosolekul, juulis samal aastal, esineda eelarvega ja põhikirja muutmise kavaga koosoleku poolt tarvilikuks leitud põhikirja osades. Juhatuse ise aga lahkus ja võimaldas selleks ajaks kogunud rohkemaarvulisele liikmete kogule uue juhatuse valimist põhikir-

jas ettenähtud aja peale. 1925 aasta peale määrati liikmemaks 75 mrk. ja sisseastumaksuks 25 marka. Sellega olid ka hoolekande organisatsiooni loomise eeltööd lõpule jõudnud ja algas oma tegevust.

Riigiraudtee teenijate vastastikkü abianndmise ja sotsiaal-tervishoiu hoolekande selts.

Esimesel Seltsi peakoosolekul valiti juhatusse hrad: Dr. Lübeck, Dr. Kuk, Tuppits, Eksta, Rukki, Johanson ja Niklas, kandidaatideks hrad: Vokk, Melencuk, Dr. Lentsin, Sammo, Normann, Tulp ja Prüggi; revisjoni-komisjoni hrad: Mänd, Tustit ja Pitsner, kandidaatideks hrad: Kuulberg, Kuk ja Toom.

See esimene juhatus, ehk küll lühikese aja peale valitud, otsustas, selle peale vaatamata, täielise hoole, jõu ja julgusega tööle asuda.

Omal esimesel koosolekul 14/II 25. a. jaotati ametid ära järgmiselt:

Esimeheks: Dr. A. Lübeck, abiks Tuppits. Sekretäriks: Eksta, abiks Rukki.

Laekahoidjaks: Johanson.

18/IV lahkus hra Eksta raudteelt ja seltsist, ning tema asemele valiti sekretäriks järjekorraline kand. hra Melencuk.

Revisjonikomisjon valis enesele esimeheks hra Mänd'i, sekretäriks hra Pitsner'i, ametita liikmeks Tustit'i.

Peakoosoleku sooviavalduse põhjal asutati kaks osakonda ja valiti, koopteerimise õigusega:

1) Kultuur- hariduse osakonna juhatajaks Tuppits, abiks Niklas.

2) Sotsiaal-tervishoiu osak. juhatajaks Dr. Kuk, kelle ettepanekul 31/III koopteeriti osakonna liikmeteks hrad: Tartu jaama ülem Seeberg ja Tartu Tee- ja ehitus jsk. ülem Leberecht.

Põhikirja muutmise küsimuse lahendamise jäeti hra Tuppits'i hooleks.

Algas Seltsi asjaajamise korraldamine ja liikmete kogumine. Selts kasvas kiirelt ja võeti vastu 21/II-147; 7/III-378; 20/III-499; 31/III-135; 18/IV-225; 14/V-272; 25/V-24 liiget ja edasi veel alaliselt, kuid juba vähemal arvul nii, et 1/X 25. Seltsil juba 1802 liiget oli.

Nähes raudteelaste peres elavat huvi Seltsi vastu, julges juhatus Seltsi ülesannete elluviimisele asuda ja otsustas veel sama aasta suvel Kaareperes „Raudteelaste Kodu“ rdt. val. nõusolekul, laste suvekoloniid korraldada. Juba 7/III., siis kui Seltsi kassas ainult 37.800 mrk. raha oli, kiitis juhatus heaks sotsiaal-tervishoiu osakonna juhataja Dr. Kuk'e poolt esitatud laste suvekolonii eelarve, mille järele 100 lapsele

kosumise võimaluse andmine nõudis seltsil väljaminekuid 227.300 marka sisseseade soetamiseks ja 472.700 marka laste ülevalpidamise ja tarvilise tööjõu tasu peale, kokku 700.000 marka.

Sarnase julge otsuse tegemisele sundisid juhatust arstide poolt saadud andmed kuhutava arvu kidura tervisega, näärmetiisikust ja verevaesust põdevate laste kohta raudteelaste peres. Abi oli tarvis kiirelt anda, iga viivitus oleks kuritegu olnud meie tuleviku kandjate suhtes. Omal jõul oli seltsil võimata sellest ülesandest jagu saada, loodeti toetuse peale väljaspoolt ja pöörati vastava palvega teemini, rdt. val. ja R. Tar-



Ferdinand Wallner,

Valga reservi rongijuht – pühitses 26. mail 1927. a. oma 35 aastast teenistuse juubelit.

