

EESTI RAUDTEE

RAUDTEEASJANDUSE AJAKIRI

TOIMETUS JA TALITUS: Tallinnas, Nunne tänav nr. 32. (Kopli ülesõidu koha juures.) Kontor avatud kella 10—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: kaasanne- osa kaas- kõigi kaas- teta annetega annetega 1 a. M. 240.— 300.— 400.— 1/2 „ „ 120.— 150.— 200.— 1/4 „ „ 60.— 75.— 100.— Üksiku numbrü hind 20 mrk.			

Nr. 5 (60)

1927. a.

6. aastakäik

Ruttu rikkiminevate ainete vedu Eesti raudteedel.

Veodirektori abi J. Nigols.

Ruttu rikkiminevate ainete vedu raudteel omab aasta-aastalt ikka suurema tähtsuse. Vabariigi esimestel aastatel oli sarnaste ainete veol enam-vähem kohalik tähtsus, kuna aga viimastel aastatel on mõnede ainete, nagu või ja munade, vedu väljamaale kõrgele tõusnud.

Järgmine tabel näitab üksikute ainete veosuurust viimasel kolmel aastal.

aas- tad	1924		1925		1926	
	ton- nid	tonnkm.	ton- nid	tonnkm.	ton- nid	tonnkm.
Kala	306	425.123	3528	472.225	2915	407.345
Liha	1897	274.148	1655	223.914	3143	282.054
Piim	9286	706.279	6636	394.546	7142	364.248
Või	2807	360.721	9025	719.931	12284	1 046.199
Munad	177	40.439	428	82.093	814	119.345
Kokku	17.235	1.806.710	21.172	1 892.709	26.298	2.219.192

Sellest tabelist on näha, et kalade vedu seisab enam-vähem ühekõrgusel. Lihavedu näitab 1926 a. tõusenemise tendentsi (sealiha arvel). Veetud piima kogukaal on küll 1926 a. vähe suurem kui 1925 a., kuid tonnkilomeetrid on umbes 8% vähenenud. See on sellega seletatav, et piimaveo keskmine kaugus on vähenenud, ehk piima on hakatud sihtjaamadele lähematest kohtadest saatma.

Eriti suure hüpe veo suurenemise kohta on teinud või ja munad. Või vedu on suurenenud, võrreldes 1924 ja 1926 a., ümmarguselt 335% ja arvatavasti saab see

ka edaspidi tõusma. Sedasama võib ka munade kohta ütelda.

Kuivõrd on raudteevalitsus ettevalmistatud ruttu rikkiminevate ainete veoks, näitavad allpooltoodud andmed.

Laiaropalisel teel on 46 isothermilist ja 10 jäävagunit, kokku 56 vagunit (isothermilised vagunid on varustatud jääpaakidega ja ahjudega, jäävagunid aga ainult paakidega). Sellest arvust on 39 vagunit niimoodi ehitatud, et jää saab paakidesse väljaspoolt laaditud. Sellel asjaolul on tähtsus siis, kui ruttu rikkiminevad ained saadetakse väljamaale, siis tuleb teepeal jääd juurdelisada.

Kõigi tähendatud vagunite servad, laed ja põrandad on kaetud isolatsiooni vahendiga, kas korgiga, õlgmattidega, vilidiga või muu materjaliga. On tarvitatud ka parema isolatsioon-materjali puudusel mõnikord saepuru. Suurem osa vaguneid on vana tüüpi ja kõlbulikud ainult munade, või ja piima veoks. Muudes isothermilistes ja jäävagunites võib vedada ka värsket kala, liha, tapetuid linde jne. Selgituseks tähendan, et vagunites, kus veetakse mune, piima või selle saadusi, peab temperatuur olema +2°C kuni +8°C, kus aga veetakse värsket liha jne., peab temperatuur olema 0° kuni +4°C Seega on kõik isothermilised ja jäävagunid kõlbulikud munade, piima ja selle saaduste veoks; sellest arvust on umbes 10 vagunit kõlbulikud värsket liha ja kalade veoks.

Vagunitesse saab jääd laaditud peasjalikult vaguni kodu-jaamas, tarvilisel korral

ka vahejaamades. Selleks on jääga varustatud Tapa, Narva, Tartu ja Valga jaamad.

Talvel saavad kõik isothermilised vagunid koetud, nii et temperatuur vastaks tarvilisele määrale. Kui palju on isothermilisi vaguneid tarvis, selgub järgmistest andmetest.

Statistiliste andmete põhjal on kõige veorikkam kuu alati juuni olnud. 1926 a. on selles kuus olnud ruttu rikkiminevate ainete vedu ümmarguselt 260.000 tonnakilomeetrit. Kui arvata juurde veo loomulikkude suurenemist, võiks käesoleva aasta juuni-

kuu vedu tõusta 300.000 tonn-kilomeetri peale. Iga isothermiline või jäävagunite teeb päevas umbes 50 km, keskmine laaditav koorm on 4,5 t ümber. Seega oleks tarvis

