

EESTI RAUDTEE

RAUDTEEASJANDUSE AJAKIRI

Toimetuse ja talitus: Tallinnas, Nunne tänav nr. 32, Kontor avatud kella 10—2. Sealsamas ka tellimiste ja kuulutuste vastuvõtmine. Telefon: nr. 192 raudtee keskjaamast Toimetaja kõnetunnid: kella 9—10 p. Ärijuhi kõnetunnid: kella 9—10 ja 3—4.	Ilmub 2 korda kuus. <table><tr><td>Tellimise hind</td><td>500 mk. aastas.</td></tr><tr><td>" "</td><td>260 " 1/2 "</td></tr><tr><td>" "</td><td>140 " 1/4 "</td></tr></table> Üksiku numbri hind 25 mk.	Tellimise hind	500 mk. aastas.	" "	260 " 1/2 "	" "	140 " 1/4 "	Kuulutuste hinnad: Kuulutuste küljel: 1 m/m. ühel veerul 6 mk. Kaantel: 1 m/m. ühel veerul 10 mk. Tekstis: 1 m/m. ühel veerul 12 mk.
Tellimise hind	500 mk. aastas.							
" "	260 " 1/2 "							
" "	140 " 1/4 "							
Nr. 7.	Juuli	1922.						

Raudteelaste ja rahva vahekorra.

Teadupärast on raudteeametnikkudel rohkem laialiste rahvahulkadega kokkupuutumist ja läbikäimist, kui teistel asutustel riigis, vast välja arvatud posti-telegraafi ametkond. Sellepärast on üsna loomulik, et nendest suhetest, mis raudtee ametnikkude ja rahva vahel on, õige tihti juttu tehakse.

Loomulik aga ei ole see, et siin mõlemil pool ainult paheid nähakse ja sellest suure suuga räägitakse, ilma et neid ellu kutsuvaid põhjuseid otsitakse. Rahvas kaebab, et raudtee ametnikud olla vastutulematud, jämedad ja iseennast täis, kuna raudteeametnikud aga rahva üle ütelda teavad, et see alatasa neid oma mitmesuguste võimatuste ja maksva korra eitavate nõudmisetega närveerib.

Arusaadav, et siin kaebtused mõlemilt poolt põhjendatud on. Jätame kõrvale rahvamassi, kelle hulgas üksikuid kordarikkuvate kalduvustega inimesi, mitte üksi praegu, vaid ka veel kaugel tulevikuski saab leiduma, ja vaatleme neid põhjuseid, miks raudtee ametnikud tihti mitte niisugustena ei esine, kui seda ühes kultuurriigis nõuda võiks.

Kõigepealt ei tohi mitte unustada, et meie raudteelased pika tööaja ja töörohkusel liig koormatud on, et nad väikeste palkade sunnil ei või lubada enesele küllalt korralikku toitmist, ei või vabal ajal tarvilisel määral puhkust maitseta, vaid peavad mitmel viisil oma jõudu pingutama, et väljaspoolt ühel või teisel viisil palgalisa teenida. See kõik ei jäta oma mõju nii raudteelase igapäevasele tööle kui ka rahvaga läbikäimise juures avaldamata. Peale selle teki-

tab palju nurinat ja soovimata aeglust asjaajamistes ka noorte vilumata ametnikkude paigutamine vastutusriikaste kohtade peale, kus ei lubata, ei vabandata aeglust, liiategi eksimisi.

Kuid, kas on süüdi noor vilumata ametnik, kui teda ajutise tööjõuna pannakse äkitselt kohale, kus tarvilise vilumuse omandamiseks kulub nädalad, isegi kuud, et kõigiti hästi oma kohuseid täita? Kas on süüdi noor piletimüüja, kes möödunud pühade laupäeval nende ridade kirjutajale, — kes suvise sõiduplaani järele esimest korda saadetavale (koondatud rong Tartu ja Narva sihis) rongile Narvani omale pileti palus anda, — kindla tooniga vastas, et Narva poole piletit saada võimata, kuna ta ainult Tartu sihis piletit müüb! Kui siis pileti ostja oma imetust, et sõitjad rongide liikumise üle paremini informeeritud, kui raudtee piletimüüja, avaldamata ei saanud jätta, siis vastas noor raudteelane otsekohase naiivsusega, et rahvas alati rohkem pidavat teadma, kui raudtee ametnikud. Ja selles lihtsas vastuses tundus põhjatu hulk sügavat põlgust selle närviliku ja vaevarikka töö vastu, mille vastutavaks täitjaks ta juhuslikult ja ajutiselt saanud.

Nagu sellele, nii ka kõigile sarnastele soovimata nähtustele, ei saa, kui vähegi õiglane tahetakse olla, teist süüdlaslikult leida, kui ülemäärase kokkuvõetlikkuse mõttes liig kokkusurutud krediit teenijate koosseisu üleval pidamiseks, millest eriti oli juttu meie lehe nr. 5/6 ja mis ei luba vastaval arvul ja vastavate omadustega ametnikke palgata.

Et iseäranis palju, ja oma loomu poolest õige tühiseid nägelmisi rongijuhtidel ja vaguni-saatjatel reisijatega alatasa moodustada tuleb, ei ole kellegile tundmata, kes mõni kordki meie raudteel liikunud. Toon siin ühe õige lühikese, kuid värvirikka ja meie vagunisatjate kohta väga iseloomuliku sõnelemise kokkuvõtte: Venemaalt tulnud Eesti seltskonna tegelane, patrioot, kelle iga samm, iga hingetõmbe läbiim-bunud isamaalistest tunnetest, jõuab suure rähkamise järel lõpuks Narva ja tahab oma reisipaki, milles kogu tema varandus, enesega ühes vagunisse viia, kuid kohusetruu ametnik keelab õige jämedal toonil seda tegemast, sest reisupaki mõõt ei vastavat raudtee normidele. Reisija katsub sellele vastu vaielda, mille peale vagunisaatja kogu-ni kurjaks saab ja „sarnaseid kaltsakaid“, kes võõrsil vedelenud sel ajal, kui siin isamaa eest verd valatud, ähvardab üle piiri tagasi saata.

Sisuliselt ei saa selles ja paljudes sarnastes intsidentides vaguni-saatjat kuidagi süüdistada, peab vaid ennem kindla korra

ja normide üle valvamise eest kiitma. Kuid see toon ja viis, kuidas oma kohuseid täi-detakse, on kindlasti ja vastuvaidlemata üks kõige nõrgematest ja rutulist parandust ootavatest külgedest meie raudteelaste juu-res, kellel laialiste rahvahulkadega tegemist.

Muidugi ei saa ka sellel alal ettetulevaid konarlusi siunamise ja sõimamisega paran-dada, kui unustatakse, et see, kes oma, ameti kohuseid nii ilusalt, viisakalt ja ra-hulikult täita ei oska, kui soovitatav oleks, selles mitte ise süüdi ei ole, vaid et selle-kohased juhatused ja teatud eeltingimised puuduvad. Ka siin ei oleks raske parandust saavutada. Pandagu toime ka rongitee-nijate kursused, nagu on toimepandud raudtee meistrite ja nende abiliste kursused. See ei nõuaks iseäralisi suuri kulusid, kuigi eelarve kokkuseadmisel ka selle oluliselt tähtsa vajaduse peale mõtlemast ärgu unus-tatagu.

Võrreldagu meie praegust politsei amet-konda endisaegiste „kardavoidega“ siis saab iseenesest mõistetavaks ka lühikesajalistegi kursuste tähtsus. W—s.

Raudtee peatehased.

o.

Eesti riigiraudteede tekkimisega on endi-sed Põhja-Lääne teede asutused, et neid uutele tingimistele vastavateks teha, mitmeti ümber moodustatud. Kuna see ümbermoo-dustamine administratiivasutuste suhtes enam-vähem kergemini teostatav, on ta aga igasugustes raudtee tööstuslistes ettevõtte-tes arusaadavalt palju suuremate raskustega ja kuludega seotud. Viimasel ajal on ela-valt mõtteid avaldatud, et Tallinna peate-hased oma töövõimega ei vasta muutunud oludele. Katsume selles küsimuses selgust saada viimaste aastate kogemustest, nendes muutunud oludes.

Raudtee peatehased annavad praegu ümmarguselt 90% oma töövõimet klass-vagu-nite ja vedurite parandustööle, kusjuures ainult vedurite suuremad ja klassvagunite täielised parandused peatehastes tehakse, kuna vedurite vähemad parandused ja kau-bavagunite parandused veo jaoskondade hooleks jäävad. Viimase aja raudtee töös-tuste korralduste algmõte on see, et iga osakond omad parandustööd võimalikult oma töökodades ära teeks. Loodetakse, et

niisugune tendents ka tulevikus püsima jääb ja töö iseloom peatehastes enam suuremaid muutusi ellu ei kutsu.

Seega peavad peatehased 90% omast töövõimest koondama klassvagunite ja vedurite täielikkude parandustöödele.

