

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.

Ilmub kord kuus.

Tellimise hind:

| | kaasan- teta | osa kaas- annetega | kõigi kaas- annetega |
|---------|-----------------|-----------------------|-------------------------|
| 1 a. M. | 240.— | 300.— | 400.— |
| 1/2 " " | 120.— | 150.— | 200.— |
| 1/4 " " | 60.— | 75.— | 100.— |

Üksiku numbri hind 20 mrk.

KUULUTUSTE HINNAD:

| | |
|------------|-----------|
| 1 lehekülj | M. 4000.— |
| 1/2 " " | M. 2000.— |
| 1/4 " " | M. 1000.— |

Kaantel 50% kallim.

Nr. 10 (65)

1927. a.

6. aastakäik

Ametmeeste kutsehariduse küsimus raudteel.

J. Nigols.

Teatavasti vajab raudtee harilistes tingimistes alalist uut ametmeeste juurdevoolu loomuliste kaotuste täitmiseks, sest teatud arv neist läheb pensiooni peale, osa aga lahkub surma läbi ja mõned pööravad üldse raudteeteenistusele selja. Ka komplekteeritakse ametmeestest osa veduriteenijaid nii, et iga aasta tuleb kaunis suur arv uusi ametmehi juurde võtta.

Senini ei teinud ametmeeste juurdevoolu küsimus mingisugust muret, sest kasutamata tööjõudu oli vene ajast palju järeljäänud. Ka vähenes aasta-aastalt eriti veereva materjali paranduse koguulatus ja seega pidi ka vähenema ametmeeste arv.

Nüüd aga hakkavad need ajad mööduma ja raudteel tuleb tõsiselt mõelda, kust saada tööjõude alaliste kaotuste täitmiseks. Kui veel arvesse võtta uusi ehitatavaid raudtee liine, mis omasoodu saavad tarvitama kvalifitseeritud tööjõude, siis ei tohi ametmeeste soetamise küsimuse otsustamist kuidagi enam edasi lükata. Ametmeeste soetamisel võib käia kahte rada, kas raudtee ise kasvatab ja õpetab välja omis töökodades noorimehi, või teevad seda eri-tööstuskoolid.

Esimest õpetusviisi tarvitati ammusest ajast juba vene teedel ja tarvitati vähe- sel määral ka meilgi. Õppemeetod oli siin isenesest lihtne, — õpilane asetati ametmeeste brigaadi juurde ja seal pidi tema oma jõu ja oskuse kohaselt tegema seda, mis vanem, või teised ametmehed käskisid. Võis ehk enam-vähem rahul olla, kui brigaadi vanem oli mõistlik mees ja tal ei puudunud aru-

saamine noore inimese kasvatuse ja harimise tähtsusest. Kuid tihti tuli ette, et peale muu poogiti siin õpilasele külge needsamad vead ja pahed, mille vastu tuleb raudteel alatasa võitlust pidada. Teiselt-poolt küljest tundus samane õpilane meeskonna brigaadis üleliigsena, sest midagi tarvilist ei jaks ta eriti alguses luua, kuid tasu, kuigi väikest, tuli siiski üldtükitöö hinnast maksta. Õpilane võis omada siin teatud aja järele ainult kitsa ametioskuse ja needsamad, n. n., tehnilised võtted, mis omased olid õpetajatele. Korrapäralisest kasvatuses ei võinud siin juttugi olla. Nii-sugune õppeviis on kurnav õpilasele, tüütav õpetajatele-ametmeestele ja lõputulemuseks ei anna suurt kasu ka raudteele, sest viimane nõuab, et ametmees peab põhjalikult oma ametit oskama, produktiivselt töötama ja igatpidi korralik inimene olema.

Juba varem, enne ilmasõda, tuldi ka Venemaal otsusele, et ametmeeste soetamisel peab mõnda teist rada käima. Asutati mitmelgi pool tehastes õpipoiste erijaoskonnad, kuid tulemused ei osutunud ka siingi igakord küllalt headeks, sest asja juures olijal puudus sügavam arusaamine ülesande tähtsusest. Võimsal tehnilise arenemise maal — Saksamaal — on küsimuse tähtsusest arusaadud ja ametmeeste koosseisu komplekteerimiseks eritöökojad suurte tehaste juurde asutatud, kus õpilased praktilist ja teoreetilist ettevalmistust kutse vastu saavad. Nii-suguseid töökodasid juhatavad, arusaadavalt, vilunud pedagoogid. Lõputulemuseks on siin, et tarvilise tööoskusega

varustatud, energilised ja korralikud noored-mehed astuvad täieõigusliste liikmetena vanade ametmeeste sekka ja raudtee võib rahul olla tubli tööjõu saamise üle.

Mõned aastad tagasi käisin Berliinis ja Helsingis raudtee peatehastes õpipoiste töökodasid vaatamas. Üllatusega jälgisin resultaate, mida pedagoogiline vilumus ja lakkamata armastus asja vastu olid kordasaatnud. Õpilased, kes ametiõppuse lõpu eel olid, tegid töid, mida meil vilunud ametmees teeb. Iseloomustavad olid soome veodirektori sõnad: „niisuguse õppeviisiga on rahul poisid, on rahul nende vanemad ja lõpuks oleme rahul ka meie ise“.

Seega oleks nüüd selge, missugust rada tuleks ametmeeste soetamisel käia. Tulevasi ametmehi tuleks õpetada õpilaste eritöökodades, kus teoreetiline ja praktiline õppus käsikäes käiksid. See paistab ainukene ratsionaalne õppeviis olema ja tulemused võiks tuua raudteele ainult kasu. Veel oleks teine võimalus ametmeeste soetamiseks:

Nagu teada, on meil nii mõneski linnas ja alevis asutatud eriline liik koole, n. n. tööstuskoolid. Nende koolide eesmärk on väljaõpetada igatliiki ametmehi mitmesuguste töökodade nõuete rahuldamiseks. Siin on silmas peetud, nii näib mulle, rohkem üldturu nõuete tarvidust, kuna raudteelad kuni viimase ajani olid sõõti jäetud. Isikliselt tunnen ma rohkem Tallinna tööstuskooli. Selles koolis käib teoreetiline õpetus praktiliste õpetustega käsikäes ja õpetus vilunud õpetajate juhatusel ei jäta midagi soovida. Sellest koolist võiks raudtee edaspidi paremaid ametmehi saada, kui see praegust maksva õppeviisi juures raudteel on võimaldatud. Ja mulle näib, kui kooskõlastada tööstuskoolides õpetust raudtee nõuetega, kui õpekava teataval määral muuta, siis oleks ametmeeste soetamise küsimus esialgselt lahendatud.

Parem oleks muidugi, kui raudteel oma eri-töökoad õpilastele oleks, kus ainuüksi raudtee nõuded saaksid rahuldatud, kuid suurte kulude pärast tuleb sellest loobuda ja jääda riigi tööstuskoolide juurde.

Kuidas tuleks tööstuskooli õpilasi ette-

valmistada praktiliste töödega raudtee ametmeesteks?

Kõige suurem ametmeeste tarvitaja on raudteel veodireksioon, kus suuremalt osalt tegemist tehakse veereva koosseisu ja igasuguste mehaaniliste sisseseadete parandamisega. Seega oleks tarvis, et õppekoolis, kust ametmehi loodame saada, oleks praktilised tööd sihitud vedurite, vagunite, statsioonäär-sisseseadete ja muude raudteel tarvisminevate abinõude parandamisele ja monteerimisele. Selleks tuleks õpilasi lasta valmistada alguses lihtsaid ja pärastpoole raskemaid osasid vedurite, vagunite j.n.e. tarbeks.

Et õpilased teeksid niisugust tööd, mida võib ka pärast tarvitada, selleks tuleb tööstuskoolil astuda tihedasse kontakti raudtee töökodadega, kust tarvilist tööd saaks, see on veel seda rohkem tarvilik, et tööstuskoolidel enestel puuduvad esialgu võimalused oma koolis praktiliselt väljaõpetada n.n. raskeid tööalasid, näiteks katalseppasid, valajaid j. n. e. Muidugi, kui õpilased praktiseerivad raudtee töökodades, alistuksivad nad korra mõttes töökoja juhatajale, kuna vastutus töö headuse ja edukuse eest lasuks tööstuskooli peal.

Õppeaja kestvus peaks vältama 3 aastat, nagu see juba tööstuskoolis on sisseseatud. Teoreetiline õpetus peaks olema sihitud peale muu vedurite ja vagunite ehitusega tutvunemisele.

Praegusel ajal on veodireksioonis ajutiselt maksev niisugune kord, et kõik tehaste ametmeeste õpilased saadetakse tööstuskooli oma teoreetilist haridust täiendama. Seda õpetust antakse peale lõunat 3 korda nädalas ja kestab 3 aastat. Muidugi, see kord on maksev senini, kuni tööstuskoolid on niikaugemale edenenu, et võiksid tarvilist arvu ise komplekteerida raudteele.

Kõik ülaltoodud puudutab ainult ametmehi, kuna meistreid, vedurijuhte ja muid keskmisi ametnikke peaks andma tehnika keskkoolid. Muidugi ei puuduks ka ametmeestel, kes erioskustega ja võime- tega väljapaistavad, võimalus kõrgemaid kohte saada.

Preemiate maksmise tulemused Latvija raudteedel.

„Eesti Raudteele“ kirjutanud J. Rungis — Riga.

Küttekulu teeb välja tähtsa osa raudtee eelarves. Enne sõda oli vedurite kütte 15–18% raudtee kogu kuludest või

50–70% raudtee eksploatatsiooni kuludest, vastavalt liikumise suurusele. Suured kulud vedurite kütte peale on tingitud sellest, et

meie auru-vedurites ära kasutatakse kõigest 7—9% kütteaines sisalduvast energiast, ning 91—93% lastakse täiesti ära kasutamata õhku, kuna raudteede elektrofütseerimisel kütteaines sisalduvast energiast ära kasutatakse 18—20% ning viimasel ajal ehitatavad plahvatusmootoritega vedurid kasutavad ära koguni 20—28% kütteaine energiast. Mootorvedur on sarnane, mille aurukatel on mahavõetud ning mille aurumasina asemele asetatud plahvatusmootor.

Mootorvedurite pooldajad kinnitavad, et nemad saavad tarvitama naftat 3½ korda vähem, kui auruvedurid ja ligi 2½ korda vähem kui elektrivedurid, kusjuures viimasel korral veel ära jääb elektrijaamade, juhede jne. ehitamine.

kuhoidmisele maksab Latvija raudteevalitsus algades 1921. a. vedurimeeskonnale preemiaid kütteainete kokkuhoidmise eest.

1919-1921 a. kütteainete tagavara puudumisel, tarvitasid Latvija raudteed vedurite kütteinena halvu puid ja selle tõttu polnud võimalik kindlaks määrata küttenorme (100 vedur-km peale). Vene teedel olevate preemiate asemele sai tarvitusele võetud preemiate maksmine vedurimeeskonnale kokkuhoitud kütteaine pealt „Flammi“ süsteemi järele, missugune oli sel ajal tarvitusel Soome raudteedel.