$$\frac{300.000}{30.50,4} = 50 \text{ vagunit.}$$

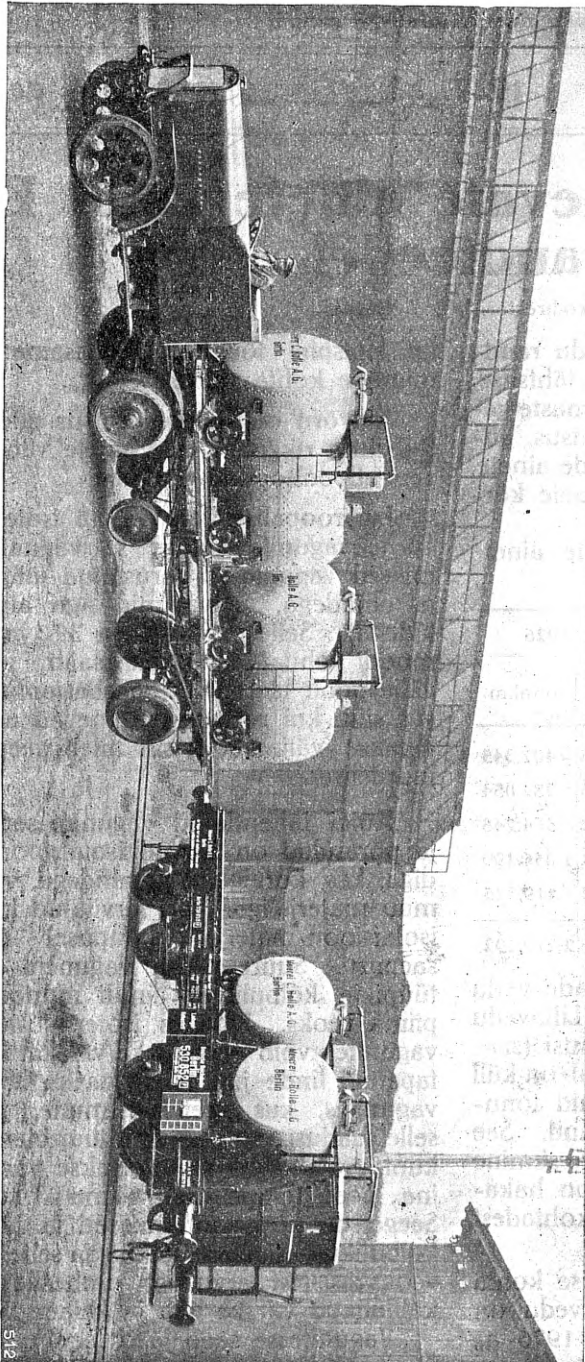
Siia juurde tuleb arvata 10% haigeid vagunisi, nii et üldiselt oleks tarvis 55 vagunit. Seega ei ole hooajal karta vagunite puudust. Kokkuvõttes peab tähendama, et kuigi meie ei tarvitse käesoleval aastal isothermiliste vagunite puudust karta, oleks siiski soovitatav moodsamaid vaguneid juurde muretseda, kus temperatuuri allasurumine ei teeks raskusi.

Kui isothermilistes vagunites hakatakse ruttu rikkiminevaid aineid Lääne-Euroopasse saatma, mida lähemas tulevikus sõlmitatavad raudteevahelised kokkulepped lubavad, siis võiks ainult moodsatest isothermilistest vagunitest juttu olla.

Tuleks soovitada ka, et juuni- ja juulikuudel, kui väline temperatuur kõrgel seisab, saaks kala ja liha veo juures vana tüüpi isothermiliste vagunite jääpaakidesse soola juurde lisatud, sest see abinõu vähendab sulava segu temperatuuri. Kui näiteks jääle juurde lisada 5% soola, siis on sulava segu temperatuur $-3,75^{\circ}\text{C}$, 10% juures $-7,4^{\circ}\text{C}$.

Mis puutub puuvilja vagunitesse, siis tuleb tähendada, et selle vedu raudteel ei ole veel suur. Kuid on juba näha, et eesti aednikud ja vastavad ühisused on viimasel ajal suuremat tähelepanu hakanud puuvilja transporteerimise peale pöörama. Seda silmaspidades on raudteevalitsus alustanud esialgselt kahe puuvilja vaguni ehitust (kaubavagunitest ümberehitamine). Need vagunid varustatakse jääpaakidega ja iseäralise ventilatsiooniga sisseseadetega, mis võimaldab soojeneva õhu alalist vahetust. Vagunitesse saab asetatud kaks rida riuleid, mille peale puuvilja kastid paigutatakse. Tähendatud vagunid on ka otstarbekohased munade veoks.

Kitsarööplise raudtee kohta puuduvad ruttu rikkiminevate ainete veo suuruse statistilised andmed. Tuleb aga arvata, et ka

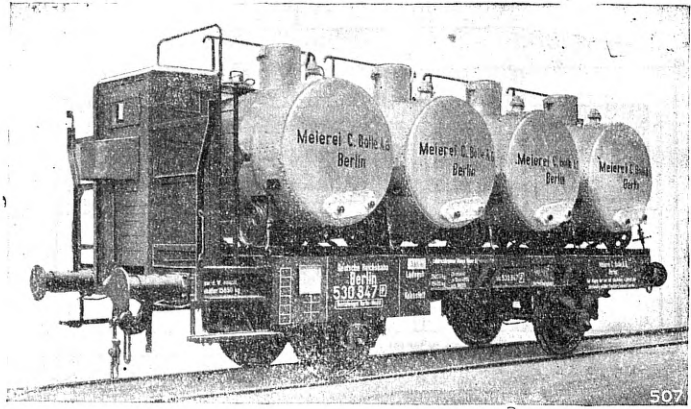


Piimasaaduste vedu Saksamaal.