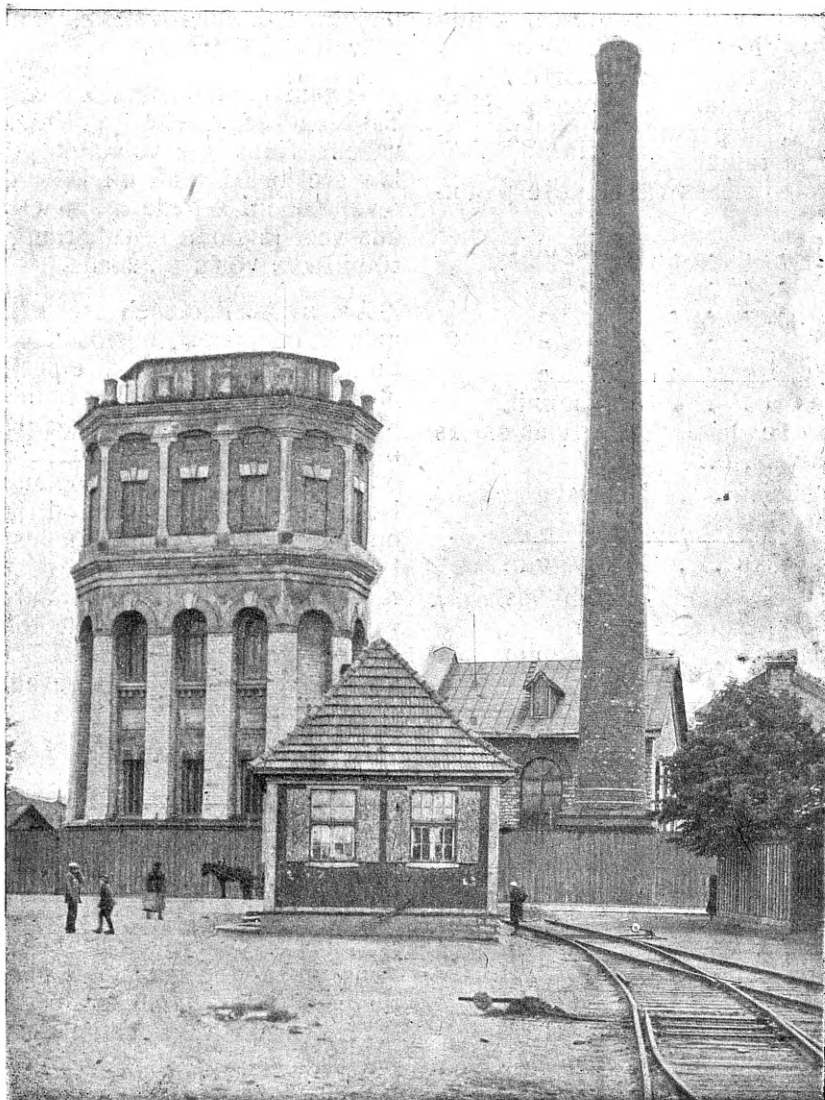
Kõigepealt tekib küsimus, kuivõrd vas-tavad peatehaste ruumid sellele ülesandele, kuna teada on, et Põhja-Lääne teedel olid tarvitada mitmed töökojad ja nende teede pikkus ja vagunite park oli sootu lahku-minev meie praegust oludest.

Praegu on Eesti teedel klassvagunid:

	2 teljelisi	3 teljelisi	4 teljelisi
II. kl.	1	33	35
III. kl.	78	66	62
Postvagunid . .	—	8	5
Pakkvagunid . .	—	22	6
Vangivagunid . .	1	3	1
Sanitaarvagunid	23	3	5
Ametvagunid . .	1	15	2

Kokku 104 150 116

Erivagunid 86.



Tallinna tehaste veemaja.

Kitsarööpalisi klassvagunid on meie raudteel:

Ametvagunid	4
I. kl.	1
I./II. kl.	1
II. kl.	1
II./III. kl.	2
III. kl.	18
Pakkvagunid	3
Postvagunid	3
Sanitaarvagunid . . .	4
Erivagunid	10
Kokku	47

Nende 503 vaguni parandused peavad peatehastes läbiviidud saama ja selleks tööks peab ruumi leiduma.

Klass- ja erivagunid nõuavad täielist parandust iga üheksa aasta järel, keskmist parandust iga 3. aasta järele ja tähtajalist järelvaatust iga aasta. Sellega peavad peatehased aastas parandama:

täieliselt . . . $\frac{1}{9}$ tervest vaguni pargist
keskmiselt . . . $\frac{2}{9}$ " " "
tähtajaliselt . . . $\frac{6}{9}$ " " "
ja aasta jooksul peavad kõik vagunid peatehastest läbi käima. Intensiivse eksploatatsiooni juures tuleb ka veel juhuslisi

suuremaid parandustöid, mis veojaoskondade jõust üle käivad ja peatehastes tehtud peavad saama. Need parandused on oma iseloomu poolest etteäramääramatud ja eespool meie neid iseäraldi ei arvesta. Neid tuleb arvesse võtta paranduse töödeks teatava tagavaraga ruumi määrares.

Arvuliselt tuleb aastas täielisele parandusele:

2 teljelisi	12 vagunit
3 "	17 "
4 "	13 "
erivagunid	9 "
kitsaroopalisi . . .	6 "

Kokku . . . 57 vagunit.

Keskmisele parandusele tuleb aastas kahekorde arv, s. o.:

laiaroopalisi . . .	102 vagunit
kitsaroopalisi . . .	12 "

Kokku . . 114 vagunit

Ülejäänud osa vagunid tuleb aastasele tähtajalisele järeelvaatusele s. o.:

laiaroopalisi . . .	303 vagunit
kitsaroopalisi . . .	29 "

Kokku . . 332 vagunit

Klass- ja erivagunite paranduse alal oleks üldnimetud töö rohkus parandustöökodade tööväime määrajaks.

Vaguni parandustööd on praegu jaotatud Tallinna peatehaste ja Valga jaoskonna vahel. Kuna aga võimalik pole ettenäha, kas see ka edaspidi nii jääb, sest sõja- ja revolutsiooni aegade mõjul ei ole tööviljakus veel jõudnud seisukorrani, mida päris stabiilseks võiks nimetada.

Arusaadavalt oleneb see väga mitmesugustest põhjustest, mis osalt ka välisoludest tingitud, kuna tööviljakuse peale põhjalikult mõjuvad materjaalide saamine välisturult, tööliste elutingimised, tööaja pikkus, korteri olud, õppinud tööliste juurekasv j.n.e. Need on aga asjad, mis veel loomulikku püsivat iseloomu ei ole omandanud, ja selle tõttu on raske uskuda, et tööviljakus püsiv saaks. Lootes aga, et tööviljakus siiski tõuseb ja raudteele kasulik on parandustöid klassvagunite alal koondada ühte kohta, vaatame, kui võrd Tallinna peatehased niisuguse ülesandega valmis saada suudavad.

(Järgneb).

Puukonserveerimisest.

Nägemata ja nähtavate parasiitide vastu, mis puu materjaale enneaegu kõlbmatuks teevad, on juba enne 1756 aastat võitlema hakatud, nagu seda viimseaja Saksamaa puukonserveerimise kirjandus tõendab. Põhjused, mis juba sel ajal sundisid puumädanemise vastu abinõusid otsima, ei seisnud nähtavasti mitte selles, et puumaterjaalist puudus oli, vaid enamalt selles, et conserveerimise läbi puu iga pikendamine aastate jooksul suure kapitaali kokku hoidis. Nii näituseks olid Venemaal, vaatamata selle peale, et seal metsamaterjaale küll ja küll on, 1916. aastal üle 100 puukonserveerimise asutuse.

Konserveerima hakati suurel määral muidugi puid, mida tehnilisteks otstarbeteks rohkesti tarvitati. Iseäranis laialdast conserveerimist on senini leidnud männa, tamme ja puksi puud.

Suurem jagu puukonserveerimise asutusi on ehitatud raudteedel, eriti liiprite conserveerimiseks, kus ühtlasi ka muid materjaale conserveeriti, nagu: telegraafi poste, ehituste alusraame j.n.e. Miks peaaesjalikult raudteedel neid tehaseid on ehitatud,

mujal aga harvem, on selge: raudteedes lamavad miljonite viisi liiprid; maapinnal lamades kõdunevad nad õige ruttu, kuna conserveerimine aga nende ühesuguse mõõdu pärast on massiliselt odav ja hõlbus. Siin oleks ka väga kerge seda kasu ligikaudselt välja arvata, mis liiprite conserveerimine raudteele annab.

Viimase-aja conserveerimise meetodid on võimaldanud liipri iga 3—4-kordselt pikendada. Ühe raudtee liipri hind on praegu umbes 180 marka. Tema kohalepanemise kulud umbes 30 marka. Ühe liipri conserveerimise kulud, lõpu pool kirjeldatud meetodi järel, oleksid umbes 50 marka.

Kui Eesti raudteedel praeguse ligikaudse aastase vajaduse järel 150.000 kõdunenud liiprit vahetada conserveerituteks, siis annaks see järgmise kasu:

Konserveeritud liiprid jatkuks 12 aastaks ja nemad maksaks: $(180 + 30 + 50) \times 150.000 = 39.000.000$ mk.

Konserveerimata liiprid jatkuks keskmiselt 4 aastaks ja nemad maksaks 12 aasta

jooksul: $(180 + 30) \times 3 \times 150.000 = 94.500.000$ mk. Seega oleks kokku hoitud 55.500.000 marka, peale selle veel metsade laastamine ära hoitud.

Puukonserveerimisega ei ole senini meil veel algust tehtud, kuid raudteevalitsusel on kavatsus juba käesoleval aastal liiprite konserveerimise tehist ehitada.

Arvesse võttes tähtsaid tagajärgi, mis puukonserveerimine annab, ei ole üleliigne selle küsimuse juures pikemalt peatada.

Loobudes üksikasjalisest mädanemise sünnitajate parasiitide kirjeldusest, võiks kokkuvõetult nende kohta järgmist ütelda. Puu-parasiite jaotatakse kõige pealt kahte liiki: esimesse liiki kuuluvad parasiidid, kes elus puu kallal oma tööd teevad, teise aga — „saprofüüdid“, kes ainult maharaiutud puud söödaks tarvitavad. Viimased teenivad tehnikas suuremat tähtsust ja neid jaotatakse veel nelja rühma, igas rühmas 2 — 5 saprofüüti, kes igaüks isesugust vilja (seeni, hallitust j.n.e.) kasvatavad.

