

EESTI RAUDTEE

RAUDTEEASJANDUSE AJAKIRI

TOIMETUS JA TALITUS:

Tallinnas, Nunne tänav nr. 32.
(Kopli ülesõidu koha juures.)

Kontor avatud kella 12—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 ühes kaasannetega:

1 aastas M. 300

1/2 " " 150

1/4 " " 75

Üksiku numbri hind 25 mrk.

KUULUTUSTE HINNAD:

1 lehekülj . . . M. 4000.—

1/2 " . . . M. 2000.—

1/4 " . . . M. 1000.—

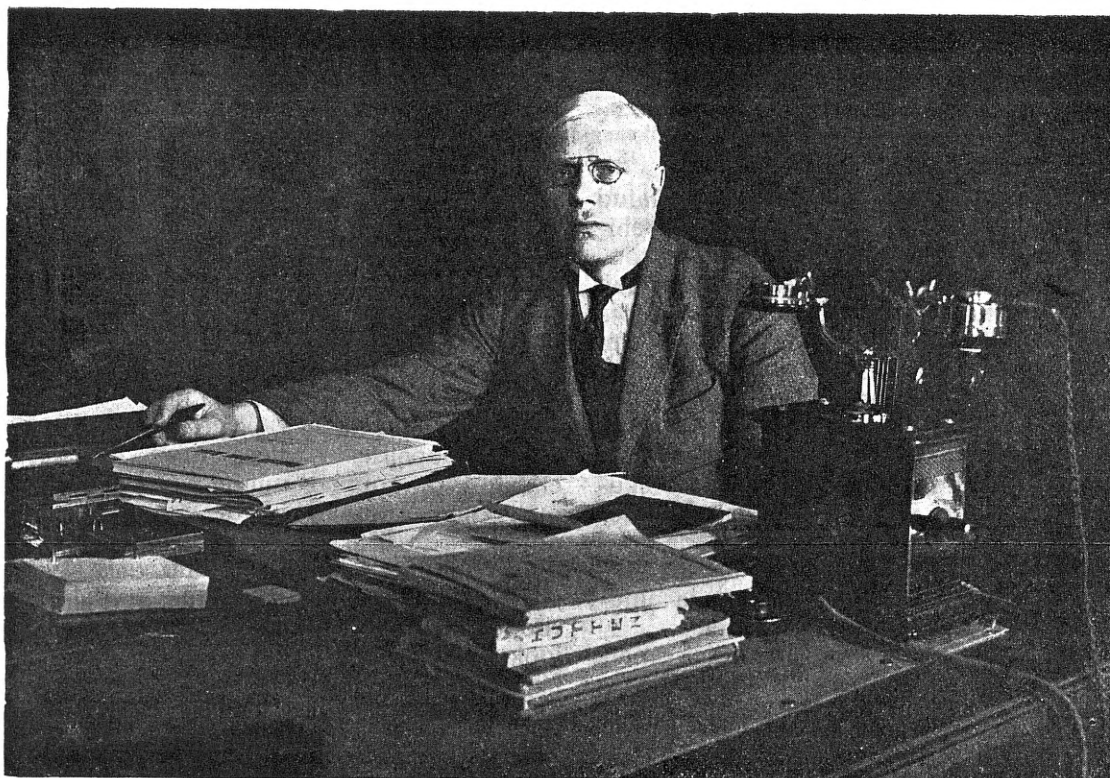
Kaantel 50% kallim.

Nr. 3 (46)

1926. a.

5. aastakäik

Lietuva raudteede erinumber



Lietuva riigiraudteede peadirektor insener Sabaliauskas.

Lietuva raudteed.

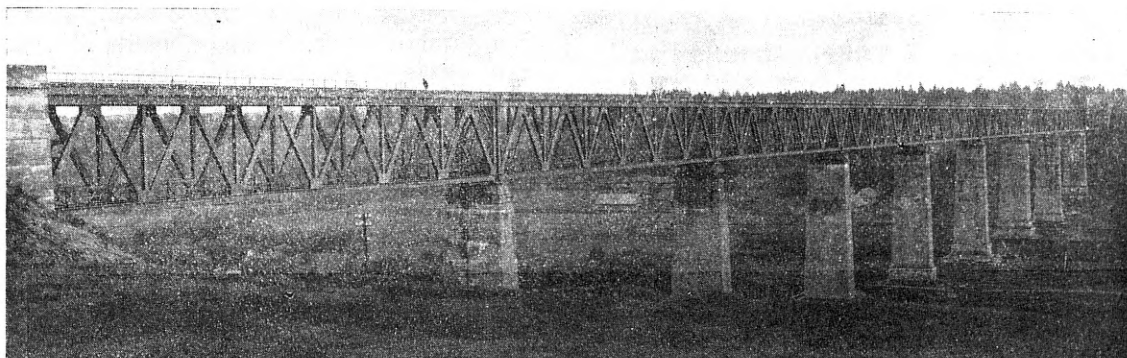
Üldvaade.

„Eesti Raudteele“ kirjutanud insener Jankevicius — Kaunas.

Leedu raudteede võrk seisab praegusel ajal koos normaali (Saksa) laiusel laiaraopalistest raudteedest, mille üldpikkus 1138,9 km, selles arvus on 239,5 km kahepaariroopalist teed ja kitsaraopalistest (1,00, 0,75 ja 0,60 m) teedest üldpikkusega 587,1 km, koos. Sellega on eksploateeritavate normaali (1435 mm) laiusel raudteid 1138,9 km, kitsaraopalisi teid 587,1 km, kokku 1726 km. Nõnda siis langeb Lietuvas iga 100 ruutkm peale 2,9 km ja iga 10.000 elaniku kohta 7,3 km raudteed.

liikumise ja materjali (varustuse) ühes pearaamatupidamise ja sanitaar (tervishoiu) jaoskondadega. Tulude kontrolli ja kaubanduslised ametid ei ole eraldatud osakondade viisi, vaid on liidetud liikumise osakonna külge. Liini teenistus on jaotatud 7 tee ja ehituse, 3 veo, 7 liikumise revidentide, 4 jaama arvepidamise revidentide ja 3 sanitaar jaoskondadesse.

Mis puutub tehnilistesse sisseseadetes ja ehitustesse, siis olgu allpool järgmist ära märkida.



Raudsild Tilze (Tilsit) — Laiksargiai — Siauliai liinil, üle Dubysa jõe.
Ehitatud 1917/18. a., silla kõrgus 42 m.

Kogu Leedu raudteede võrk on ehitatud kolmel ajajärgul: 1) enne ilmasõda oli ehitatud 817,9 km lai- ja 239,1 km kitsaraopalist, 2) Saksa okupatsiooni ajal ehitati 258,9 km lai- ja 330,5 km kitsaraopalist ja 3) iseseisvuse ajal sai ehitatud 61,2 km normaali laiusel raudteid. Nende arvudesse ei ole võetud praegust ehitusel olevat Amaliai (Siauliai linna lähedal) jaama ja Telsiai linna vahel olevat laiaraopalist raudteed, mille pikkus on 60 km ja mis liikumiseks avatakse juba käesoleval kevadel. Kavatsusel on seda liini pikendada veel kuni Klaipedani (Meemel), mis annaks otsema ühenduse Kaunase (Siauliai) ja ainukese Leedu sadama Klaipeda vahel.

Laiaraopalistes teed on kõik riigi omad, peale 10 km pikkuse tee Klaipeda maakonnas, mille omanikuks eraselts. Kitsaraopalistest teedest on 109,75 km eraseltside, kõik teised on riigi omad.

Raudteede valitsemise ja organisatsiooni süsteem on korraldatud Vene raudteede eeskujul ja nimelt raudteevalitsus on jaotatud osakondadesse: tee ja ehituse, veo,

Jaamasid on laiaraopalistel teel 130, nendest 11 sõlme-, 7 piiri- ja 112 vahejaama. Jaamade üldarvust on 88 tariifi- ja 42 mittetariifi jaama.

Kogu teedel on 6 depood, sellest 4 põhidepood 65 veduri ja 2 pöördepood 15 veduri jaoks.

Veo osakonna töökodasid normaali sisseseadetes on 6 ja üks peatehas Kaunases.

Laiaraopalistel raudteel, mis Vene ajal ehitatud, on roopad mitmesugused ja nimelt Vene normaali tüüpide järele 1907. a. omad I-a ja III-a ja vanemad tüübid, nagu tüüp teine (22½ jalga) ja tüüp viies (24⅓ jalga); sakslaste poolt ehitatud teedel on roopad kahte tüüpi ja nimelt: t. nr. 8 (41,0 kg jooksv. m) ja t. nr. 6 (33,4 kg. jooksv. m). Liiprite arv ühe km teel kõigub 1400—1600 vahel. Praegusel ajal on tarvitusel mähk liiprid, prussitüübilised ja imbutatud kreosoodiga. Liiprite imbutamise tehas Kaunases, mis ilmasõja ajal Venemaale evakueeriti, on uuesti ülesse ehitatud ja varustatud uuemaajaliste mehaaniliste sisseseadetega ja on kõlblik puhta, kivisöö saaduse, kreosoodiga.

soodiga imbutamiseks, Rūping'i süsteemi järele. Aastane valmistus kuni 250.000 liiprit.