Piimasaaduste veoks on Saksamaal erilised vagunid ehitatud. Piimasaadused toodakse selleks ehitatud autodel erilisest tankides jaama. Tankid on raudstel, mis võimaldab nende kohalikku liikumist. — Pildil sarnaste tankide väljaladamine vagunist.

Piimasaaduste vedu Saksamaal.

Piimasaaduste veo erivagun, ehitatud Krupp'i tehastes Essenis.



sellel liinil saab piimasaaduste veo suurus tõusma. Praegu on kitsarööpalisel teel 8 vagunit, mis kohastatud tähendatud ainete

veoks. Peale selle on ehitusel 5 isotermitist vagunit, mis arvatavasti suveks valmis saavad.

Esimene bensiin-mootorvagun Eesti raudteel.

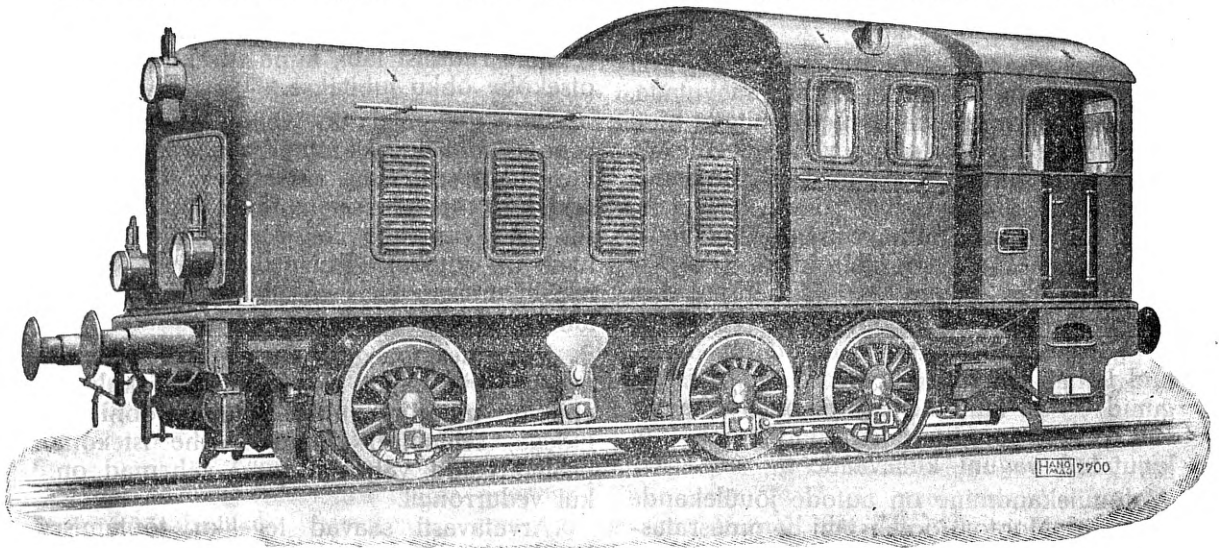
Dipl.-ins. A. Koch.

Juba kauemat aega on raudteevalitsusel kaalumisel küsimus, missuguseid veoabinõusid tarvitusele võtta liinidel, kus reisijate vähese arvu tagajärjel hariliku auruveduriga veetavad rongid majandusliselt kahjulikud on, mille tõttu puudub võimalus rongide arvu, vastavalt reisijate nõuetele, tarvilise määran suurendada.

Iseäranis tunduv on praegusel ajal vastava liikumise abinõu puudus Tartu-Elva liinil. Et Tartu ja Elva elanikkude soovile vastu tulla ja ühtlasi tegeliku katsete alusel

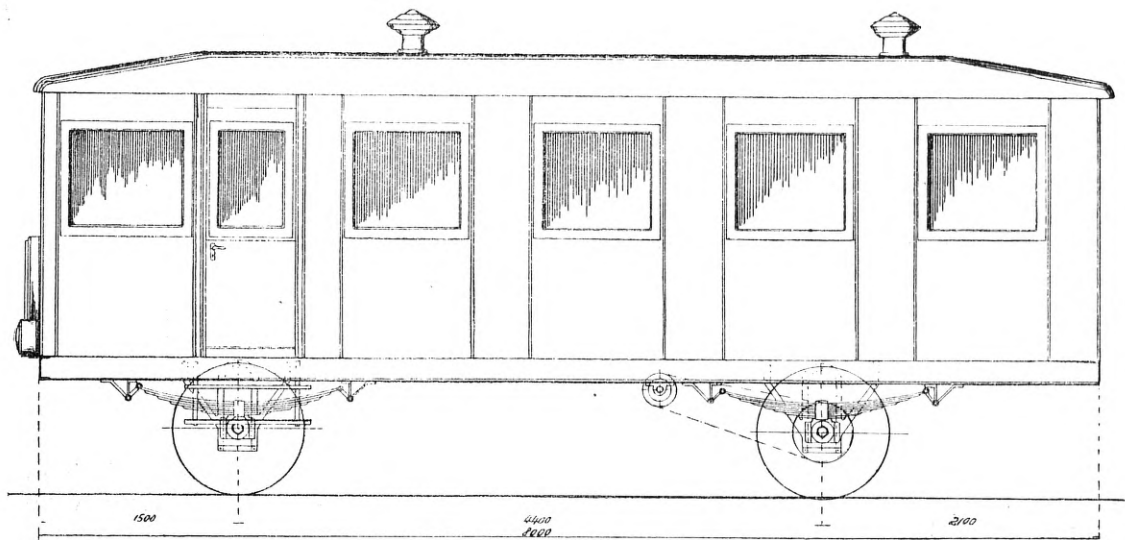
üldse mootorvagunite tarvitamisvõimalusi meie oludes selgitada, lubas raudteevalitsuse nõukogu möödunud aasta detsembrikuu lõpul veodireksiooni erakorraliste krediitide ülejääkide arvel 700.000 mrk. ühe bensiinmootorvaguni ehitamiseks.