Kõik saprofüüdid tarvitavad oma arenemiseks puus olevaid munavalge ollusi ja tsellulooset, seega puud lühikese aja jooksul tuha sarnaseks muutes.

Saprofüütidel, kui ka igaugu teistel parasiitidel, on peaülesandeks rohkel arvul omasuguseid juure kasvatada, kuna viimased jälle, vabanedes omast väljaarenemise paigast, lendavad teise puu peale, et seal sama tööd jätkata.

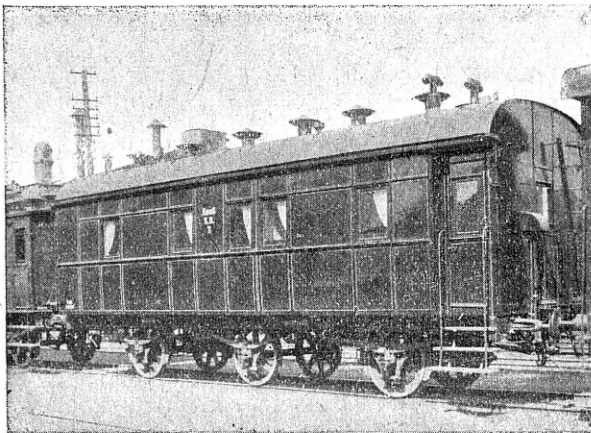
Need oleksid kõige hädaohtlikumad puumädanemise sünnitajad. Arvamine, et vesi või niiskus iseenesest mädanemist sünnitab, on täiesti ekslik, niiskus on ainult peatingimine, mille juures seen kasvab.

Peale eelnimetud parasiitide on hulk suuremaid, kuid vähem hädaohtlikke parasiite, nagu putukad, tõugud, koid j.n.e.

Kuidas aga talitada puuga, et tema parasiitide vastu kaitstud oleks? Alguses lepiti sellega, et puud lihtsalt mingisuguse antiseptilise (mädanemise vastase) vedelikuga üle määriti, kuid niisugune abinõu tarvilisi tagajärgi ei annud; kõigepealt juba sellepärast, et õige õhuke puu kiht, mis antiseptikut saanud, mehaaniliste vigastuste läbi kohati purustatakse ja seega parasiitidele tee avatakse. Teiseks ei ole sellega hävitatud puu sees olevad parasiidid, vaid vastupidi: kui toorest ehk haiget puud mingisuguse paksu ollusega (näit. gaasi tõrva) üle määrida, siis matab see puu peal-

mised õhugaugud kinni ja muudab puu sisu otsekohe mädanemise kambriks, kus seenel hea areneda. Niisuguseid nähtusi, kus pealt tõrvatud puu seest lühikese aja jooksul ära mädaneb, on praktikas küllalt ette tulnud. Nendel põhjustel on tarvilikuks tunnistatud puud sügavamalt läbiimbutada, s. t. kogu pekki (splint). (Puusüdant, kui surnud ja vaiguga täidetud puuosa, läbiimbutada ei ole praeguste abinõudega veel suudetud. Vaigu rohkuse tõttu aga on see puuosa juba iseenesest konserveeritud ja peab mädanemisele kauem vastu kui pekk).

Selle sihi kättesaamiseks katsuti esialgu puud kauemat aega (nädal ja rohkem) antiseptilises vedelikus leotada, kuid leotamine soovitavaid tagajärgi ei annud, sest pekk ei imbu vedelikuga läbi ning niisugune viis võtab liig palju aega ja teeb



Ametvagon nr. 7.

konserveerimise kalliks.

Et puusse vedeliku imbumist kiirustada, selleks on kellegi keemikeri Ott'i poolt tarvitusele võetud aparaat, mis seisab koos kahest horisontaal tsilindrist, millistesse väikestel platvormidel puumaterjaal sisseveeretakse. Pärast täislaadimist juhitakse ühte nimetatud tsilindrisse kuum antiseptiline vedelik ja hoitakse seda seal 10 — 30 minutit. Et puu ja tema sees olev õhk selle läbi soojaks tehakse, siis peab osa õhku paisumise tõttu puust lahkuma.

Kui puud vedelikus tarvilise aja juba seisnud, siis lastakse vedelik teise tsilindrisse, kuna esimesse aga mõne sülla kõrgusel seisvast reservuaarist täiesti külma vedelikku lastakse. Nüüd sünnib puu õhkaukudes protsess ümberpöörduvalt eelmisele: jahenemise tõttu koondub puus õhk, et ta

aga väljaspoolt õhkaukudesse tagasi ei pääse, — sest puid ümbritseb vedelik, — siis tekib õhkaukudes õhu hõrenemine (vakuum), mis vedelikku puusse imeb. Sisseimemisele aitab veel kaasa väljaspoolt surve, mis mõne sülla kõrgusele paigutatud reservuaarist vedeliku kukkumine annab. Sel

Paremate tagajärgede kättesaamiseks võttis keemiker Breant masinad tarvitusele, milliste abil vakuumi (õhuhõrenemine) kunni 620 m/m'ni elavhõbe samba surveni kätte saadi ja vedeliku rõhumist kunni 9 atmosfäärini suurendati. Sel teel oli peki täielik läbiimbumine kätte saadud.

Tallinna näitus.



Tubaka vabrik A. Reier ja Ko. paviljon.

teel saadi kätte juba paremaid tagajärgi kui lihtsa leotusega, kuid arvesse võttes asjaolu, et puu visalt soojust läbi laseb ja sellepärast raske temperatuuri vahet õhkaukudes kätte saada, mis suuremat õhu hõrenemist oleks sünnitand, siis ei ole ka vedeliku sisseimbumine kuigi sügav. Kuiva puusse imub sel teel siiski vedelik pekki kunni 10 mm., pragusid mööda ka sügavamale, kuid niiskesse puusse peaaegu sugugi.

Õhukindlalt kinnikäivasse tsilindrisse veeretakse 5—6 liipritega täidetud vagonetti. On tsilinder õhukindlalt kinni sulatud, pumbatakse vakuum pumba abil tsilindrist õhk välja, kunni vakuummeeter tsilindril 620 mm. õhuhõrenemist näitab. Niisuguses hõrendatud õhuga ruumis peetakse liipreid 30 minutit, mille järele vakuum pump kiiremini töötama pannakse ja tsilinder tema all oleva vedeliku basseini toru kaudu ühendatakse. Välise rõhumise all tungib vedelik suure kiirusega õhutühja tsilindrisse ja täidab selle. Kui tsilinder vedelikuga täidetud, siis pannakse pump seisma, sulatakse ventiilid ja asutakse vedeliku sissesurumisele. Vedelikku pumbatakse tsilindrisse ja samast reservuaarist kunni surve tsilindris 6 atmosfäärini tõuseb. Seda survet hoitakse 1 tund aega pumba abil alal. Sellega on operatsioon lõpetud. Pump pannakse seisma ülejäänud vedelik lastakse reservuaari tagasi, tsilinder avatakse ja vagonetid liipritega veeretakse välja. Breant'i süsteemi on pärast poole Burnet'i, Polifka, Rüpingi ja Rütgers'i poolt täiendatud. Nii on näituseks märgade puude imbutamisel enne vakuumi tegemist auruga kuivatamine ette võetud.

See süsteem väheste muudatustega on senniajani kõige enam tarvitusel Venemaal, Saksamaal ja mujal.

Umbes samal ajal, kui Breant'i imbutussüsteemi laialdaselt tarvitama hakati, võeti kellegi metsateadlase „Boucherie“ poolt tarvitusele täiesti toorete puude konserveerimise viis masinate abita. See viis on umbes järgmine: Toored koorega puud laotakse ritta, tüve otsad ühele poole; tüve otsade külge keeratakse iseäralised õhukindlad kübarad, mis üksikute torude abil ühe üldise toruga ühendatud, mis omakorda

ühendatud mitmesülla kõrgusel seisva reservuaariga, kuhu antiseptilist vedelikku pumbatud. Torude läbi rõhudes palgi tüve otsa peale, tungib vedelik poorisid mööda kunni ladva otsani, puu sees olevaid vedelikke välja tõrjudes.

Peale kirjeldatud viiside on veel hulka teisi viise, mis tegelikult sugugi ehk õige vähe tarvitamist on leidnud.

Konserveerimisel tarvitakse, tema meetodi peale vaatamata, mitmesuguseid antiseptilisi ollusi.

Harilikud mädanemise vastu tarvitusel olevad antiseptikud on maksvad ka puu conserveerimisel ja neid võiks põhijoontes soolade ja õlide peale jaotada. Sooladest, mis puukonserveerimiseks tarvitatud, on vanast ajast tuntud sublimaati, rauasulfaat j. t. Uuemal ajal hakati tarvitama klooritsinki ja muid kloori ehk fluor soolaid. Kõige laialdasem tarvitamine on nimelt klooritsingil — 3,7%-lise vee-lahuna.

Tervelt üle 75% Venemaa puukonserveerimise tehastest tarvitasid conserveerimiseks kunni 1916. aastani klooritsinki.

Kõikide soolade kohta võib ütelda, et nemad kui veelahud, kergesti puust välja-pestavad on, mispärast klooritsingi lahuga imbutud liiprite iga ka ainult seitsme aasta peale arvatakse. Lisaks on klooritsingil veel see halb külg, et tema liiprite külge kinnitatud raudosi sööb ja puud nõrgestab. Need puudused, mis soolade lahuga conserveerimisel kaasas käivad, sundisid õlidega conserveerimisele üle minema, nii et praegu igas ilmajaos, kus conserveerimine pinda leidnud, suuremalt jaolt selleks õlisid tarvitakse. Õlidega conserveerimisel on üllatavaid tagajärgi annud kivisöö-tõrv. Tegelikult tarvitamisel on kindlaks tehtud et kivisöö-tõrvaga läbiimbutatud männapuu liiper vähemalt 20 aastat mädanemisele vastu paneb.

