

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.	KUULUTUSTE HINNAD: 1 lehekülj . . . M. 4000.— 1/2 " . . . M. 2000.— 1/4 " . . . M. 1000.— Kaantel 50% kallim.
	Tellimise hind ühes kaasannetega: 1 aastas M. 300.— 1/2 " " 150.— 1/4 " " 75.— Üksiku numbri hind 25 mrk.	

Nr. 9 (52)

1926. a.

5. aastakäik

Riigi raudteevalitsuse uus administratiiv jaotus.

Praegune raudteevalitsuse administratiiv jaotus on vana vene ajast pärit ja aja jooksul iganenud. On kujunenud mitmed jaoskonnad ja bürood, mis ühelegi osakonnale ei allu, sellega lugedes ennast otsekohe alluvaks raudtee ülemale. Et see süsteem iseendast küllalt otstarbekohane ei ole ja asjaajamist takistab, siis, seda arvesse võttes, on ühes koosseisudega läbiviidud raudteevalitsuse uus administratiiv jaotus. Uues jaotuses on ettenähtud: juhatus (peadirektor) ja kuus direktsiooni ja nimelt: üldasjade-, finants-, varustuse-, ehituste-, eksploatatsiooni- ja veo direktioonid (vaata skeem lhk. 131.)

Üldasjade direktsiooni ülesandeks on: jälgida, et raudteevalitsuse asjaajamine sünniks korralikult, asjakohaselt ja kiirelt, et välisühenduse alal silmas peetaks sõlmitud kokkulepete ja konventsioonide täpset täitmist ning anda välisühendusesse puutuvates küsimustes tarvilikka seletusi; korraldada sõlmitud konventsioonide ümbertölkimist ning trükkimist; korraldada raudtee teenijatesse puutuvaid küsimusi ja teenijate riietega varustamise asjus; jälgida, et raudtee kohtuasjade ajamine ja juurdlused sünniks korralikult; et mobilisatsiooni korraks oleks tarvilised eeltööd ning korraldused tehtud; hoolitseda teenijate tervishoiu puutuvate küsimuste korraldamise eest. Üldasjade direktsioonile alluvad: kantselei, välisühenduse jaoskond, isiklise koosseisu jaoskond, juriskonsultatsioon ja juurdlus, mobilisatsiooni jaoskond ning tervishoid.

Finantsdirektiooni ülesannetes

kuulub: kõigi raudtee sissetulekute ja väljaminekute arvestamine, raudtee raamat- ja arvepidamise juhtimine; eelarvete kokkuseadmine; sissetulekute kontroll; tariifide väljatöötamine, selgitamine ja parandamine; raudtee sissetulekute ühenduses olevate lepingute arvestamine; eraraudteede inspeksioon arvepidamise ja tariifide käsitamise alal; pileтите ja teiste täht-plankettide tellimine, hoid, väljaandmine ja kontroll; majandusliste küsimuste lahendamiseks tarviline raudtee statistika korraldamine, ja rahvusvaheliste otseühenduste tariifi küsimused. Finantsdirektioonile alluvad: arveosakond, tariifide ja kontroll osakond ja statistika osakond.

Varustuse direktsiooni ülesannetes kuulub; raudtee üksuste tarviduseks igasuguste materjalide, masinate ja riide varustuse muretsemine, sellega ühenduses hankijatega lepingute sõlmimine, materjalide vastuvõtmine ja arvestamine ja hankijate arvete kontrollimine ja maksulehe korraldamine; materjalide ümbertöötamise korraldamine; vabade materjalide rendile andmine; kõlbmata ja mitte tarvisminevate materjalide koondamine, hindamine, arvestamine ja realiseerimine; kütteinete ja tarbepuude muretsemine ja kütteinete vedurite ja vagunite varustamine.

Varustuse direktsioonile alluvad: materjali osakond, kütteinete ja tarbepuude osakond, raamatupidamine, kantselei ja materjalide laod.

Ehituste direktsiooni ülesannetes on: raudteede, inseneri- ja tsiviilehituste järe-



valve teostamine, et vahetpidamata liikumise julgeolek kindlustatud oleks; nende ehituste parandustööde õigeajaline teostamine; uute raudteede, inseneri- ja tsiviil ehituste ehitamine, kuivõrd see tingitud eksploatatsiooni tegevusest; kinnisvarade valitsemine ja nende juuresoetamine ja kõikide teedesse ja ehitustesse puutuvate küsimuste lahendamine; projektide ja eelarvete kokkuseadmine ja tehnilise inspeksiooni teostamine kõikide raudteedega ühenduses olevate erateede üle.

Ehituste direktsoonile alluvad: kantselei, tehnika osakond, kinnisvarade võõranduse osakond, uute tööde osakond, raamatupidamine ja liini jaoskonnad.

Eksploatatsiooni direktiooni ülesandeks on: raudteel igasuguste vedude toimetamine ja korraldamine; veereva koosseade tulutoovalt eksplateerimine; raudtee liini läbilaske ja läbiveovõime küsimuste korraldamine; rongide sõiduplaanide ja liikumise graafikute kokkuseadmine; otseühenduse rongide käigu kokkukõlastamine välisriikide raudteede sõiduplaanidega; välisriikide raudteedega vagunite vahetamise korraldamine; maaalade, jaama ruumide, einelaudade j.n.e. väljarentimine ja lepingute sõlmimine. Eksploatatsiooni direktioonile alluvad: kantselei, tehnilise liikumise osakond, kaubanduse osakond, raamatupidamine ja liini teenistus.

Veo direktiooni ülesandeks on: veereva koosseade järelvalve ja korrashoid; vedurite ja vagunite inventari pidamine ja läbijooksude arvestamine, üld- ja otseühenduste kokkulepete põhjal üleantavate vagunite paranduste registreerimine ja sel alal arvete kokkuseadmine; veereva koosseade ja stationäär masinate uute projektide kokkuseadmine; järelvalve tehaste ja töökodade sisseseadete, pumbamaiade stationäär katelde, tuletõrje abinõude ja kaalude tegevuse ja töötamise järgi; katsed soojustehnika alal ja kütteinetes puutuvate küsimuste lahendamine; elektrotehnika sisseseadete ehitamine ja korrashoid ning nende töötamise järelvalve. Veo direktioonile alluvad: kantselei, veereva koosseade osakond, tehniline osakond, elektrotehnika osakond, raamatupidamine, liinijaoskonnad, Mõisaküla- ja peatehased.

Vastavalt ülal ettetoodud administratiiv jaotusele on kokkuseatud ühendatud riigi raudteevalitsuse uued koosseisud koguarvus 4.636 teenijat, millest keskvalitsuse peale langeb 324 ja liiniteenistuse peale 4312 teenijat. Võrreldes endiste koosseisudega, kus

laiaroopalise alal 3562 teenijat (keskvalitsus 285 ja liin 3277) ja kitsaroopalise alal – 1136 (keskvalitsus 95 ja liin 1.041), kokku 4.698 teenijat, on üldine arv vähendatud 62 teenija võrra, sellest vähendus keskvalitsuse alal kahe raudteevalitsuse ühendamise ja ümberkorraldamise tõttu 56, mis teeb välja 14,73 % keskvalitsuse teenijate arvust. Üldine tegelik vähendus oleks veel suurem, kui arvesse võtta, et uutest koosseisudes on juurevõetud terve Papiniidu jaama koosseis (3 ametnikku) ja laiaroopalise 2 jaamaülesabi, mis 1926/27 a. eelarve arutusel Riigikogu poolt küll vastu võeti ja krediit eelarves lubati, kuid millegi pärast jäi koosseisu täiendus „Riigi Teatajas“ avaldamata.

Peale selle on veel koosseisu võetud üldasjade direktiooni all mobilisatsiooni jaoskond kahe ametnikuga. Need kaks ametnikku töötavad juba teist aastat sõjaministeriumi ülesannete täitmise alal. Ehituste direktioonis on juure tulnud kinnisvarade võõranduse osakond 3 ametnikuga, kes tegelikult kauemat aega töötavad ajutiste tööjõudude krediitide arvel. Kava järgi on maade võõranduse ja kinnistamise alal tööd veel 20 aastaks. Riigi ametnikkude ja teenijate ühekordse palgalisa ja palgaseaduse muutmise seaduse § 4 alusel (R. T. nr. 31 – 1926. a.) on esitavas koosseisus mõned ameti nimetuste muudatused ja palga astmete parandused läbiviidud, et ühtlustada palkasid teiste riigiasutuste koosseisude palkadega. (Siseministerium – Riigikontroll.) Ka on kahe raudteevalitsuse ühtlustamise tõttu vastutavatele ametnikkudele rohkem kohustusi ja ülesandeid juure tulnud, mis nende palkade parandust õigustavad.

Rahalise arvustamise järeldusena on praegune palgakrediit kuus kahe raudteevalitsuse peale kokku Mk. 25.486.800.– ja esitatava koosseisu järgi Mk. 25.045.500.–, sellega kokkuhoidu kuus Mk. 441.300.–.