Kohe peale tarvilise raudmaterjali kättesaamist algas Tallinna veojaoskonna töökojas vaguni raami ja masina osade, peatehastes — vagunikere, ehitus. Üksikud masina osad (koonus-hammasrattad ja kettarattad) said, vastavate spetsiaal-pinkide puu-



Tooresõli mootorvedur Saksa riigiraudteedel.

Ehitatud MWF ja Hanomag'i tehastes, Hannoveris. Mootori võime on 120 PS, kaal — 30 t, suurim kiirus 50 km/tn.



Esimene mootorvagon Eestis.
Küljevaade.

dumise tõttu raudtee tehastes, valmistatud Arsenaaali töökodades.

Aprillikuul oli juba võimalik esimesi proovisõite ette võtta, ning 22. apr. korraldatud proovisõit Tallinnast Tapani ja tagasi ja 2. mail Tallinnast Haapsaluni ja tagasi andsid täiesti rahuldavaid tagajärgi.

Vaguni mootoriks oli ettenähtud tarvitusega seisev veoauto mootor, mille võimega tuli arvestada mootorvaguni projekteerimisel. Mootor on „ITALA“ vabriku ehitus, nelja silindriline. Silindrite läbimõõt 115 mm ja kolbede käik 130 mm. Siinjuures on mootori silindriline võime umbes 45 h. j., kuid arvesse võttes kaotusi ülekandmise mehhanismis, jääb sellest ainult umbes 50% tegelikuks veovõimeks mootorvaguni veotelje peale.

Et sarnase väiksejõulise mootoriga siiski 60–65 km/t n liikumise kiirust saavutada, tuli vagun võimalikult kergem ehitada ning istekohtade arvu ei olnud võimalik üle 34 tõsta. Sealjuures on vaguni kaal, töötamise seisukorras ümarguselt 9 t ilma reisijateta, ühes 130 kg bensiini tagavaraga, missugust jätkub umbes 400 km läbisõiduks. (Proovisõidul tarvitas vagun 315 g bensiini km peale).

Võrdluseks olgu tähendatud, et harilikud kaheteljelised kergemad 3. kl. reisivagunid — 32 kuni 36 istekohaga — kaaluvad 15–16 tonni. Juurelisatud joonisel on kujutatud vaguni küljevaade.

Jõuülekandmine on autode jõuülekanne sarnane. Mootor töötab läbi hammasratas-tiku vahevõlli peale, kust keti ja kettrataste abil veojõud tagumise vaguni telje peale üle kantakse.

Hammasratas-tik võimaldab edaspidises käigus neli kiirust: 60, 38, 25 ja 17 km-tunnis ja tagasikäigus 17 km-tunnis.

Vaguni liikumise takistuse vähendamiseks jooksevad vaguni teljed Rootsi SKF (A/B. Svenska Kullagerfabriken Göteborg) rull-laagritel.

Hädaohuta liikumiseks on vagun kahe, üksteisest mitte ärarippuvate, käsipiduriga varustatud.

Vaguni valgustamiseks on sisseseatud akkumulaatori patareist ja väiksest dünamost koosnev elektri agregaat. Dünamo töötab keti ja kettrataste ülekandemootori pumba võllilt ning laadib akkumulaatorit mootori töötamisel automaatselt.

Vaguni kütmiseks juhitakse mootori äratöötanud gaasid külmal ajal torustiku abil reisijate ruumist läbi, kuna suvekuudel gaas otsekohe õhku juhitakse.

Praegusel ajal on vagun töökodades, proovisõidul ilmsiks tulnud vähemate vigade kõrvaldamiseks ning värvimiseks, missuguseid töid lõpetatakse maikuu lõpul, millal siis ka vagun juba alaliseks liikumiseks Tartusse üle antakse. Kuivõrd vagun kohalikele liikumiskohtadele vastab, näitab muidugi lähem tulevik.

Võrreldes praegusi Tartu—Elva vahelist auruveduri rongide eksploatatsiooni kulusid ehitatud mootorvaguni eksploatatsiooni kuludega, selgub, et viimased, ühe istekoha pealt arvatud, vähemalt 40% vähemad on, kui vedurrongil.

Arvatavasti saavad tegeliku töötamise juures ühed ehk teised puudused ilmsiks tulema, kuid siinjuures tuleb silmas pidada, et tegemist on katseajaga ja loomulikult

saab vagun aeg-ajalt vähemat ehk suuremat parandust nõudma, nagu iga teine masinigi; et aga paranduste ajal teist vagunit asemele määrata ei ole, siis saavad ajutised mootorvaguni ühenduse katkestamised mõõdapäraseks jääda.