Vaatamata selle peale, jäävad soola lahud oma odavuse tõttu siiski mõjuvateks võistlajateks õlidele, sest õlidega conserveerimine on mitu korda kallim kui mingisuguse soola lahuga. Sellepärast ei ole sugugi võimalik seal õlidega puud conserveerida, kus õli just käepärast ei ole ja teda kusagilt võõrsilt sisse vedada tuleb. Et aga kivisöö-tõrval, nagu juba tähendatud, õige suur conserveerimise jõud on, siis kerkis päevakorrale küsimus, kas olekski tarvis nii suurt hulka tõrva puu sisse rõhuda, ja kas ei oleks küllalt conserveerimiseks sama palju tõrva pekis (splindis) ühesuguselt ärajaota-

tult, kui kõva soola veelahus tarvitatakse? (männa puu liiprisse võib sisse rõhuda tõrva 60 naela ümber). Selle küsimuse lahendamiseks pandi toime Saksamaal raudtee keemiliste katsete asutuses klooritsingiga ja kivisöö-tõrvaga järgmised võrdluskatsed:

Teatud seene kasvatajatele ollustele (söötadele) segati juure paralleelselt 0,1—1% klooritsinki ja kivisöö-tõrva, millisele segule ühelajal seemed külge pandi ja 35—45 päeva valvati. Öö-päeva järele oli 0,1% klooritsingiga segatud ollusel seene kasvamine selgesti näha, mis juba kolmandal päeval spoore kasvatama hakkas; kuna 1% klooritsingiga segatud ollusel 35 päeva jooksul suuremat kasvamist ei märgatud. 0,1% kivisöö-tõrvaga segatud ollustel aga ilmus 9-mal päeval väikene valge niit, mis 45 päeva jooksul ennast õige vähe muutis; 1% kivisöö-tõrvaga segatud ollustel ei olnud 45 päeva jooksul midagi märgata. Nendest katsetest selgub, et kivisöö-tõrv mitte ainult ühevääriline antiseptik kõva klooritsingiga võrreldes ei ole, vaid vähemalt 3 korda temast antiseptilisem on. Nii oleks 1,2% tõrvalahu sama hea kui 3,7% klooritsingilahu, ja selle asemel, et 40—60 naela tõrva liiprisse suruda, jatkuks 1—2 naelast küll, kui seda osa aga terves pekis ühetasa ärajaotada. Katsuti seda ka tegelikult läbi viia. Selleks muudeti kellegi keemikeri Blytheschen'i poolt väike osa tõrva kuumendatud auru abil — auruks ja selles aurus peeti pikemat aega liipreid, kuid tagajärjed olid õige viletsad: aur oli ainult puu pragudesse tunginud, pekki aga peaaegu sugugi. Peale selle ei ole lubatav puud üle 100 °C temperatuuris hoida — selle läbi kaotab ta oma tugevuse.

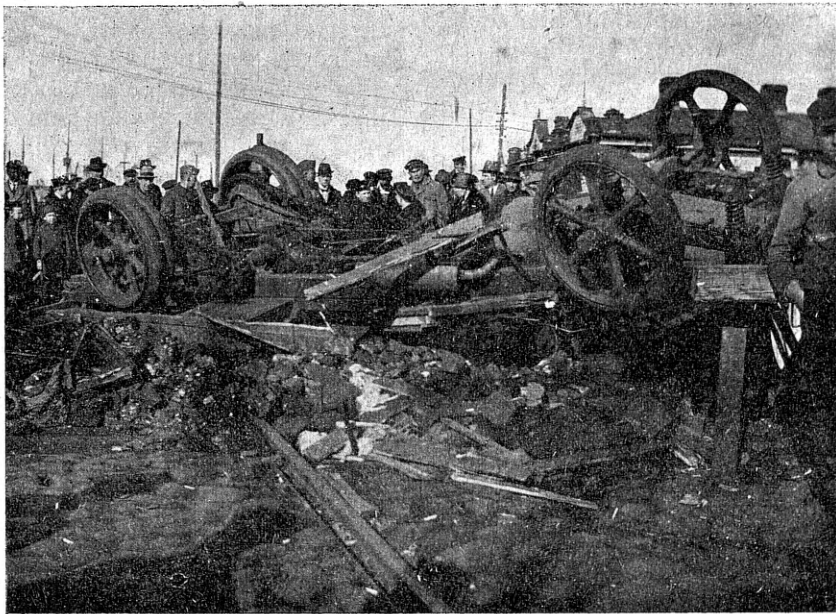
Viimasel ajal on laialt tarvitama hakatud, tõrva kokkuhoidmise mõttes, „Rüping-Rütgers'i“ viisi, mille järele umbes pool osa puu sisse rõhutud tõrvast tagasi võidetakse. Lühidalt kokkuvõttes, seisab see viis järgmises: Tsilinder on samasugune nagu eelpool tähendatud Breant'i süsteemilgi, kuhu vagu-nettide peal puumaterjal sisse veeretatakse; vähe kõrgemal seisvas katlas on kivisöö-tõrv, mis auru torude abil kunni 40—50 °C tuliseks tehakse. Selle asemele, et puumaterjaali kõige pealt vakuumi alla heita, nagu see Breant'il tähendatud, pumbatakse siin ühel ajal tsilindri ja tõrva katlasse õhku, kunni 3 atmosfäärilise tiheduseni. Tihendatud õhus peetakse puumaterjal — 15 minutit. Siis lastakse kuum

tõrv katlast tsilindrisse. Tsilinder ja tõrvakatel on omavahel mõlemad pealt ja alt torudega ühendatud, mille põhjal mingisugust muudatust rõhumises selle juures ei sünni: tsilindrisse jookseb alt kuum tõrv sisse, pealt aga jookseb temast õhk tõrva katlasse. Kui tsilinder tõrvaga täidetud, siis jätkatakse tsilindrisse tõrva sissepumpamist, kunni rõhumine 6—7 atmosfäärini tõuseb. Rõhumise all peetakse liiprid 30—40 minutit, mille järele rõhumine lõpetatakse ja tõrv tõrva katlasse tagasi aetakse. Operatsiooni algul puu õhkaukudesse pumbatud õhk surub nüüd üleliigse tõrva õhkaukudest välja, kuna väljatõukamise jõudu veel tsilindris pumba abil

niiske, siis on teda Breant'i viisi järelegi raske läbiimbutada.

Praeguseid tõrva hindu arvesse võttes, ei ole ka see viis igal pool võimalust avanud puud konserveerida puhta tõrvaga. Sama lugu oleks ka meil.

Tõrva kokkuhoidmise mõttes on ka jällegi Saksamaa raudteede keemiliste katsete asutus katseid teinud tõrva vees lahutada ja siis puu sisse rõhuda samal viisil, nagu see soolade lahuga sünnib. Selleks segati kiviõetõrva, teatud viisil valmistatud, tõrva seebiga, milline segu salvi sarnaseks muutus. Kui seda segu vees lahutati, saadi täiesti ühetaolist emulsiooni (piima), milles



Põhja Aktsla Seltsi veoauto kokkupõrge kaubarongiga Tallinna sadama ülesõidukohal 23. aprillil 1922. a.

õhku hõrendates suurendatakse. Hõrendatud õhu ruumis peetakse liiprid 20—30 minutit, mille järele tsilinder välise õhuga ühendatakse ja puust väljatõugatud tõrv ära pumbatakse. Sel viisil on puusse rõhutat tõrvast pool osa tagasi saadud ja peki mass läbiimbutud.

Seda viisi loeb Saksamaa puukonserveerimise kirjandus üheks paremaks majanduslises mõttes, kuid ka siingi võib ütelda, et kõiki ülesseatud sihte selle metoodiga veel kätte pole saadud. Nii näituseks ei või julge olla, et pekk täiesti läbiimbutud saab, sest et õhkaukudesse rõhutat õhk ikkagi ruumi tarvitab, vaatamata selle peale, kui tihedaks meie teda ka ei rõhu, ja nimelt see ruum jääb antiseptikust puutumatuks. Teiseks oleks kerge niisuguseid operatsioone teha ainult kuiva puuga, on puu aga

tõrva terad palju väiksemad, kui või terad piimas, nimelt 0,1—0,3 μ läbimõõdus.

Niisuguse 2,5 — 5% tõrva sisaldavate emulsioonidega imbutati kaks liiprit, kusjuures emulsioon muutumatult ennast terves pekis ära jaotas. Sel viisil läbiimbutud liiprite külge naelutati hästi seenetanud lauatükid ja heideti liiprid mädanemise kambri.

Peale 13 aastase mädanemise kambris viibimise, olid liipritel pekid, kui ühel nii ka teisel, täiesti terved ja seenest puutumatuks jäänud, kuna läbiimbutamata puu süda seentega (hallitusega) kaetud oli.

Selle katse läbi tehti kindlaks tõrva vees lahutamise võimalus ja kinnitati veel kord kiviõetõrva kõrgeid antiseptilisi omadusi.