Ettepanud organisatsiooni ja koosseisu juures on arvestatud asjaoluga, et raudteevalitsus asub kuues eraldatud hoones, mis üksteisest kaugel asuvad (Tehnika tän. 16 – Jaama hoone – Telliskivi t. – Peetri tehas) ja selle tõttu igal direktioonil oma kantselei ja arvepidamine. Ühisesse hoonesse mahutamise saab ühine kantselei ja raamatupidamine sisseseatud, mis kokkuhoidu ja lihtsustamist kaasa toob. Uue hoone projekteerimine on teostamisel Riigikogu poolt selleks lubatud krediidi põhjal ja ehitamine ettenähtud 1927/28 a. raudteevalitsuse erakorralises eelarves.

Raudteevalitsuse administratiiv jaotuse skeem.

Peadirektor
käsukudefaiija insener

Üldasjade direktstsoon	Finantsdirektstsoon	Ehitusdirektstsoon	Veodirektstsoon	Eksploatatsioon-direktstsoon	Varustusdirektstsoon
Direktor Kantslelei sekretär <i>Sekretariaat</i> Registratuur Ekspeditstsoon Arhiiv Välisühenduste jaoskond Isiklike koosseisu jaoskond Juriskonsultstsoon ja juurdlused Mobilisatsioon jaosk.	Direktor Inspektor Kantslelei Arve osakond <i>Eelarve ja kulude jaoskond</i> Keskraamatupidamise jaosk. Asjaajaja ja arhiiv Peakassa Tariifi ja kontroll osakond Kantslelei Tariifi jaoskond Tulude kontroll jaoskond Faktiilise revideerimise jaosk. Piletide ja tähtplankide ladu Arhiiv Statistika osakond	Kantslelei Tehnika osakond <i>Administratiiv j.</i> Teede- ja insener-ehituste jaosk. Tsiviil ehituste j. Joonestusbüroo Raamatupidamine Kinnisvarade võõranduste osakond Uute tööde osakond	Direktor Revident Kantslelei Tehnika osakond <i>Veevärgi, kaalude ja tuletoirje abinõude revident</i> Soojus tehnik Materjali asjade korraldaja Joonestus konstrukt. büroo Raamatupidamine Veereva koosseade osak.	Direktor Inspektor Kantslelei Tehnilise liikumise osak. <i>Administratiiv j.</i> Vedude jaosk. Raamatupidamine Kaubanduse osakond <i>Pretensiooni j.</i> Lepingute jaosk.	Direktor Revident Kantslelei Materjali osakond Kütte ja tarbepuude osakond Raamatupidamine
I jaoskond Tallinnas I abi jaosk. Haapsalus II jaoskond Tallinnas III jaoskond Tapal III abi jaoskond Tartus IV jaoskond Narvas IV abi jaosk. Sondas V jaoskond Valgas V abi jaosk. Võrus VI jaosk. Tall.-Väikeses VII jaoskond Türil VII abi jaosk. Raplas VIII jaosk. Mõisakülas VIII abi jaosk. Viljandis IX jaoskond Pärnus	Liinil I jaoskond Tallinnas II jaoskond Tapal III jaoskond Narvas IV jaoskond Tartus V jaoskond Valgas VI jaoskond Tallinnas Sadamas VII jaosk. Mõisakülas	Liinil I jaoskond Tallinnas II jaoskond Tapal III jaoskond Narvas IV jaoskond Tartus V jaoskond Valgas VI jaoskond Tallinnas Sadamas VII jaosk. Mõisakülas	Liinil I jaoskond Tallinnas II jaoskond Tapal III jaoskond Narvas IV jaoskond Tartus V jaoskond Valgas VI jaoskond Tallinnas Sadamas VII jaosk. Mõisakülas	Liinil I jaoskond Tallinnas II jaoskond Tapal III jaoskond Narvas IV jaoskond Tartus V jaoskond Valgas VI jaoskond Tallinnas Sadamas VII jaosk. Mõisakülas	Liinil I jaoskond Tallinnas II jaoskond Tapal III jaoskond Narvas IV jaoskond Tartus V jaoskond Valgas VI jaoskond Tallinnas Sadamas VII jaosk. Mõisakülas

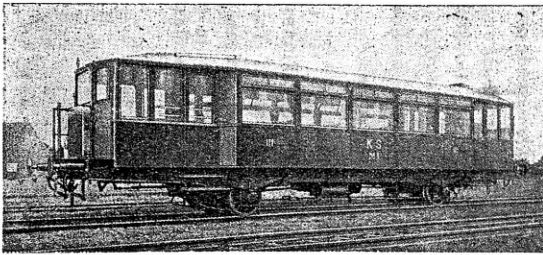
Rongide liikumise tihedusest.

E. G.

Iga raudtee majapidamise esimeseks kohuseks on kokkuhoiu teostamine ja sellega ühenduses uuenduste läbiviimine üksikutele tegevusharudel.

Sest iga summa, mis kokkuhoitud ühel ehk teisel alal, on raudtee otsekohene puhas tulu, mida järjekult ära kasutada võib uute tehniliste sisseadete soetamiseks. Üheks tähtsamaks raudtee majanduslikeks alaks on rongideteenistus.

Siin tuleb rõhku panna otstarbekohasele ja reisijate arvule vastava veduri, rongikoosseade ja istekohtade ära kasutamisele. Rong on siis kasulik, kui veduri veovõime ja rongikoosseade istekohad täielikult ära kasutatud on.



Mootorvagon Daani raudteedel.
Kaheteljeline õli-mootorvagon Kolding-Sydbahni liinil.
Istekohtade arv 50.

Kuid kahjuks peab ütleva, et meie mitmel liinil nagu: Keila-Paldiski ja kohalikus liikumises Tartu-Elva vahel veduri veovõime reisijate vähesuse tõttu, äärmiselt nõrgalt ära on kasutatud. See nähtus on raudteele kahjulik ja siin tuleks selle vastu abinõusid leida.

Reisiliikumist seisma panna ei saa, vaid raudtee, kui üldtarvitamiseks määratud ettevõtte, on kohustatud reisijate liikumist mitte ükski alalhoidma, vaid ka edasi arendama.

Õigus on ju, et mida rohkem ronge liikumas, seda rohkem ka reisijaid, mille selgeks tõenduseks on Tallinna-Pääsküla liin; ennem liikus sel liinil 5 kuni 10 paari reisironge, kuna nüüd see arv aga kolmekordseks on tõusnud ja siiski leidub reisijaid rohkesti ning lootakse, et see liikumine tulevikus veel intensiivsemaks muutub.

Et sellele põhimõttele vastu tulla ka neil liinidel, kus liikumine vähene on, peab raudteevalitsus otsima abinõusid ja teesid,

kuidas otstarbekohast, odavat ja sagedast liikumist korraldada.

Selle probleemi lahendamiseks on raudteevalitsus kõige rohkem vastu tulnud Nõmme elanikkudele, kuna teiste elanikkude õigustatud soovid ja palved on tahaplaanile jäänud, kuid raudteevalitsuse heatahtlikkuse juures oleks võimalus ka neid rahuldada.

Üheks sarnaseks abinõuks on mootorvagonite ehk vähemajooliste tendervedurite tarvitusele võtmine.

Mootorvagonid võimaldavad väiksemate kulude juures sagedamast liikumist korraldada; kasulik on mootorvagon raudteel järgmiselt: esiteks tarvitab vähemat rongipersonaali ja teiseks tuleb äratarvitatud küte odavam, kui suurel aurueduril.

Mootorrongi teenimiseks aitaks kahest inimesest (mootorist ja rongijuht), kuna aga veduriga rongil on tarvis 6-liikmelist meeskonda.

Tenderveduri üheks heaks omaduseks on vähene küttematerjaali tarvidus, ning ka rikkeminekut tuleb harvemini ette kui mootorvagonitel, samuti oleks tenderveduri teenimine praeguse kolme inimese asemel kahe inimesega läbiviidav.

Tenderveduri tarvitamine lühikese maa peale on ka selle poolest otstarbekohane, et meie veduri küttaaine – põlevkivi – jaoks ei tarvitse niipalju ruumi olla, kui seda oleks vaja puukütte juures.

Need veo abinõud on mõlemad järjekult ehitatud vähese reisijate liikumise jaoks, ning on juba väljamaal mitmel pool väga heade tagajärgedega tarvitusele võetud, nii: Soomes, Rootsis, Saksamaal ja mujal; selle tõttu tuleb aga raudteevalitsusel nendega tihedamast liikumist korraldada, mis omalt poolt oleks reisijatele suureks hõlbustuseks ja vastutulekuks, samal ajal ei oleks see ka raudteevalitsusele majandusliselt koormav.

Missugust tüüpi veoabinõuna tarvitusele võtta, kas mootorit ehk tendervedurit —, see jäägu raudteevalitsuse oma otsustada, kuid igatahes oleks väga soovitatav nii reisijate, kui ka raudteevalitsuse oma huvides ühte neist veoabinõudest Keila-Paldiski, Tartu-Elva, Tartu-Jõgeva, Narva-Jõhvi, Tallinna-Aegviidu ja Valga-Irboska liinidele tarvitusele võtta.

Professionaal liikumine Latvija raudteelaste keskel.