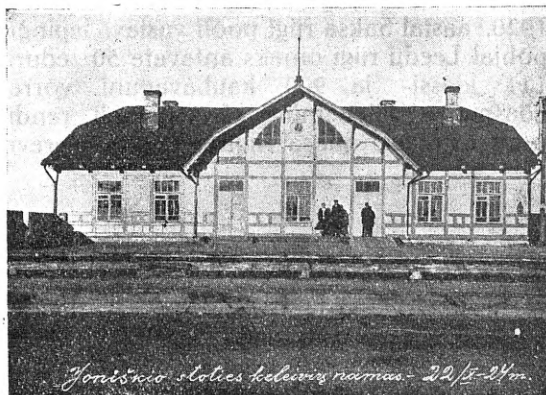
Raudteede ülevõtmisel 1919. a. olid viimased õige mahajäetud seisukorras, mis tingitud nõrgast korrashoiust sõja ja Saksa okupatsiooni aegadel. Peale selle said sõja tegevuse ajal mitmed kunstlised ehitused purustatud ja vahetatud ajutiste ehituste vastu. Saksa okupatsiooni võimude poolt ehitatud raudteed omavad samuti kunstilisi ehitusi, kuid ajutist kergendatud tüüpi – puust konstruktsioonidega, välja arvatud suur sild Lidavenai küla juures Lauksarge–Siauliai liinil. See sild on 42 m kõrge ja ehitatud rauast fermadega ja betoon alustel.

Peale raudteede ülevõtmist 1919. a. oli raudteede kunstehituste seisukord järgmine: raudsildadest, mille kogupikkus 4418 j. m, oli lõhutud 2421 j. m. Puusildade kogupikkusest (5216 j. m) olid ajutist kerget laadi 3917 j. m, mis nõudsid ruttulist ümberehitust. Sõja ajal ehitatud raud-betoon-sildade pikkus oli 548 j. m, ja torusid mitmet seltsi 7879 j. m, millest ajutiste ehituste iseloomuga ja ilma vundamendita ümarguseid ringisarnaseid torusid oli üle 50%.

Kuni viimase ajani, vaatamata suurte rahaliste raskuste peale, inflatsiooni ajal sai ülesse ehitatud 1901 j. m raudsildu, osa puust sildu sai ümberehitatud raud-betoon-

siooni nõuetele. Selleks on raudtee eel- arvesse iga aasta teatav summa võetud, uute liinide ümberehitamiseks ja trassede parandamiseks. Kõik need ümberehitused peavad ettenähtud kava järele valmis saama 1930. aastaks.

Mis ülalpool tähendatud kunstliste ehituste kohta, sedasama peab tähendama ka kodanliste ehituste kohta. Ilmasõja ajal said paljudel vanadel liinidel kodanlised ehitused



Joniskise raudteejaam Leedu-Lāti piiril.
Ehitatud 1923. a.

kas purustatud ehk ära põletatud. Saksa okupatsiooni ajal ehitatud teedel on palju jaamahoonesid ehitatud puust ja barakkide tüüpi, täitsa kõlbmata normaalaaja kasutamiseks.

Uusi jaamahoonesid on alates 1920 aastast ehitatud 4647 ruutm. Tarvilik on veel ehitada lõhutute asemele ja uutel Saksa liinidel ümberehitada jaamahoonesid üldpinnaga 9785 ruutm. Sedasama ja sama analoogia järele peab ütlema ka elumajade kohta jaamade piirkonnas, tööliste kasarmute, vahimajade ja üleüldse kõige tsiviil ehituste kohta jaamade piirkonnas ja liinil.

Niisugune on Leedu raudteede tehniline seisukord nii teede, kui ka ehituste poolest.

Lõpuks peab ütlema, et Leedu raudteed on ehitatud suuremalt osalt sel ajal, kui Leedu oli veel Vene riigi all ja osalt Saksa okupatsiooni ajal. Need ehitused aga oma sihituse mõttes ei vasta kaugeltki praeguse aja iseseisva Lietuva majandusliste ja poliitiliste huvidele. Selles suunas on väga suur puudus transiitteede järele, eriti puudust tuntakse ühenduse järele Lääne-Venemaa, Põhja-Ukraina ja Klaipeda sadama vahel.

Mõned liinid selles sihituses on alates 1924. a. juba ehitusel, nagu liin Amaliai–Telsiai.

Teised, nagu liin Kedainai–Lida–Venai–Klaipeda jne., on kavatsusel ehitada, kui liinid tähtsuse poolest esimeses järjekorras.



Virbalise raudteejaam Leedu-Saksa piiril.

sildadeks, pikkusega 309 j. m, kuna alalise ehitusviisiga puust sildu sai ehitatud 2683 j. m.

Järgnevate aastate peale on väljatöötatud täieline ülesehituse kava, vahetades kõik ajutise iseloomuga kunstehitused – sildade ja trumpidega alalise konstruktsiooniga vastavate vedurite tüüpide liikumiseks. Et Saksa okupatsiooni ajal said raudteed suure rutuga ehitatud, siis ei vasta need rahuaegse täielise ratsionaalse eksploaat-

Lietuva raudteede veomajandus

1920–1924. a.

„Eesti Raudteele“ kirjutanud insener **Galaune** – Kaunas.

Leedu raudteed alustasid 1919. aastal oma tegevust järgmise veereva koosseisuga, mis saadud rendi teel Saksa okkupatsiooni võimudelt ja nimelt: 27 vedurit, 40 reisijate- ja 449 kaubavagunit. See arv suurenes 1920. aastal Saksa riigi poolt vastava lepingu põhjal Leedu riigi omaks antavate 50 veduri, 124 klässi- ja 900 kaubavaguni võrra. Edaspidine täienemine sündis osalt rendi, osalt ostu teel Saksa riigiraudteede veereva

on nõudnud Leedu raudtee veoosakonnalt suurt jõupingutust ja kulusid, kuid, vaatamata fäitsa mittesoodsa olukorra peale, on saavutatud sel majapidamise alal eelpool tähendatud aastatel võrdlemisi tuntavalt rahuloldavaid tagajärgi. Eriti raskust sünitas veoosakonna tegevusele vastavalt sisseseatud tehaste puudus, sest kogu veereva koosseisu remonti oli võimalik teha ainult Kaunase tehastes, mis varemalt oli sisse-



Raudsild Kaunase jaama lähedal üle Nemunase (Nemani) jõe.

Kaks keskmist fermat, mis venelaste poolt ära purustatud, on Saksa sõjavõimude poolt ilmasõja ajal ehitatud.

koosseisu arvel ja ka Leedu-Vene rahulepingu põhjal üleantud Vene laiuse teede veereva koosseisu järk-järgulise Saksa laiuse peale ümbertegemise tõttu. Muu seas sai osa Vene vedureid ära antud Läti raudteevalitsusele vahetuse arvel, saades vastu mõned normaallaiusega vedurid ja kogu kaubavagunid.

1925. aastal oli Leedu raudteede veerev koosseis arvuliselt järgmine:

L i i k	Normaallaiusega teedel	Kitsarööpmisel teedel
Vedurid	160	78
Klassi-, posti- ja spetsiaalvagunid. . . .	339	94
Kaubavagunid	367½	549

Tähendatud veereva koosseisu park sisaldas eneses õige mitmetüübilist ja väga vananenud ning vigases seisukorras vedurite ja vagunite kogu. Viimaste kordaseadmine

seatud ainult kaubavagunite parandamiseks ja mille sisseseedad said kaks korda ära evakueeritud (esiteks Vene ja pärast Saksa vägede taganemisel). Okupatsiooni ajal sakslaste poolt ehitatud väiksem raudteetehas Siaulias sai viimaste poolt taganemise korral Leedust lahkumisel osaliselt ära põletatud. Vaatamata selle peale, et tehastel puudusid tõstesillakraanad, pvneumatika ja üldse uuema ajale vastavad sisseseedad, sai tehastes parandatud kapitaalselt 1924. aastal 17 laiarööpmelist vedurit ja 34 reisijatevagunit (osa viimaseid olid keskmisel parandusel). Võrreldes 1921. aastaga on haigete vedurite arv 1924. a. vähenenud 19,5%. Peale selle sai raudteevalitsuses projekteeritud 34 Vene veduri (seeria Ow) ümbertegemine Saksa laiusele. Selle projekti järele sai 1924. a. lõpul äraparandatud ja ümberehitatud normaallaiuse peale 12 vedurit, ülejäänud vedurite ümberehitus viidi lõpule 1925. aasta alguks.

1. Vedurite majandus.

Normaallaiuse vedurite jooksu suurene-
mine ja nende utiliseerimine on näha all-
järgnevast tabelist.