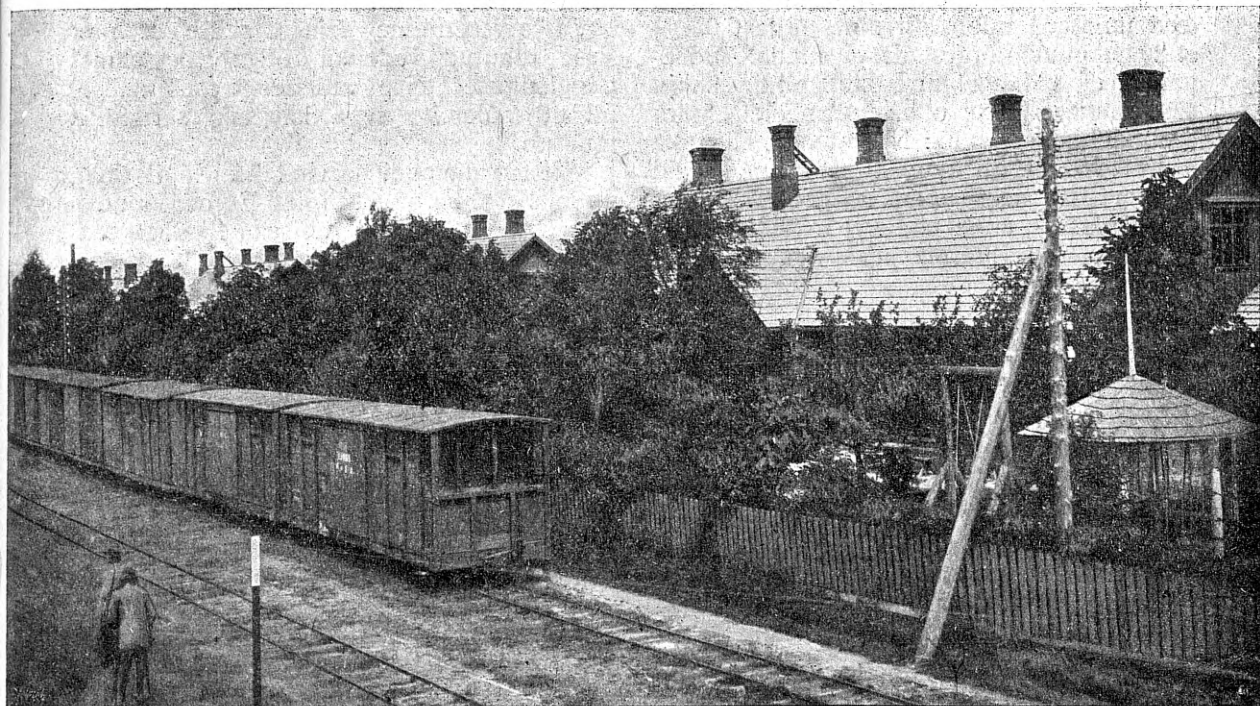
Männa ja tamme puud oleks kõige kohasem õlide emulsiooniga konserveerida, kui emulsiooni valmistamine ise nii keeruline

ei oleks ja selleks ainult teatud materjaale tarvitada ei tuleks. Vaatamata nende raskest peale leidis siiski kivitõrva emulsioon Venemaal laialdast tarvitamist. Nii konserveeriti emulsiooniga 1915-16. a. liiprid akts. seltsi „О-во Предохранения Древа“ poolt kõigi Siberi, Vindau-Rõibinski, Sõs-rani-Vjasma ja Vladikaukaasi raudteede tarvis. Emulsiooni valmistamiseks tarvitati tähendatud seltsi poolt kivitõrva ja nafta jätiste rasvahapet (seebiks). Hiljem ehitati

leitudki, vaid ainult pigi. Selle peale vaatamata ei või fenoolide tähtsust päris eitada, sest nad on tarvilikud alguses parasiitide suretamiseks.

Aga nii ühest kui ka teisest meie põlevkivi õlis puudust ei ole, fenooli on isegi rohkem kui kivitõrvas.

Üheks miinuseks oleks meie õlil, kui teda puhtalt tarvitada, see, et tema rohkesti orgaanilisi happeid sisaldab, mis puu mädanemisele osalt ehk kaasa aitaksid, või



Pärnu—Tallinna kitsarööplise raudtee paranduse osakonna I. jaoskonna kontor ja distantseerija korter Mõisakülas.

parema emulsiooni saamiseks homogenisatorid, milliste abil tõrva terad emulsioonis peenemaks hõõruti.

Tõrva emulsiooniga raudtee liiprid konserveerida oleks kõige odavam ja kasulikum ka Eestis. Selle kasuks räägib kaasa asjaolu, et meil ei oleks tarvis kivitõrva väljaspoolt sisse vedada; tema aset täidab väga hästi põlevkivi tõrv. Tõenduseks võrdleme neid aineid. Viimasel ajal on arvamisele jõutud, et puud konserveerivad ollused kivitõrvas ei ole ainult fenoolid, — nagu karbool, kresool ja teised, vaid väga tähtis konserveerimises on just tõrva pigi. Seda tõendas emulsiooniga läbiimbutud ja 13 aastat mädanemise kambris lamanud liipritselluloose analüüs, kus fenoolide jälgi ei

õigemini — oli antiseptilist väärtust alandavad, kuid emulsioonis kaob see miinus ära, sest leheliste abil saavad need happed neutraliseeritud.

Emulsiooni valmistamises põlevkivi õlist puu konserveerimise otstarbeks on ka Eestis juba katseid tehtud. Et põlevkivi õlis rasvahappeid küllalt, siis ei ole tema emulgeerimiseks (piimaks muutmiseks) mingisuguseid abi-produkte tarvis. (Rasvahapped segatud lehelistega annavad seebi, mis peeneid õli terasid õhukese korruga üle katab, neid kokku minna ei lase ja seega võimaldab neid vees ühetasaselt ära jaotada). Põlevkivi õli segatud pooleks 10% seebikivi lahuga annab kindla emulsiooni, mis nädala te viisi seistes ei lagune. Kerged õlid,

nagu bensiin ja teised tõusevad küll õhukese korrana emulsiooni peale, kuid seda lagunemiseks ei või lugeda, teiseks ei ole kergetel õlidel konserveerimises tähtsust. Seebikivi tarvitamise kohta emulsiooni valmistamiseks võiks arvamine tekkida, et tema puule kahjulik, puu mädanemisele kaasa aitab ja puu tugevust nõrgestab, kuid need arvamised on ekslikud. Nagu teada muutub seebikivi õhus lühikese aja jooksul soodaks, mis täiesti kahjuta sool on ja teiseks on seebikivi lahu 5% emulsioonis, nagu teda tarvitada tuleb, nii nõrk (alla 0,05%) et tema puud nõrgestada ei suuda. Sellepärast ei või seebikivi läbi puule kahju sünnitamisest juttu olla, ennem oleks nõrk seebikivi lahu kasulik: Nagu teada, ei hakka tselluloose ise nii kergesti mädanema, vaid selleks aitab kaasa puu sees olev muna-valge plasma, mille järele parasiidid õigemaial on, selle plasma peale aga reageerib

seebikivi lahu väga hästi, teda hoopis teiseks olluseks muutes.

Nii oleks põlevkivi emulsiooniga kõige sündsam meil liipreid konserveerida.

Lõpuks võiks nimetada, et peale soola lahude ja õlide tarvitakse konserveerimise abinõuna puu metalliseerimist ja vulkaniseerimist. Puu metalliseerimine seisab selles, et puu mingisuguse metallsoolaga läbiimbutakse ja pärast mingisuguse reageeriva vedelikuga ehk elektri vooluga metallsoolast vabastakse.

Vulkaniseerimine seisab selles, et puu sisse rõhutud vedeliku (õli) peale pärast mingisuguse teise vedelikuga mõjutakse, nii et mõlemite segu kautsuki sarnaseks muutub.

Viimast meetoodi tarvitatakse Inglismaal, milleks männa puust liiprid Euroopas ülesostetakse ja konserveerimiseks Indiasse saatetakse.

T.

Eksitus.

Rongijuht Mälgas, alles praegu Valga — Tallinna liini kiirrongiga pealinna saabunud, seisis jaamaülema kabinetis vastamisi korrapidajaga, kes talle noomitust tegi.

„Igatahes peab reisijate vastu äärmiselt tähelepanelik olema“, kurjutas korrapidaja, kelle ametlik pahane toon kõlas vaid rohkem tehtuna kui tõsisena, sest temalegi ei olnud teadmatud reisijate sagedased liialdatud ning tujukad nõudmised ja nende tõttu juhtuvad sekeldused reisijate ja rongiteenijate vahel, lõpuks kaebtused jaamaülemuse ees.

Asi seisis lintsalt selles, et keegi kiirrongiga päralt jõudnud herra korrapidajale kaebamas käinud rongijuhi peale, kes hea vaevatasu eest enese peale kohustuse võtnud, reisijat teel õigel ajal äratada, seda kohust aga mitte polla täitnud. Kaebaja olnud väga kuri, kirunud kõiki raudtee teenijaid, süüdistades neid hooletuses, lohakuses, ja ähvardades anda kirjalikku kaebust kõrgemale ülemusele.

„Vaadake“, seletas korrapidaja, „niisugused sekeldused ei ole armsad, iseäranis teile, kellele esimest korda rongijuhi vastu-

tusrikkad kohused täita olid, mille juures äärmiselt tähelepanelik oleksite pidanud olema“.

Nähes oma ees rongijuhti ootamata pa-handuse tagajärjel täiesti kohmetuna, päris korrapidaja peale lühikese vaheaja ametliku kareduse asemel juba osavõtliku lah-kusega:

„Kuidas see siis juhtus, et teie selle väikse enese peale võetud ülesande unustasite?“

„Ja, vaadake, herra korrapidaja, unustamisest pole juttugi — asi on veel hullem“, algas noor rongijuht kogeledes.