„Eesti Raudteele“ kirjutanud „Dzelzcelnieci“ toimetaja **Karlis Upits.**

Kõigist kutseühisustest, mis praegust Latvijas olemas, on raudteelaste selts kõige suurem ja mõjurikkam. Tema liikmete hulka kuulub praegu $\frac{2}{3}$ Latvija raudtee koosseisus olevatest teenijatest.

Peab aga ütleva, et professionaallikumise alal raudteelaste peres on alates 1920 aastast kaks vastupidist voolu olemas ja nimelt: edumeelne rahvusline ja internatsionaalne (poolkommunistilise tendentsiga). Esimene vool nimetab ennast raudteelaste seltsiks, teine aga raudteelaste liiduks. Nagu

kokku selle ajaga, millal punane armee tungis Warssawi peale. Enam arusaajad raudteelased vaatasid asja peale, kui iseseisvuse äraandmise peale. See andis ka põhjust asutada uut kutseühisuse ilmega seltsi, mis oleks lõpulikult eraldatud mitte üksi kommunistidest, vaid ka nende kaasvenda-dest – pahempoolsetest sotsialistidest. Uus selts pidi alustama oma tööd pahempoolsete organisatsioonide – kommunistide ja sotsialistide – risttule all, kuid tuli selle peale vaatamata siiski võitjana välja. Peale viie-



Latvija Raudteelaste Selts.
Juhatus.

juba ülalpool tähendatud, on raudteelaste seltsi liikmeteks peaaesjalikult alalised teenijad alates ülematega keskvalitsusest ja lõpetades roopaseadjatega ja jaamavahtidega. Samuti on ka tehaste päevatöolistest umbes 2000 inimest seltsi ümber koondanud.

Raudteelaste liidus on alalisi raudteeteenijaid õige vähesel arvul (umbes 200–300 vahel), tema liikmed seisavad aga peaaesjalikult tehaste ja remonditöolistest koos.

Raudteelaste selts asutati 1920 aastal peale raudteelaste liidu ja pörandaaluste kommunistlike organisatsioonide poolt ühiselt korraldatud raudtee üldstreiki. See streik kandis täitsa poliitilist ilmet ja oma mittepopulaarsuse tõttu raudteelaste seas kestis selle tõttu ainult mõned päevad. Streik langes

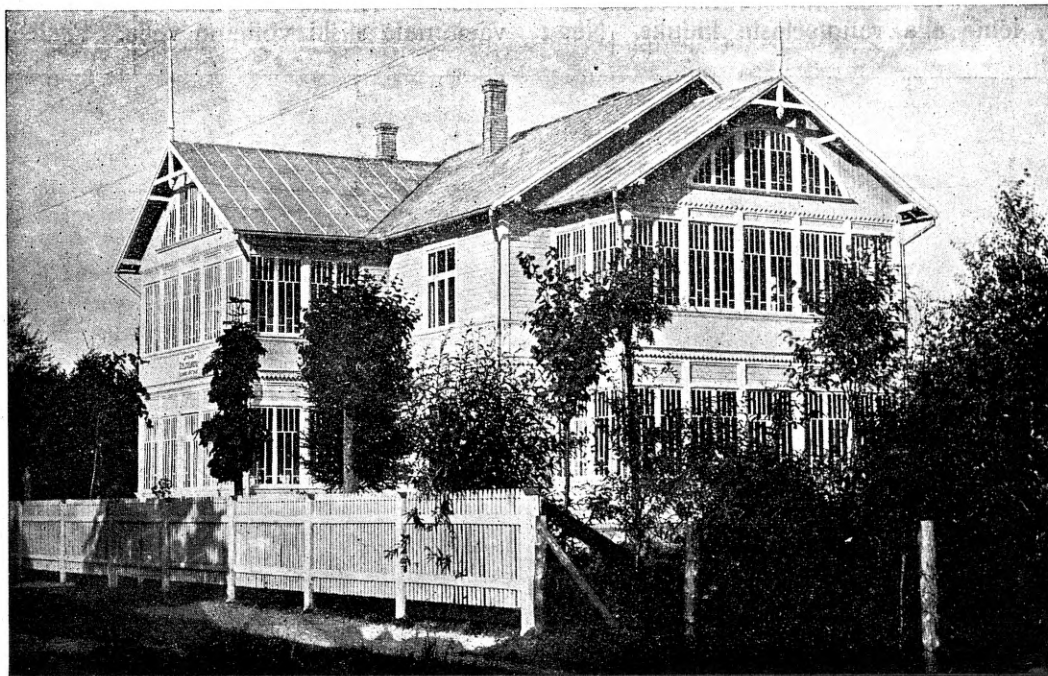
aastast organisatsiooni tööd, mõjus selts niivõrd oma liigete peale, et kommunistide ja pahempoolsete sotsialistide mõju raudteelaste peale on nullini alla viidud. Kui tähelepanu pöörata selle peale, et raudteeteenistuses on praegust üle poole endisest tööstuse proletariaadist, siis on see suur võit vaadates riiklisest seisukohast kõiklatvija masstaabis.

Allpool märgin lühidalt ära selle seltsi tegevuse üldjooned. Ajal, kui selts asutati, oli kogu maa laastatud ja elanikud vaeseks jäänud. Isegi sõjavägi kannatas paiguti nälja ja viletsa riietuse all, rääkimata veel tuntavat arvust põllupidajaist, kes elutsesid varemetes ehk maaalustes koobastes. Sarnases olukorras väljatulla valitsuselt ja riigilt või-

matute nõudmistega ja nende mittetäitmisel ähvardada streikidega – oleks olnud riikline kuritegu, kuid Läti sotsiaaldemokraadid ei kokkunud sellest tagasi, ka mitte siis, kui riik oli vaenlase vägede ähvardava pealetungimise all. Raudteelaste selts ei võinud mitte seda sotsiaaläraandmise rada käia ja sellepärast katsus kõige oma parema tahtega ja jõuga tulla abiks riigile ja raudtee administratsioonile laastatud raudtee majajapidamise ülesehitamiseks. Selts asus selle vaatepunktile, et demokraatlike vabariigi riiklike võimu peale ei või vaadata, kui eratevõtja peale, samuti kui ka raudtee administratsiooni peale, – mitte kui ekspluateerija

all. Seltsi üleskute leidis sooja vastuvõttu laialistes raudteelaste ringides ja juba mõne kuu pärast avanes seltsil võimalus omandada ja korda seadida Riia rannas avarat sanatooriumi, kus ruumi võivad leida ligi 300 raudteeteenija last. Kõik see sündis ilma mingi abita riigi poolt, seltsi oma varanduse jõul. Peale seda asutas selts oma arvel raamatukogu, muretses ostu ja osalt annetuste teel raamatuid nimetatud raamatukogule. Korraldati ka mitmesugused kursused ja loengud raudteelaste teadmiste täiendamiseks ja rahvustunde õhutamiseks.

1923 aastal omandas selts tuntud kuu-



Latvija raudteelaste sanatoorium Kemmaernis.

töösturi peale, vaid temaga tuleb käsi-käes ühes töötada kõigis neis küsimustes, kus ta avaldub ennast rahva tahtmise täidesaatva võimuna, demokraatlike riigikorra avaldusena.

Sellepärast pidi uus selts neis raskeis riiklike oludes peatähelpanu pöörama vastastikkuse abiandmise alale; ta püüdis aidata seal, kus riigil ei olnud võimalust seda teha. Asutati raudteeteenijate laenu-hoiukassa, algati korjandustega sanatooriumi ehitamiseks vaesemate raudteeteenijate, tehaste ja remonditöölise haigete laste, samuti ka nende vaestelaste jaoks. Viimaseid aga oli õige rohkesti ja keegi nende eest ei hoolitsenud, kuna aga süütud vaesedlapsed pidid kannatama ja hukkuma nälja ja haiguste

rordis Kemmaernis maatükki ja ehitas seal jälle omal jõul neli ilusat maja – terve sanatoriumide kolonii nende haigete raudteelaste jaoks, kes kannatavad reumatismuse, jooksva, närvihaiguste jne. all. Iga aasta on neis sanatoriumides üle 350 haige raudteelase tervist ravitsemas. Nii laste sanatooriumis, kui ka Kemmaerni sanatoriumides leiavad vastuvõttu arstlike otsuse põhjal ilma erandita kõik raudteelased, nii seltsiliikmed, kui ka mitteseltsiliikmed ühesugusel alusel vahettegemata rahvuse ja poliitiliste vaadete peale. Haigete ravitsemine on tasuta, need kulud on seltsi kanda. Ka lõunastamine ning korter on maksuta. Seesama kord on maksev ka

laste sanatooriumis. Siin aga antakse lastele tasuta täieline ülespidamine. Lapsed on vilunud õpetajate ja kasvatajate hoole all. Laste kasvatuslise külje eest hoolitseb seltsi naiskomitee, kelle eesistujaks on endine teedeministri ins. J. Pauluksi abikaasa.

Sarnasel teel on selts oma kuue tegevuse aasta jooksul omandanud üle 240.000 Ls. (umbes 15 milj. Emrk.) väärtuses liikumata vara, peale selle raamatukogu ja hulk muud vähemaid varandusi.