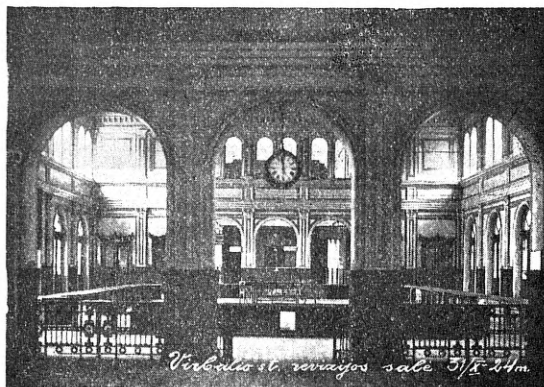
	1921. a.	1922. a.	1923. a.	1924. a.
Vedurite töö				
Rong-km üldarv . . .	1.181.920	1.537.930	2.049.460	2.280.570
Vedur-km üldarv. . .	1.728.920	2.909.990	2.908.240	3.154.670
Keskmine töötava veduri aastane jooks km. . .	36 550	40 300	43.800	45 200

Võrdlemisi vähene keskmine aastane
veduri jooks on seletatav järgmiste põhjus-
tega: 1) tarvidusega ühendusesse viia reisi-
jate liikumist naaberriikide otseühenduse
rongidega (Virbalise, Joniskise, Mazekai ja
Griva jaamades); 2) transiitvedude vähesus.
Üldiselt aga peab ütleva, et võrreldes 1921.
aastaga, on liikumine 82% ja keskmine
aastane vedurite jooks suurenenud 21,5%
võrra. See tuntav paranemine on seleta-
tav sellega, et veo osakonna poolt on kin-
del järevalve korraldatud veduripargi lii-
nide kasutamise üle ja sisseseatud töö- ja
ringlusgraafikud.

Reisirongide korralisema liikumise tõst-
miseks ja hiljaksjäämise ärahoidmiseks on
veduritel sisseseatud Haushalteri süsteemi
kiirusemõõtjad ja alates 1922. a. on sissesea-
tud preemiad rongi hilineamise puhul sõidu-
aja järelejamine ja mahaarvamised reisi-
rongide hiljaksjäämise eest. Nende korral-
duste elluviimisel on hiljaksjäämise protsent
veosakonna süül ja samuti on arusaama-
tused liikumise ning tee- ja ehitusosakon-
degaga märksa vähenenud.

Kulude vähendamise mõttes on raud-
teevalitsus järk-järgult kõrvaldanud veduri-
telt kõik suuremad vead, veduritele on
muretsenud vee eelsoojendajad (süsteem

Knorr), teenijaid on aineliselt huvitanud:
1) veduri meeskonda kütteainete kokku-
hoidlikumal tarvitamisel, b) töölisi parema
paranduste ja c) tehnilist personaali parema
soojustamajanduse ja vedurite paranduse alal.
Selles sihis sai 1921. a. teisel poolel sisse-
seatud preemiad kütteainete kokkuhoidmise



Tollisaal
Virbalise jaamas Leedu-Saksa piiril.

eest. Need abinõud on kütteainete üldtarvi-
tust märksa vähendanud, võrreldes 1921.
aastaga on kütteainete tarvitus 23,6% vähe-
nenud.

	1921	1922	1923.	1924.
Küttetarvitus kivisöe ekviva- lendi järele 100 veduri-km peale tonnides	2,21	1,99	1,66	1,66

Peale Saksa okupatsiooni saadud vedu-
rid olid hirmsasti lõhutud ja suurem osa
nendest oli raudtulepesadega; kitsaroopali-
sel aga olid kõik vedurid raudtulepesadega.
1. jaanuaril 1920. a. oli 27 laia- ja 28 kitsa-
roopalist vedurit, kuna järgneval aastal
olid samad arvud 120 ja 45.

Edaspidine veduritepargi muutus ja seis-
kord on näha alljärgnevast tabelist:

	1921	1922	1923	1924
1. Laiaropalisel.				
Keskmine vedurite arv . . .	109	103	106	121,5
Keskmine töötavate ve- durite arv.	47,3	54,84	66,4	70,91
Tööt. vedurite arv 0/00/0	43,2	53,24	62,43	58,4
Haigete " " 0/00/0	45,1	41,4	32,5	24,63
Töötav. reservvedurite arv 0/00/0	11,7	5,36	5,07	17,3
2. Kitsaropalisel.				
Keskmine arv	70	70	77	75
Tervete 0/00/0	—	—	71,5	71,95
Haigete 0/00/0	—	—	28,5	28,05



Vilkaviskise jaam
Kaunase-Virbalise liinil. Ehitatud 1924 a.

Veduri jooksu suurenemine 1924. aastal 82% võrra (võrreldes 1921. a.), on nõudnud vedurite arvu suurenemist kõigist 50% võrra, s. o. et vedurite inventararv on, nagu ülaltähendatud, suurenenud, millega ka vedurite kasutamine on 21,5% võrra paranenud. Laiaroopalise veduripargi tervete vedurite arvusuurenemine $(57,3 + 17,1) - (43,2 + 11,7) = 19,5\%$ võrra on tingitud organisatsiooni tööabinõudest ja tehaste edukast tööst. Kitsaroorpaliste vedurite ja vagunite remont tehakse endistes sõjaväe töökodades.

Tegelikkude parandustööde kohta annab ülevaate allpool järgnev tabel:

Parand. väljalastud	1921	1922.	1923.	1924.	Märkused
1. Laiaroopalisel					
Kapitaal paranduselt	—	4	19*)	17	*) Nendest said 6 vedurit parandatud Saksamaal ühes era- tehases
Keskmiselt „	54	29	50	48	
Juhusliselt „	222	53	146	168	
2. Kitsaroopalisel					
Kapitaal paranduselt	14	7	9	13	
Keskmiselt „	5	23	32	34	

Ühe laia tee veduri parandus maksis 1923. a. — 4.360 Am. doll. ja 1924. a. — 4.310 Ameerika dollarit, muu laia tee vedurite remont vahemõõras 100 veduri-km kohta võrdnes: 1922 a. — 3,87 doll. ja 1924 a. — 3,75 doll.

Selletõttu, et 41% kogu reisirongide arvust ei vasta oma nõrgajõulise ja vananenud ehituse tõttu praegustele nõuetele, tuli raudteevalitsusel veduriteparki täiendada ja värskendada ja 1925. a. telliti Saksamaalt 5 uut vedurit, seeria P-8 (2-3-0).

2. Vagunite majandus.

Vagunite töö suurenemine peegeldub alljärgnevas tabelis (arvud tuhandetes):

Vagunite töö	1921 a.	1922 a.	1923 a.	1924 a.
Reisivag. telgkm	21.010	43.470	40.710	47.970
Kaubavag. „	30.070	31.330	38.320	43.050
Telgkm kokku	51.080	64.800	79.030	91.020

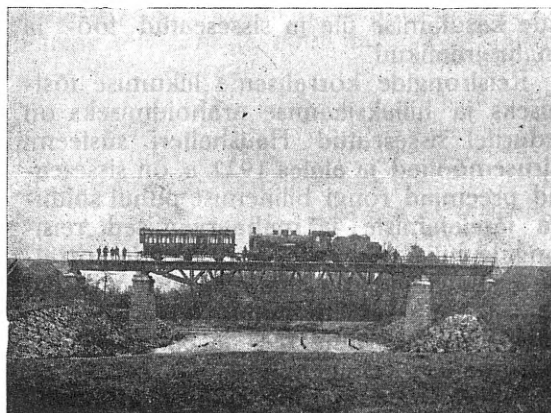
Nõnda on reisivagunite jooks võrreldes 1921. aastaga 1924. aastal suurenenud 128% ja kogu vagunite jaoks 88% võrra.

Vagunitepargis oli 1. jaanuaril 1920. a.: 40 reisi- ja 449 kaubavagunit normaallaiuse ja 508 reisi- ja kaubavagunit Vene laiuse teede jaoks. 1. jaanuaril 1924. aastal muutusid need arvud ja vaguneid oli: 164 reisi- ja 1349 kaubavagunit normaallaiuse teede jaoks*).

Edaspidine vagunitepargi muudatused ja seisukord on järgmine:

	1921	1922	1923	1924
1. Reisivagunite park				
Keskmine inventuurarv	179	197	238	260
Sellest haigeid 0/0 0/0	14	23	19,68	25
2. Kaubavagunite park				
Keskmine inventuurarv	65	94	109	88
Sellest haigeid 0/0 0/0	14	7	7	6,82
3. Laiaroorpaliste vagunite park				
Keskmine inventuurarv	1369	2365	2897	3241
Sellest haigeid 0/0 0/0	9,28	8,63	8,15	8,82
4. Kitsaroorpaliste vagunite park				
Keskmine inventuurarv	455	473	474	503
Sellest haigeid 0/0 0/0	7,45	6,66	6,87	10,33

*) Vene laiusega teid Leedus ei ole. Tõlkija.



Uus raudtee sild
Sesupe jõel Leedumaal.