Selle süsteemi järele ei määrata ette kindlaid küttenorme, vaid need viiakse välja statistilisel teel, aruande kuul faktilise kütteainekulu põhjal. Flamm'i süsteemi järele



Lačplešis'e raudteejaam

Riga—Jelgava—Secce 1435 mm raudteeliinil. Ehitatud 1927. aastal.

Raudtee eriteadlased otsivad juba ammust aega teid vedurite kütteaine kulude vähendamiseks. Nii enne sõda, kui ka praegu — peale veduri konstruktsiooni edendamist — üheks radikaalsemaks abinõuks vedurite küttekulude vähendamiseks on preemiate maksmine vedurimeeskonnale, nagu seda näitavad kogemused.

Latvija raudteedel tõusid kulud vedurite küttele pealt 1925./26. a., võrreldes 1920./21. a. — 2,1 miljoni lati pealt 3,6 milj. lati peale, kuid protsentuaalselt vähenesid 17,3% pealt 11,29% peale, arvates kogu eksploatatsiooni kuludest.

Et vähendada vedurite küttekulusid ning ergutada vedurimeeskondade kütteainete kok-

arvestatakse kütteaine kulu vedurite, gruppide, seerijate ja teejaoskondade järele. Iga osavõtja grupi — vedurijuhi ja tema abi — jaoks tuleb pidada eriarve, millesse ülesmääratakse tema poolt tehtud vagun-telg-km ning kütteaine faktilised kulud. Iga aruandekuu kohta viiakse välja iga grupile keskmine kütteaine kulu, 1000 vagun-telg-km peale, missugune arv on lähtekohaks preemiate määramisel. Kes kulutab üle selle normi, — preemiat ei saa. Preemiad kütteainete kokkuhoiu eest arvestatakse eri astmetabeli järele ning mida suurem kokkuhoid, seda rohkem maksetakse ka preemiaid ja peale seda, mida vähemal määral kokkuhoiu suurus kõigub, seda rohkem makse-

lakse iga kokkuhoitud puude kantmeetri ehk süte tonni pealt ning vastupidi, mida rohkem kõigub kokkuhoitud kütteaine ühes ja sellesamas grupis, seda vähem maksetakse kokkuhoiu eest.

Preemiate suurused on määratud järgmiselt:

Laiaroopalisel teel: vedurijuhile 48 latti, tema abile 36 latti ja kütjale 16 latti.

Kitsaroopalisel teel: vedurijuhile 24 latti, tema abile 16 latti.

Kõrgema preemia saamiseks tuleb kuus kokkuhoida laiaroopalisel teel 18–20 kantmeetrit puid.

Selle preemiate süsteemi järele ei saa keegi peale vedurimeeskonna ja depooteenijate preemiaid.

Preemiate süsteem kokkuhoitud kütteaine eest vedurite kütmisel andis täiesti rahuldavaid tagajärgi, nagu seda näitab alltoodud tabel:

Ümber 100 vedurit on varustatud telliskivist võlvidega, tulepesadega, üle 10 veduri on varustatud Knorr'i süsteemi vee-eelsoojendajatega jne.

Latvija raudteed tarvitasid 1921./22. a. 944.817 kantmeetrit puid, aga 1925./26. a. langes see kulu 56.416 kantmeetri peale, sellevastu tõusis kivisöe kulu 1411 t pealt 101.156 tonni peale.

Vedurite kütte peale on kulutatud puid:

1920/21 a. — 503.884 kantmeetrit

1921/22 „ — 559.696 „

ja 1925/26 „ — 18.968 „

Sellevastu tõusis kivisöe kulu 68 t (1920./21. a.) pealt — 89.364 t peale. Vedurite kütmisel puude pealt üleminek süte peale on tingitud sellest, et sütega kütmine on märksa odavam, kui puudega kütmine.

Preemiad määraine pealt.

Peale preemiate läbi kokkuhoitud vedurite kütteinete eest maksavad Latvija raud-

Kütteinete kulu 100 vedur-km peale.

| Aastad | Tee laius mm | KULU | | Tee laius mm | KULU | | Tee laius mm | KULU | | Tee laius mm | KULU | |
|---------|--------------|---------------------|---------|--------------|---------------------|---------|--------------|---------------------|---------|--------------|---------------------|---------|
| | | Puid m ³ | Sütt kg | | Puid m ³ | Sütt kg | | Puid m ³ | Sütt kg | | Puid m ³ | Sütt kg |
| 1920/21 | 1524 | 13,5 | — | 1435 | 11,5 | — | 750 | 7,4 | — | 600 | 6,9 | — |
| 1921/22 | „ | 11,7 | — | „ | 10,1 | — | „ | 6,7 | — | „ | 6,0 | — |
| 1922/23 | „ | 9,8 | 1793 | „ | 9,6 | 1460 | „ | 5,9 | — | „ | 4,9 | — |
| 1923/24 | „ | 9,7 | 1735 | „ | 9,2 | 1365 | „ | 5,6 | — | „ | 4,9 | — |
| 1924/25 | „ | 8,4 | 1562 | „ | 7,5 | 1271 | „ | — | 832 | „ | 4,1 | 630 |
| 1925/26 | „ | — | 1468 | „ | — | 1270 | „ | — | 853 | „ | — | 608 |

Kütteinete kulu 100 vedur-km peale vähenes umbes 35–40% võrra, võrreldes nende normidega, mis olid maksavad enne preemiate sisseseadmist. Praegused kütteinete normid 100 vedur-km peale nii preemiate kui ka tehniliste uuenduste tõttu langesid koguni alla ennesõjaaegseid norme.

1913. a. oli Moskva–Vindavi raudteel keskmine kütteinete norm 100 vedur-km peale 11,7 kantmeetrit ning Moskva–Kasani raudteel 10 kantmeetrit.

Kui väljaminna neist kütteinete kulu-normidest 100 vedur-km peale, mis olid maksavad enne preemiate süsteemi maksmapanekut, siis selle tulemuseks on 5 aasta jooksul 3.900.000 lati kokkuhoidmine. Kütteinete kokkuhoidmise saavutamiseks on pööratud tähelepanu ka vedurite tehnilistele uuendustele, kui ka vedurite varustamise peale mitmesuguste tehniliste abinõudega.

eed veel preemiaid kokkuhoitud vedurite ja vagunite määrainete pealt.

Kokkuhoitud määre hulk arvatakse kindlaks ettemääratud normide põhjal, missugused normid kinnitakse peadirektori poolt; normid on määratud vedurile iga 100 vedur-km peale ja vagunitele iga 10.000 vagun-telg-km peale. Kui määraine tegelik kulu on alla ettenähtuid norme, siis maksetakse vedurimeeskonnale ja vagunimäärivatele preemiaid. Preemiad kokkuhoitud määre eest viiakse välja iga kuu.

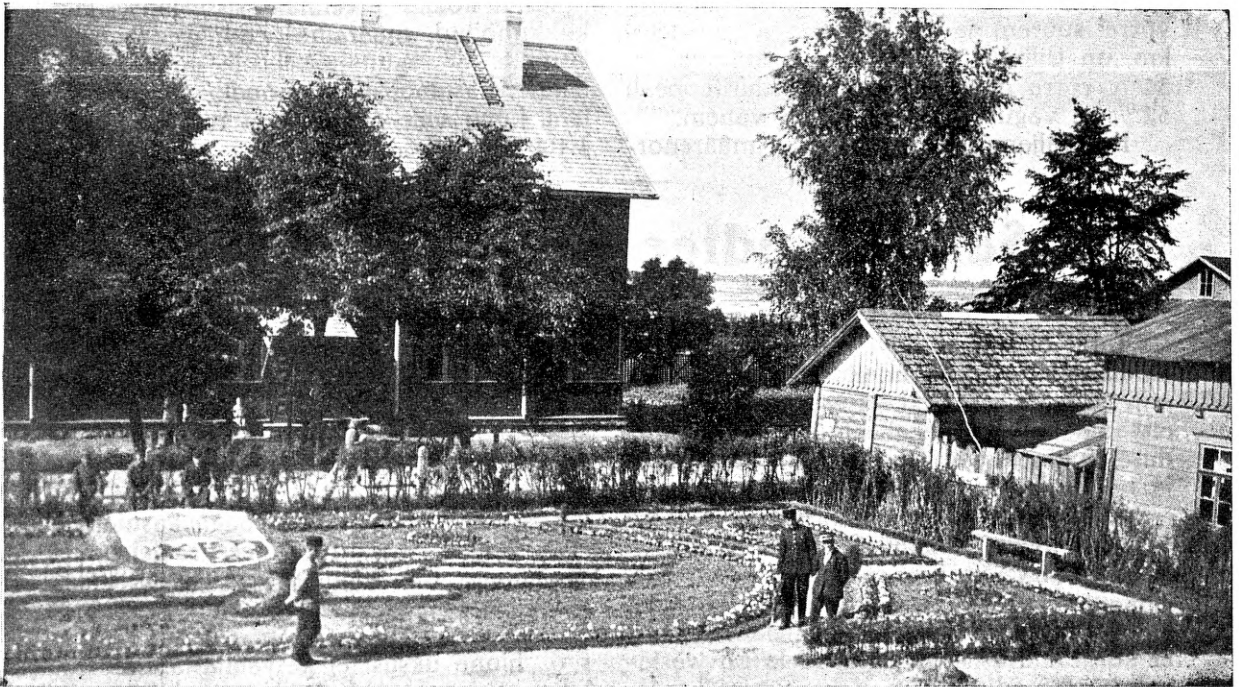
Kui vedurimeeskond või vagunimäärivad on määret rohkem ära tarvitanud, kui normides ettenähtud, siis arvatakse määre ülekulu summa maha järgmise kuu preemiate summast. Niiviisi maksetakse välja ainult vahe kokkuhoiu ja ülekulu vahe. Eelarveaasta lõpul võib peadirektori korraldusel kustutada või osaliselt vähendada ülekulu summat, väljaarvatud ülekulu vii-

mase kuu eest, missugune arvatakse maha järgmise aasta preemiade summadest.

Et ära hoida kahjulikku määreainet kokkuhoidmist vedurimeeskonna ja vagunimäärijate poolt selle läbi, et vedurite ja vagunite puksid määratakse puudulikult, trahvitakse neid halva pukside korraspidamise ning pukside ja laagrite põlemise eest. Igakuulistest preemiade summadest arvatakse maha vedurijuhil ja tema abil iga sulanud veduripuksi eest laiaroopalisel teel 5 latti, iga vedurilaagri eest 3 latti, iga tendripuksi eest 2 latti; vagunimäärijatel arvatakse maha iga sulanud klassivaguni puksi eest 3 latti ja iga kaubavaguni puksi eest 2 latti.

B. Vagunite määre:

- | | |
|--|-----------|
| 1) Vagunimäärijale | 95 prots. |
| 2) Järelvaatajatele ametnikkudele. | 5 „ |
- Järelvaatajate ametnikkude preemiad jaotakse järgmiselt:
- | | |
|--|-----------|
| 1) Insenerid-revidendid | 30 prots. |
| 2) Vedurijuhid-instruktorid | 25 „ |
| 3) Inspeksiooni vanem-tehniker määrekulu järelvaataja | 25 „ |
| 4) Tagavara fondi | 20 „ |
- Tagavarafond on peadirektori käsutada.