Vaatamata seltsi koloosalse töö peale abiandmise alal, tuli temal ka võidelda professionaal poliitika alal. Siin on seltsi olemasolu veel rohkem õigustatud. Peale ülaltähendatud raudtee streiki 1920 aastal, kavatses pahempoolne element korraldada sarnast streiki ka 1921 aastal. See katse

sid oma tegevust riikliste äraandjate ja III. internatsionaali palgalised organisatsioonid. Oli teada, et piiri taga oli väljatöötatud riiklise korra kukutamise plaanid nii Latvijas, Leedus, kui ka Eestis. Esimese katsega pidi alustama nimelt Latvijas ja juba 1923. a. kevadel. Alustati terve rea streikidega, tänavraudtee liikumine jäi seisma, takistati mitteriiklaste lehtede ilmumist; sadamatöölised algasid streiki sel ajal, kui Riia sadamas valitses kõige kibedam töö. Transporttöölised streik ähvardas laieneda ka raudtee peale, kus palgalised agitatorid ümbersõitsid ja kutsusid raudteelasi igasuguste kõlavate sõnadega klassivõitlusele.

Seisukord oli äärmiselt kriitiline. Raudteelaste peal lasus kodumaa edaspidise saatuse pärast määratu suur vastutus, kuid



Latvija raudteelaste seltsi laste sanatoorium
Riia rannas.

aga likvideeriti seltsi poolt kohe alguses. Peale seda tuli sellel alal teatav vaikus ja äärmised pahempoolsed jätkasid oma tööd ajakirjanduse ja Seimi kõnetooli kaudu, sõimates ja mahates seltsi. Pahempoolse valitsuse ajal mindi isegi niikaugele, et valitsetavate poolt hakati seltsi tegelasi taga kiusama, nimetades viimaseid fashistideks, mis kardetavad demokraatlikele korrale ja sotsialismi levinemisele Latvijas. Kuid see ei aidanud. Vastuoksa, seltsi read suurenesid mitte üksi päevade, vaid isegi tundide viisi. Aktivsete seltsitegelaste tagakiusamine ainult tõstis raudteelaste isamaa tundeid ja selle asemele, et seltsist eemale hoida, kirjutasid raudteelased demonstratiivselt hulga-kaupa selle „fashistide“ seltsi liikmeks.

Pahempoolse valitsuse kaitse all alusta-

nad jäid siiski oma ülesande kõrgusele. Raudteeseltsi üleskutse peale ilmusid üle 1000 raudteelase, alates inseneridest ja lõpetades kontoriametnikega, peale tööaja lõppu ühistes ridades ja rahvushünni helide saatel sadamasse — ja hakkasid tööle, kaupasid välja-, ja pealelaadima laevadel ja vagunites. Sarnane intensiivne töö kestis iga päev kuni kl. 12 õösel — peaaegu terve nädal aega. Peale oma hariliku töö töötasid raudteelased sellega iga päev veel 8 tundi. Raudteelaste väljaastumine kutsus linnas üldise vaimustuse välja ja nende eeskujul ilmusid sadamatöödele terve rida rahvusliste organisatsioonide liikmeid ja õppivat noortsugu. Selle tõttu muutusid sadamatööd peaaegu juba normaalseks. Alguses muigasid töölised nende hädaabi



Latvija raudteeelaste sanatoorium Kemmernis

tööde ja töötajate peale ja olid arvamises, et ametnikud ei jõua kuigi kaua selle raskele tööle vastu panna ja lahkuvad varsti töölt, kuid see soov ei läinud siiski täide. Siis katsuti õnne kallaletungimistega ja mitmesuguste töötakistamistega, isegi nikaugale mindi, et nurgatagused laskmised olid sagedased, — kuid ka kõik see ei kohutanud töötajaid. Peale seda, oli kavatsusel organiseerida uut ärtelli endistest sõjaväelastest, kes ähvardasid edaspidi ja jäädavalt kõik sadamatööd oma kätte võtta. See abinõu mõjus ja kommunistide poolt petetud sadama tööliste avaldasid palvet sadama tööde jätkamiseks, Nende palve leidis siis ka täitmist ja sellega oli siis üldstreigi plaan läbikukkunud. Edaspidi, isegi 1. mail, millal pahempoolne element oli harjunud oma jõudusid demonstreerima, ei julgenud nad näidata ennast tänavatele.

Nende sündmuste tagajärjel oli igale arusaadav äärmiste pahempoolsete piirita vihavaen seltsi vastu ja sellepärast on selts praegustki sunnitud nendega alalist võitlust pidama.

Selts, kui proffesionaal organisatsioon, peab veel võitlema teenijate olukorra parandamise eest, muidugi riigi majandusliste võimaluste raamides, samuti ka nende õiguste eest. Sellel alal on selts nii mõndagi korda saatnud ja on alati väljas olnud teenijate põhjendatud nõudmistest eest ja

sama järjekindla püsivusega, kui võitluses rahvavaenlastega. Kõik seltsi liikmed on jagunenud kutseseksioonidesse, missuguseid on 14 ja kes elavalt osa võtavad teeni-



Alviina Sniedse
Edinburgi II jaamadalem.
Raudteel teeninud 10. aastat.

jate ainelise olukorra parandamiste ja õigusliste külje küsimuste lahendamise alal. Tähtsamad küsimused otsustatakse sektsioonide juhtidega ühiselt koostatud koosolekul professionaal-juriidilise sektsiooniga. Seal vaadatakse läbi ja töötakse ümber kõik seaduse eelnõud, mis puutuvad riigiteenijate kohta.

Raudteelaste selts töötab tihedas ühenduses riigiteenijate ja omavalitsusasutuste keskühisusega. Keskühisuses on koostatud 12 tugevat mittesotsialistlikku seltsi.

Selts annab juba kolmandat aastat oma ajakirja välja, mis laiuli läheb mitmes tuhandes eksemplaaris ja mis omab laialdase kasvatuslise ja teaduslise tähtsuse.

Seltsi juures on veel spordi sektsioon, matuse kassa, mis annab surnud teenija omakstele abiraha teenija kuupalga suuruses, ekskursioonide komisjon ja palju teisi. Seltsi esimeheks on juba mitmendat aastat A. Dinberg, asetäitjaks K. U pits, kes ka sekretääri kohuseid täidab.

Raudteelaste seas on selts suures lugupidamises, liikmed distsiplineeritud, mille tõttu ka käesoleval aastal üldstreik ära hoitud sai ja ainult sellepärast, et selts autoriteetselt teada andis, et praeguse olukorra juures ei või ühtegi streiki olla.

Nõnda see oligi. Olgugi et raudteelaste liidu poolt sai streik väljakuulutatud, kuid see jäi siiski teostamata, teades, et raudtee seltsi liikmed seda toetama ei saa, millega neil igasugune kindel põhi alt ära löödud sai.

Seltsi jõudne arenemine on kindlaks pandiks töötava klassi tervenemisele sotsialistide võimatute utopiate vastu, kuid see protsess on veel arenemiseastel ja praegust täielikult õitsel. Iga päevaga võidab enam ja enam töötava rahva seas vaade, et mitte klassivõitlus, vaid ühine klassidevaheline koostööamine mõjub tervendavalt riigi majandusliste jõudude arenemise peale ja sellega ühtlasi parandab ka töötava rahva olukorda.

Maanteede ülevaatus tulemused 1926. aasta augusti kuul.



Maanteede ülevaatus ülesanne oli tutvuneda lähemalt teedest läbipääsemise võimalustega, uute teede ja sildade ehitustöödega, maakonnavalitsuste ehitustööde kavade järgmise aasta peale ja mitmete küsimustega, mis eraldi puudutavad uut maanteede seaduse kava. Läbi vaadati maakonnad: Viru, Tartu, Võru, Valga ja Pärnu, kuivõrd seda 4 päeva jooksul ja halva ilma juures võimalik oli teha. Kavatsusel oli ka Lääne ja Saare maakondi läbisõita, kuid halva ilma tõttu jäeti edasisõit pooleli.

Välja sõideti Tallinnast 20. augustil kell 1/27 homm. Sõit sündis marsruudi järele: Tallinna – Jõelehme – Aegviidu – Ambla – Tapa – Kadrina – Rakvere. Maantee oli võrdlemisi rahuloldav. Narva maanteel kuni sõlme p. Jõelehmeni on nähtavasti suur liikumine ja tee nõuab osaliselt kordaseadmist. Aegviidu ümbruses Tallinna poole on maantee halvavõitu. Sellel teel nõuab veski sild Järva maakonnas Viru maakonna piiril kapital ümberehitamist, sest ta on siselengemas ja liikumiseks hädaohtlik. Kadrinas ehitatakse kivitee juures praegu uut

sillutusteed, sest Kadrinasse sisse viivad teed olid väga halvad. Ehitust teostatakse ministeeriumi summadest. Kinnitatud eelarve suurus on 2.757.000 mk. Tööd on pea valmis ja siamaani üldiselt rahuloldavalt tehtud.