Vagunite remonttööde käigu kohta annab tabel allpool selgema pildi:

Paranduselt väljalastud üksused	1921	1922	1923	1924
1. Reisivagunid				
Kapitaal paranduselt	—	2	3	7
Keskmiselt	2	4	5	27
a) laiaroopalisel				
b) kitsaroopalisel				
Kapitaal paranduselt	2	1	1	5
Keskmiselt	2	3	4	16
2. Kaubavagunid				
Kapitaal paranduselt	3	3	5	34
Keskmiselt	427	768	965	849
a) laiaroopalisel				
b) kitsaroopalisel				
Kapitaal paranduselt	2	3	2	39
Keskmiselt	—	—	—	—

Reisijatele suurema vastutuleku mõttes on 1924. a. 37 vagunis gaasivalgustus ümbervahetatud elektrivalgustuse vastu. Kavatsusel on veel kuni 100 vagunis elektrivalgustust sisse seada.

3. Veevarustus.

1. jaanuaril 1920. a. oli kõigest 36 vee-pumbamaja, nendest 29 tegevuses, 1924. a. oli aga 37 pumbamaja, nendest 33 tegevuses. Viimases arvus on 24 pumbamaja auru-pumpadega, 6 — plahvatusmootoritega ja 3 — elektrimootoritega. Auruveemajade katla auru üldpind võrdnes 348 m². 1924. a. anti välja 1200 tonni vett.

4. Elektri jaamad.

Leedu raudteedel on kokku 6 elektri-jaama — üldvõimega umbes 500 klv. Ehituse viisi järele on elektri jaamadest umbes 300 klv. auru- ja teised plahvatusmootorite jõul töötamas. 1923. a. seati üks turba gaasigeneraator ülesse. Temast töötav 90 HP Deutzi firma masin tarvitab kõigist 3 kg turvast 1 klv elektri saamiseks. 1926. a. on kavatsusel ümber teha üht koksi gaasigeneraatorit samuti turba kütte peale ja tema juurest töötama panna 85 HP Deutzi gaasimasinat. Tulevikus on kavatsusel elektri jaamade aurussiseadad ümbervahetada gaasigeneraatoritega, mida võimalik kütta kodumaa turbaga ehk jälle, seal kus see kahjulik on, ammutada elektrienergiat era-elektrikeskjaamadest.

Eesti raudteede liikumise osakonna jaamaametnikkude Kutseühisuse V. järjekorraline kongress.

(Järg ja lõpp.)

Kongressi teine päev 28 jaanuaril 1926. a.

Juhataja Tats avas koosoleku kell 9.43. Päevakorras 27. jaanuaril arutusega pooleli jäänud päevakorra p. 11. — Juurdlus ja korteri komisjonist osavõtmise küsimus.

Et sõnavõtjad läbirääkimisteks ei ole, resolutsioone vastuvõtmiseks ka ei ole, otsustas kongress hääle enamusega küsimust lahtiseks jättes, päevakorras edasi minna.

Päevakorra p. 12. — Priisõidu piletite küsimus: liiniteenijatele toiduainete muretsemiseks piletite andmise tarvidus; II kl. antavad piletid jne.

Üksmeelselt toonitakse, et maal elavatel liiniteenijatel äraelamine milgi tingimisel odavam pole, kui linnades. Suuremal osal jaamadel on elutarvete leidmine kohapeal

pea võimata. Leitakse, et provisioonpiletite saamise tarvilus on hädatarviline. Tehakse ettepanekud, et väljaantaks provisioonpiletid, vaatamata perekonna seisu peale 1) üks kord nädalas ja 2) neli piletit kuus embakumba kahte ligemasse linna. Ettepanekud antakse redaktsioonkomisjoni resolutsiooni väljatöötamiseks. Redaktsiooni komisjoni poolt välja töötatud resolutsioon: „Silmaspidades, et liinil teenivatel ametnikudel kohapeal turgude puudusel ei ole võimalik endid varustada esimese järgu tarbeainetega, samuti ei võimalda praegused palgad raha eest sõitu, ega suuremaid tagavarasid muretseda, esineb kongress soovivaldusega, et liiniteenijatele, ühes perekonna liikmetega, saaks väljaantud iga nädal üks priisõidu pilet kahte lähemasse linna.“

Vastuvõetud hääleteenamusega, vastu hääletajaid ei olnud.

II. kl. antavate piletite küsimuse all tehakse ettepanekud, et Vene aja eeskujul nais-, kantselei alal töötavatele teenijatele, nagu kontorametnikud, telegrafistid, telefonistid, antaks II kl. priisõidu piletid. Samuti soovitatakse, et II kl. piletite saajate nimestikku saaksid veel ülesvõetud tehnilise liikumise korraldajad, kaubakontori juhataja abid ja tehnilise liikumise kontorametnikud, telegrafistid ja telefonistid. Esitatakse resolutsioon: „Kongress avaldab soovi, et maksimates määrustes saaksid II. kl. priipiletite saajate hulka üles võetud tehnilise liikumise korraldajad, kaubakontori juhataja abid, telegrafistid, telefonistid ja tehnilise liikumise kontorametnikud.“ Vastu võetud hääleteenamusega, vastu hääletajaid ei olnud.

Päevakorra p. 13. — Liini ametnikkude, palgast 10% mahaarvamise küsimus.

Läbirääkimistest selgub, et 10% liinil teenivate palgast mahaarvamine on ülekohtune. Raudteevalitsuse esitaja teatab, et 10% palgast mahaarvamine saab tehtud mitte raudteevalitsusest ära olenevaid põhjustel. Raudteevalitsus on samme astunud, kuid tagajärjeta. Võetakse vastu resolutsioon: „Et maal ja alevites toiduained ja elutarved mitte odavamad kui linnades, otsustas kongress kohustada ühisuse juhatust samme astuma vastavate võimude ees, et praegu maksusel oleva 10% palgast mahaarvamine, mis iseäranis liiniteenijale ülekohtusena tundub, tuleks ära jätta alates 1. jaanuarist 1926. a.“ Vastu võetud ühelhäälel, vastu hääletajaid ei olnud.

Päevakorra p. 14. — Jaamade klassidesse liigitamine töö järele.

Leitakse, et praegune jaamade jaotus klassidesse on ebatäpne ja ajast maha jäänud, muutunud töö tõttu. Klassidesse liigitamist tuleb tingimata teha tehtava töörohkuse järele. Jaamade klassidesse jaotamise aluseks tuleks välja töötada „töönäitaja“.

Raudteevalitsuse esitaja hr. Reiman tutvustab kongressi raudteevalitsuse kavade ja teatas, et valitsusel on juba praegu kavatsus jaamade klassisid ümberliigitada ja, et sealjuures jaamade klassid mitte alla posti-asutuste klasside ei langeks ja, et edaspidi kõigist jaamade klassidesse liigitamise tööst saab kutseühisuse esitaja osavõtma kutsutud. Läbirääkimiste järele võeti hääleteenamusega vastu: „Et jaamade töö ajajooksul muutunud, mille tagajärjel praegune jaamade klassidesse liigitus osutub ebaõig-

lasena, tunnistas kongress tarvilikuks ja otstarbekohaseks: 1) jaamade ümberliigituse klassidesse vastavalt 1925. a. tööle ja 2) seaduse maksmapanemist jaamade klassidesse liigitamise kohta, nagu see „R. T.“ nr. 159/160 — 1925. a. posti, telegrafi-telefoni asutuste kohta tehtud, kusjuures aluseks tuleks võtta kõik jaamade töö, mitte aga teenijate arv, mis küllalt täpselt jaamade tööd ei näita.

Ülalnimetatud läbiviimiseks kohustab kongress ühisuse juhatust vastavaid samme astuma.“ Vastu ei olnud.

Päevakorra p. 15. — Praegu väljatöötamisel olev uus palgaastmete jaotus.

Keskühingus tehtud ja tehtavast tööst sellel alal andis pikema seletuse ühisuse esitaja keskuühingus hr. Müllerhof. Selgitas ja tutvustas saadikuid väljatöötatud kavaga, mis kaugeltki ei rahulda jaamaametnikkude õiglasi nõudeid. Toob näiteid kus III. ja IV. kl. jaamaülemate abid on paigutatud ühte astmesse katla pesijatega jne. Nendes astmetes leiduvat nimestikku ettelugedes puhkeb lahti üldine naer ja käteplaksutamine. Soovitatakse selle nimestiku kokkuseadjat ühes nimestikuga muuseumi paigutada.

Ühisuse juhatuse poolt sai protest sisse antud. See leidis osalist tähelepanu. Palgaastmete redel sai osalt muudetud.