Indra raudteejaam

Daugavpils — Indra liinil.

Jaamaesine on vastavalt Läti riigivappile lilledega ilustatud.

Võrreldes ettenähtud normidega iga 100 ved-km ja 10.000 vag-telg-km peale, saab vedurimeeskond preemiat 75% suuruses (kuni 1. jaanuarini s. a. 40%) ning vagunimäärijad 50% (kuni 1. jaanuarini s. a. 30%) kokkuhoitud määreainet hulga tege-likust väärtusest.

Preemiade summa määreainete pealt jaotakse järgmiselt:

A. Vedurite määre:

- | | |
|--|-----------|
| 1) Vedurijuhile | 55 prots. |
| 2) „ abile | 42 „ |
| 3) Järelvaatajatele ametnikkudele. | 3 „ |

Sellest fondist antakse autasusid leiduste eest vedurite- ja vagunite määrimise alal, muretsetakse kirjandust ning kaetakse kulud väljamaale komandeerimisel, uute lei- dustega ja sisseseadetega tutvumiseks määraine kasutamise alal, kui ka rohkem makstud preemiade summade katmisel, kui neid pole võimalik saajatelt sisse- nõuda.

Preemiad määreainet kokkuhoiu eest vedurite ja vagunite määrimisel on maksma pandud 1922. a.

Preemiade sisseseadmise tulemusi nafta kokkuhoius näitab järgmine tabel.

| Aruande-aastad | Nafta kulu 100 ved.-km peale, kg | | | | | | | | N. k. 10.000 vag.-telg-km p. kg | | | | | |
|----------------|----------------------------------|------------|--------------|------------|--------------|------------|--------------|------------|---------------------------------|------------|--------------|------------|--------------|------------|
| | Tee laius mm | Nafta kulu | Tee laius mm | Nafta kulu | Tee laius mm | Nafta kulu | Tee laius mm | Nafta kulu | Tee laius mm | Nafta kulu | Tee laius mm | Nafta kulu | Tee laius mm | Nafta kulu |
| 1920/21 | 1524 | 10,5 | 1435 | 9,4 | 750 | 6,5 | 600 | 6,1 | 1524 | — | 1435 | — | 750 | — |
| 1921/22 | „ | 8,7 | „ | 8,1 | „ | 6,4 | „ | 4,2 | „ | 15,1 | „ | 15,3 | „ | 8,7 |
| 1922/23 | „ | 7,9 | „ | 6,6 | „ | 5,1 | „ | 4,1 | „ | 13,5 | „ | 13,9 | „ | 7,3 |
| 1923/24 | „ | 5,7 | „ | 4,2 | „ | 4,0 | „ | 4,1 | „ | 10,6 | „ | 12,0 | „ | 5,3 |
| 1924/25 | „ | 4,1 | „ | 3,5 | „ | 2,7 | „ | 3,9 | „ | 7,5 | „ | 7,4 | „ | 3,6 |
| 1925/26 | „ | 3,1 | „ | 2,5 | „ | 2,3 | „ | 3,4 | „ | 5,0 | „ | 5,4 | „ | 3,4 |

Vaatamata selle peale, et liikumine oli võrreldes 1920/21 aastaga 1925/26. a. 78% võrra suurem ja väljaminees vagun-telg-km, on tsilindri õli absoluutne kulu vähem 31% võrra ning nafta kulu vedurite pealt 52% ja vagunitelt 30% võrra vähem.

Kui väljamina 1920/21. a. määrenor-

mideist, siis näeme, et Latviya raudteed, hoidsid kokku preemiate sisseviimise läbi, kokkuhoitud määraine eest vedurimeeskonnale ja vagunimäärirajatele ning määrainete kasutamise abinõude täiendamise läbi, kogu selle aja jooksul määraine pealt 1.400.000 latti.

Saksa raudtee kaubaveo tariif.

„Eesti Raudteele“ kirjutatud „Der Eisenbahner“ toimetaja
Fr. Stark — München.

Tariif on põhipandvalt Saksa rahvamajandusele ja Saksa ärielule kohandatud ja eriti selle järgi seatud, et ta raudtee tulude alalhoiu kõrval, vastab kodumaa kaubanduse, suur- ja väiketööstuse, kui ka põllu- ja metsamajanduse huvidele.

Saksa tariifides on seotud kauba väärtuse süsteem vaguni mahutuse süsteemiga.

Kaubaväärtuse süsteem seisab selles, et kaupade jaoks nende väärtuse kohaselt on mitmed tariifi astmed ette nähtud; sest et kõrgeväärtuslistele kaupadele on vastavalt kõrgemad veohinnad kergemini kantavad, kuna vähemväärtuslised kaubad kõrgemaid veohindasid ei suuda kanda ja nad üldse veole ei tuleks, kui nende jaoks madalamaid tariife ei oleks loodud.

Madalamate tariifide väljatöötamise tõttu võidab raudtee alati kaupsid transpordimiseks ja seega saavad veoabinõud alati kasutatud ja nad ei seisa surnud kapitalina tarvitamata.

Vaguni mahutuse süsteem koosneb väike- ja vaguni-saadetiste klassidest. Viimane jaotatakse terve vaguni mahutuse äratarvituse juures alajaotustesse: 5 tonni, 10 tonni ja terve vaguni kandejõu kasutamine 15 tonniga (peaklass). Alaklasside veohinnad 5 ja 10 tonni jaoks ei ole tariifi kokkuseadmisel võrreldes peaklassiga vastavalt alandatud, arvesse võttes nende raskuste juures samasugust raudtee kasutamist, kui normaal kandejõu — 15 tonni juures.

Tariifid seisavad koos edasisaate kuludest, see on tasu kraami vastuvõtu ja väljaandmise eest, kui ka vaguni etteandmise ja raudteeliini kasutamisest, siis veel kuludest saate- ja vastuvõtu jaamades, edasi liinitarvitamisest, s. o., tasu veereva koosseade ja raudtee sisseadete kasutamise eest, samuti ka transpordi eest saatejaamast sihtjaama. Kuna üldiselt raudtee omakulud pikemate maade juures vähenevad, siis baseeruvad tariifid astme süsteemil, s. o., hinna üksust ei kasvatata läbisõidetud kilomeetrite arvule, vaid tariifid kasvavad vähemas määras läbisõidetud kilomeetrite arvule. Sarnase tariifi kokkuseade juures on pealepandav edasisaatemaks ka pikemate maade juures sobiv ja iseäranis on selle läbi võimaldud ka vähemväärtusliste, massilise iseloomuga ainete vedu, nagu liiv, kivid, väetisained, metallid, ehitusmaterjal jne.

Kaubad jaotatakse väike- ja vaguni-saadetiste klassideks.

Väike-saadetiste (Stückgut) klassi kuuluvad:

| | Saadetiste alam kaal: | Saadetiste hind: |
|---------------------------------|-----------------------|------------------|
| Üldine kiirsaadetiste klass I e | 20 kg | 0,80 RM. |
| Väike kiiruse „ „ II e *) | 20 „ | 0,40 „ |
| Suure kiiruse „ „ I e **) | 30 „ | 1,20 „ |
| Üldine väike-saadetiste klass I | 20 „ | 0,40 „ |
| Väikekiirusega „ „ II | 20 „ | 0,40 „ |

*) (üldise väike-saadetiste klass I määrad)

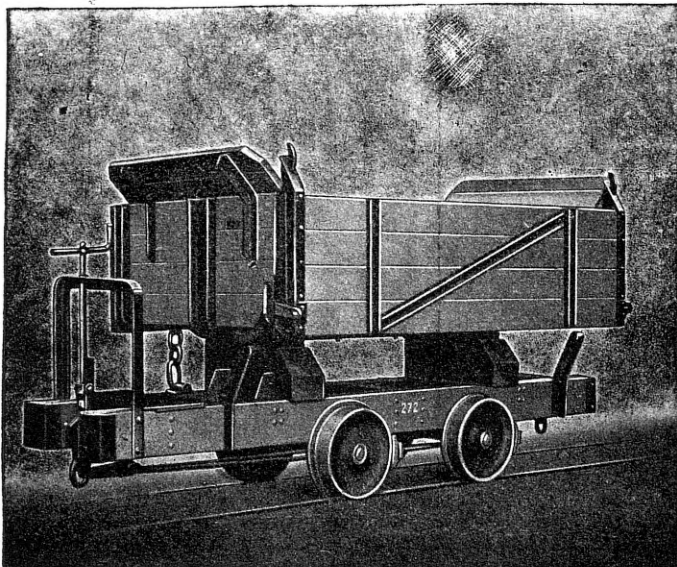
**) 1½ kordse tõelise kaalu eest.

Vaguni-saadetiste klassid ja-gatakse:

| | |
|-----------------------------|-------------|
| A kl. kaubad ühes kõrvalkl. | A 10 ja A 5 |
| B " " " " | B 10 „ B 5 |
| C " " " " | C 10 „ C 5 |
| D " " " " | D 10 „ D 5 |
| E " " " " | E 10 „ E 5 |
| F " " " " | F 10 „ F 5 |

Kiirkaupade veo eest vagunisaadetistena on veokulud 2 korda nii suurel, kui nad ettenähtud veetava kauba eest A klassis ühes kõrvalklasside määradega. Suurekiirusega kiirkaubaveo eest vagunisaadetisena on veokulud 3 korda kallimad, kui A klassi ja tema kõrvalklasside määrades ettenähtud.

Kauba jaoks vaguni saadetisena, mille veohinnad ära määratud peaklasside määrades, arvatakse iga kasutatava vaguni juures kauba raskuseks vähemalt 15.000 kg. Kõrvalklasside määrades ülestähendatud veohinna juures 10 tonni pealt arvatakse edasisaadetava kauba raskuseks igas vagunis 10.000 kg ja kõrvalklasside määrades 5 tonni juures kauba raskuseks vähemalt 5000 kg vagunis. Saadetiste jaoks rohkem, kui 5000 kg, kuid vähem kui 10.000 kg ehk jälle rohkem kui 10.000 kg, kuid vähem kui 15.000 kg arvatakse tõelise kaalu veohind alama klassi veohinna järgi, seni kui kõrgema veohinna väljaarvamise järgi 10.000 kg pealt ehk 15.000 kg pealt veohind mitte madalam ei tule. Sarnane veohinna väljaarvamise viis ei ole raudtee, vaid kaubasaatja, huvides.



Ümberkeeratav kastvagun.

Kiirkaupade jaoks, mis vagunisaadetistena veoks ülesantud „alandatud kiirsaadetiste II klassis“ on väljatöötatud samad määrad, kui vagunisaadetistena veetavate kaupadegi jaoks.

Põhimõtteliselt lubatakse vagunisaadetiste laadimiseks lahtiseid vaguneid. Kui kaubad kinnistes vagunites edasi saadetakse, siis arvatakse, nende vagunite ehituskulude katteks, veokulule 5% võrra kõrgendatud kaalu veohind juurde.