Olgu tähendatud, et selle tee peal 10 km Tapal on kruusaaug, mis sedavõrd maantee äärde on nihkunud, et sõitmine hädaohtlik on. Maakonnavalitsus võtab abinõud käsitamisele hädaohu kõrvaldamiseks.

Maakonnavalitsuses tutvunedi järgmiste ehitustööde kavaga 1927 aastaks, mida tuleks vastuvõetavaks lugeda,

1) Jõhvi – Pangeri 10 km ulatuses 1 kl. maantee kapital-parandus;

2) 2 kl. Tudu-Oonurme – 2 km ulatuses sillutustee ehitamine,

3) 2 kl. Kadrina – Tapa – 3/4 km sillutustee ehitamine 2 kl.

4) 2 kl. Rakvere – Kunda 1/2 km sillutustee ehitamine.

5) 1 kl. Auvere tee parandamine – kruusatamine.

6) Lúganuse sild Püssi jõel – kivisamastega ja raud-kandeosadega.

7) Tudolinna sild samanimelisel jõel kivi-sammastega ja puust kandeosadega.

Maakonnavalitsusega teede asjus läbi-rääkides, selgus, et maanteid tuntavalt riku-vad rasked veoautod, missuguse nähtuse vastu praegu abinõud puuduvad ja mille kõrvaldamiseks võib uus maanteede seadus abi anda. Viru maakonnas on praegu Jakobi tee veoautode poolt äralõhutatud. Maanteed hoitakse korras naturaalkohustuse alusel, mille juures teed on jagatud adra sajandiku alusel vallapiirides. Soovitakse naturaalkohustuse ärakaotamist. Edasi sõideti järgmist marsruuti mööda: Rakvere–Roela–Venevere–Võtikvere–Mustvee. Rakverest väljasõites on kivitee, kuid veneajal ehitatud,

davad samuti Tartu ja Viru maakonnavalit-suse esitajad, kes samuti masina tööde tule-musi vaatamas käisid.

Järgmisel hommikul, s. o. laupäeval, sõi-deti ühes maakonnaval. esitajatega edasi järgmist marsruuti mööda ja nimelt: Tartu–Roela–Vorbuse–Võru, s. o. Tartu–Võru maanteed mööda. Sedasama maanteed mööda liigub ka omnibus. Maantee on hea. Tartu maakonnavalitsuse kavatsustest 1927 a. tuleks järgmist ülestähendada:

1) 2. kl. Lohusoo–Mustvee vahel ära-lõhutatud maantee parandus umbes 0,5 km; 2) Riia maantee kordaseadmine Tartust ala-tes, osalt sillutus-, osalt kruusatee; üldse on kordaseadmine ettenähtud kuni Nõoni;



Uus Sindi pais.

võrdlemisi korras, kuid nõuab osalist remon-teerimist, mida ka praegu tehakse. Läbi-sõidetud tee on võrdlemisi hea, mahaarva-tud Venevere–Võtikvere vaheline liin.

Mustvees saadi kokku Tartu maakonna-valitsuse esitajatega ja siit algas sõit järg-mist marsruuti mööda: Mustvee–Torma–Jõe–Kokora–Alatskivi–Kilgi–Tartu. Maan-tee on võrdlemisi hea. Sõit sai ettevõetud Alatskivi kaudu eelsihiga hõõvlimasina töid ülevaadata, mis praegusel ajal tehakse Alats-kivi–Kilgi teel. Et aeg hiline, siis ei olnud võimalik kogu teed üle vaadata, kuid otsus-tades sellega, mis nähtud, võib kindel olla, et tähendatud masinal on meie maal tule-vik, eraldi kruusateede juures. Seda tõen-

3) 2 kl. Tartu–Põltsamaa–Kärevere–Must-vee metsa vahel 2 km ulatuses kruusata-mine, mis omnibusiga eraldi läbipääsemata; 4) Kilgi–Kooa maantee sillutus osade kaupa; 5) Tartu–Viljandi maantee osaline sillutus Tartu linna läheduses; 6) Pritsu–Otepää teel Kurnaksi mägede mahakaeva-mine ja oru täitmine; 7) Pritsu jaamast Rõngu sihis maantee sillutamine. Peale selle on ettenähtud mõned sillad ümber-ehitada Riia ja Rápina maanteedel, samuti Pannküla sild 6 km Jõgevast. Tartu–Võru teel, mis läbisõidetud, uusi ehitusi tänavu Tartu maakonnavalitsusel ette nähtud ei ole, peale Tartu–Võru kivitee parandamise 10–11 km, mis teoksil; töö suurus eel-

arve järele 2.440.000 mrk. Tartu maakonnavalitsuse esitajad rõhutavad samuti maanteede seaduse tarvidust kiires korras maksma panna. Maanteed hoitakse korras samuti naturaalkohustuse alusel; kui Viru maakonnavalitsus oli nõus, et maanteed tulevad katta naturaalkohustuste kaudu 1–1½ tolli kruusakorraga, siis siin nõutakse, et üks koorem kruusa tuleb paigutada 3 sülla ulatusel 1 kl. teedele ja 5 sülla ulatuses 2. klassi teedel. Üldse on Tartu maakonnavalitsusel 1. kl. teid 459 km, Viru maakonnav. 600 km ümber. Võrusse jõudes asuti maakonnaval. läbirääkimistesse, mille järele sõideti välja Valga sihis järgmist marsruuti mööda: Võru—Sulbi—Urvaste—Sangaste—Valga. Seda sihti valiti sellepärast, et Urvaste mägesi näha, mis praegu väljapakkumisel. Samuti Sulbi silda vaadata, mis valmis ehitatud; viimane on korrallikult ehitatud, kuid suurvesi on kõnniteele liiga teinud. Nende tööde väärtus eelarve järele: Sulbi sild 802.000 mrk., Urvaste mägede mahakaevamine — 2.123.000 mrk. — Uued ehitustööd, mida maakonnavalitsus kavatses 1927. aastal ettenäha, oleksid:

1) 1. kl. Võru—Räpinatee üiendus 1 km ulatuses — sillutus; 2) Sõmerpalu jaama tee sillutus 20 km ulatuses; 3) Lepassaare jaamatee sillutus 1½ km ulatuses; 4) Võõbsu—Räpina tee 20 km ulatuses — sillutus Räpina alevi piirist alates; 5) Antsla alevi tee Valga ja Karula poolt; 6) Võru—Põlva tee parandamine — 7–8 km peal. Kõik tööd on hädatarvilikud. Olgu tähendatud, et 1 kl. teid maakonnavalitsusel on 320 km ja teede naturaalkohustuste jaotus sünnib kihelkondade järele, kuna mujal harilikult valdade järele.

Laupäeva õhtupoolikul sõideti Valka ja astuti kontakti maakonnavalitsusega. Samal päeval jõuti veel üle vaadata mõned tööd ja nimelt Valga—Tartu maantee sillutust ja Soe küla juures maantee sillutust. Peale selle käidi Roobe järve juures ja konstateeriti silla ehitamist parve asemele suure veetõusu tõttu kevadel, millepärast pikema aja peal ühendus üle jõe katkenud. Pühapäeva hommikul sõideti edasi järgmist marsruuti mööda: Valga—Sangaste jaam Sangaste mõis — Puka—Pikasilla—Tõrva ja Tagepera, kus Pärnu maakonnavalitsuse esitajatega kokku saadi. Selle tee peal puutus silma eraldi suur Pikasilla puust sild vajade peal, mis venelaste, osalt sakslaste poolt ehitatud ja mille sõidutee nõuab juba suuremat parandust. Maakonnavalitsuse 1927. a. uute tööde kavas on ettenäh-

tud järgmised hädatarvilikud tööd, mis sõidul osalt ka läbi vaadatud ja nimelt: 1) 1 kl. Valga—Viljandi sillustik ehk parandus 10 km ulatuses; 2) 1. kl. Valga—Sangaste raudtee jaama viiva maantee sillutus 1¾ km ulatuses ühes silla ehitamisega; 3) 1. kl. Valga—Võru—Sangaste kiriku juures maantee sillutus ühes sillaehitamisega; maantee pikkus ¾ km; 4) 1. kl. Tõrva—Otepää tee Puka asunduse kohal oleva tee ümberehitus 1. km ulatuses; 5) 1. kl. Sangaste raudtee jaam — Sangaste kirik — Võru alevi kivitee 4 km ulatuses põhjalik parandus; 6) Pikasilla sõidutee parandus; peale selle on ettenähtud mõned tööd teise kl. teedel, eraldi 2. kl. Piirikõrts—Aitsra—Koorküla tee ehitus ühes sildadega kompensatsiooniks sulutud Valga—Pärnu maantee asemel, mis Lätimaale kuulub.

Et rohkesti vihma on sadanud, siis on maanteed üldse väga halvad.