F. Wallner on sündinud 28. augustil 1866. a. v. kal. järele Valgamaal, Karula vallas, raudteeteenistusse astunud 1892. a. kus vahetpidamata siamaani teeninud.

vitajate Ühisuse poole. Lootused ei petnud ja eriti hra rdteeülem, ins. Reinok'i kaasabil, kes Seltsi tegevust igati toetas, leidusid helded inimesed ja asutused, kes juhatuse julget algust täieliku võiduni viia aitasid, mille eest neile siin kohal südamlilik tänu Seltsi ja kosumise võimalust saanud laste nimel öeldud olgu.

Suvekolonii oli tarvis koolide vaheajal korraldada, seega juunikuu algusest alates. Seltsi juhatuse poolt 18/IV avaldatud teadaande peale registreeriti 158 last. Nende hulgast määrati juhatuse poolt koloniasse, arstilise komisjoni otsuse põhjal, 50 tütarlast ja 50 poissi. Osaliseks kulude katteks

maksid lastevanemad laste arvel saadava perekonnaabiraha koloniisviibimise aja eest Seltsi kassase — ainult äärmistel kaaluvatel põhjustel vabastas neid juhatus sellest kohustusest. Riided, pesu, ka voodipesu farvilisel arvul ja peapadja pidid lapsed koloniisse kaasa tooma.

Korraldusetööd ja sisseseade muretsemine jõudsid lõpule. Kulude kokkuhoiu mõttes püüti leida tegelasi, kes tasuta nõus

oleks koloniis töötama. Nõusolekut avaldasid oma peale võtma ilma palgata: peereema kohuseid proua Sõrmus, keetja kohuseid pr. Johanson ja kasvataja abiks olla hr. stud. Johanson. Laste tervise üle valvas rdtee hoolek. öde prl. M. Rebane. Kasvatajaks palgati prl. E. Rebane. Peale selle palgati veel üks naisteeni ja üks pesunaine.

(Järgneb).

Mõndasugust.

Akkumulaator-vedur plahvatus-abi-mootoriga.

Akkumulaator, kui autode, veealuste paatide ja teiste jõuallikas on juba kauemat aega tarvitusel. Vedurite jõuallikaks oma kaaliduse tõttu ei leidnud aga akkumulaatorid tarvitust.

Kui enamlased 1919.—20. aastal hakkasivad kõmurikkast reklaami tegema nende insener Mahonini poolt ehitatud elektri rongile, äratas see teatavat imestust ja kahlust tehnilises ilmas. Teatavasti tarvitas ins. Mahonin Balti laevatehases veealuste paatide ehitusest järelejäanud akkumulaatoreid, jõuallikana selle rongi liikumiseks Petrogradi ja Moskva vahel. Rong, tehes paar-kolm reisu nende linnade vahel, sai pikkemaks ajaks visatud kolikambri, kuna temal puudusid igasugused majanduslised väljavaated: rong oli käigus 12 tundi, pärast seda seisis akkumulaatorite laadimise all kuus päeva.

Ameerika ajakiri „Railway Age“ teatab, et „Chicago North-Western“ raudtee selts on tellinud ja era-korraldusteks töödeks rakendanud ühe uutemoodi akkumulaator-veduri, varustatud petroleumi-mootoriga. Vedur on sümmeetriline; vedurijuhi paik on keskkohal. Veotelgesid on neli: üks paar igas otsas, mis saavad vedu elektrimootoritelt; viimaste jõud on ligi 1000 h. j. ja annavad vedurile kiiruse kuni 48 km tunnis. Veduri veojõud on: alguses — 30 t., 15 km kiiruse juures — 7.8 t.; horisontaal pinnal võib vedur vedada 1500 t. raskef rongi 16 km. kiirusega. Vedur kaalub 110 t. Jõuallikaks on 120-elementiline akkumulaatori patarei, mida laadib dünamo ja mida ümberaetakse plahvatusmootoriga: ka suuremate koormate juures on ta abiks akkumulaatoritele.

See plahvatus-mootor on n. n. abi-mootor ja tema jõud võetakse samastel veduritel selle järgi, missugust tööd vedur täidab. On veduril palju seisakuid — jätkub võrdlemisi väikesest mootorist, sest et laadimist võimaldav aeg on pikk. On aga vedur alaliselt töös, peab mootor ligikaudselt nii lugev olema, et ta vedurit ümberajada suudab.