„Kuidas siis?“

„Asi oli nii“, jätkas süüdlane. „Sõitsime Valgast välja. Sõidupiletite kontrollleerimisel seletas seesama herra, kes siin kaebamas käis — nüüd ma tundsin tema küll ära — et ma teda Tartu jõudes ärataksin, kõnelemine oli vaguni vahekäigus. Kus tema isteplats, seda unustasin küsimata. Aga rahvast oli vagun täis. Seesama herra — oli ise nähtavasti ülilõbusas tujus — seletas, tema olla haruldaselt raske unega, pealegi pidult otse rongile tulnud, õõ läbi magamata.“

Seletab nii ja naa, et ärge selle peale vaadake, kui ma äratamise juures vastu jorisen ja igasuguseid lugusid selleks luuletan, et mind aga rahule jäetaks — see on juba minu viis. Kodus rebib mind teenija mõnel korral jalgupidi sängist välja. Nõnda, palun, talitage minuga ka teie. See on just minu enese huvides, sest mul on väga ja väga tähtsad asjad ajada Tartus, kust ma järgmise rongiga juba Tallinna edasi sõidan. Aga tingimata!

Näen, inimesel tõsi taga, ise ka igatepidi olekuga herra: rahakott tuhandelisi pungil täis. Tõmbab nende vahelt ühe „Ketra Liisu“ välja ja pistab mulle pihku...

Hea küll, jäägu siis minugi pärast nii, küll ma teid juba üles äratan: olen hullemaidki näinud...

Sedasi siis läkski. Tartus otsin oma herra üles, magabki teine, mis norinal. Müksan külge — näe hullu — lööb õige ergult silmad valla ja pärib: „Mis vaja?“ Seletan, et nii ja naa, oleme Tartu jõudnud ja et rong siin pikka ei peata, siis peab kraami kiirelt kokku võtma ja rongilt lahkuma.

Aga nüüd see jant alles algas: seletab, et mis temal Tartuga asja, tema sõidab Tallinna, lasku mina teda aga rahulikult edasi magada ega ärgu tulgu müksama. Seletasin siis teisele asja seisukorra veel

kord ära, et aega on vähe, ärgu nüüd vigur-dagu, see ometi midagi ei aita. Seletas ta ju ise õhtul mulle kõik oma viisid ära, andis veel sada marka tasuks.

Aga see punnib vastu, nimetab mind häbemataks, kisub, söimab, näitab pileti Tallin-nani ette ja sirutab enese seljaga minu poole jälle küljeli. Ma ei hakanud siis ka pikka juttu ajama: pärsin, missugused tema käsi-pakid, sasisin tal turjast kinni — oli teine väike nähvits — viskasin lihtsalt jaama-esisele, reisipakid, kübara ja kepi järele andsin vile ja rong läks.

„Noh, aga ta oli siiski jõudnud rongi tagasi lipsata ja söimas teie näo siin veel heateo eest mehe moodi täis?“ pärib kor-rapidaja arusaamatult.

„Ah mis see nüüd siin söimas, herra korrapidaja, tühi asi. Aga oleksite kuul-nud, kuidas ikka see herra alles söimas, kelle ma Tartus rongist välja viskasin...“

„Kuidas? Siis viskasite eksikombel teise reisiija rongist välja?“

„Nii see vist ikka on olnud, herra kor-rapidaja, aga minu süü see küll ei ole. Märkasin eksitust alles pärast, kui see päris õige hiljem ise ärkas ja ka kiruma hakkas... Mine tunne kõiki neid võõraid, pealegi kui nad väga ühte moodi välja näevad ja tuline kiire taga on...
Ainetel—ch.

Raudtee veotariifid.

Nagu igasugune korrapärane majapidamine või äriettevõtte oma tegevust eelarve peale rajab, nii teeb seda ka raudtee, kus-juures tulude eelarvele vastavates piirides kulusid võib teha. Raudtee tulude eelarve tähtsamaks kandejõuks on veotariifid.

Nii võetakse eelarve kokkuseadmise juures, möödunud aja statistilisi andmeid tähelepannes, teatud arv vedusid igast liigist ja arvatakse välja maksvate veotariifide järel veost loodetav tulu. Uute raudtee ehituste kavade harutustel küsitakse kõige enne, kui palju ja missuguste kraamide ja kaupade vedu loota oleks, arvatakse välja veotariifide järel loodetav tulu, millest järel-dakse, kas ehitust ette võtta võimalik, või ei. Kaupade kalkuleerimisel ostu ja müügi juures on veotariifidel väga tähtis ja sageli otsustav mõju jne.

Sellest näeme, et veotariifidel on majan-duslises elus sügav ja laialise ulatusega tähtsus ja on loomulik, et igasugused

tariifid ja nende parandused vajavad aeg-sasti üldiselt teatavaks tegemist.

Endiste Vene tariifi määruste § 15 järel, mis ka meil senini muutmata maksev, pidi iga tariifi muutus tariifide kogus (meil „Riigi Teatajas“) kuus nädalat enne tema maksmahakkamist välja kuulutatama. Meil on, kah-juks, sellest määrusest aga tähelepanemata katsutud mööda minna ja tihti tariifisid maksmata pandud, enne nende avalikult väljakuulutamist, mille tõttu isegi ametnikud, kes neid käsitama peavad, nendega õigel ajal tutvuneda ei jõua, rääkimata laialistest rahvakihtidest, kellel tariifidega alatasa tege-mist.

Igasugused tariifide muutmised, kui nad mitte küllalt aegsasti ei ole üldiselt teata-vaks tehtud, annavad raudtee majapidami-sele halbu tagajärgi ja tekitavad aegaviit-vaid sekeldusi. Niisama ebaõnnestanuks ja veel rohkem soovimatuks peab arvama tariifide muutmist tagant järele. Kuid ometi on meil sarnase nähtusega tegemist.

28. märtsil s. a. kinnitas vabariigi valitsus kaubaveotariifi muudatused, mis „Riigi Teatajas“ nr. 40 kuulutati ja 1. aprillist s. a. maksuma hakkasid. Muu seas alandati muudatustes külmade vedurite ja tendrite veotariifi I. klassist III. klassi. Enne 1. aprilli oli aga juba Venemaalt vedurid ja tendrid Tallinna parandusele saadetud ning vabrikandid esinesid palvega, et tariifi alandus ka enne 1. aprilli veetud vedurite ja tendrite kohta maksvaks loetagu. Raudtee tariifi nõukogu seda palvet läbi vaadates, leidis, et maksva kaubaveo tariifi I. jao § 23 põhjal ei või tagant järele ühtegi tariifi maksuma panna ja lükkas vabrikantide palve tagasi.

Vabrikandid ei jäänud selle otsusega rahule ja palusid teedeministrit asja vabariigi valitsusele otsustamiseks ette kanda. Selle peale otsustas vabariigi valitsus

2. juunil s. a. „Riigi Teatajas“ nr. 40 kuulutatud otsust vedurite kohta 1. märtsist maksvaks tunnistada. Seega on kaubaveo tariifi I. jao § 23 muudetud ja loomulikult jääb kraamivedajatel, kelle veotariife „Riigi Teatajas“ nr. 40 kuulutatud rida muudatusi puudutab, moraalne õigus nõuda, et ka nende kraami veotariifi 1. aprilli asemel 1. märtsist muudetuks arvatakse. Samuti jääks raudteevalitsusel õigus veotariifiide kõrgendust tagant järele nõuda.

Muidugi olid vabariigi valitsusel ülemal tähendatud otsuse tegemisel vast väga mõjuvad majanduslised motiivid, mis selkorral raudtee kulul parandatud pidi saama ja milliste kohta ka raudteel midagi ütelda ei oleks, kuid pahem on asi, et selle läbi veotariifimääruste autoriteet kannatab, mis raudtee majapidamisele küll kasulik ei ole.
S.

Tariifide nr. 12, 15 ja 17 parandused.

Veotariif nr. 12 muutmine.

I. jagu.

§ 5, p. 16 ilma märkuseta muudetakse järgmiselt:

„Kõikide kaubasaadetiste pealt, mis veetakse Valgast ehk Valga kaudu Lätimaale, ehk mööda kitsarööpalisi teid transiidina läbi Lätimaa Valka, ehk Valga kaudu, ehk Valgast, võetakse maksu Eesti vabariigi raudtee kasuks 16 klm. kauguse eest võetava veomaksu suuruses, peale üldise tariifi kauguse eest võetava veomaksu, kus juures see maks nende saadetiste pealt, mis veetakse Pärnu-Tallinna raudteel Mõisaküla ja Valga kaudu Koiküla-Mõniste liinile ehk ümberpöörduvalt, ehk Pärnu teelt Valga kaudu Lätisse ehk ümberpöörduvalt, Riigi ja Pärnu-Tallinna raudteede vahel pooleks jagatakse. Viimaste saadetiste üleande jaamaks on Valk I“.

Sellesama jao § 24 muudetakse järgmiselt:

„Pärnu-Tallinna juurdevo raudteel tarvitakse käesolevat tariifi 25% kõrgendusega, kõikide selles tariifis ettenähtud maksude võtmisel“.

II. jagu.

§ 4, p. 1 muudetakse järgmiselt:

„Vaguni tariifi järele veoraha väljaarvamise juures võetakse arvesse kaupade klassifikatsioonis ettenähtud vagunisaaetiste raskuste normid, kuigi saadetiste tõelik raskus vähem on“.

Sellesama jao § 5, p. 2 lõige „h“ muudetakse järgmiselt;

„teised vaguniviisi saadetised sel korral, kui kaubasaatja poolt saatejaamas kauba saatekirjas saatja märkuste tegemise kohal sellekohane märkus on tehtud, ehk kui kaubasaaja poolt enne kauba sihtjaama jõudmist jaamaülemale sellekohane teadaanne on sisseantud“.