Tageperas saadi Pärnu maakonnavalitsuse esitajatega kokku ja sõit läks edasi järgmist täiesti porist maanteed mööda, ja nimelt: Tagepera—Nuia — Abja—Volveti—Pärnu. Sellel läbisõidul tutvunedi eraldi Karksi Nuia mägedega, mis analoogilised Kavilda mägedega ja mis tuleksivad esimese võimaluse juures maha kaevata, kuid suure töö tõttu pole seda niipea võimalik teha. Praegu reguleeritakse Kariste mäge ja ehitatakse silda üle jõe; mulla tööd on pea valmis ja asutatakse silla ehitamisele. See tee maksab eelarve järele 1.773.000 mrk. Ka Kilingi Nõmmel ehitatakse praegu sillusteed. Töö maksab 3.120.000 mrk. eelarve järele. Uued tööd, mis maakonnavalitsus ette näeb 1927. a. sees, oleksid järgmised:

1) Tori-Jõesuu silla ehitus; 2) Audru killustiktee kapitaal-parandus, sest viimane on aukline; 3) Nuia alevi Nuia Pöõgli mägede mahakaevamine; 4) Laiksaare maantee kruusatamine 6 km ulatuses; 5) Pärnu-Tallinna tee kivistamise jätkamine.

Komisjoni poolt vaadati üle ka Pärnu—Riia maantee parandustööd, mis riigi summade arvel linnavalitsuse poolt teostatakse, kuid missugused tööd liiga aeglaselt edenevad, mille tõttu rahva poolt on tõsiselt nurinat tõstetud. Kogu selle kivitee pikkus on üle 4 km ja raha on lubatud 4 miljoni mk. Esmaspäeva õhtul sõideti rongiga Tallinna tagasi.

Üldine mulje maanteede seisukorra üle on sarnane, et riigil ja omavalitsustel tuleb veel kaua väsimata tööd teha, et meie maanteed oleksivad liikumiseks igal aasta

ajal kõlbulikud, eraldi autoliikumise jaoks. Nähtavasti tehakse ka maakonnaavalitsuste poolt selles suunas hoolega tööd. Kuid kogu see töö peaks enam ühtlustatud saama, mis sündida võib ainult töö juhatuse kaudu ühest tsentrumist. Tööd maakonnaavalitsustes tehakse keskmiselt, kuid siiski töö headuse peale tuleks rohkem rõhku panna, et ta kauem vastu peaks. Selle saavutamiseks oleks tarvilik kõvendada tööde üle järelvalvet, kuid kahjuks on juhtumine ette tulnud, kus maakond ei leidnud tarvilikuks tööde juures, millede väärtus ulatab miljonitesse, isegi kümniku määra.

Mis puutub ülesesetatud uutesse kavat-

sustesse, siis on viimased ilmingimata tarvilikud, kuid siiski peaks juba nüüd väljaminema mitte kavatsusest ühe aasta, vaid vähemalt kolme aasta peale; ühe sõnaga tuleks ehitusprogramm kokku seada pikema aja peale, mis ka Riigikogu poolt leiaks kinnitamist. Selle kava juures oleks soodsam ehitustöid teostada ja nad tuleksivad tuntavalt odavamad.

Lõpuks olgu tähendatud, et kõik maakonnaavalitsused rõhutavad tarvidust uue maanteede seaduse järele, mille alusel oleks võimalik teede võrku õiglaselt klassifitseerida ja naturaalkohustust ning üldse kogu teede ehitamist ja liikumist korraldada.

Õliküttega vedurid.

Th. G.

Õliküttele küsimus on veduri inseneride tähelepanu juba mitme aasta jooksul kõitnud. Eriti ollakse Inglismaal sellest huvitatud. Selleks on põhjust annud söekaevurite streigid, kus ollakse sunnitud söe asemel õli vedurikütteinena tarvitusele võtma. Alguse on teinud London, Midland and Scottish ja Southers raudtee seltsid.

Loomulikult võib õli veduri kütteinena kõige kasulikumalt tarvitada seal, kus ta kergemini kättesaadaval, kui süsi.

Ühe naela söe kütteväärtus on 14.000 Briti soojusüksust, ühe naela õli kütteväärtus on umbes 19.000 Briti soojusüksust, ehk 30 % enam kui söe väärtus. Õli hind sellevastu on aga kolm-neli korda kallim söe hinnast.

Praegusel ajal leidub kõige rohkem õliga kütetavaid vedureid Rumeenias, kuna viimane suurte õliväljade naabruses. Argentiinas on kahel raudteel tarvitusel õliga kütetavad vedurid, Indias ühel ja Põhja-Am. Ühisriikides ühel. Õliga kütmisel ei ole mingisuguseid raskusi olnud, ka töötavad vedurid sama hästi kui söe küttega. Harilikult veetakse õli küttele tankides, mis kinnitunud tendri peale, kuid õli põletamise meetodid on mitmeid. Enamal jaol juhtumistel tarvitatakse katla auru õli atomiseerimiseks, nii et ta saaks hõlpsalt põleda.

Endine Midland Railway Company ehitas enne 1921 sõestreigi mõne veduri

õliküttele tarvis ümber. Seal võeti tarvitusele väga lihtne tulepesa. Õli lastakse kukkuda läbi kiitsa avause. Kukkudes sattub ta ühte õhukese kõrge surve all oleva auru jugaga, mis teda edasi kannab ja samal ajal ka atomiseerib. Sarnasel kujul hakkab õli kiirelt põlema ja tarvilise õhu juureandmisega muutub see suurt kuumust andvaks leegiks. Ainuke muudatus, mida tuli katla juures ettevõtta, oli tulekindlaist kividest seina asendamine võlvi alla veduri tulepesa vasktoru plaadi alumise osa kaitseks. Põlemise aparaat on lihtsalt asetatud kolde ukse-sisse ja saab varustatud auruga katla tagaküljest, kuna teine ventiil reguleerib õli voolu. Tulerestid on kaetud tulekindla kivi prügiga. Õli juurevoolu tuleb reguleerida nii, et korstnast väike juga suitsu väljatuleks. Et veduri töötamiseks tarvisminevat õli survet alalhoida, on vaja ainult veidi seada reguleerivat õli ventiili. Sarnase õliküttele sisseseade heaks omaduseks on tema lihtsus ja et ta nõuab ainult väikest ümberehitust veduri juures. Teda on ka väga lihtne kontrollida ja reguleerida.

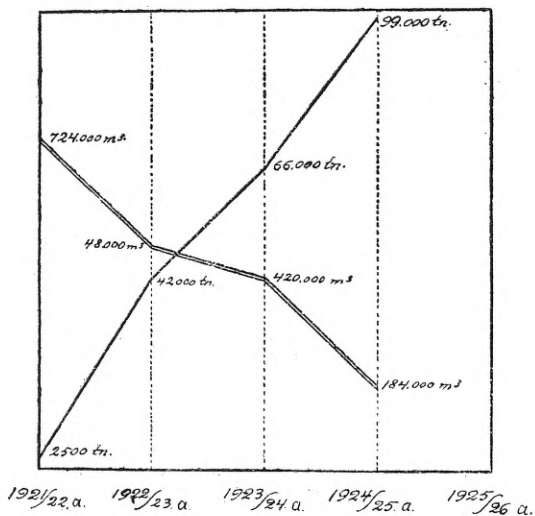
London, Midland and Scottish Railway Company'l on juba 6 vedurit õli küttele üleviidud, ja umbes sada on ümberehitamisel. Kütteleõli tankide mahutus on 800–1,500 galloni, kütteinena tarvitamine – 3,5–4,5 galloni miili peale, mis muidugi äraoleneb veduri tüübist, koormast ja ilmastikust.

Puud ja kivisüsi, kui kütteaine Latvija raudteedel.

„Eesti Raudteele“ kirjutanud insener M. Krazovska — Riga.

Kuni 1922. aastani tarvitasid Latvija raudteed kütteinena ainult põletispuid. Jaanuarikuul 1922. a. seoti kokkulepe Inglise söe muretsemise kohta. Ja juba samal aastal saabus Liibavi sadamasse esimene laev sõelaadungiga. Nimetatud ajast hakkas kivisüsi järkjärgult puude tarvitamist eemaldama, mille tõttu praegusel ajal puud tarvitatakse ainult vedurite sissekütmiseks, elumajade kütmiseks ning teiste väikeste tarvituste juures. Puude vähendust ning kivisütte tarvituse suurenemist võrdleb meile allpool toodud tabel nr. 1. Kaks esimest aastat oli tarvitusel Inglise süsi, kuna 1924. a. hakkasid konkureerima temaga Westfaalia ja Sileesia sõed, missugused 1925. a. pakkumisel tõrjusid Inglise söe tarvitusest välja. Aastase Inglise, Westfaalia ja Sileesia süte sisseostu arvu väljendab tabel nr. 2. Alates 1922. a. hakkas ilmaturul kivisöe hindade langemine. Ühe meeter-tonni sissetoodava kivisöe Läti sadama hinnakõikumist näitab joonistuses nr. 3 kõverliin 1923/24. Järgneva eelarve aasta hinnatõusu põhjuseks oli Ruhri maakonna okupatsioon.

Joonistus nr. 1.