Meil, Tallinnas, kuluks paar sarnast vedurit ära, mis manööver-vedurite ülesandeid täidaks ja aitaks vähendada seda hirmsat põlevkivi suitsu, mis alaliselt peajaamast tõuseb ning meie pealinna ilule ja tervishoiule ebasoodne on.

Mootorvagunite tarvitusele võtmine Soome raudteedel.

Käesoleval aastal võetakse Soome raudteedel tarvitusele kolm mootorvagunit.

Diiselmootorvagun saab valmis kevadel, kaks bensiinimootorvagunit sügisel.

Vagunid võetakse tarvitusele reisisjate veoks vähese liikumisega kõrvalistel teeharudel.

Soome riigiraudtee valitsus tahab mootorvagunite tarvitamisele võtmisega katset teha reisisjate veoks nii-

sugustel kõrvalistel teeharudel, kus aururongide liikumine ennast ära ei tasu. Mootorvagunite kohta on raudtee valitsuse masinaosakonna I. kl. masina-insener Vilho Heinonen järgmise seletuse andnud:

Asi on juba kauemat aega liikvel olnud, kuid elluviimist on takistanud see asjaolu, et meie oludele vastavat süsteemi mootori leidmine raskusi tekitas. Lõpuks otsustati nuretseda üks neljateljeline elektri diiselmootorvagun ja kaks kahateljelist bensiinmootorvagunit.

Peale nimetatud vagunite tulid kõne alla ka imevgaasimootorvagunid, kus kodumaa põletisainet, puusütt, oleks kõlbanud tarvitada, kuid need ei ole veel niikaugele arenenud, et meil oleks maksnud nendega proovi teha. —

Vagunite joonistused valmistatakse raudtee masina-tehnika jaoskonnas ja vagunid ehitatakse raudteede tehastes Paasilas. Ainult vagunite masinavärgid tellitakse eritehastest: diiselmootorvagunile Vesterasist Rootsis ja bensiinmootorvagunitele elektri osatöhisusest AEG Saksamaalt.

Diiselmootor-vagun on juba ehitamisel ja on kavatsus seda liikuma panna juba kevadel. Teised vagunid jõuavad valmis sügiseks. Diiselvaguni masin on 90 h. j. ja bensiinvagunitel 75 h. j. Vagunite sõidukiirus on 1×30—50 km. tunnis ja nad võivad üks ehk kaks lisavagunit kaasa võtta.

Vagunid seatakse sisse III. klassi kohaselt ja nende soojendamiseks tarvitatakse masina jahutusvett; diiselvaguni soojendamiseks paigutatakse vaguni alla väike rippuv veekütite katel, mille abil vagunit soojendatakse.

Sarnases väikeses rongis ei ole meeskond suurem, kui kaks inimest s. o. vagunijuht ja konduktor, niisama, kui see uulisraudtee vagunis on. Lisavagunitena võib tarvitada harilikke kahateljelisi reisivaguneid.

Bensiin-elektri mootor-vagun allumiinium kerega.