Igatahes saab see katsesamm tõuget andma edaspidiseks mootorvagunite ehitamise arenemiseks raudtee töökodades. Tuleks

mootorvagunite võimet tõsta, automootorite asemele tarvitusele võtta 60–80 h. j. kergeid, sõiduriistade diiselmootoreid ning kettülekanne asemele hammasratastiku ülekannet. Sarnaste mootorvagunite ehitus raudtee töökodades, diiselmootoreid välja maalt tellides, läheks maksma umbes 1.800.000—2.000.000 marka.

2. V. 1927.

Ülekuumendamine ja auruedurid.

Eugen Ulk.

(2. järg)

Kondensatsiooni hävitamine ei ole ülekuumendatud auru ainukeseks teeneks. Auru ülekuumendamine on iseäranis väärtuslik aurueduritele veel sellepolest, et ülekuumendamisel on võimalik saavutada ülekuumendatava auru mahu suurendamist. See suurenemine tekib kahel põhjusel: 1) auru peituvate niiskuse äraauramisel ja 2) alalise surve all ülekuumendatava auru paisumisel. Seletame seda: aurueduri katla energilisel töötamisel tõusevad katlas tekivad aurumullikesed üles, tungides veemassist auru-ruumi ja üks osa sellest tungib nagu tolm aurukuplisse, kust aur teda masina tsilindritesse kannab. Katlast ärakanud veekogu suurus on raske välja arvata: sest see ripub paljudest ja väga mitmesugustest põhjustest ära. Nii näiteks: masina ja katla konstruktsioonist, katla tegevuse pingutusest, katlasolevast veekogust ja selle väärtusest, tee profiilist jne. Keskmiselt, normaalfingimustes leidub aurueduri katlas olevas iga auru kilogrammis 5%—10% niiskust, ja kõik see niiskus sattudes kollektorisse, aurab ära ja muutub ülekuumendatud auruks, ühes sellega tsilindritesse juhitava auru kogu suurendates. Mis aga auru paisumisesse puutub, mis alalise surve all ülekuumendatakse, siis oli juba sellest asjaolust eespool meie kirjelduse esimeses osas tähendatud. Meile on teada, et ülekuumendajast läbimineval aurul, mis kogu aeg katla surve mõju all seisab, on alati võimalus olemas igakordselt paisuda selle järele, kuidas temperatuur tõuseb. Keskmiselt võib arvata, et 12—13 atmosfääri surve all ülekuumendamisel kuni 350° auru maht suureneb umbes 40% võrra.

Kui arvesse võtta seda lisaauru kogu, mis küllastatud auru kuivatamisel saadakse, siis on meil tegemist auru mahu peaaegu poolteiskordse suurenemisega, muidugi mõista, kõrge ülekuumendamise juures. See asjaolu ei anna meile õigust ülekuumendajaga töötavalt auruedurilt nõuda kaks

korda rohkem auru, kui siis, kui ta ilma ülekuumendajata oli.

Seda ei ole võimalik saavutada sellepärast, et olemasolevad ülekuumendajad ei suuda ümbertöötada kõike seda aurukogu, mis enne ülekuumendaja ülesseadmist temas ära kulus.

Sellepärast tungib ülekuumendajasse kaalu järele vähem kogu auru, nende aurueduritega võrreldes, mis ilma ülekuumendamiseta töötavad; nõnda, et lõpuks, ehk küll ülekuumendatava auru maht tugevasti suureneb, kuid siiski ei anna ülekuumendusega aurukatel poolteist korda suuremat auru mahtu, võrreldes samasuguse, ilma ülekuumendusega oleva katla.

Nõndaviisi, ülekuumendajate jõu vähesuse tõttu, ei lähe praktilises elus korda niipalju auru juure võita, nagu seda sama auruedur küllastatud auruga ära kulutas. Sellepärast märgataksegi ülekuumendusega auruedurites, masina täielikust tööpingutusest hoolimata, alati veekulutuse vähenemist, mis ülekuumendaja jõuetuse põhjusel tarvitamata jääb. Samasugune lugu on ka kütte tarvitamisega, kus ei saavutata poolteistkordset kokkuvõtet, sest ülekuumendamisel kulutatakse auru mahu suurendamiseks teatav osa soojust ära.

Kõik ülimal kirjeldatud puutub ülekuumendamisesse, ühenduses auru mahu suurenemisega...

Tarvis ka ülekuumenduse heategevat mõju soojuse paremal ärakasutamisel allakriipsutada. Auruedur on — aurumasin, mis töötab soojuse mõjul, mis aurutsilindrites mehaaniliseks tööks ümber muutub. Kahjuks, ei ole võimalik kõike auru peituvat soojust ära kasutada. Soojuse kaotuse peapõhjuseks on vajadus saadud auru õhku lasta. Kuid siin peab meeles pidama, et äratõotanud aur sisaldab eneses veel väga palju soojust, umbes 10—12 korda rohkem sellest kogust, mis kasulikuks tööks ära kulus. (Vaata joonistust 1. peatükis).