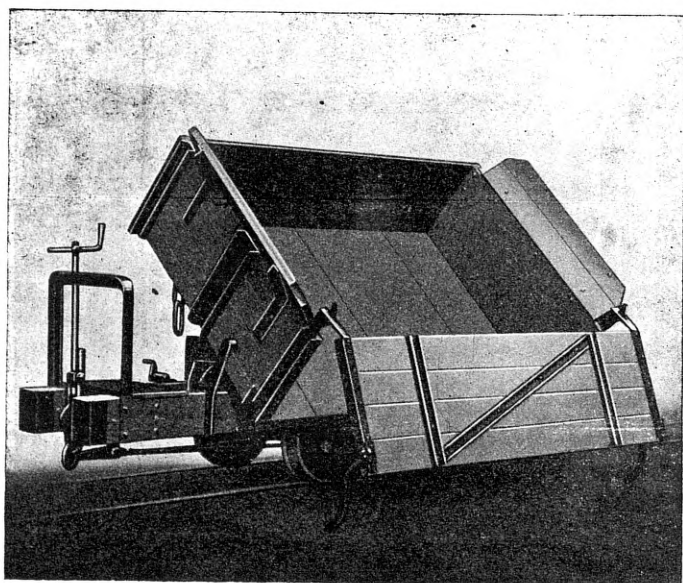
Vagunisaadetiste juures arvestatakse alati ümmarguselt võetud 100 kg kaaluga.

Tükkkauba saadetiste juures, mis võrreldiselt oma kaaluga suuremahulised on, nimelt, — ruumikad kaubad —, nagu näit. peen- ja korvriistad, arvatakse veoraha nende poolteistkordsest tõelisest kaalust, vähemalt 30 kg pealt; suure kiirusega kiirsaadetiste pealt nende tõelisest kahekordsest kaalust, vähemalt 40 kg pealt.

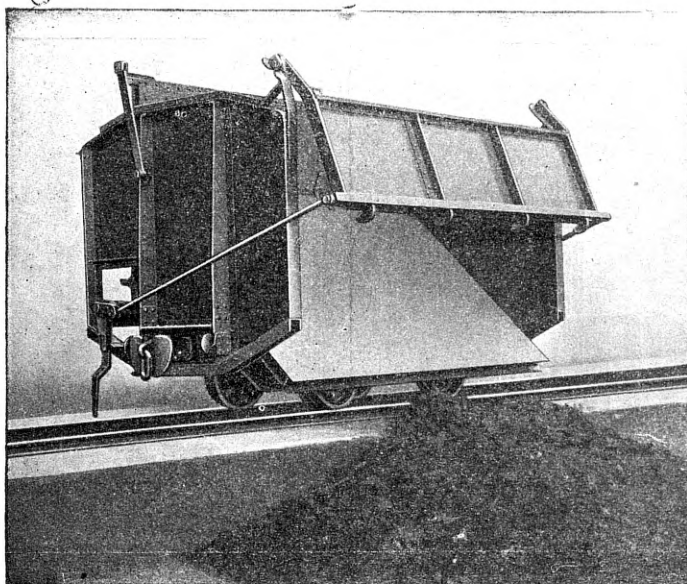
Pruugitud pakkimismaterjali pealt, mis ülesantud tükk-kaubasaadetisena, arvatakse veohind üldiste tükk-kauba klassi I määrade järgi, kus juures arvesse võetakse pool kauba tõelisest kaalust; selle juures on kaalu alamääraks 20 kg ja veohinna alamääraks 40 penni.

Rongi kooseisu kaitsevagunite sissevõtmise eest on arvatud 24 penni iga kaitsevaguni ja tariifkilomeetri pealt.

Suuremahulisi vagunisi,



Ümberkeeratav kastvagun ümberkeeratult.



Lameda põhjaga iseväljalaadiv-vagun kitsaroop. teedel.

need on, kinnised vagunid vähemalt 24 ruutmeetri laadimise pindalaga ja lahtised vagunid vähemalt 9,9 m pikkuses, 40 sm kõrgete seintega, tarvitatakse teatud kaupade veoks, nagu näiteks suuremahuliseid kinniseid vaguneid tarvitatakse õmblusmasinate, jalgrataste, õones klaasriistade, elavate taimede jne. veoks. Suuremahulisi lahtiseid vagunisi tarvitatakse põllutööriistade (sahkade, äkete jne.), torude, heinte, puukaupade, karja, õlgede jne. veoks. Nende suuremahuliste vagunite tarvitada andmisega teatud artiklite veoks on loodud veosoodustus, sest saatjale on võimaldatud, nende kaupade juures, mis suhteliselt nende kaalule suurt ruumi tarvitavad, vastavalt suurt hulka kraami nendesse suurtesse, võrdlemisi pikkadesse, vagunitesse mahutada. Nende eriti suure mahuga vagunite kasutamisel ei ole kaubasaatjaid sealjuures koormatud eriliste lisamaksudega.

Kauba hulka, mille veomaks arvatakse alandatud tariifi kiirsaadetiste II-e klassi järgi (I klassi tükkkaupade veomäärad), kuuluvad: teatud toiduained, mesilased, kirjatuid, elavad taimed.

Väikse kiiruse tükkkaupade II-se klassi määrade järgi arvatakse: toiduaineid laiemas ulatuses, raud ja teras, raud- ja teraskaup, loomatoit, teravili, kaunvili, puunõud, üksteise sisse pandud korvid, metallid, metalli-

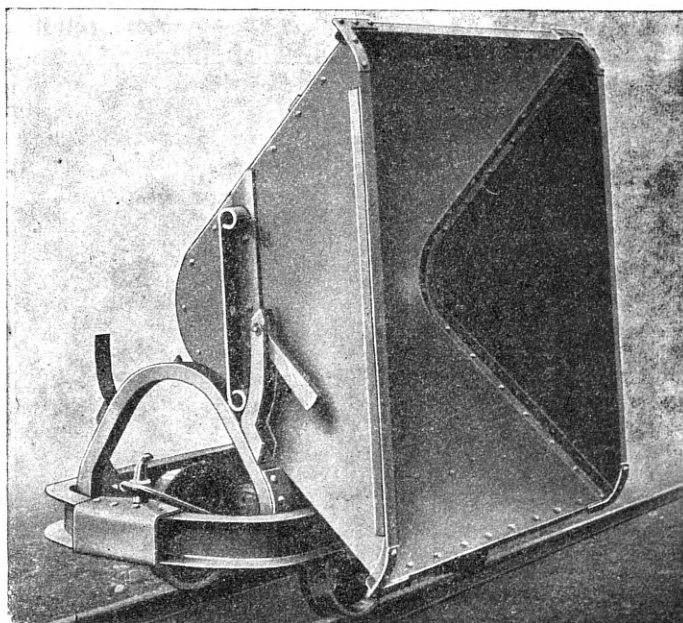
jäänused, veski saadused, elavad taimed, seemneliigid, kildkivifahvlid ja krihvliid, savikaup, tihendatud hapnik, lämmastik ja vesinik.

Võistluse tõttu jõuvankritega, saadetakse õlu, et võimaldada kiiret transporteerimist, kui tükkkaup üldkaalus kuni 1000 kg, kiirkaubana edasi, üldiste väike-saadetiste I. klassi määrade järgi.

Ka teiste tükkkaupade veos püütakse sinna poole, et seda vedu nii ruttu, kui võimalik teostada, et sellega jõuvankrite võistlusele vastu töötada ja transporteerimisest kõrvale kaldumisi võimalikult ära hoida.

Põhipanev vagunsaadetiste jaotusele klassideks A – F on see, et kaubad siin nende väärtuste järgi

astendatakse: klass A on kõige kallim, kuna F klass kõige odavam tariifi klass on. Tariifis on ülesmääratud ainult määrad klasside jaoks A – F-eni. Kõik nendes klassides eraldi nimetatud kaubad tarifeeritakse kõige kallima A klassi veomäärade järgi; need on peaaegu alati kõrgeväärtuslised valmiskaubad, masinad. B klassi alla arvatakse peaaegu alati toiduaineid, vedurid, reisivagunid, postvagunid. C klassi alla – vähemväärtuslised valmiskaubad, D kl. alla – poolfabrikaadid, E kl. alla – kõrgeväärtuslised tooresained ja kõige odavama F klassi alla – vähemväärtuslised tooresained ja kartulid.

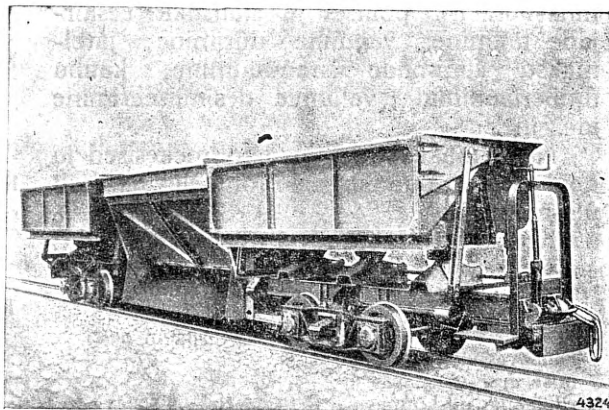


Ümberkeeratav moldvagun 1435 mm teel.

Peale nende reegliparaste kaubaveo-tariifide on olemas veel eritariifid, mis üksikute kaupade jaoks või teatud liinidel soodsamaid tariife võimaldavad kui need, mille järgi kaupad normaaltariifides käsitatakse. Need erilised tariifisoodustused on üldiselt tingitud üksikutes tööstus-kaubandus ringkondades või üksiku maa nõuetest (huvides), millel geograafiliselt mitte soodus asend, või mille majandusline seisukord vastutulekut nõuab. Sarnased eranditariifid on ka paremaks rahvamajanduse toetuseks loodud, nagu näit., nõnda nimetatud hädatariif odavamate toiduainete soetamiseks, mis isenesest madalate toiduainete tariifide pealt 10% võrra hinnaalandust ette näeb; edasi antakse veohinna soodustusi väljaveo ühendusteks Saksa meresadamatega, välismaa saadetiste võitmiseks läbi Saksa tollipiirkonna, võistluseks ligimaa jõuvankrite liinidega, väljanäituste korraldamise võimaldamiseks, üldtähtsusega muuseumide ja haridusasutuste kasuks, majanduslike kitsikuse pehmendamiseks ikkalduste, pooduskatastroofide jne. puhul.

Eriti tähtsad on peale eelpool ajutiselt maksvate toiduainete veoks loodud hädatariifide järgmise üldise tähtsusega eritariifid:

| | | |
|-----------------|--------------------------------------|---|
| Eritariif nr. 1 | Palkide ja lattide veoks. | |
| " " | 1b Puuhalgude | " |
| " " | 5 Kivide | " |
| " " | 5c Teeehituse kruusa | " |
| " " | 6 Sõe | " |
| " " | 7 Tooresmaterjalide | " |
| " " | 8 Merekalade | " |
| " " | 9 Õlle (ainult üle 398 km kaugustel) | " |
| " " | 10b Trükipaberi | " |
| " " | 11 Väetisainete | " |
| " " | 12 Rändteatrite | " |
| " " | 16a Värsketete kartulite | " |



4-teljeline iseväljalaadiv vagun kitsarööp. teedel.