III. jagu.

Kaubanimetuste vastu:

„Ammoniaksool, kaalimagnesium, kaalisool, kainit, kaltsiumfosfat, salpeter tschiili, superfosfat, tomasfosfat, vosvorihapu lubi (põlluramm), vosvoriit, vosvorijahu, väävlilämmastiku hapu, guano, linnusõnnik, tschiili salpeter ja põlluramm eriti nimetamata“.

kirjutatakse klasside lahtrisse V. kl. asemele „VI klass“.

Kaubanimetuse vastu:

„Bidonid plekist“

kirjutatakse klasside lahtrisse II kl. asemele „I. klass“.

Kaubanimetuse vastu:

„Hobusekammid“

kirjutatakse klasside lahtrisse II. kl. asemele „I. klass“.

Kaubanimetuse vastu:

„Katusetõrv“ ja

„Kasetõrv“

kirjutatakse klasside lahtrisse II. kl. asemele „III klass“.

Kaubanimetuste vastu:
„Kapid puust igasugused“, „majakraam pehme ehk kõva, peenikene töö“, „kodukraam, majakraam eriti nimetamata“

kirjutatakse klasside lahtrisse I. kl. asemel „II. klass“.

Kaubanimetuse vastu:

„Mättad“

kirjutatakse klasside lahtrisse VI. kl. asemele „VII. klass“.

Kaubanimetuse vastu:

„Terrakotta majatarvitused ja ehitusmaterjaal“
kirjutatakse klasside lahtrisse III. kl. asemele „II. klass“.

Kaubanimetusele:

„Plekk, vask, tsink“
kirjutatakse juure lause „ja valge“.

Kaubanimetusele:

„Vedrud vasest“

kirjutatakse juure sõnad: „ja vedrud igasugused eriti nimetamata“.

Kaubanimetusele:

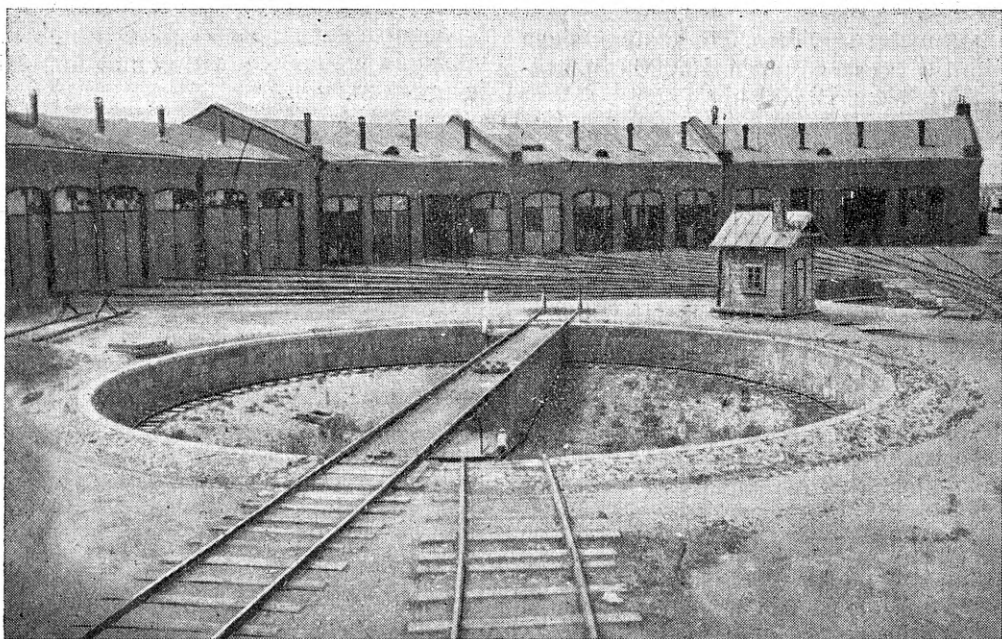
„Raud vana“

kirjutatakse juure jõna: „ja raualõiked“.

Kaubanimetusele:

„Raua puru“

kirjutatakse juure sõnad: „ja laastud“.



Valga depoo.

Kaubanimetuse vastu:

„Raua vitriool“
kirjutatakse II. kl. asemele „I. klass“.

Kaubanimetuse vastu:

„Mööbel, lihtne puusepa töö värvimata ehk lihtsalt värvitud“

kirjutatakse II. kl. asemele „I. klass“.

Kaubanimetusele:

„Kalad suitsetatud“

kirjutatakse juure sõnad: „kuivatatud ehk soolatud“.

Kaubanimetusele:

„Sibulad“

kirjutatakse juure sõna „värsked“.

Kaubanimetusele:

„Pirnid puuvili“

kirjutatakse juure sõna „värsked“.

Kaubanimetusele:

„Põllutööriistad“

kirjutatakse juure sõnad: „ja nende osad“.

Kaubanimetusele:

„Vankri rattad igasugused“

kirjutatakse juure sõnad „ja nende osad“.

Kaubanimetusele:

„Kotid kanepist, linased, puuvillased“

kirjutatakse juure sõnad: „takust ja rohust“.

Kaubanimetusele:

„Masinad, masina jaod, vabriku, põllutöö“

kirjutatakse juure sõnad: „turbatööstuse ja piima kuivatamise.“

Kaubanimetuse asemele:

„Kartulid kuivatatud, jahu (mitte tärklis)“.

kirjutatakse kaubanimetus „kartulid kui-

vatatud igasugusel kujul: tükkides, helbedes ehk jahus (mitte tärklis)“.

Kaubanimetuse asemele:

„palgid ja pakud pikkusega kunni 9 m. kantimata ja ühest ehk kahest küljest kantitud“.

kirjutatakse kaubanimetus „palgid ja pakud pikkusega 2½ m. kunni 9 m. kantimata, ehk ühest või kahest küljest kantitud“.

Kaubanimetuse asemele:

„Palgid ja pakud pikkusega kunni 9 m. kantitud neljast küljest“

kirjutatakse kaubanimetus „palgid ja pakud pikkusega 2½ m. kunni 9 m. kantitud neljast küljest“.

Kaubanimetuse „Teibad“ vastas oleva vagunitariifi raskuse normi 10.000 kg. asemele kirjutatakse 12.000 kg.

Seesama III. jagu täiendatakse järgmiste kaupade nimetustega, nendele vastavate klasside ja vaguni tariifi raskuse normidega:

Raudtalad III. kl. 16.000 kg.

Linaseemne koogid . . V. „ 14.000 „

Lõngaotsad II. „ 10.000 „

Korvivitsad II. „ 10.000 „

Käsitööd IV. „ 16.000 „

Tikutraat III. „ 10.000 „

Pakud ühest ehk kahest küljest kantitud pikkusega kunni 2½ m. VI. „ 14.000 „

Pakud neljast küljest kantitud pikkusega kunni 2½ m. . . . V. „ 14.000 „

Seesama III. jagu: kaubanimestiku lõpp täiendatakse III. märkusega, järgmise sisuga.

Märkus 3: „Üldiste nimetuste all, niikui: saed, adrad, äkked, heeringad, kartulid jne., tuleb mõista kõiki sellenimelisi kaupe, olgugi, et neile omadusnimetused on juure lisatud, niikui: põiksaed, raudadrad, soolatud heeringad jne.

Veotariif Nr. 15 muutmine.

§ 18 ilma märkuseta:

„Reisijatelt, kes sõidavad Valgast ehk Valga kaudu Lätimaale, ehk mööda kitsarööplisi teid läbi Lätimaa Valka, ehk Valga kaudu ehk Valgast, võetakse Valga sõlme maksu Eesti Vabariigi raudteede kasuks 16 klm. kauguse eest võetava veomaksu suurus, peale üldise tariifi kauguse eest võetava veomaksu, kus juures see maks

nende reisijate pealt, kes sõidavad Pärnu-Tallinna raudteelt Mõisaküla ja Valga kaudu Koiküla-Mõniste liinile ehk ümberpöörduvalt, ehk Pärnu teelt Valga kaudu Lätisse, ehk ümberpöörduvalt, Riigi ja Pärnu-Tallinna raudteede vahel pooleks jagatakse. Viimaste saadetiste üleande jaamaks on Valk I.“

Veotariif Nr. 17 muutmine.

§ 1 ilma märkuseta:

„Reisijate bagashi vedu sisemaalises ühenduses korraldatakse kõikide reisijate ja segarongidega ja võetakse 10 penni iga 5 kg. ja iga klm. pealt: bagashi vedu otseühenduses välisriikidega korraldatakse sellekohaste otseühenduses olevate rongidega ja võetakse veomaksu 20 penni iga 10 kg. ja iga klm. pealt.“

§ 13 ilma märkuseta:

„Kõikide bagashi kviitungite järel veetavate saadetiste pealt, mis veetakse Valgast ehk Valga kaudu Lätimaale, ehk mööda kitsarööplisi teid transiidina läbi Lätimaa Valka, ehk Valga kaudu, ehk Valgast, võetakse maksu Eesti vabariigi raudteede kasuks 16 klm. kauguse eest võetava veomaksu suurus, peale üldise tariifi kauguse eest võetava veomaksu, kus juures see maks nende saadetiste pealt, mis veetakse Pärnu-Tallinna raudteelt Mõisaküla ja Valga kaudu Koiküla-Mõniste liinile, ehk ümberpöörduvalt, Riigi- ja Pärnu-Tallinna raudtee vahel pooleks jagatakse. Viimaste saadetiste üleande jaamaks on Valk I.“

Käesolev määrus hakkab maksma 15. juunist 1922 a. Seitsmest päevast loetakse maksuasetaks eritariif Nr. 3 („R. T.“ Nr. 119/120 1921 a.).