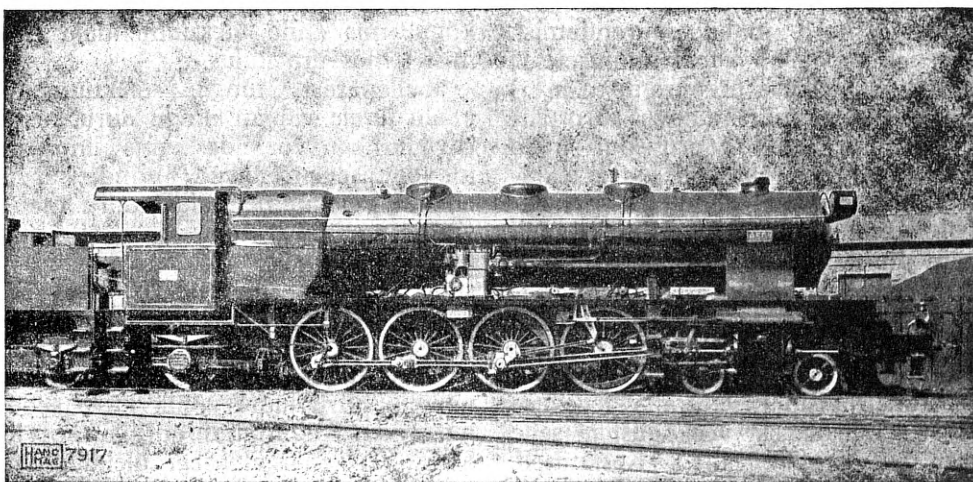
Nüüd võtame näite. Ühe kilogrammi 0° temperatuurilise vee ümbermuutmiseks küllastatud auruks 100° temperatuuri juures kulub ära, nagu meie teame, 640 kalooriat. Et aga samast vee kg, 186° -list auru saada (temperatuur, mis vastab küllastatud auru survele 12 atmosfääri juures) – kulub ära 668 kalooriat. Tähendab, samal ajal, kui 0° – 100° kulub ära 640 kalooriat, kulus 100° – 186° ära ainult 28 kalooriat. Meie juba toonitasime kord, et aur, lahkudes tsilindritest, läheb atmosfääri temperatuuriga igal juhul mitte alla 100° C.

Nõndaviisi, kui katla surve on 12 atmosfääri, siis iga kg küllastatud auru, kandes tsilindritesse 668 soojuse üksust, saadab nendest 640 korstnasse, nõnda et ära kasutatud on ainult 28 kalooriat, kuna aga 640 lähevad täielikult kaduma. Sellepärast on ka täiesti arusaadav, et palju kasulikum

juse tagavaraga. Kuid siiski ei ole võimalik küllastatud auru temperatuuri tugevasti suurendada juba tema omaduse tõttu, mis sealjuures tugevasti ka survet suurendaks. (Vaata kirjelduse esimest osa). Et aga kõrget survet saavutada, tuleb meil terve rea konstruktiivsete ja teiste raskustega kokku pörgata (tulepasa keeruline kindlustamine, auru kahjulik mõju katla peale kõrge surve juures, auru niiskuse kasvamine, kadumise $\%$ suurenemine auru läbitungimisel siibritest, kolbetest, toppenditest jne.)

Nõnda siis. katsed suure katla survega on väherahuldavad, ja sellepärast juhiti tähelepanu ülekuumendatud aurule, mis meile nagu juba teada, lubab oma temperatuuri suurendada ilma oma esialgse katla surve suurendamiseta.

Vaatleme nüüd soojuse ära kasutamise paremale järjele tõstmist ühenduses ülekuu-



2-D-1 ülekuumendatud auru neljasilindriline kompaund vedur kiirrongi jaoks Hispaania 1676 mm raudteedel. Ehitatud 1925. a. „Hanomagi“ tehastes, Hannoveris.

on juba oleva auru temperatuuri kõrgendada, sellega temale rohkem kalooriaid töövõime suurendamiseks andes, kui sama eesmärgiga uut veekogu kuumendada ja auruks muuta. Sest meie ei saa ikkagi vee-soojendamiseks ja äraauramiseks kulutatud soojust mehaaniliseks tööks ära kasutada, vaid oleme sunnitud teda korstnasse laskma.

Esimesel juhul (auru temperatuuri kõrgenemisel), niipalju kui aur üleaur soojust saab, annab ta ka samapalju teda mehaaniliseks tööks edasi. Uue veekogu soojendamiseks ja auruks muutmiseks peame meie iga 30–40 kalooria juures, mis kasulikku tööd teevad, 640 kalooriat kaotama. Ühe sõnaga, et soojuse kasutamisel suuremat tõõviljakust saavutada, tuleb auru tsilindrisse laskmisel seda võimalikult kõrge temperatuuri juures teha ehk mis sedasama välja teeb – võimalikult suure soo-

mendatud auru tööle rakendamisega. Võtame ühe kg küllastatud auru 13 atmosfääri surve all manomeetri järele ja ühe kg ülekuumendatud auru sama surve juures, kus aga temperatuur on 300° .

Kokkuseatud tabelitest võime näha, et küllastatud auru kg sisaldab eneses 669 soojuse üksust, ülekuumendatud aur sama surve juures kuni 300° aga 729 soojuse üksust. Sellepärast ja tähele pannes, et umbes 640 kalooriat lendavad korstnasse, leiame meie, et küllastatud aur annab kasulikku töök 29 kalooriat, aga ülekuumendatud – 89 kalooriat. Järjekult, iga kg ülekuumendatud auru kannab auru tsilindritesse 60 kalooriat rohkem, kui küllastatud aur, temaga ühevõrdse kaalu ja surve all. Siit on selgesti näha, et ühe ja sama soojuse kaotusel atmosfääri, ülekuumendatud aur võib anda suuremat kasulikku tööd,

kui küllastatud aur, temaga ühesuguse surve juures; see aga tähendabki, et auru ülekuumendamine parandab soojust kasutamist.