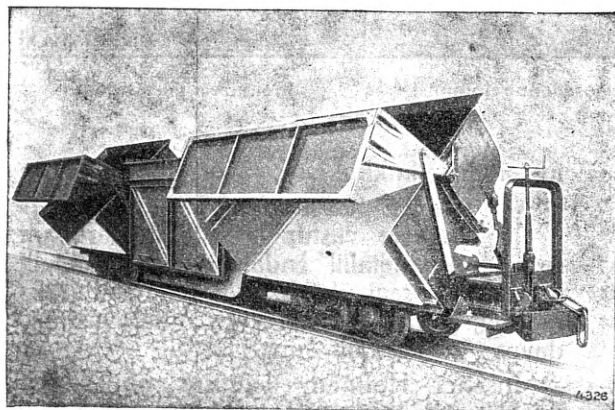
| | | | |
|-----|----|--|---|
| " " | 25 | Piima ja tühjalt tagasi saadetavate piimanõude ja nende pakkimisabinõude | " |
| " " | 39 | Tükkkaupade ja vagonisaadetiste ülemere väljaveoks sadamajaamadesse | " |

Eritariif nr. 25 piima edasisaatmiseks ja tühjade piimanõude ning pakkimisabinõude tagasisaatmiseks, kuulub raudtee omakulude alla; ta kaitseb rahvamajanduslikes huvides selle rahva tähtsa toiduaine võimalikult odavamat edasisaatmist ja sealjuures võimaldab nõude ja pakkimisabinõude tasuta tagasi transporteerimist. Peale selle on see eranditariif üldnimetatud toiduainete hädatariifi läbi veel 10% võrra alandatud.

Tariife võib leida Saksa veomääruste juhatajas. Veohind tõuseb vähemalt iga 5 km pealt ja see tehakse täie 10 penni peale sarnaselt ümarguseks, et hinda alla 5 penni arvesse ei võeta, kuid alates 5 pennist arvatakse ikka täied 10 pennid.

Peale nende veomaksude võetakse sellekohaste raudtee kulude kateks veel erilisi lisamakse. Sarnased lisamaksud on allpooltoodud toimingute jaoks ette nähtud ja väljendavad ennast järgmistena:

Vagunite tähistega varustamine ja nende tembeldamine; väikesaadetiste kaalumine; väikesaadetiste juures kauba arvu ja vagun-saadetiste juures üldiselt kauba suuruse kindlaksmääramine (eri juhustel); laadimise kulud; tõste- ja kandeabinõude kasutamine ja tarbekorral nende kohaletoimetamine; kauba hoiu- ja platsimaksud; vagunite seismaks; vagunite ettetellimine; vaguni tellimisest äraütlemine; tolli-, riiklise



Samane vagun töötamisel.

Kõik need vagunid on ehitatud Fr. Kruppi tehast., Saksamaal.

maksuameti-, politsei ja statistika eeskirjade täitmine; vagunite üürimine; järelmaksu summade sissenõudmine; kauba ümberlaadimine; vagunite desinfitseerimine jne., jne.

Need maksud on liiga mitmekesised ja neid ei ole võimalik selle tõttu siin üksikult ülesmärkida.

Kohalistest maksudest oleks nimetada:

| Kõigi kauba pealt | (peale sõe) | | Süsi | |
|--|-------------------------|-------|------|-------|
| | raskusega kuni | üle | kuni | üle |
| | 15 t | 15 t | 15 t | 15 t |
| Jaamamaks: | Riigimarka vaguni pealt | | | |
| kaubavagunite edasisaatmise eest ühe kauba tariifijaama piirkonnas | 9,10 | 13,20 | 8,50 | 12,50 |
| Ümberpaigutusmaks: | laadimisvalmis | | | |

| | | | | |
|--|------|------|------|------|
| kaubavagunite ümberseadmise eest | 5,50 | 8,00 | 5,00 | 7,50 |
| Kohaletoimetamise maks: | | | | |
| vagunite edasisaatmise eest avalikkude kauba mahalaadimise või ümberlaadimise kohtadesse | 4,10 | 5,70 | 3,90 | 5,20 |

| | | | | |
|--|------|------|-------|-------|
| Kohamaks: | | | | |
| vagunite viimiseks peale- või mahalaadimiseks teatavale haruliinidele või kohtadesse | 1,21 | 1,21 | 1,13* | 1,13* |

| | | | | |
|---|------|------|------|------|
| Tagasitoomisemaks: | | | | |
| tühjendatud ja tühjade vagunite tagasitoomine | 3,60 | 3,60 | 3,60 | 3,60 |

Nende arutlustega on toodud piiratud ulatuses tähtsam osa Saksa raudtee veotariifide sisust.

Revolutsioon metallide kokkukeete alal.

Senini sünnitas malmi, alumiiniumi, malmi terasega ja vasega ja mitmesuguste terase sortide kokkukeetmine teatavaid raskusi ja oli võimalik ainult kallilt maksaminevaid elektri autogeen talitusviise selleks kasutada. Vaatamata kalliduse peale on neil talitusviisil veel see soovimata külg, et näit. malm kõrge, umbes 3000°C, kuumuse tõttu kokkukeete kohal muutub üli

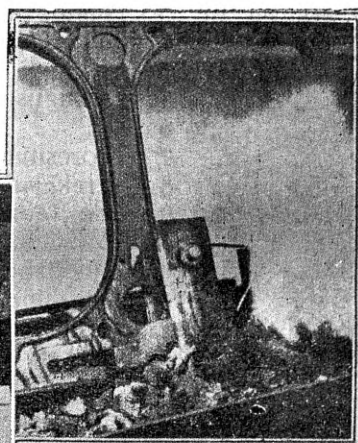
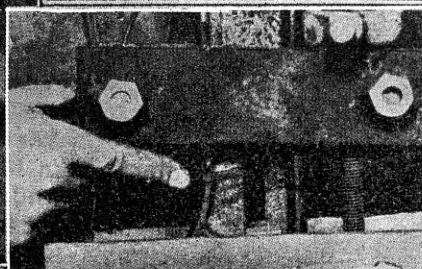
metallide kokkukeete alal, on kõik senised raskused kõrvaldatud ja iga lihtne küla sepp, omanud teatud kogemusi, võib harilikul väljääsil hõlpsasti kokkukeeta põllumasinate katkenuid malmosi, auto alumiinium osi, kartereid jne.

Suurtele tehastele omavad insener Hofmani leiutised mitte vähema tähtsuse, sest et äärmuseni lihtsustavad ja odavustavad



Kokkukeetmine

Leidus „Ferro-Cyani“ abil.



Leidur ins. Hofmann masinaosadega, mis määratud jootmisele.

Sidemes masinaosa enne jootmist.

Jootmise operatsioon.

kõvaks — peeglisarnaseks, mispärast väga visalt tööriistadega ümbertöötamisele allub, alumiiniumiga kokkukeetes aga kiirelt laguneb kokkukeete kohal tekkivate elektrivoolude mõjul. Pealegi ei ole elektri ja autogeen talitusviisid igale ja igalpool kättesaadavad.

Nüüd, tänu insener Hofmani poolt Prantsusmaal täitsa uutel alustel tehtud leiutistele

metallide kokkukeete, võrreldes seniste talitusviisega.

Kokkukeete vastupidavus on harilikult sama, mis metallil endalgi; mõne metalli juures aga isegi ületab selle, nagu näituseks malmil, kus kokkukeetekoht omab vastupidavuse 20 kg ruut-mm.

Insener Hofmani leiutiste olu seisab mitmesugu pastades, võrratu kõvaduses jootepulbrites ja alumiiniumi jaoks — erilistes metalli segudes. Raskete metallide

*) Need määrad ei sisalda edasisaatmise maksu.

kokkukeete operatsioonid nende vahenditega on üli lihtsad ja ei nõua kuumust üle 800° C, s. o., tarvis kokkukeete koht kuumendada ainult helepunaseni. Vähemate alumiinium esemete paranduseks on vajalik kuumendamine ainult 235° C ja enam-vähem suuremate — 300 kuni 345° C.

Katsed mitmete prantsuse ametliste asutiste poolt ins. Hofmani talitusviisil tehtud kokkukeedetega vastupidavuse suhtes on annud niivõrd häid tulemusi, et nende leuitiste kasutamiseks on asutatud Prantsusmaal „Ferro-Cyan“i“ nimetusega selts, kes kõigis Euroopa riikes ja Ameerikas tähendatud leuitiste peale patendid võtnud. Peamiselt kõik suuremad prantsuse malmivalamise, auto- ja lennukitehased, nagu Citröen, Voisen, L'Aluminium Français j. t., kasutavad suurel määral „Ferro-Cyani“ saadusi.

Insener Hofmani leuitistest metallide kokkukeetmise alal väärivad eriti tähelepanu:

1) „Ferro-Cyan“ — keemiline pasta malmi kokkukeetmiseks;

2) „Borofermine“ — täiustatud jootepulber igasuguste metallide, väljaarvatud alumiinium, kokkukeetmiseks ja jootmiseks;

3) Eriline väga vastupidav joope peasjalikult malmi ja vasega kokkujootmiseks „Ferro-Cyan“ pasta abil;

4) „Zinothermine“ — eriline pasta igasuguste raskete metallide, nagu malmi, raua,

vase ja igat sorti terase kokkukeetmiseks. „Zinothermine“ mõjustus seisab ühendatavate metallide autokeemilises kokkukeetmises, kusjuures ühendatavad metallid molekulaarselt seostuvad niivõrd, et kokkukeetkoha murdmisel isegi mikroskoobi all 500 kordsel suurendamisel kokkukeedet märgata ei ole;

5) „Titan“ — eriline pulbritaoline metallsegu igasuguste vigade, lõhede ja aukude parandamiseks malm- ja terasvalus. „Titan“ sulab iseseisvalt vähese kogu erilise sulatussegu mõjul, nagu elektrotermiit (eriline pulber roobaste kokkukeetmiseks). „Titan“ kõlbab ka roobaste kokkukeetmiseks, omades sama vastupidavuse, kui elektrotermiitki, kuid sealjuures tulles palju odavam;

„Aldevil“ — nii puhta alumiiniumi, kui ka segude kokkukeetmiseks ja jootmiseks. Õhukeste esemete jaoks valmistatakse „Aldevil“ sulamispunktiga 215°C. Operatsioon samane, mis harilisel jootmisel inglisiinaga (piirituse lamp ja kolbe).

Suuremate osade jaoks — kuumendamine puusõel kõrgema 300 kuni 345° C, sulamispunktiga „Aldevili“ sulamiseni.

7) Igatseltsi tsemendid külmas ja kuumendatud seisukorras igasuguste vigade parandamiseks metallvaludes.

Hoolekanne Eesti raudteelaste peres.

Dr. H. Kukk.

(3. järg.)

Juhatuse koosolekuks 25/V. saabus töö-hoolekande minist. poolt teadaanne 200.000 margalise toetuse määramise kohta, ja juba julgemalt võis juhatus kolonii avamist 6-ma juuni peale kindlaks määrata, paigutades esimeseks poolajaks kosuma 50 tütarlast.

Määratud päeval saabuvad lapsed kohale ja järgmisel päeval 7/VI. avab seltsi juhatus terves koosseisus

Esimese laste suvekolonii „Raudteelaste Kodus“.