Peale asja pikema arutuse võeti vastu resolutsioon: „Kongress, läbivaadates raudteede teenijate palgaastmetesse jaotuse kava leiab, et 1) et teenijate palgaastmetesse paigutamisel ei ole arvesse võetud, vastavalt II. üleriiklise raudteelaste kongressi resolutsioonile ja ka valitsuse esitajate mitmekordsetele kinnitamistele, jaamaülemate, nende abide, tagavara agentide, tehnilise liikumise korraldajate, tehnilise liikumise kontorametnikkude ametite ülesandeid, vastutust ja töö iseloomu, nii kui öö, pühapäeva, pühade aja ja tasuta ületunni töid, nendelt nõutavaid teadmisi, vilumust ja laialdast vastutust kohtuliselt ja rahaliselt, kui eneste, nii ka nende alluvate teenijate eest, mille tagajärjel ülalnimetatud teenijad on sattunud, võrreldes teiste ametialadega, õige madalasse palgaastmetesse; 2) kohustab ühisuse juhatust kõiki seadusega lubatud teid ja abinõusid selleks tarvitama, et jaamaülemad, nende abid ja tagavara agendid saaksid palgaastmetesse paigutatud, vastavalt nende ametikohustele.“ Vastuvõetud ühelhäälel.

Päevakorra p. 16. — Ühisuse põhikirja kava läbivaatamine.

Ühisuse uue põhikirja kava kannab ette ühisuse asjaajaja härra Ojason.

Põhikirja kava, tema läbilugemise järele, võeti juhatause poolt kokkuseatud kujul ühelhäälel vastu. Vastuseisjaid ja vastu hääletajaid ei olnud.

Uue põhikirja registreerimine otsustati ühelhäälel jätta ühisuse asutajate liigete hooleks.

Päevakorra p. 17. — Eelarve.

Eelarve kannab ette ühisuse asjaajaja, milles ettenähtud tulusid 80.000 mk.; kulusid 80.000 mk., sellega tasakaalus.

Tehakse veel ettepanek eelarvet mitte vastuvõtta, vaid lubada juhatasele teha kulusid tulude piirides.

teenijate huvides ja ühiselt ülesseatud eesmärkide kättesaamiseks. Otsuseid vahejuhtumise asjus vastu ei võetud, asja isiklise iseloomu tõttu.

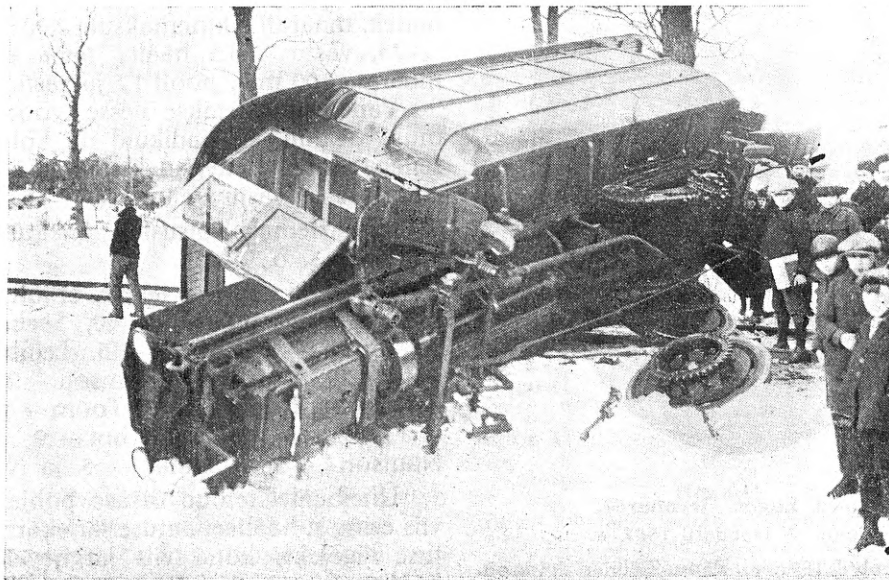
Kell 14.00 tehti otsus lõuna vaheajale minna kuni kella 15.30-ni

Kongressi pärastlõunane koosolek 28. jaanuaril 1926 a. Kohtadel kõik endised saadikud peale Kangur H., kes ei ilmunud.

Koosolek avati kell 15.43. Juhatab abijuhataja Sisask.

Päevakorra p. 18. — Keskühingu tegevuse ülevaade.

Ülevaatega keskühingu tegevusest esines



Raudteedõnnetus Kopli tänavraudteel.

3. märtsil jooksis vagunitelje murdumise tõttu Koplis mootortamm roobastest välja. Inimestega õnnetusi ei olnud.

Hääletusel sai juhatause poolt esitatud ettepanek poolt 28 häält, vastu ei oldud. Teine ettepanek sai poolt ainult 1 hääle.

Sellega on vastuvõetud juhatause poolt esitatud eelarve.

Päevakorra p. 17-teine osa. — Ametnikude suvepuhkuse küsimus.

Et referant, hr. Kangur, aset leidnud vahejuhtumise tõttu hr. Müllerhof'iga keeldus isikliselt ettekandega esinemast ja seda kirjalikult sisse andis, otsustati käesolev punkt kongressi päevakorra lõppu asetada.

Vahepeal aga võeti arutusele vahejuhtumine kongressi saadikute hr. Kangur'i ja Müllerhofi vahel.

Pooli ära kuulates tuldi üldisele arusaamisele, et ühisus ja selle kongress töötab nii laia-, kui kitsarööplise raudteede

meie esitaja keskühingus hr. Müllerhof. Selgitab ja tutvustab saadikuid üksikasjaliselt keskühingu tegevusega, ettetuues mitmeid näiteid mis ja mil määral mõned asjad on läbiviidud ehk viimata jäänud.

Keskühingu tegevuse üle läbirääkimistel tõstis üks saadikutest ülesse küsimuse, et teedeülem, olles ise ühingu liige, töötavat kutseorganisatsioonide huvide vastu. Põhjusteks nimetab asjaolu, et riigiteenijate seaduse vastuvõtmisel riigikogus, teedeülem olnud selle poolt, et raudteelasi riigiteenijateks mitte lugeda.

Soovitab, et sarnane ühingu liige peaks ühingust lahkuma.

Meie esitajat keskühingus selles asjas ära kuulates, läks kongress päevakorras edasi.

Mõned saadikud avaldasid rahulolema-

tust keskühingu tegevuse vastu, et keskühing astus Rahvusvahelise Transporttöölise Föderatsiooni (J. T. F.) liikmeks, oletades, et ehk „J. T. F.“ on liig punane. Meie keskühingu esitajat ärakuulates otsustas kongress hääleteenamusega päevakorras edasi minna.

Vastuhääletajaid ei olnud.



Dr. med. **Eugen Gernhardt.**

Sündinud 7. jaanuaril 1865. a.

Astus 1. oktoobril 1897. a. Pärnu-Tallinna kitsarööpalise raudtee teenistusse, raudtee IV. jaoskonna arstina, missuguses ametis praeguski on, sellega ligi 30 aastat teeninud raudteel.

Päevakorra p. 19. – Ühisuse juhatus ja teised valimised 1926 a. peale ja maksude kindlaks määramine.

Ühisuse juhatus asjaajaja teatas, et valida tuleb:

1) juhatus 5 liikmeline ja nende asetäitjateks 5 liiget;

2) revisjonikomisjon 3 liiget ja nende asetäitjateks 3 liiget;

3) Esitajaks keskühingusse 1 ja asetäitjaid temale 2 ja

4) kolm liiget käesoleva kongressi protokollile allakirjutamiseks.

Läbirääkimistel jõutakse otsusele, et kandidaatide ülesseadmiseks on tarvis vaheaeg määrata. Ühelhäälel otsustati vaheaega määrata 5 min.

Kell 16.32. Kongress läks vaheajajale.

Kell 16.50. Kongress asus uuesti tööle.

Juhataja palus nimetada juhatuse liigete kandidaate. Endised juhatusliikmed paluvad endid mitte valida.

Kandidaatideks juhatusse nimetakse Müllerhof, Grünberg, Toom, Pütsep, Nolk, Kuhi, Sisask, Viitsut, Seeberg, Tats, Ojason, Leinbok, Tamm, Nuutson, Rabanik, Särm, Koppel ja Simson.

Kell 17.20 asus juhatama abijuhataja Seeberg.

Kuni hääle ülelugemiseni asuti liikmemaksu kindlaks määramisele. Tehakse ettepanekud: 1) jätta liikmemaks endine, s. o. 300 mk. ja 2) määrata – 200 mk.

Hääletusel saavad hääli esimene ettepanek, määrati liikmemaksuks 300 mk., poolt – 23, vastu – 18 häält., teine ettepanek, määrata 200 mk., poolt 17 ja vastu 18 häält.

Vahepeal tõstetakse ülesse kvoorumi küsimus. Selgub, et saadikuid on kohtadel 42, sellega esimene ettepanek saanud absoluutse enamuse ja vastuvõetud.

Sisseastemaks otsustati ühelhäälel jätta endiseks, s. o., 5 mk.

Mandaatkomisjon teatas, et juhatusse on saanud hääli: Ojason – 40, Seeberg – 38, A. Tamm – 35, Kuhi – 35, Leinbok – 30, Tats – 29, Sisask – 28, Simson – 27, Grünberg – 21, Koppel – 19, Toom – 15, Särm – 14, Pütsep – 9, Müllerhof – 9, Mitri – 9, Nuutson – 8, Rabanik – 6 ja Nolk – 6.