Seega tõendub, et ülekuumendatud auru tarvitusele võtmise tõttu saavutame soojust kaotuste vähenemist, mis auraveduris antakse aurutöötavatele metallseintele, auru mahu suurenemise ülekuumendamisel ja lõpuks soojust paremat ära kasutamist.

Kõik need ülekuumendatud auru omandused peavad nii ehk teisiti kütte ja auru kokkuhoiu peale mõjuma. Kuulsa saksa inseneri Strahli teoreetilised väljaarvamisest annavad meile allpool toodud tabeli, mille arvud peaaegu võrdsed tegeliku tööle on:

Temperatuur C°	Ülekuumendamine C°	Kokkuhoidmine %	
		Kütte	Aur
200	10	2	2,5
210	20	3,5	5
220	30	5	8
230	40	7	10
240	50	9	12,5
250	60	10	14,5
260	70	12	16
270	80	13	18,5
280	90	14,5	20,5
290	100	16	22
300	110	17	24
350	160	25	34

Strahl leiab, et kõrge temperatuuri ülekuumendamisel ei mängi kokkuhoiu juures peaosalt kaotuste vähenemine kondensatsioonil, vaid kõrgel ülekuumendamisel avaldab enam olulist mõju kokkuhoiu suhtes

soojust ära kasutamine, mis juba 300° temperatuuri juures umbes 50% kütte üldisest kokkuhoiust annab, mida ülekuumendamise tõttu saavutakse.

Need on muidugi teoreetilised väljaarvamisest ja kokkuvõtted. Ülekuumendusega auravedurites saavutatud tõsist kütte ja vee kokkuhoiu on raske täpselt ära tähendada. Asi seisab selles, et kokkuhoiu määrad ripuvad ära paljudest, tihti põhjalikult üksteisega erinevatest oludest ja tingimustest, näiteks: aurueduri konstruktsiooni täielikkusest, aurueduri töö iseloomust, kütte väärtusest, masinaga ümberkäimise raskusest, tema korrasolekust jne.

Üldiselt peab ütlema, et ülekuumendamine annab auruedurites nähtavasti vähem kokkuhoiu, kui temast võiks loota. Kuid selles ei ole ülekuumendatud aur süüdi. Süüdi on praeguse aja puudulik ehitus ülekuumendajas, mis ei suuda hakkama saada kõige selle auru koguga, mida meil võimalik on katla kuumendusel auravast pinnast „kõrvaldada“.

Peale selle, auruülekuumendajad ei kasuta küllaldaselt hästi tulepesade gaaside soojust, mida ülekuumendajad kõrvale jäta- vad, olles veel küllaldaselt kuumas olekus. (Gaaside temperatuur on tulepesades umbkaudu 1200° C, ülekuumendajast lahkuvate gaasidel aga — umbes 500° C.)

Praktika näitab, et harilikult heal ülekuumendamisel (300—350°) lihtmasinaga auruedurid hoiavad kokku enamatel juhustel umbes 20—23% küttes ja umbes 30—35% vees. Kompaund aurueduritel on see kokkuhoiu natuke vähem, sest kompaund süsteem annab juba iseenesest mär- gatava kokkuhoiu küttes ja vees.

(Järgneb).

Tallinna raudteesõlme ümberehitamise kava.



(2. järg)

Ümberehitamise järjekordadest väljaspool seisvad tööd.

Sõlme ümberehitamise järjekordadest seisavad väljaspool need tööd, millede tarvidus ei ole tingitud rongide liikumise julgeolekust, ega sõlme läbilaskevõime suurendamisest. Nende tööde hulka käivad:

1) Tallinna reisi jaama ruumide laiendamine ja ümberkorraldamine, reisiplatvormidel katusealuste ehitamine, platvormide vahel reisi jaaks tunnelite või viaduk-

tide ehitamine, viadukti ehitamine jalakäijate jaoks üle jaama teede, — samuti kui teised reisi jaate ja teenistuse siseseaded ning jaama kaunistamise abinõud;