Suvekolonii korraldajaks oli sotsiaaltervishoiu osakond, kelle juhataja ka koloonii tegevuse juhatajaks oli, seltsi juhatus poolt heakskiidetud kodukorra põhjal.

Koloniiis allus laste elu järgmisele päevakorrale:

kell 7.30 — unekülalt pesemisele ja riietumisele:

kell 8.30 — hommikueine:

kell 9.13 — ühine jalutuskäik looduse ilu ja eluga tutvunemiseks, mängud ja laul metsas ja murul:

kell 13 — lõunasööök:

kell 13.30 — 14.30 — lamamine väljas ehk voodis:

kell 14.30 — 17.00 — sport, vabaharjutused, mängud, näputööd, joonistamine, savist voolimine ja muud, et lapsed enne und rahustuksid;

kell 20.00 — õhtusööök.

Peale selle pesemine, hammaste puhastamine ja unekülla.

Imestama pidi, kui kiiresti lapsed kodusid ja ühiseks suureks pereks muutusid, suuremad ja tugevamad vähemaid ja nõrgemaid igati aitasid ja vahekord laste eneste vahel ja personaliga südamlikuks muutus.

Esimese poolaja kuus nädalad möödusid kiirelt. 20/VII. pidid tütarlapsed lahkuma ja 21/VII poisid asemele tulema. Et raudteelastele oma koduga tutvunemist võimaldada, otsustas seltsi juhatus 12/VII. suvepidu Kaareperes korraldada, paludes „Raudami“ laulukoori ja „Kaljo“ orkestrit sellest tegelikult osa võtta. Auvõrasteks otsustati paluda härrasid teede- ja töö-hoolekande ministreid, teede peainspektori,



Narva tee ja ehituse Jaoskonna juhataja
August Dener
 pühitses 12.X.27 a. oma 50 a. sünnipäeva ja 30 ameti-
 juubelit.

A. Dener on sündinud 15. okt. 1877. a. Virumaal, Väike-Maar as, taluperemehe pojana. Esimese hariduse omandas kihelkonnakoolis ja Eesti Aleksandri-koolis. Elukutses valis A. Dener raudtee-ala, astudes sinna teenistusse 1897. a 14. oktoobril. Oppides edasi ja andes vastavad eksamid, tõusis korralik töömees oma ametialal kiirelt. Viimase kutseeksami sooritas A. Dener isegi veel küpses meheas juba meie oma tehnikumi juures Tallinnas. A. Dener on praegu raudteevalitsuse 3. liini jaoskonna ülemaks. Tema oisekohesel juhatusel on ehitatud meie õlikivi-kaevanduste laiaroopa'ine raudtee Kohila-Järve-Kukurusel, Sonda - Mustvee raudteeliini, on täiendatud Narva raudteevõrku jne. Kavasetaava Narva-Kulgu raudteeharu ehitamine sünnib sumuti A. Deneri kava ja juhatus e järgi Narva suure raudteesilla ehitamisest on A. Dener osa võtnud tööde oisekohese juhtijana, olles üldjuhataja prof. Madissoni abiliseks.

tervishoiu peavalitsuse ja hoolekande osak. juhatajaid, raudtee ülemat, raudtee valitsuse liikmeid, raudteelaste organisatsioonide juhatajate ja ajakirjade esitajaid, depoo tööliste vanemat ja peatehaste vanemate nõukogu esitajat.

Raudteelastele korraldati sõiduvõimalus Tallinnast ühises rongis.

Suvepidu õnnestus: ilm oli tore, lapsed kandsid ette koloniis õpitud laule, vabaharjutusi, käsipalli mängu ja koguniste ühe vabaõhu lasteenduse. Pidul ajal mängis „Kaljo“ orkester ja „Raudami“ segakoor esines suurepäraselt mitme palaga. Auvõr-
 raste oli ilmunud töö-hoolekande minister hra Kaarna, kes lastele, peale seltsi poolt antava kingi, veel omalt poolt maiustusi jagas, nii et laste meeleolu aina tõusis. Raudteelaste perest olid peaaegu kõik kutsutud külalised ja umbes 500 raudteelast pidust osavõtma ilmunud. Külalised jälgisid suure huviga ettekandeid, laste koloniis valmistatud tööde väljapanekut ja tut-

vunesid „Raudteelaste Koduga“. Pidulised lahkusid hilisel õhtutunnil nähtavasti head muljet kaasa viies.

Ei olnud kerge 20. juulil tütarlastele selgeks teha, et nad koloniist lahkuma peavad – „meie jääme siia ja ei lase poissa lihtsalt sisse!“ oli üldine otsus. Kuid siiski tuli neil lahkuda ja mitte vähe ei voolanud pisaraid sel puhul.

Järgmisel päeval jõudsid 48 poislast koloniisse, kahe kohta oli teade tulnud, et nad ei ilmu. Ka poisid kodunesid kiirelt, ainult liikumist ja kilkamist oli rohkem, muidu sama hea läbisaamine ja leplik, päris perekondlik vahekord.

Sellepääle vaatamata, et osa lapsi seedimise rikete ja soolte parasiitide all kannatasid ja alguses neid ravitseda tuli ja kõik lapsed nõrgad ja haiglased olid, kosusid nad siiski silmnähtavalt iga päevaga: tuhmid silmad omasid elurõõmsa läike, kahvatanud põsed löid punetama üldise elujõu suurenemisega, millest ka kehakaalu juurekasv, keskmiselt tütarlastel 4^{2/5} naela ja poislastel 5 nla, selget tunnistust andis. See oli kõigile, kes teo ja lahke toetusega seda võimaldanud olid, kõige paremaks tänuks.

Poisid lahkusid koloniist 27.VIII., et koolide alguseks kodu jõuda, kuid enne seda korraldas seltsi juhatus 23.VIII. lõpuaktuse, et ka poisilapsed võimaluse leiaks näidata, mis nad õppinud ja teinud on, ning et neid kingitustega rõõmustada. Osavõtma olid palutud teede-, hoolekande-, portfelli- ja põllutöoministeeriumide esitajad ja hra raudtee ülem. Ka seekord võttis osa ainult hra hoolekande minister Kaarna, raudtee ülem ja raudteevalitsuse liikmed. Raudteelastest olid tulnud osa lastevanemaid. Kalõpuaktus õnnestus kõigile ja seltsi juhatus võis oma julgelt algatud ettevõtte õnnelikkude lõpulejõudmist selleks korraks konstateerida.

Mitte ainult laste suvekolonii korraldamisega ei piirdunud ajutine juhatus tegevus hoolekande teostamise alal, vaid ka

vanade asulale

Kaareperes Raudteelaste Kodus pandi alus. Rdtee valitsus, kokkuleppel seltsi juhatusega, eraldas põldude planeerimise juures vastava, umbes kuuetiinu suuruse maaala vanade asula jaoks. Sellel maaalal asub üks endine uuepärane mõisa kuuekordne sulastemaja. Iga korter koosneb toast, köögist, sahvrist väikese keldriga ja eeskojast sissekäiguga õuest. Selle maja määras raudteevalitsus vanadeasula jaoks, laskis vabad korterid kordaseada (osa oli veel asunikude all kinni) ja iga korteri jaoks välja mõõta 200 ruutsülda maad – osa sellest korteri ja õue

suurem osa, umbes 175 ruutsülda, puu-, marja- ja juurevilja aia alla.

16.V.15. a. määras seltsi juhatus esimeseks vanade asula elanikuks endise rongijahi hra M. Strauss'i Tallinnast, kes ka kohe sinna asus. Temale järgnesid 2./VII. V. Sidron, end. Tallinna j. ülsk. vaht, ning õnnetuse läbi käe kaotanud K. Kuusk ja samuti jala kaotanud N. Pihlak, mõlemad endised vedurijuhi abid, kõik oma peredega.

Laste suvekoloniiidega ja esimeste invaliidide vanade asulasse paigutamiseks oli sotsiaal-hoolekande asutuste korraldamisega algus tehtud. Kogutud andmete põhjal oli tungiv vajadus nende asutuste laiendamiseks ja teiste, näiteks sanatooriumide, puhkekodude ja laste päevakodude ehk aegade asutamiseks, kuid noore seltsi jõud oli selleks liig nõrk ja oli tarvis leida mingit väljapääseteed.

Raudteevalitsus oli omal ajal esinenud kavaga, raudteeteenijatele riigi poolt sõja-aegsete teenete eest isiklise autasu määramise kohta, mis sellepärast vastutulekut ei leidnud, et üksikute raudteelaste teenete hindamist raskeks ja mitte kõikide rahuldamiseks ei arvatud läbiviia võivat.

Nüüd, 18.IV.25. tegi selleaegne raudteeülem seltsi juhatusel ettepaneku autasu küsimust uuesti ülesvõtta, loobudes isikliku autasu nõudmisest ja asetades küsimust üldise rahalise autasu määramise alusele, terve raudteelaskonna üldheategevuslikeks ja hoolekande teostamiseks. Seati kokku palvekiri Vabariigi Valitsusele, ühes seletuskirjaga palutava summa ärakasutamise kohta. Üldtasuna paluti 19.000.000.— mrk. ja nimelt:

- 1) Kaareperes majaehitamise peale lastesuvekolonii laiendamise otstarbel ja selle sisseseade jaoks Mrk. 3.000.000.—
- 2) Ühiselumaja 26 elutoa ja tarvilitse ühisruumidega Kaareperes, üksikute invaliidide ja kosumist vajavate raudteelaste jaoks „ 5.000.000.—
- 3) Invaliidide perele 4 maja à 4 korterit Kaareperes „ 5.000.000.—
- 4) Töökodade korraldamiseks vanade asulas „ 1.000.000.—
- 5) Lastekolonii asutamiseks mererannas „ 3.000.000.—
- 6) Sanatooriumi asutamiseks (30 voodiga) „ 2.000.000.—

Palve leidis küll heatahtlist põhimõtte-likku vastuvõtmist nii Vabariigi Valitsuse kui Riigikogu poolt, kuid esialgset rahuld- mist ainult õige väikeses ulatuses üldise rahanappuse pärast. Sellekohta vastaval kohal lähemalt.

Seltsi erakorraline peakoosolek oli esi- mense peakoosoleku poolt ette nähtud juuli

kuus, kuid mitme tegelase puhkuselviibi- mise tõttu ja laste suvekolonii hooaja pärast määras juhatus selle 11. oktoobri peale.