Ühelhäälel tehtud otsuse põhjal jääksid viis esimest hääleteenamuse järjekorras, juhatuse liigeteks, kuna viis järgnevat, samuti hääleteenamuse järjekorras, kandidaatideks neile.

Et aga kitsarööpalise esitajatest keegi juhatusse ei pääsenud, teatas hr. Tamm, et tema astub tagasi kitsarööpalise esitaja kasuks. Hääleteenamusega avaldas kongress oma nõusoleku. Kitsarööpalise esitajatest oleks juhatusse pääsenud hr. Tats, et aga hr. Tats oma järjekorrast ära ütles, otsustas kongress kutsuda ühisuse juhatusse järgmise kitsarööpalise esitaja hr. Sisask'i hääleteenamusega, vastu ei oldud. Juhatusliikme kandidaat hr. Simson teatas kirjalikult, et tema astub III osakonna saadikute soovitusel tagasi, et osakonnas kaasatöötada viljarikkamalt, kui ta seda võiks ühisuse juhatusliikme kandidaadina. Kongress otsustas tema asemele kutsuda järgmist kandidaati. Juhatusse said valitud, silmaspidades üllatähendatud, herrad: Ojason, Seeberg, Kuhi, Leinbok, Sisask ja kandidaatideks neile hr. Grünberg, Koppel, Toom, Särm ja Müllerhof.

Revisjonikomisjoni kandidaatideks nime-

tati hr. Särm, Jõesaar, Joh. Mitri, Rull, Pauk, Reinfardt K., prl. Dobrask, hr. Lilbok H. Hääletamistagajärgedest selgus, et hääli said Pauk – 38, Mitri – 38, Jõesaar – 36, Reinfardt – 26, Rull – 24, Dobrask – 20. Lilbok H. – 18, Särm – 12, Teder – 9.

Revisjonikomisjoni on valitud hrad: Pauk, Mitri ja Jõesaar J., asetäitjateks neile Reinfardt K, Rull ja prl. Dobrask.

Keskühingu esitaja kandidaatideks nimetatakse hr.: Kangur H., Pütsep A., Toom K. ja Grünberg E.

Hääletustagajärgedest selgus, et hääli said: Pütsep – 38, Kangur – 28, Toom – 28, Grünberg – 20 ja Müllerhof – 2.

Valitud on Pütsep A., kuna Kangur ja Toom K. tema asetäitjad.

H-ra Müllerhof'i poolt ülestõstetud, keskühingus oleva esitajale volituste ja juhtnõude andmise asjus, otsustas kongress ühel häälel: „Jaamaametnikkude kutseühisuse esitajal keskühingus talitada asjakohaselt ühisuse huvides oma äranägemise järele ja kokkukõlas ühisuse juhatusega.“ Vastu hääletajaid ei olnud.

Protokolli allakirjutajateks nimetatakse hrad Simson, Tamm A. ja Reinfardt K.

Hääle enamusega otsustati valida protokolli allakirjutajateks hrad Simson, Tamm A. ja Reinfardt K. Vastu – ei oldud.

Päevakorra p. 20. – Lipu ja embleemi kava läbivaatamine.

Lipu ja embleemi kavadege tutvustab kongressi ühisuse asjaajaja hr. Ojason.

Esitatud kavas on lipp ettenähtud vabarna punase põhjaga, ühel küljel kuldne raudteede embleem, lendav ratas, teisel küljel, samal põhjal kuldne päälkiri „Eesti raudteede liikumise osakonna jaamaametnikkude kutseühisus“.

Värvide asjus tekib pikem läbirääkimine. Soovitatakse mitmeid põhivärve. Lõpu tulemusena otsustati ühelhäälel: „Lipu küsimus üheks aastaks edasi lükata“. Juhatusel põhjalik seisukoht võtta ja kava välja töötada järgmisele koosolekule kinnitamiseks ettepanna.

Embleemi kavasid on esitatud kaks. Nendest: 1) kilp vabarnapunase põhjaga, millel all raudteede embleem, kuldne lendav ratas; sellest kõrgemal ühisuse initsiaalid „L. J. K.“; veel kõrgemal, vasakus nurgas Eesti rahvusvärvid ja 2) sama kilp, Eesti rahvusvärvidega põhjal; alumise kilbi poolel raudteede embleem, kuldne lendav ratas; temast kõrgemal ühisuse initsiaalid „L. J. K.“

Embleemi kava üle läbirääkides, otsustati hääle enamusega omaks tunnistada ja

vastuvõtta kava nr. 2, kilp Eesti rahvusvärvidega põhjal jne. Ühtlasi kohustati ühisuse juhatust selle kava juures veel mõned tehnilised peensused välja töötama. Teisele kavale vastuseisjaid ei olnud.

Päevakorra p. 21 – Kongressil ülestõstetud küsimused.



Hendrik Lind

Pärnu-Tallinna kiitsaroopalise raudteevalitsuse tulude kontrolli osakonna juhataja.

Raudtee teenistust alganud 15. novembril 1896. a.; olles vahepeal mitmes ametis, kuni 20. märtsil 1918. a. määrati kiitsaroopalise raudtee tulude kontrolli osakonna juhatajaks, missuguses ametis praeguski püsib. Teeninud raudteel 28 aastat.

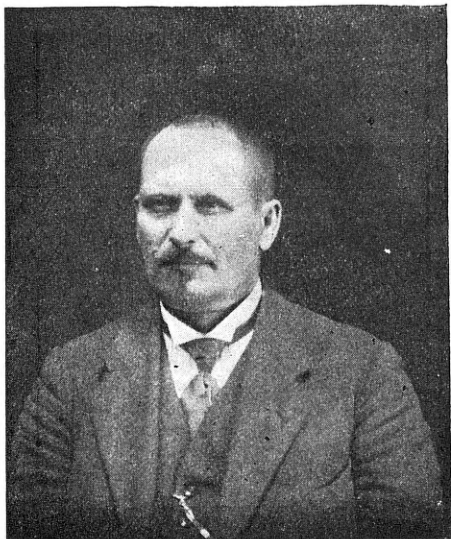
1) Tõstetakse ülesse küsimus, et tagavara agendid ja tehnilise liikumise korraldajad oleksid kõigiti üheõiguslised jaamaülemate ja nende abidega.

Läbirääkimiste järele võeti vastu ühelhäälel järgmine otsus: „Silmaspidades, et tagavara agendid ja tehnilise liikumise korraldajad kuuluvad oma tegevuses jaamaülemate abide liiki, otsustas kongress esineda soovivaldustega, et „R. T.“ Nr. 85/86 – 4 juul-1924 a. väljakuulutatud seaduses saaks § 3 p. d. täiendatud sõnadega „tagavara agendid ja tehnilise liikumise korraldajad“. Vastu hääletajaid ei olnud.

2) Teedeülema telegr. Nr. 1311/4 või veo asjus. Telegrammis on ettenähtud, et jaamad võtaksid võid vastu iga päev peale hariliku töö aja üks tund enne rongi ära-

minekut. Läbirääkimiste järele otsustati küsimus jätta juhatuse lahendamata.

3) Tõstetakse üles küsimus raudteelaste huvi- ja lõbureiside asjus, mille kohta riigikontroll raudteevalitsuse ees nõudmisega



Karl Koolmeister

Pärnu-Tallinna kitsarööplise raudtee veoosakonna revident.

Pühitses 20. veebruaril s. a. oma 35. a. raudtee ameti-juubelit. K. Koolmeister on sündinud 1870. a. Laatre vallas, Tartumaal. Teeninud Balti ja Pihkva-Riia raudteedel, Valga depoo juures, Pärnu-Tallinna kitsarööplise raudteel endistes raudtee tehastes Valdhofis 1899–1903. a. Viimasel kohal juba juhtiva töötajana, nimelt vagunimeistrina. Hiljem Tuula-Lihvini raudteel tehaste juhatajana ja veoosakonna ülemana. Pärnu-Tallinna kitsarööplise raudteel alates 1906. a. kuni käesoleva ajani, alguses vaguni- ja vedurimeistrina ja pärast veoosakonna revidendina, missuguses ametis praegu tegev. — Juubeli puhul annetati kaasteenijate poolt temale kulduur ja hõbeportsigar.

esinenud, et süüdlasilt, kes lõbusõite lubanud, tuleks teatud summa riigi heaks sisse nõuda. Läbirääkimistel leitakse, et käesolev küsimus on vildakute andmete põhjal ajakirjanduses ülesse võetud ja, et riik nende sõitude läbi midagi kaotanud ei ole. Kõik kulud mis ühenduses sõiduga, said raudteelaste organisatsioonide poolt tasutud.

Läbirääkimistel toonitavad saadikud, et teedeülemale, kes lubas meile tegelikkude kulude eest rongid huvireisudeks, tuleks südamlõik tãnu avaldada vastutuleku eest. Saadiku A. Tamm'e kõne ajal kestvad kiiduavaldused teedeülemale auks. Samas küsimuses puudutatakse veel ajakirjandust, kes pahatihti avaldab oma veergudel raudteesse puutuvaid küsimusi, mis täiesti põhjendamata, mitte erapooletud ja rajatud vildakule alusele.