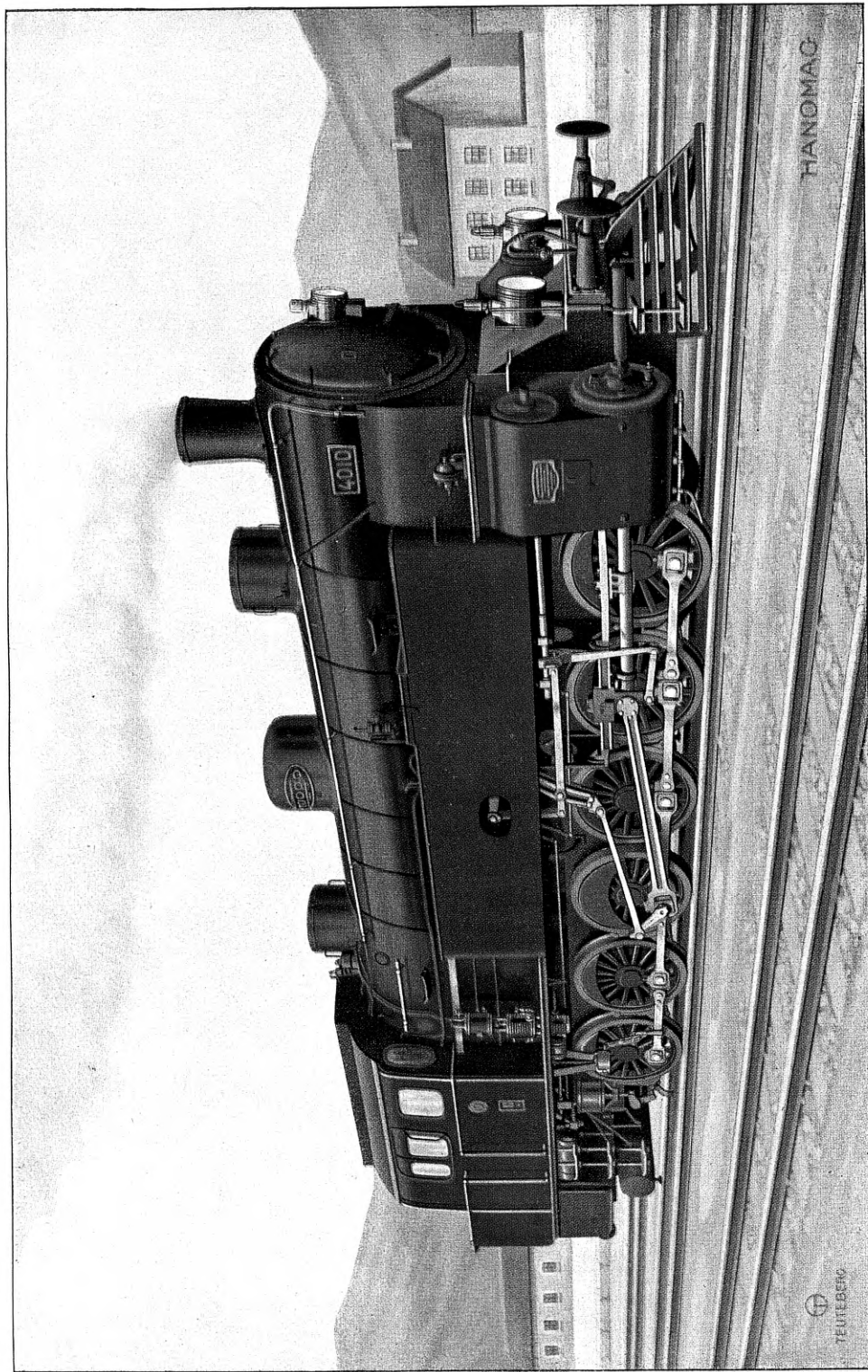
Läinud sügisel ehitati Detroit-Toledo-Ironton'i raudtee jaoks gaasi-elektri veovagunite liikumiseks Delray ja Bainbridge linnade vahel. Vagunid teevad igapäev ühe reisu 450 km. kauguses. Vagunid on 22,1 m pikad ja asetuvad 2 kahateljelisel vankril. Vagunid on ehitatud täiesti allumiiniumist ja on vaheseintega jagatud osadesse: vagunijuhi, posti-, pakija reisisjate osadeks (suitsetajatele ja miitesuitsetajatele). Kokku on 46 isteplasti, Jõuseadis koosneb kahest bensiin-mootorist, igaüks à 150 h. j., mis teevad 1700—1800 tiiru minutis; mootorid on ühendatud vahendita dünamoga à 750 volti.

Mootorid tiirlevad vastupidises suunas ja on niimoodi kinnitatud, et vagunis ei tundu mingit võnkumist. Kaks elektrimootori ajavad esimese vankri telge ümber, töötates kas üksinda ehk mõlemad koos. Vaguni kiirus on 96,5 km. tunnis, kui töötab üks mootor.

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

A. Dewis'e ja J. Magnus'e trükikoda, Tallinnas, Lai t. 38.

F-Kahetsilindriline kompaund mārjaauruga-kaubarongi tendervedur,
ehitatud Bulgaaria riigiraudteedele.



F - Zweizylinder Verbund Naßdampf - Güterzug Tenderlokomotive
für die Bulgarischen Staatsbahnen,
gebaut 1922 als Fabriknummer 10 000 von HANOMAG, Hannover-Linden.