Sellest peakoosolekust, 11.X.25. a. Tal- linnas, Kalevi seltsi ruumes, Gonsiori tän. Nr. 4 — võttis osa vähem nõutavasti arvust peakoosoleku ärapidamiseks, — 96 seltsi liiget üldarvust 1802 liikmest. Koos- olek oli määratud kell 12.30 peale, kuid algas, sellekohase märkuse põhjal koos- oleku kutsel, kell 13.05 ilmunud liikmete arvuga arvestamata. Päevakorras olid: aruanded, põhikirja muutmine, 1926 a. liik- me- ja sisseastumismaksu määramine, 1925 a. eelarve, juhatus ja revisjonikomis- joni valimine ja jooksvad asjad. Lahkuv juhatuses esimees, hra Dr. Lübeck andis aru juhatuses tegevusest, millega juba eelpool tutvunesime. Jääb veel tähendada 1-meseks oktoobriks kokkuvõetud aruandega seltsi rahalise ja varanduslise seisukorra kohta:

Tulud:

| | |
|--|----------------|
| Liikmemaks | Mrk. 135.000.— |
| Sisseastumismaks | „ 45.000.— |
| Perek.-abiraha suvekoloniiis viibivate laste pealt | „ 39.000.— |
| Toetus hoolek. min. poolt | „ 200.000.— |
| „ riikl. põlevkivi töös- tuse poolt | „ 100.000.— |
| „ A.-S. Molsi kaudu | „ 40.000.— |
| „ Riigivanema poolt | „ 100.000.— |
| „ Tapa sõlme raud- teelaste poolt | „ 69.000.— |
| „ Narva jaama teeni- jate poolt | „ 1.000.— |
| „ Hinnaalandusega ostude pealt | „ 14.089.— |
| Suvepidu einelaua sisse- tulekust | „ 4.325.— |

Tulu kokku Mrk. 748.120.—

Annetused natuuras:

- 1) Vabrik. omanik hra M. Lutherilt: 2 pesukappi ja 50 tooli.
- 2) Raudteelaste Tarvit. Ühisuselt: kogu puust taburettisid, kottisid ja ainete müük ilma vahetasuta.

Kulud:

| | |
|---|-----------------|
| Laste suvekolonii: | |
| a) Sisseseade | Mrk. 336.516.50 |
| b) Toitmine | „ 276.113.50 |
| c) Majapidamine ja pesu- pesemine | „ 24.970.— |
| d) Palgad | „ 15.000.— |
| e) Mitmesugused | „ 68.555.— |
| Toetusrahad palvete põhjal | „ 4.000.— |
| Kantsleikulud | „ 6.485.— |
| Ülejääk 1. X. 25. a. | „ 16.480.— |

Kokku Mrk. 748.120.—

Ajutise juhatus tegevust ja aruannet kiidetakse ilma sõnavõtmata heaks. Põhikirja muutmise kohta antakse veel mõned juhtnõõrid ja tehakse uuele juhatussele ülesandeks järgmisele peakoosolekule muudetud põhikiri kinnitamiseks esitada. 1926. a. liikmemaksuks määratakse mrk. 100.—, sisseastum. maksuks mrk. 25.—.

1925. a. eelarve kinnitatakse:
Tulud Mrk. 850.000.—
Kulud „ 773.000.—

Üle jääb Mrk. 77.000.—

Juhatusse valitakse 9 liiget, neist üks

Tapalt, üks Tartust. Valitud said: hrad Dr. Lübeck, ins. Reinok, Tuppits, Dr. Suija (Tapalt), Seeberg (Tartust), Dr. Kukk, Melencuk, Tustiit, Janter.

Kandidaatideks hrad: J. Trepp, Johanson, Palm, Vokk, Jõggi, Kallau.

Revisjonikomisjoni valitakse hrad: Mänd, Pitser, Rukki.

Jooksvate asjade all tulid arutusele ja otsustati naiskomitee asutamine ja suvepidude igaaastane korraldamine.

Sellega lõppes ajutise juhatus tegevus. (Järgneb).

Mõndasugust.

Poola riigiraudteede tulemused 1925 a.

I. Raudteevõrk.

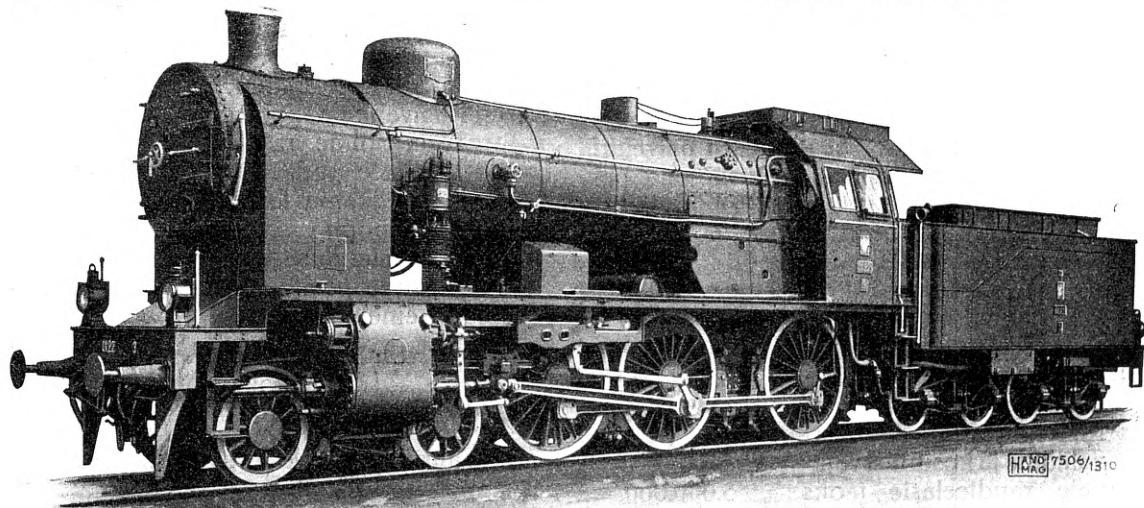
Poola raudteede võrk koosneb kaheksast direktsjoonist, mis kõik alluvad raudteeministeeriumile Warszawas. Kolm direktsjooni (Warszawa, Radom, Vilno) asuvad vanasti Vene valitsusele kuuluvale Poola territooriumil, kolm teist järgmist (Krakov, Lvov, Stanislavov) — endisel Austria territooriumil ja kaks viimast (Poznan, Dantsig) — endisel Saksa territooriumil.

2. Bagaashivedu.

| | |
|-------------------------|------------|
| Saadetiste kaal tonnid. | 143.466 |
| „ tonni-kilomeetr. | 23.315.204 |
| Tonni keskm. veokaugus | 163 |

Reisijate-km üldarv

| | |
|----------|------------------|
| 1. kl. — | 28.485.783 km |
| 2. kl. — | 632.989.061 „ |
| 3. kl. — | 5 734.370.786 „ |
| Kokku | 6.395.855.635 km |



2 C ülekuumendatud auru lihtvedur reisiringide veoks Poola raudteedel (Seeria OK 22.) Ehitatud „Hanomagi“ tehastes Hannover Lindenis.

1. Raudteede üldpikkus

| Ühepaari roobastik. | Kahe- ja kolme-paari roobastik. | Kokku |
|-----------------------|---------------------------------|------------|
| 14.086 km. | 5.337 km | 19.423 km. |
| Sellest kitsarööplisi | — | 2 468 km. |

Keskmine sõidukaugus.

| | |
|----------|--------|
| 1. kl. — | 251 km |
| 2. kl. — | 68 „ |
| 3. kl. — | 32 „ |
| üldine — | 39 „ |

II. Veod.

1. Reisijatevedu.

| | |
|-----------------------|-------------|
| Veetud reisijate arv. | |
| 1. kl. — | 113.295 |
| 2. kl. — | 9.233.533 |
| 3. kl. — | 154.498.635 |
| Kokku | 163.845.453 |

3. Kaubavedu.

| | |
|---------------------------|----------------|
| Suure kiirusega, tonnid | 306.558 |
| „ „ tonni-km | 49 899.316 |
| Tonni keskmine veokaugus | km 162 |
| Väikese kiirusega, tonnid | 55.617.919 |
| „ „ tonni-km | 10.996.475.316 |
| Tonni keskmine veokaugus | km 209 |

| | |
|------------------------|---------------|
| Ametlikud veod, tonnid | 5.966.530 |
| " " tonn-km | 1.228.000 007 |
| Keskmine veokaugus km | 208 |

III. Rahanduslikud tulemused

| Tulud. | Zlotides |
|------------------------|--------------------|
| Reisijateveost | 266 917.545 |
| Bagaashiveost | 13 675.969 |
| Kaubaveost | 519.737 467 |
| Ametlikkudest vedudest | 32.394.353 |
| Mitmesugused | 72.142.898 |
| Kokku | 904.868.232 |

| Kulud. | |
|---------------------------------|----------------------------------|
| Keskvalitus | — 59.830.172 |
| Teede alal | — 148.164.831 |
| Jaamade alal | — 98.322.239 |
| Liikumise alal | — 63.192.012 |
| Veo alal | — 167.383.338 |
| Töökodade alal | — 229.035.236 |
| Elektrotehnika alal | — 10.249.500 |
| Varustuse alal | — 8.641.304 |
| Mitmesugused | — 118.169.287 |
| Kokku | 902.987.919 |
| Puhastulu eksploatatsiooni alal | 1.880.313 |
| Eksploatatsiooni koefitsient | 99,8 ⁰ / ₀ |

IV. Veerev koosseis.

(Normaalteel 1435 mm)

1. Koosseis:

| | |
|-------------------------|-----------|
| Vedurid | — 5.123 |
| Mootorvagunid | — 22 |
| Vagunid reisijate veoks | — 8.326 |
| " багааши " | — 2.353 |
| " posti " | — 373 |
| " kauba " | — 130.932 |
| Eravagunid | — 729 |

2. Veereva koosseisu sõidukaugus.

Vedurid:

| | |
|--------------------|-----------------------|
| Reisirongi vedurid | — 54.382.591 km |
| Kauba " " | — 38.860.101 " |
| Manöövri " " | — 22.008.993 " |
| Mitmesugused " " | — 12.645.594 " |
| Kokku | 127.897.279 km |

Kaubavagunid:

| | Telgkm |
|--------------|----------------------|
| Laaditult | — 1.970.713.862 |
| Tühjalt | — 1.263.097.962 |
| Kokku | 3.233.811.824 |

Reisijatevagunid — 1.447.990.912

Kõigi veereva koosseisu üldsõidukaug. — 4.681.802.736

3. Rongide sõidukaugus.

| | |
|-----------------------|----------------------|
| Luksus- ja kiirrongid | — 7.024.246 km |
| Postirongid | — 41.677.323 " |
| Segarongid | — 5.288.349 " |
| Kokku | 53.989.918 km |

| | |
|-------------------------|----------------------|
| Kaubarongid | — 36.948.574 km |
| Sõjav. ja sanitaarrong. | — 53.488 " |
| Ametrongid | — 900.808 " |
| Kokku | 37.902.870 km |

Kõigi rongide sõidu üldkaugus — 91.892.788 km

V. Isiklik koosseis.

Ametnikke ja töölisi 155.000

| | | |
|---------|-----------------------|--------------------------------|
| millest | feede alal | 34 ⁰ / ₀ |
| " | eksploatatsiooni alal | 35 ⁰ / ₀ |
| " | veo alal | 39 ⁰ / ₀ |
| " | teistel aladel | 2 ⁰ / ₀ |

1920 a. lõpul oli 8 raudteevalitsuses kokku 174.000 ametnikku. Sellest ajast peale on iga aastaga ametnikkude arv vähenenud, nii et

| | |
|--------------------|-------------|
| 1921. a. lõpul oli | 167.400 am. |
| 1922. a. " " | 164.000 " |
| 1923. a. " " | 155.000 " |

1927. a. eelarves nähti ette veel 18.000 ametniku vähendamine.

Aurujõu hind kasvava kaflasurve juures.