Läbirääkimiste järele võeti vastu üksmeelne otsus ühelhäälel: „Liikumise osakonna jaamaamehnikkude kutseühisuse kongress ärakuulates läbirääkimiste all ülesvõetud riigiraudtee ülema süüdistust riigikontrolli poolt, kui ka ajakirjanduses ülesse puhutud miljonitesse ulatavate riigile kahjude sünnitamise asjus, mis tekkinud olla raudteelaste organisatsioonide poolt korraldatud huvi- ja lõbusõitudest.

Et sellega raudteeülem toetas kutseorganisatsioone, avaldab kongress teedeülemale oma südamlõiku tãnu ja lugupidamist.

Arvesse võttes, et nende väljasõitude korraldamisel kõik tegelikud kulud said ära tasutud, seega riik pennigi kahju saanud ei ole, avaldab kongress valjut protesti riigikontrolli poolt ülestõstetud ja ajakirjandusesse sattunud põhjuseta ülespuhutud süüdistuse vastu.“

Vastuhääletajaid ei olnud.

4) Tabivere jaamaülemale palve tema ümberpaigutuse asjus aset leidnud juhtumise tõttu 25. detsembril 1925 a., kus rong nr. 2 sai vastuvõetud rongiga nr. 3 kinniolevale teele.



Johannes Nolk

Paldiski jaamaülem.

Sündinud 23. mail 1880. a. Teenistust alustas 1. jaanuaril 1901. a. Lehtises telegrafistina, peale seda mitmes kohas jaamaülemale abina teeninud, 1924. aastast saadik praegusel kohal. Pühitses 1. jaanuaril k. a. oma 25. aastast teenistusejuubelit.

Läbirääkimistel leitakse, et kongressil puuduvad igasugused andmed ja juurdlusmaterjalid, mille pärast seisukoha võtmise võimata. Otsustati küsimus jätta ühisuse juhatuse lahendamata.

5) Liini saadikute poolt tõstetakse ülesse küsimus, et liini teenijatelt võetakse valdade poolt liig kõrget n. n. isiku maksu, mis-sugune summa tõuseb kuni 1900 mk. ja rohkemgi. Vastutasuna ei saada valdadelt midagi, sest elatakse raudtee maaalal. Toonitatakse, et raudteelasi mõnes vallas arvatakse isikumaksu määramisel ühte kategooriasse maaomanikkudega, kellel võrdlemisi parem elujärg.

Et käesolev küsimus puudutab kõiki liinil elavaid raudteelasi, otsustati küsimus

Et vastavaid ettepanekuid ei esitada, otsustas kongress asja lahtiseks jättes, päevakorras edasi minna.

8) Tehakse ettepanek, et raudteevalitsus lepingute kaudu kohustaks kõike erateeharude omanikke plommima teevarudel laaditavad vaguneid oma tangidega. Läbirääkimistel teatavad mõned saadikud, et ametnikkel, kes määratud teevarudel laaditavate vagunite järelevalvajaiks, seda kõige parema tahtmise juures täita võimata, sest iga ametniku valve alla kuulub 3–4 teevaru



Raudtee sild Venta jõel

Skrundase jaama lähedal Aispute-Salduse 600 mm kitsarööpalisel liinil (Lätimaal) jäämineku ajal.

anda keskühingusse seisukoha võtmiseks.

6) Tehakse ettepanek, et saaks tarvitusele võetud sarnane kord rongide vastuvõtmiseks, kui see oli Saksa okupatsiooni ajal, s. o., jaama korrapidaja poolt anti kirjalikult allkirja vastu roopaseadjale korraldus, kuhu tee rong saab vastuvõetud. Läbirääkimistel leitakse sarnane kord tüli- ja otstarbetu olema.

Kongress otsustas päevakorras edasi minna.

7) Tehakse ettepanek, et tariifide muudatused ja parandused saaksid trükitult välja saadetud.

Läbirääkimistel toonitatakse käesoleva küsimuse tarvidust. Raudteevalitsuse esitajad soovivad, et ühing võtaks nende paranduste trükkimise oma peale.

mis üksteisest teatud kauguses. Teevaru omaniku plommide all olevatesse vagunitesse laaditud kaupade õiglase laadimise eest vastutaks siis teevaru omanik ise. Et läbirääkimiste järele ettepanekuid ei esitada, otsustas kongress küsimust lahtiseks jättes, päevakorras edasi minna.

Päevakorra p. 22. – Läbirääkimised:

Et läbirääkimistel küsimusi ülesse ei tõsteta, asuti päevakorra p. 17. teise osa arutamisele.

Et referant hr. Kangur isikliselt kongressil puudub, kuid et ettekanne juba kirjalikult sisseantud on, avati läbirääkimised, kas referaati ära kuulata või mitte. Oldakse poolt ja vastu.

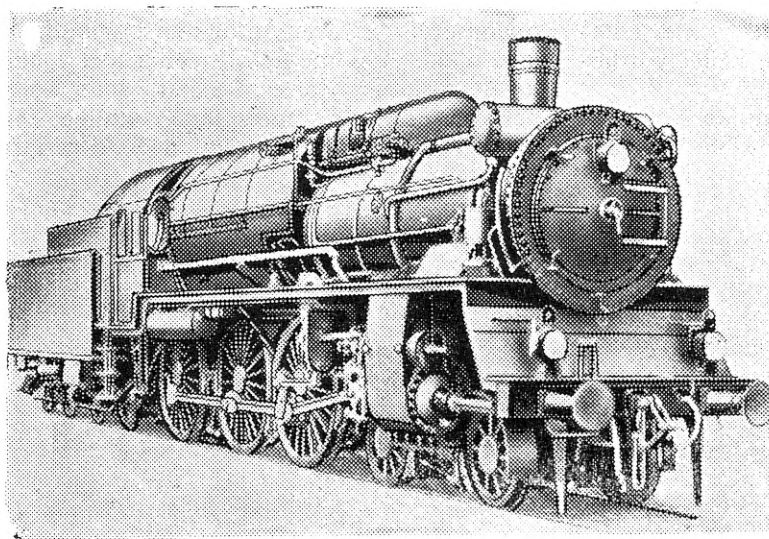
Häälteenamusega otsustati referaadis puudutatud küsimus jätta ühisuse juhatuse

lahendada, ilma et ettekannet ära oleks kuulatud.

Küsimusi rohkem ülesse ei tõsteta.

Kongressi juhataja hr. Tats tänas kõiki kongressi saadikuid tehtud töö eest ja

vastu tulema kõigile teenijate õiglastele soovidele ja loodab 'et tulevikus saab olema veel tihedam ja parem koostöö valitsuse ja kutseühisuse vahel. Soovib kõigile edu, jõudu ja õnne, nii amet-, kui eraelus.



Esimene kõrgerõhu vedur.

Katseks ehitati Saksa kiirrongi veduri osadest see 2–kolmekordse ühendatud tsilindriga vedur, mille juures jõuna tarvitakse kõrgerõhu all seisvat auru.

valitsuse esitajaid lahke osavõtu, tulusate näpunäidete ja selgituste eest, mis kongressi tööd tuntavalt kergendas.

Raudteevalitsuse esitaja hr. Reiman teatas, et raudteevalitsus saab arvestama ja

Et sõnavõtjaid rohkem ei ole, tegi juhataja ettepaneku kongressi lõpetada traditsiooniliselt hümniga. Kõik saadikud tõusevad püsti ja üksmeelselt kõlab „Mu isamaa“.

Kell 19.54 kuulutas juhataja V. järjekorralise kongressi lõppenuks.

Mõndasugust.

Kas võib olla võimalik, et rong seitse aastat hiljaks jääb.

Ameerika ajakiri „Railway Magazin“ jutustab ühest rongist, mis jõudis omasse sihtjaama alles seitsme aasta järele, pärast algaamast väljatulekut. Juhtumine leidis aset Gulf-Interstate raudteel, missugune praegusel ajal kuulub Atchison-Topeka ja Santa-Fe raudteede külge.

8. septembril 1900. aastal kell 11.30 enne lõunat sõitis Beaumonti jaamast (Texases) rong välja. Tema sihtkohaks oli Port Bolivar. Mõlemate kohtade vahe on 71 ingl. penikoormat. Rong pidi sõiduplaani järele Port Bolivari jõudma kell 13.55. Esimesed 33 penikoormat, kuni Higt Islandini, sõideti korralikult, õigel ajal.

Aga seal juhtus õnnetus. Vesi Mexiko lahest ujutas 38 penikoorma pikkuselt kalda üle, kattis raudteeliini oma alla ja pani rongi seisma. Kui vesi pärast tagasi läks, seisis rong kõrges ja kuivas preriis (kõrbes). Peale rongi all asuvate roobaste polnud raudteeliinist jälgegi järele jäänud. Alles pärast paljuid hirmsaid tunde, mil reisijad rongis viibisid, pääsesid nad vabadesse tagasi.