Puude tarviduse (—) vähenemine
Kivisöe tarviduse (---) suurenemine

Kui kasulik oli puude asemel kivisöe tarvitamine raudteel, väljendab meile selgesti mitmekordsete katsete tagajärgede andmed: 1 kantmeeter aastakuivanud kasepuud sisaldab niisama palju soojust kui 170

kg paremat sorti kivisütt ehk ligikaudselt 7500 kg efektiivsoojuse juhtivust (эффeктивной теплопроводительности).

Kui meil on tegemist teiste puudesortidega, siis on soovitatav nende soojuse ekvivalendi väljaarvamiseks kasutada alljärgnevat tabelit, kus kasepuud loetakse „100“ alla.

Puude sordid.	Ekvivalent ühesuguse puude kuivuse juures.
Kase puud	100
Lepa „	97
Männna „	83
Kuuse „	77
Haava „	60

Näituseks :

$$1 \text{ m}^3 \text{ kuuse puud} = \frac{170 \times 77}{100} = 130,9 \text{ kg sütele}$$

On tarvilik selgitada, et rikkumata puude efektiivne soojuse juhtivus on ühesugune kõikide sortide olenevale kaalule, ning oleneb sellest, kui võrd nad ainult kuivad on. Ostes puud kantmõõdus, saame erineva vahekorra, ülal näidatud tabeli järele, sest et isesuguste puude soojuse ekvivalent on lahkuminev, vaatamata nende ühesugusest mõõdust.

Kui meil on tegemist rikkunud ehk pehastunud puudega, siis on tarvilik arvestada nende pehastamisprotsendiga.

Kui meil on aga tegemist kivisütega, millede soojuse ekvivalent on suurem ehk vähem 7500 efekt. kalooriat, siis nende ekvivalent võrreldes puude ekvivalendiga tuleb arvestada vastupidi proportsionaalselt efekt. kalooriate arvule.

Näituseks söe ekvivalent 7000 efek.-kalooriat võrdluses ühe kasepuu süllaga saab olema

$$\frac{170 \times 7500}{7000} = 182.$$

Kui on teada soojuse juhtivus, absoluut kuiva söe kohta, missuguseid andmeid võib saada harilikult katsetel laboratooriumis, siis on tarvilik efekt. soojuse juhtivuse väljaarvamiseks kasutada järgmist formelit:

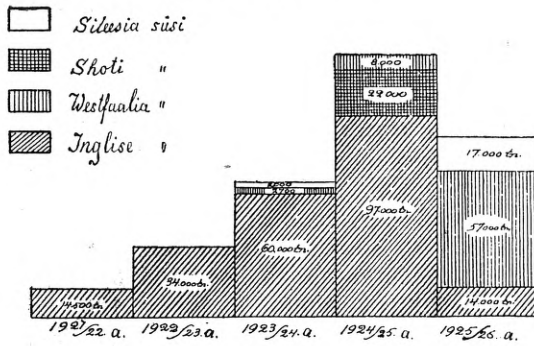
$$W = V \frac{100 - M}{100} - 6(9H + M)$$

kus W = söe efekt. soojuse juhtivus, harilikul vee ehk niiskuse sisaldamisel.

V — on absoluut kuiva söe kalooriline soojuse juhtivus.

M — söes olev rõskus ehk niiskus %.

Joonistus nr. 2.



Inglise, Shoti, Westfaalia ja Sileesia kivisõe muresemine üksikutel aastatel.

H – vesiniku % sões (mis harilikult ulatab 4 kuni 5%).

Praegusel ajal maksab üks meetertonn paremat sorti sütt keskmiselt raudteevalitsusele (franko tender):

cif Läti sadam, juurearvates ülejääk (preemia)	Ls 27,45
Vagunitesse laadimine	Ls 0,62
Vedu raudteel ladesse	Ls 2,45
Vagunitest väljalaadimine ladesse	Ls 0,42
Valve ja teised kulud	Ls 0,68
Vedurite varustamine	Ls 1,35

Kogusumma franko tender Ls 33,00

Samal ajal võrdneb keskmiselt hääde kasepuude hind järgmiselt:

	Ühe kantmeetri eest.
Kasepuude ostuhind	Ls 11,00
Vagunitesse laadimine	Ls 0,25
Väljalaadimine vagunitest	Ls 0,20
Vedurite varustamine	Ls 0,28
Kogusummas	Ls 11,73

Ja kui veel sinna juurde arvata vedu, mis harilikult kõigub 50–100 km kauguse ümber ja mida arvestada tuleb Ls. 1,40, siis tõuseb puude franko tendri hind kuni Ls 13,13.

Nii viisi põhjendades eelpool nimetatud ekvivalentide peale, leiame et üks meetertonn kivisütt maksab Ls 33,00, kuna aga järjekult samal ajal siis ühe kantmeetri heade kase-

puude eest võime maksa $\frac{33.170}{1000} = \text{Ls } 5,61$.

Aga et praegusel ajal puude hind on 2½ korda kallim kui kivisüsi ja kui aastas äratarvitatava 100.000–120.000 meetertonna kivisõe asemel tarvitada puid, siis peaks raudtee tegema umbes Ls 5.000.000 ülekulu.

Peale selle, kivisõe kütte juures saavutame meie võrreldes puuküttega veel järgmisi soodustusi.

1) Kivisõe kütte juures võib kütteinete

tagavarad keskmiselt olla 3–4 kuu jaoks, kuna aga puukütte seda märksa tuleb suurendada ja nimelt 12–18 kuuni. Sest et puud kuuluvad sõnaste kütteinete hulka, missugused nõuavad pikemat valmistamise aega, ning pikaajalist kiuvamist. Järjekult saab sõekütte juures 3–4 korda vähema kapitaliga läbi, kui seda puu kütte juures.

2) Vedurite varustamine sünnib alg- ja lõppjaamades, kuna aga puukütte tuleb veel varustada vedureid vahejaamades, mis raskendab sõiduplaanikindlat rongide liikumist.

3) Raudteede suuremal määral puude valmistamine korraldab metsade laastamist, mis mõjub kahjulikult metsa kasvatamise plaani teostamise peale.

4) Puude laod on kardetavad tulekahjude alal, mille läbi võib saada suuremaid kahjusi. Peale selle nõuab vedurite puudega kütte, et viimastel korstnad oleksid varustatud sädemetehoidjadega, mis aga veel sellegipärast ei garanteeri hädaohtu tekkimist; kuna aga kivisõega kütte seda hädaohtu karta ei ole.

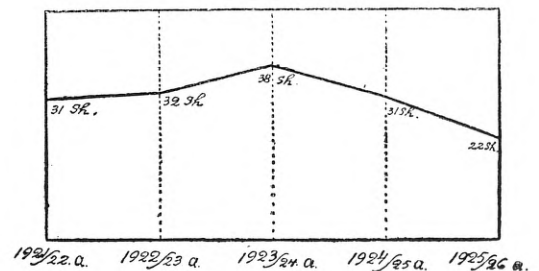
5) Puukütte nõuab veduri meeskonna ühe isiku (kütja) võrra suurenemist.

6) Juhusel, kui raudtee läheb üle puukütte peale, siis, arvestades suurema küttepuude nõudmisega, tõuseb vastavalt märksa ka viimaste hind.

Kõigist neist andmetest on näha, et kivisõe kütte on raudteedel kasulikum kui puukütte.

Üldriiklisest seisukohast on kivisõe eitav külg ainult see, et nimetatud kütteinete tuleb sisse vedada välisriikidest välisvaluuta eest, mis vähendab riigi valuutatagavarasid. Tugenedes selle peale, et välisvaluuta vähenemise tõttu raudteedel tuleb ülemaksa 150%, mis kogusummas teeb aastas umbes mitu miljoni latti, siis on see kõrgem rahaasjanduse küsimus, missuguste kütteinete tarvitamine nõuab suuremaid ülekulusid.

Joonistus nr. 3.



Ühe meeter-tonni kivisõe hind Latviya sadamas (hind shillingides).

Kui aga on võimalus seda suurt üle-
kulu kanda puukütte peale, mis oli kord
kavatsusel, siis ikkagi oleks soovitatav pika-
line ning kohati puukütte üleminek, algu-
ses kaubarongides liikuvate vedurite peal
ja ainult neis jaoskondades, kus rikkalikud
metsatagavarad olemas, ning missugused
kaugel on sõe baasidest ehk sadamatest,
sest et sarnastel kaugustel seisvate ladude
varustamine kivisüttega nõuab suuremaid
kulusid (näituseks sadamad ja Zemgale jaam
Lāti-Poola piiril), mida tõendab allolev tabel.

Sõelao asupaik	Ühe meefertoni veo omahind alguskohast lattides	Ühe meeter- tonni franko tendri hind lattides
Skivotava .	1,07 Mangalist	31,57
Daugavpils .	1,47 Zemgalist	31,97
Rezekne . .	6,33 „	36,83
Vecgubene .	10,51 Mangalist	41,01
Valk . . .	10,55 „	41,05
Jelgava . .	3,96 „	34,46
Ventspils . .	—	30,50
Liepaja . .	—	30,50

Mõndasugust.

Jaamaülemate koosolekud Rootsis.