Teadmine, et termiline kasulikkuse tegur tõuseb ühes kasvava algsurvega, on viinud sinna, et välja- maal, iseäranis P.-A. Ühisriikides ikka kõrgema ja kõrgema kaflasurve peale üleminekse. Ei tohi aga mitte unustada, et termilisest kasulikkuse tegurist ära- rippuv küttematerjali hind kujutab endast ainult üht osa neist üldkuludest, mis seotud aurujõu saavutamise- ga.

Et seda küsimust selgitada ning väljakalkuleerida majandusliselt kasulikum kaflasurve aurumasinate ja turbiinide jaoks, sai (nagu ajakiri „Power“ 28.XII.26 teatab) prooviks võetud üks paberivabrik, kus jõu- tarvidus keskmiselt 5000 kv., aurutarvitus tunnis 11.300 kg 8,75 atm., ja 34000 kg 1 atm oli. Uuemate and- mete järgi saavad tehtud kalkutatatsioonid neljas varian- dis, nimelt kaflasurve jaoks: 10,5, 17,5, 28, ja 42 atm, mis vastavad temperatuuridele: 183⁰, 230⁰, 267⁰ ja 304⁰. Väljatõõtatud auru surve ja t⁰ said võetud ühesugused kõigis juhtumistes.

Küttematerjali kulusummad on arusaadavalt vä- hemad kõrgesurve juures ja suuremad madalama surve juures. Huvitav on aga, et see ökonomia järk- järgult väiksemaks muutub. Nii ülemines 10,5 atm. pealt 17,5 atm. peale, teeb see ökonomia aastas, meie raha järgi, ligi 1.300.000 mrk. välja, kuna ülemines 28 atm. pealt 42 atm peale on see kokkuhoid kõi- gist 550.000 mk. Suureneva aurusurvega vähenevad süte ja tuha veokulud, nõndasama ka algkulud hoonete, küttekolde, ventiilaatorite, korstna ja teiste ehituste omad. Sellevastu aga jäävad muutmata katelde hinnad, kuna ülekuumendajate, eelsoojendajate, torustiku, arma- tuuri ja muud kulud esimesel kolmel variandil jäävad li- gikaudselt samasugusteks, kasvavad aga märksa üle- minnes 28 atm. pealt 42 atm. peale ning edasi saak- sivad veelgi enam kasvama.

Masinaruumi ja turbadünamode säädiste hinnad kasvavad natukene kasvava aurusurvega juba algu- sest; ülemines aga 28 atm. pealt 42 atm. peale on juurekasv võrdlemisi suurem.

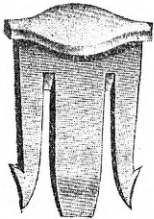
Võttes sisseseade koguhinnast 15⁰/₀ kapitali ⁰/₀ maksmiseks ja amortisatsiooniks ning 5⁰/₀ ülespida- mise kuludeks, osutuvad lõppude lõppuks üldised jõu- hinnad 10,5 atm. kaflasurve juures kõigekõrgemaiks, siis järgneb 17,5 atm. kaflasäädis. 28 ja 42 atm juures on üldkulud ühesugused ja madalamad kui 17,5 atm. Sellest järgneb, et praeguste andmete järgi keskmiste jõujaamade juures survetõsimine üle 30 atm. üldiselt ei anna iseäralist majanduslist tulu.

Ameerikas, kus on mitu korda suuremad jõuja- mad, ehifatakse aga viimasel ajal väga palju kõrge- surve kallaid.

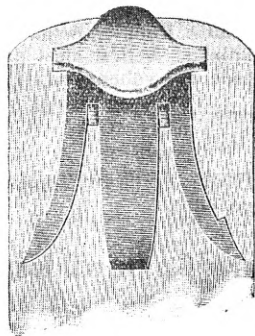
Meie, Eesti oludes, kus kapitali ⁰/₀ kõrged, tuleks leppida seni vähemate survetega (kuni 25 atm.).

Kaitsekiil „Samson“.

Teatavasti juhtuvad sagedasti õnnetused selle läbi, et kirved, haamid jne. varre otsast välja lendavad. Allpool kirjeldame meie ühe haamrite, kirveste jne. kinnitusviisi kaitsekiilu abil, mis võimaldab eelnimetatud õnnetusi ärahoida. Kiilu kujutab joonis 1.



Joon. 1.



Joon. 2.

Joonis 2 kujutab löike läbi varre, millesse kiil sisse taotud. Mõlemad kiilu külje osad lähevad sisse-tagumise ajal üksteisest eemale, ja vastukonksud takistavad kiilu lödvenemist või koguni väljalangemist omast pesast. Kõsimuse lahendab nimelt mõlema äärmise hamba kujundamine.

Haamrite jaoks on juba Saksa tööstuse normeerimise komisjon normid väljatöötanud. Kiilude pead on võetud nii suured, et nad haamri aukude külgedest üleulatavad, nii et nad ka kiilu lödvenemisel, mis aga üldse on väljaspool võimaust, nagu kogemused näitavad — ei luba haamrile varre otsast väljakukkuda, mis eriti tähtis sepahaamrite, kirveste jne. larvitamise juures.

Kaitsekiile „Samson“ valmistab Grüber & Lösenbeck'i metallasjade tehas, Lüdenscheidis.

(„Zeitschrift für die Reichs-Unfallversicherung“)

Kroonika.

Salongvagnid Saksa riigiraudteedel.

RDV. Praegu on Saksamaal ainult mõnel liinil, nimelt Berliin — Hamburgi ja Berliin — Hoeck van Holland vahet liikuvatel kaugemaa-kiirrongidel salongvagnid ligi, mida iga reisiija väikese erimaksu eest tarvitada võib. Tuleval aastal saavad kõikide kaugemaa kiirrongidega salongvagnid kurseerima, mis samuti sõitjate tarvitada jäävad.

Peale selle, võib iga reisiija salongvagnit üürida sõiduks iga sõiduplaanikindlas rongis. Üüriraha arvestatakse 12 esimese klassi pileti tariifi järele. Salongvagnuneid teenivad selleks eriti koolitatud saatjad.

Reisivõimalusi vigastele ja haigetele reisijatele Saksamaal.

RDV. Et vanadele, haigetele, vigastatud ja halvatud reisijatele kergendada vagnisse sisse- ja väljaastumist ehk ümberistumist ühelt rongilt teisele, on Saksa riigiraudteede valitsus rongijuhtidele ja konduktoritele korralduse teinud, et sarnaste reisijate eest tuleb eriti hoolitseda. Rongi meeskond peab sarnastele reisijatele igat viisi abiks olema, eriti vagnisse sisse- ja väljaastumiste ning ümberistumiste puhul. Ümberistumisel tulevad sarnased reisijad jaama korrapidava ametniku ehk ühendusrongi konduktori hoolde anda, kes reisijat teisele rongile saadab. Jaamades, mis asuvad kuurortide lähedal, hoitakse alati teenistusevalmis ülalähendatud reisijate jaoks erilised kanetavad trepid.

Raudtee elektriseerimine Saksamaal.

RDV. Hiljuti elektri peale üleviidud Rosenheim — Kufsteini raudteega, on Saksa riigiraudteed tuntava

juurekasvu elektriraudteedest saavutanud. Sellega on Baieris elektriseeritud 10 liini ja nimelt: München — Regensburg, München — Mittenwald haruteega Grieseni, Tutzing — Kochel, München — Rosenheim — Kufstein. München — Herrsching, Salzburg — Freilassing — Berchtesgaden ühes Berchtesgaden — Königssee haruliiniga ja Berchtesgaden — riigipiir (Schellenbergi juures), kui ka Müncheni kohalik liin München — Gauting edasi München — Laim — Basing, München — Laim — Moosach ja München-Ost — Feldmosching Ümberehitusel on Rosenheimi — Freilassingi liin. Ka teistes Saksamaa osades, kesk-Saksamaal, Baden ja Sileesias on mõned liinid elektrirongide liikumiseks ümberehitatud. Nii sõidavad rongid elektri jõul: Baden: Basel — Schopfheim — Zell ja Schopfheim — Säckingeni liinidel; Kesk-Saksamaal — Magdeburg — Dessau — Leipzigi, Leipzig — Halle ja Leipzig — Vahren — Engelsdorfi liinidel ja Sileesias — liinidel: Görlitz — Hirschberg — Dittersbad — Königszell, Görlitz — Schlauroth, Hirschberg — Schreierhau — Polaun, Ruhbank — Liebau ja Nieder — Salzbrunn — Halbstadt. Ehitusel on praegust Görlitz — Königszelli ühendusteed Breslau — Königszell ja Labau — Kohlfurt.

Ligemal ajal tulevad elektriseerimise esimese järjekorras lõuna-Saksa raudtee pea-magistraal liinid, München — Stutgart — Kalsruhe — Kehl, Basel — Frankfurt a/Main ja Sileesia pealiin Breslau — Liegnitz — Görlitz

Peale nende on Berliini ja Hamburgi linnade kohalised liinid elektriseeritud ja nimelt: Berlin — Lichterfelde Ost, Berliin — Bernau, Berliin — Oranieburg, Berliin — Veltzen ja Blankensee — Altona — Hamburg — Ohlsdorf — Poppenbüttel. Suurem osa senini aurujõul liikuvate rongidega Berliini ja Hamburgi kohalised teed on praegust ümberehitamisel.

Tänuavaldus.

Palun kõiki, mind teenistuse ja perekondliku tähtpäeval meeldetuletajaid, vastuvõtta minu südamlikumot tänu õnnesoovide ja ootamata üllatuse eest, mis minule alaliseks kustumata mälestuseks kaasteenijatest jääb.

A. Reiman

12.X.27.

Eksploatatsiooni direktor.

Tänuavaldus.

Et minul võimalus puudub kõiki isiklikult tänada, kes mind 23. augustil kolmekordse juubeli puhul väärtuslike kingitustega ning õnnesoovidega fraaditeel, kirjalikult ja suusõnal austasid, avaldan kõige südamlikumot tänu minule ülesnäidatud lupupidamise eest.

Sügevama austusega

August Lilbok

Aegviidu jaamaülem.

Erikirjanduse ülevaade.

Letiländisches Eisenbahngesetz

Übersetzt von Karl Janschewsky, Sekretärsgehilfe des Libauer Börsen-Komitees, Buch- und Steindruckerei G. D. Meyer, Libau. 60+26 Seiten. Preis Ls. 3.60, durch die Post Ls. 4 —

Latvijas hakkas uus raudtee seadus 1. septembril 1927. a. maksma. Käesolev raamat on selle seaduse saksakeelne tõlge, missugune Liibavi börsi-komitee abisekretäri hra K. Janschewsky poolt ümberpandud. Peab ütlema, et tõlge on hästi õnnestunud. Mis puutub seadusesse endasse, siis on siin paljud põhjalikud muudatused ettevõetud. Tähtsam nendest on raudtee vastutuse tunduv suurenemine kauba-saatjate ja reisijate vastu.

Et ka meil praegust uus raudtee seadus väljatöötamisel on, siis tuleks raamatut, kui ainukest, meile tuntuks keeles, soojalt soovitada.

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

A. Dewise ja J. Magnuse trükikoda, Tallinnas, Lai t. 38.