Alles mõni aasta peale selle juhtumise oli võimalus veest uhitud liini uuesti korda seadma hakata ja lõpuks jõuti ka selleni, et uued roopad ühendati nende roobastega, millel asus hilinev rong. Tehti ettepanek, et vanad vagunid tuleksid sihtjaama viia. Kui juba täieliselt roostefanud vedur

järeelvaadati, leiti et see on veel küllalt kõlblik liikumiseks. Vedurile küteti aur sisse, ja suure rahvahulga juuresolekul hakkas masin, ehk küll eslotsa ragisedes ja kiunudes, liikuma ja sõitis minema, ikka veel tarviliselt elujõulisena.

Rongi väljasõidust anti telegraafiteel Port Bolivari teada. Kui rong viimaks rohkem kui seitsme aasta pärast, jõudis oma sihtjaama, võtsid teda seal vastu enam kui 20 nendest reisijatest, kes selle rongiga rohkem kui seitsme aasta eest Beaumontist välja sõitsid.

Rongi kohalejõudmisest anti terve maa raudteede teada.

Kas vägi- või kuritegu?

Mõni nädal tagasi sõitis Lübecki ja Baltimere supeluskoha Travemünde vahelist teed suur autobus, — peaaegu 50 reisi-jaga. Travemünde läheduses ristlevad üle kallaku tänava raudtee roopad. Kui autobus, kell 23 ajal pimedas, sõitis kallakult alla, tuli temale vastu automobiil, mille laternate valgus pimestas autobusejuhi silmad, nii et see alles kolmekümne meetri kauguselt võis näha, et raudteel olid kaitsepuud ees ja et samal ajal lähenes ülesõidukohale rong. Esiteks katsus autobusejuht masinat seisma panna kaitsepuude ees, kuid aru saades, et see oleks suure kallaku tõttu asjata katse sarnase raske sõiduriista juures ja et peatus sünniks mitte ennem kui kesk roobasteed, andis tema masinale täie auru, ja, purustades mõlemaid tõkkepuud, sõitis autobus täie kiirusega üle roobasteest mõni meeter enne liginevat rongi.

Oma kiire otsustamisvõime ja julgusega päästis autobusejuht, võib olla, paljude inimeste elu, kuna aga kohtunik mõistis teda 30 marka trahvi maksma selle eest, et autobus sõitis ettevaatamata ja ei võinud peatuda kaitsepuude ees.

Raudbetoonist liiprid.

IX. rahvusvahelisel raudteevalitsuste kongressil Roomas arutati muu seas küsimust raudbetoonist liiprite tarvitamise üle.

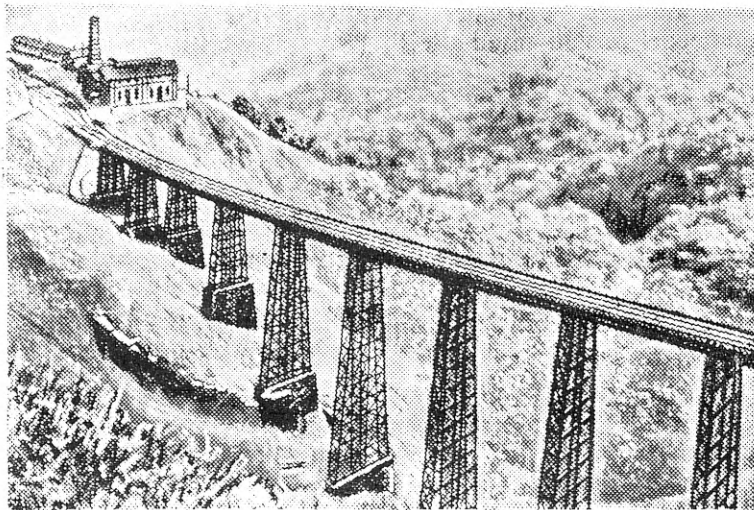
Ameerikas on seni proovitud kolme

tüüpi sarnaseid liipreid, millede lõputulemus siiski veel kindlaks kujunemata.

Kümne Inglise raudteevalitsuste esitajad seletasid, et katsed seal raudbetoonist liipridega pole seni veel rahuldavaid tagajärgi annud.

Prantsusmaal tegi Compagnie d'Orléans katset 3.000 raudbetoonist liipriga, mis sisaldasid rohkel arvul rauda ja osutusid päris headeks.

Itaalias on juba 1905. a. samaks otstar-



Kõige kõrgem raudtee maailmas. — See on San Paolo ja Santose vaheline tee Brasiilias. Raudtee viaduktide pikkus on paiguti üle 200 m.

beks 10.000 liiprit maha pandud; iga pakk sisaldas 26 raudvitsa, millede läbimõõt on 6 mm; pärastpoole, 1905.—1910. aastani tarvitati veel kuni 300.000 liiprit, tugevama armatuuriga, raua läbimõõt 8—9 mm. Sellest arvust on seni vahetatud, mõnesuguste ilmsiks tulnud puuduste tõttu, 24%, kuna ülejäänudavad veel praegugi tarvitusel on; viimastest on 16% pea- ja 60% kõrvalistel liinidel.

Üldiselt tuldi siiski otsusele, et seni on veel kindlaks kujunemata raudbetoonist liipri tüüp, mis vastaks täieliselt tehniliste ja majandusliste nõuetele. Tuleks välja töötada praktilise raudbetoonist paku mudel, mis tarvitusel oleks kerge, soliidne ja mitte kallis.

Väljavilistatud miljonid.

Keegi Ameerika statistik on välja arvanud, et raudtee vedurid Ühisriikes iga aasta väljavilistavad 5 miljoni dollarit. Vilistamisega läheb välja niipalju auru, et selle saavutamiseks on tarvis 2.534.026 tonni sütt. Statistika võis seda välja arvata sel põhjusel, et Ameerikas peab vedur vilistama iga tee kõveriku eel ja kohtadel mis selleks ettenähtud.

Kroonika.

Teedeministri abi lahkub. Teedeministri abi k. t. Walter Rosenthalile on vabariigi valitsus tervise parandamiseks puhkust lubanud kaheks kuuks. W. Rosenthali omal palvel otsustas vabariigi valitsus teda vabastada teedeministri abi kohuste täitmisest, arvates 18. maist s. a.

Põlevkiviküttest raudteel. Põlevkivitarvitamine raudteel kasvab järjesti, selgema pildi saamiseks toome allpool võrdlevad andmed põlevkivi tarvituse kohta raudteedel (arvud puudades):

Aastatel	Põlevkivitarvitus	
	Laiaroopalisel	Kitsaroopalisel
1923. aastal	1.326.423	—
1924. „	2.787.157	55.715
1925. „	4.636.205	775.335
1926. a. jaanuaril	523.600	143.200
1926. a. veebruaril	581.600	94.500

Sellest tabelist on näha, et põlevkivi tarvitus laiaroopalistel teedel on 1924. aastal võrreldes 1923. aastaga tõusnud ligi 3 korda, ka viimastel kuudel näitab põlevkivitarvitus laiaroopalisel tuntavat tõusu. Kitsaroopalisel on küll põlevkivitarvitus veebruari kuul vähenenud, see aga on ajutine nähtus, sest osa viimasele määratud põlevkivist sai laiaroopalisele teele üle antud.

Eriajakirjanduse ülevaade.

Baulokomotiven. Das Januar/Februarheft der Hanomag-Nachrichten bringt von K. Ewald eine sehr ausführliche Abhandlung über Baulokomotiven. Der Aufsatz bildet einen Leitfaden für alle, die mit dem Betrieb von Klein-Lokomotiven zu tun haben. — interessant ist die in dem Hefte ebenfalls mitgeteilt Tatsache, dass die erste Baulokomotive der Hanomag noch heute (nach 55 Jahren) in Betrieb ist. — Das reich illustrierte Heft ist für 60 Pfennig postfrei vom Hanomag-Nachrichten-Verlag G. m. b. H., Hannover-Linden, zu beziehen.

Pärnu-Tallinna kitsaroopalise raudteevalitsus

kavatses tarvituselolevad kaalud:

vagunikaale 8 tükki,

teisi, kandejõuga 25–200 puudani:

$\frac{1}{100}$	—	40 tk.,
$\frac{1}{200}$	—	9 „
$\frac{1}{40}$	—	3 „
$\frac{1}{10}$	—	15 „

lasta ümber ehitada

puuda mõõdukult kilogrammi mõõdukule, ühes sellekohase vihtide komplektidega.

Sellekohased sooviavaldused täieliste tingimiste äranäitamisega anda Pärnu raudteevalitsusele, Pärnus, 20-margalise tempelmaksuga varustatult hiljemalt 25. märtsiks 1926 a.

Raudteevalitsus.

Pärnu-Eidapere raudtee ehitus

vajab raudtee ehitustöodes täiesti vilunud

tehnikeri-kümniku

Sooviavaldused sisse anda Pärnu-Eidapere raudtee ehituse juhataja nimele, teedeministeerium, tuba nr. 8.