Rootsi riigiraudteel korraldatakse iga
aasta jaamaülemate koosolekuid teenistusse
puutuvate küsimuste arutamiseks. Koosole-
kute kokkukutsujateks on liikumisjaoskonna
ülemad ja koosolekud juhatatakse samuti
viimaste poolt. Koosolekud protokoleeri-
takse. Nende koosolekute eesmärgiks on,
et jaoskondade ülemad võiksid kuulda täht-
samates küsimustes jaamaülemate arvamisi
ja tulevikus neid kogemusi kasutada iga-
päevases töös. Peale selle võimaldavad
need koosolekud läbirääkimisi pidada oma
ametvendadega üldhuviliste küsimuste üle,
milliseid jaamaülemad ise päevakorda võtta
võivad.

Küsimused, mida päevakorda soovitakse
võtta, saadetakse jaamaülemate poolt üks
kuu enne koosolekut jaoskonna ülemale.
Valmispäevakorrad saadetakse liinile laiali
14 päeva enne koosolekuid, et jõutaks aru-
tusele tulevate küsimustega põhjalikult tut-
vuneda.

Küsimused, mida kõige sagedamini aru-
tatakse, käsitlevad näiteks, — rongide teeni-
mist, teenistusvalvekorda, puhkuste jaotust,
rongide hilinemise kõrvaldamist ja teisi üld-
tähtsusega asju.

Nende koosolekute tagajärjed näivat ole-
vat kaunis edurikkad.

Õnnelik raudtee õnnetus.

Heggedali jaama lähedal, idapool Norra
pealinnast Oslost, juhtus mõne aja eest
Oslo—Drammeni elektriraudteel järgmine
õnnetus: Täie kiiruse juures jooksis vedur
häkitselt roobastest välja ja kukkus, tungi-
des läbi tee äärde kuhjatud lumevallist,
seitsme meetri kõrguselt teetammilt all oleva
järve kaldale.

Tugevat tõuget tundes jõudis konduktor,
kes pileteid kontroleerides juhuslikult häda-
piduri läheduses viibis, viimase lahti kee-
rata, nii et rong peaaegu silmapilk peatus.
Tagajärjeks oli, et sideketid katkesid rongi
ja pakkvaguni vahel. Kui viimane juhtu-
mine poleks aset leidnud, oleks terve rong
võinud alla järve veereda ja sellega õnne-
tus hirmsaks kujuneda.

Rongis leidis 500—600 reisijani. Koos-
seade sisaldas 7 külgehaagitavat vagunit,
milledest 5 roobastest välja jooksid.

Õnneks jäi elektrivalgustus peale õnne-
tust püsima, mis kergitas reisijate ja amet-
nikkude seisukorda. Reisijatest ei saanud
ükski haavata. Vedur lamas külje peal, —
teenijad vigastusteta. Selle vastu sai rongi-
juht, kes pakkvagnis asus, segamini visa-
tud kohvritelt ja kastidelt vigastusi selga ja
ja jalgadesse; vigastused ei olnud siiski
väga tähtsad.

Kraavijooksunud veduri raskus oli 90
tonni ja ta hind ümarguselt 200.000 daani
krooni.

Õnnetu juhtumise põhjus on seni veel
selgitamata ja kõigile mõistatuseks.

Uue liini avamine Rootsi raudteel.

Rootsi raudteel avati hiljaaegu uus liin
Forsmo ja Hotingi jaamade vahel. Ava-
mist austasid oma juuresolekuga, teiste
hulgas, ka rootsi kuningas, valitsuse liik-
med jne.

Esimene rong läks välja Forsmo jaa-
mast, peatus Adalstidenis, kus peeti pidu-
kõnesid, ja liikus sealt edasi kuni lõpujaa-
mani Hotingini.

Uus raudteeliin on 121 km pikk.

Kroonika.

Pileti hinnad välismaale. Tallinnast Berliini saab raudteed mööda kahes sihis sõita, nimelt üle Kaunase ja Warszawa. Viimane ühendus on küll märksa pikem, kuid siiski selle eest odavam.

Nii maksab pilet Tallinnast Berliini (1. oktoobri kursi järele):

1. Riga-Kaunase kaudu (kaugus 1572 km)	
1. klassis.	Emrk. 13.991.—
2. "	" 9.516.—
3. "	" 5.586.—
2. Riga-Warszawa kaudu (kaugus 1914 km)	
1. klassis.	Emrk. 13.066.—
2. "	" 8.542.—
3. "	" 5.170.—

Sõiduvältus Tallinnast Berliini, Kaunase kaudu on 27 tundi ja Warszawa kaudu, kui päevast peatust mitte arvesse võtta, 38 tundi.

Sarnane sõiduhinna vahe on tingitud sellest, et Poolamaal on sõiduhinnad võrdlemisi madalamad, kui teistes maades.

Hõlbustus postisaatmisel välismaadesse.

Seni läksid Tallinnast kiirrongiga kl. 18 ärasaatmisele ainult need lõunapoolsesse ja Lääne-Euroopa ning kaugemaise välismaadesse adresseeritud lihtkirjapostsaadetised, nimelt kirjad, postkaardid, ajalehed ja kergekaalulised ristpaelasaadetised, mis kuni kella $\frac{3}{4}17$ postile anti Tallinna peapostkontoris või peapostkontori juures olevasse postkasti lasti ning tähtsaadetised, mis kuni kella $\frac{1}{2}17$ -ni peapostkontoris postile anti. Kõik hiljemalt postile antud kirjad jne. saadeti edasi alles postrongiga kell 23.20 õhtul, ning jõudsid selle tõttu ka sihtkohta palju hiljem päralt. Et publikule paremat võimalust pakkuda välismaale adresseeritud korrespondentsi kiiremaks edasisaatmiseks, on postivalitsus korralduse teinud, mille järgi ka Tallinna-Vaksali postkontor hakkab välismaile postkotte valmistama. Neil, kes ei ole jõudnud oma lihtkorrespondentsi kuni k. $\frac{3}{4}17$ -ni ja tähtkorrespondentsi kuni $\frac{1}{2}17$ -ni peapostkontoris postile anda, kuid siiski soovivad seda kiirrongiga ära saata, tuleb nüüd niisugused saadetised Tallinna-Vaksali postkontoris postile anda või lihtsaadetised vaksali kontori juures ja samuti vaksali ees väljapandud postkasti lasta enne kella $\frac{1}{2}18$.

Kütteküsimus kitsarööplisel raudteel.

Pärnu linnavalitsus on saatnud teedeministrile järgmise märgukirja:

„Riigi erakorraliste metsalankide müümissaeg ja raudtee põlevkivi kütte peale üleviimisega on tekkinud küttepuude müügi-küsimuses terav kriis. On kogunud suured küttepuude tagavarad, mida kusagil realiseerida ei saa. Küttepuud ei seisa kaua ja lähevad paratamatult hävinemisele. Iseäranis terav on seisukord Pärnus ja Pärnumaal, kus suur metsa ülestöötamine. Pärnus on küttepuud teisele järjele surunud odavam kütteaine pinnapuud ja saepuru saeveskitest, mida suure metsatööstuse juures külluses. Seni oli suur küttepuude tarvitaja raudtee, see on aga nüüd põlevkivi kütte peal.

Eriti raskes seisukorras on ka Pärnu linn, kellel suurem metsatööstus ja tekkinud olukorras suured küttepuude tagavarad, mida väga raske realiseerida. Linnavalitsus on arvamisel, et see mitte otstarbekohane ei ole, et kitsarööpline raudtee põlevkivi kütte peal on, mis kaugemalt vedada tuleb, mustust ja halba suitsu rongides ja jaamades tekitab ajal, kus odavaid küttepuid raudtee piirkonnas küllaldaselt saadaval. Kas ei võiks riigil ükskõik olla, kui küttepuud, kui varandus, hävinema peab.

Neil põhjustel palub Pärnu linnavalitsust vastavaid ministereid kütteküsimuse revideerimisele võtta, kitsarööpline raudtee puukütte peale tagasi viia ning võimaluse korral kaotada küttepuude väljaveo toll“.

— **Nimetus.** Riigiraudteevalitsuse peadirektori k.t. on nimetatud senine raudteetöök. ins. V. Reinok.

— **Sõiduplaanide konverents.** 14–16. okt. peetakse Baden-Badenis rahvusvahelist sõiduplaanide konverentsi, millest osa võtab teedeministri abi ins. K. Jürgenson.

Eriajakirjanduse ülevaade.

Hanomag-Nachrichten. Das soeben erschienene Heft 154/155 dieser Monatsschrift bringt einen Aufsatz über das Hanomag – Kleinauto von W. Dette. Der Aufsatz zeigt in leicht verständlicher Form, wie ein Automobil im Inneren aussieht, wie die einzelnen Teile funktionieren und wie man ohne technische Vorkenntnisse das Fahren erlernen kann. Das reich illustrierte Heft wird vervollständigigt durch Reiseschilderungen von Hanomag-Fahrern, die mit dem kleinen Wagen durch Deutschland, Oesterreich, Italien, Schweiz, Frankreich, Belgien usw. gefahren sind. Preis des Heftes 60 Pf. postfrei vom Hanomag-Nachrichten-Verlag G. m. b. H., Hannover-Linden.