V. v. poolt 24. mail 1922. a. kinnitud eriveotariif nr. 4.

Paberi, papi, tselluloose vedu välisriikidele Narva, Valga ja Irboska jaamade kaudu.

Paberi, papi ja tselluloose veo eest saatetustena otseühenduses veokirjade järele niihästi Riigiraudteede kui ka Pärnu-Tallinna juurdeveo raudtee jaamadest Narva, Valga ja Irboska jaamade kaudu välisriikidesse võetakse veomaksu V. kl. tariifi järgi, lisamaksud võetakse üldise tariifi järgi.

Käesolev tariif hakkab maksma 1. juunist 1922 a.

Kroonika.

— Uued ehitused. Praegu on Tapa jaamas üks maja raudteelaste korterite jaoks ehitamisel ja ehitusele tulevad veel kaks samasugust maja. Ehitused jõutakse sel aastal lõpule viia. Sellega oleks ka raudteelaste korterite kriis Tapal lahendatud. Kui depoo üleviimine Tapalt Narva jaatavalt otsustakse, siis laiendatakse ka Narva jaamahoonet vastas olevat Narva depood nii-võrd, et seal kunni 9 vedurit aset leiavad. Kiires korras kavatakse ka Narva jaamahoonet kordaseadmine läbi viia. Praegu asuvad Narva jaamahoones peale raudteetasutuste veel tolliamet ja raudtee politsei, mille pärast seal ruumide kitsikust tuntakse ja mis kiiret asjaamist ei võimalda. Sellepärast ehitakse Narva eradi tolliameti jaoks maja.

— Autoühenduse Jõgeva ja Põltsamaa vahel on Eesti Tarvitajate Keskühisus korraldanud. Auto sõidab Jõgevast: igal pühapäeval, teisipäeval, kolmapäeval ja reedel kl. 6 homm. Põltsamaalt — igal esmaspäeval, teisipäeval, neljapäeval ja laupäeval kl. 1 öösel. Sõiduhind ühe otsa eest 300 marka.

— Kärevere jaamas, Pärnu-Tallinna kitsarööpmelisel raudteel, avati hiljuti piletimüük ja bagashi vastuvõtmine kõikidesse kitsarööpmelise jaamadesse. Samuti müüakse ka igast Pärnu raudtee jaamast Kärevere jaama piletid ja võetakse bagashi edasi-
saatmiseks vastu.

Trükivigade õiendus.

5/6 numbris on prof. Dr. O. Maddisoni kirjatükis „Silla sammaste vundamentide süvendamisest sõredas maapõhjas“ trükivead juhtunud, mida järgmiselt õiendada palume.

§§	Lehe külgede nr. nr.	Rida ülevalt lugeda	TRÜKITUD	PEAB OLEMA
			kirjatükis ettetulevad „sammastavundamentide sügavused“ lugeda	„samba vundamentide sügavused.“
3.	104.	5.	$h = \frac{H}{\pi} \left[\frac{n+1}{nn_1-1} \sin 2\theta - jne. \right]$	$h = \frac{H}{\pi} \left[\frac{n+1}{nn_1-1} \sin 2\theta_0 - jne. \right]$
5.	106.	Tab. nr. 1. Lahter 4	$\frac{H}{\pi} \left[\frac{n+1}{nn_1+1} \sin 2\theta_0 - jne. \right]$	$\frac{H}{\pi} \left[\frac{n+1}{nn_1-1} \sin 2\theta_0 - jne. \right]$
„	„	„ 5	$\cotg \theta_0$	$\operatorname{acotg} \theta_0$
„	107.	10.	Valemi lõpul $+\frac{n-1}{n+1} \cdot \frac{\pi}{4} \cdot \frac{a}{\pi}$	$+\frac{n-1}{n+1} \cdot \frac{\pi}{4} \cdot \frac{a}{H}$
6.	108.	alt lugeda 7.		valemi 15 järel lisades välja arvatud vundamendi sügavused.
„	109.	ülevalt 1. 3.	pea vundamendi sügavused.	pea ühesugused vundamendi sügavused.

Seadlused ja korraldused raudteel.

Vabariigi Valitsuse poolt 14. sept. 1921 a. kinnitatud ja 30. nov. s. a. osalt muudetud reisijate veo-tariifi järgi „R. T.“ 84/85 ja 110.

Seadlused ja määrused reisijate, bagashi ja kaubaveo kohta Eesti riigi- ja eraraudteedel. (4. järg).

E. ALANDATUD VEO TARIIF.

Kooliõpilaste vedu alandatud hindadel. Kooli- ja üliõpilastele on õigus antud raudteedel saada ühekordseks edasi-tagasi sõiduks 50% pileti hinnaalandust. Seda hinnaalandust antakse õpilastele jõulu-, ülestõusmise- ja nelipühi pühade, kui ka suviste koolitegevuse vaheaegadel koolist koju ja kodust kooli sõiduks, III klassi sõidupiletite ostmisel.

Suviste koolitööde vaheajaks määrab õpilane ise oma elukoba.

Alandatud hinnaliste sõidupiletite väljaandmise kord. Õpilased, kes soovivad kasutada eeltähendatud hinnaalandust, on kohustatud endid varustama koolijuhatare ehk ülikooli valitsuse poolt väljaantavate sellekohaste tunnistustega.

Tunnistuste vormid on kindlaksmääratud („R. T.“ nr. 105 1921 a.) ja tunnistusi annab välja koolidele haridusministeerium.

Tunnistuste maksvuse tähtaeg määratakse kindlaks iga kord koolijuhatare poolt, vastavalt koolitööde vaheaegadele.

Tunnistuste tarvitamine. Tunnistuste küljes on 2 talongi: üks — koju sõiduks, teine — kodust kooli sõiduks. Talongid jäetakse raudtee kassasse tõendavaks dokumendiks igakordse pileti väljaandmise juures, kuna tunnistus sõitjale jääb, kes teda rongi revideerimisel on kohustatud ühes sõidupiletiga ette näitama.

Kui tuleb sõita mitmel teel, — peab iga tee jaoks eraldi tunnistus olema võetud.

Tunnistused, kui ka nende talongid peavad iga kord pileti väljaandmise juures komposteeritud saama.

Piletiteks saavad alandatud hinnaliste piletitega sõitjad lastepiletid.

Raudteevalitsuse nõukogu otsusel 1. maist s. a. maksmapandud uued riigiraudtee veerev-materjaali tasunormid.

Vagunid laiaroopalisel.

I klass 1-he telje pealt	360 mrk.
I—II „ „ „ „	330 „
II „ „ „ „	350 „
III „ „ „ „	250 „
Kaubavaguni ja platvormi 1 telje pealt	120 „
Sanitaar-vaguni 1 telje pealt	250 „
Salongvaguni eest	2500 „
Köögivaguni eest	800 „
Sooja vaguni (tepluschka)	300 „
Konduktori vagun	300 „
Pakkvagun 3 teljelise	720 „
„ 4 „	960 „
Tsisternid 2 „	500 „
Jäävagunid	500 „

Vagunid kitsaroopalisel.

Salongvagun	2000 mk.
III klassi suured mahut. 40 inimest	640 „

III „ väiksed	400 mk.
Mikst I/II	500 „
Kaubavag. (Artur Koppel) 4 teljelise kandejõud 750 p.	200 „
Platvormid kandejõud 750 p. 4 teljelised	200 „
Platvormid (Dvigatel) 4 teljelised kandejõud 1400 p.	400 „
Platvormid kandejõud 600 p. 4 teljelised	160 „
Platvormid (Föniks) kandejõud 600 p. 4 teljelised	160 „
Kaubavagunid 4 teljel. kandej. 600 p.	160 „
Platvormid 4 „ „ 600 „	160 „
„ 4 „ „ 400 „	120 „
„ 2 „ „ 300 „	80 „
Karbid 2 „ „ 300 „	80 „
Palgivedamise platvormid kahest koos kandejõud 750 p.	200 „
Palgivedamise platvormid kahest koos kandejõud 600 p.	160 „
Tsisternid	320 „

Raudteevalitsuse nõukogu poolt kinnitatud uus kuulutuste väljapanemise kord, misgugune maksev 15. maist s. a.

Tariif on järgmine :

Iga 100 eksemplaari eest :

1) Kahe trükilehe suuruse kuulutuse plakaati väljapanemise eest (kunni 9600—10.000 ruuttsentim.)

aastas	30.000 marka
6 kuud	18.000 „
3 „	10.000 „
1 „	5.000 „
2 nädalat	3.000 „
1 „	2.000 „

2) Ühe trükilehe suuruse plakaati väljapanemise eest (kunni 4800 ruuttsentimeetri suuruseni)

aastas	18.000 marka
6 kuud	10.000 „
3 „	6.000 „
1 „	3.000 „
2 nädalat	1.800 „
1 „	1.200 „

3) Poole trükilehe suuruse kuulutuse plakaati väljapanemise eest (kunni 2400 ruuttsentimeetri suuruseni)

aastas	10.800 marka
6 kuud	6.500 „
3 „	3.500 „
1 „	1.800 „
2 nädalat	1.080 „
1 „	640 „

4) Veerand trükilehe suuruse kuulutuse plakaati väljapanemise eest (kunni 1200 ruuttsentimeetrit)

aastas	7.000 marka
6 kuud	4.200 „
3 „	2.400 „
1 „	1.200 „
2 nädalat	700 „
1 „	450 „

Vastutav toimetaja : A. Wares.

Väljaandja : K.Ü. „EESTI RAUDTEE“.

K. O.Ü. „Kaja“, end. B. Mänsi trükk, Tallinn, Lai tän. 5.