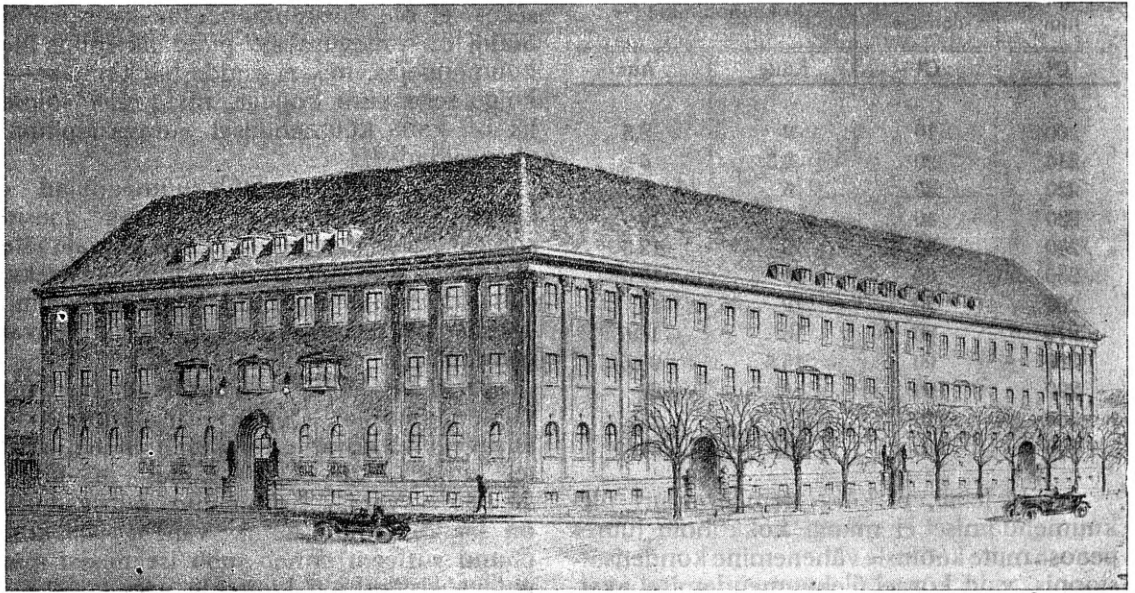
2) Tallinna jaama ees oleva linna platsi kordaseadmine, platsi osalise tõstmisega ja ümbersillutamisega, ümberpaigutatava kaubahoovi alt vabaneval maa-alal uute puiesteede, puuistanduste ja muruplatside loomine; jaamaplatstist näotu telegraafiliini, ehituste ja plankide koristamine, samuti kui

teised linna kaunistamisetööd. Kaubahoovi üleviimisega vabanevat maatükki, pinnaga kuni 21000 m², võiks ära kasutada linna puistikkude laiendamiseks, kuna 100 m pikk riba, mis asub Tehnika tän. eramajade tagaspidisel küljel, oleks kohane riigi või avaliku iseloomuga monumentalse hoone püstitamiseks.

3) Viadukti ehitamine Nunne tänava ülesõidu kohal, milleks on maareljei tingimused iseäranis soodsad, sest linnapoolne maapind on 2 m võrra kõrgem raudteest. Raudteerongide, vooride ja jalakäijate elava liikumise tõttu tuleks selle ülesõidukoha olekut, mis nii raudtee kui ka linna liikumist kitsendab ja hädahohtlikuks teeb, juba praegu ebasoodsaks pidada.

6) Kitsarööplise raudtee Tallinna laiarööplise reisiraja viimine ja sellega mõlematele raudteedele ühise reisiraja loomine, mis oleks kergesti läbiviidav järgmiselt: väljaminees Tallinna Väike k/r. jaamast viiakse kitsarööpline liin, olemasoleval viaduktil, üle laiarööplise liini, siis liini kõrval, viimasega ühisel teetammil, kuni Tallinna reisirajamani.

Kitsarööplise raudtee otstarbeks ehitatakse Tallinna reisirajas tarvilitud vastuvõtmise-, ärasaatmise ja tagavarateed, platvormid ja muud sisseseaded, kavatsatud laiarööplise teede XII–XIV kohal, selleks ära koristatavate teede XIII ja XIV asemele; tühjade l/r. koosseadete paigutamiseks ehitatakse 2 uut pikemat teed esialgselt alal-



Uue raudteevalitsuse hoone projekti,

mille valmistanud arhitektid E. Jacoby ja E. Brockner. Nunne tänavale ja temas leiavad

uus raudteevalitsuse maja saab ehitatud Tallinnas ruumi kõik raudtee keskasutused.

Projektiga nähtakse ette uue puistee loomine paralleelselt raudteele, mis tooks reisirajamale lähemale Pelgulinna ja Paldiski maantee raioonid.

Seda puisteed soovib hra Salemann nimetada: „H. Rossländer'i puisteks“ ja „K. Kark'i puisteks“, kes 1. detsembril 1924 a. oma elu isamaa kaitseks seal lähedal ohverdanud.

4) Viaduktide ehitamine raudtee alt S. Pärnu maantee läbilaskmiseks A/S. „A. M. Luther'i“ vabriku juures ja Tondil, – samuti S. Tartu maantee jaoks Ülemistel.

5) Raudteeliini pikendamine Tallinna reisirajamast Merepuisteele, Vene turuni, selle liini elektrifitseerimisega, elektrirongide liikumise pikendamiseks Pääsküllast, Tallinna jaama kaudu, Vene turuni.

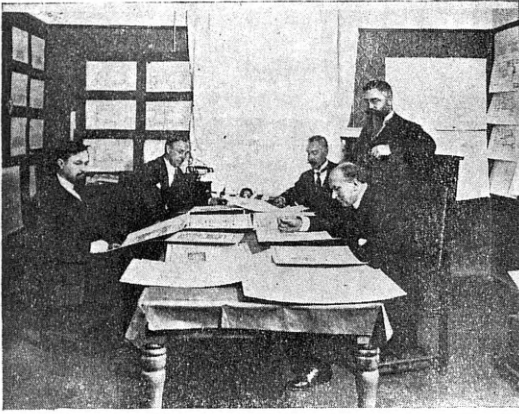
hoitud platvormi ja Vessarti kuuri kohal, teede VIII ja IX pikendamise näol.

7) Sadama teede ja sisseseadete tarviline laiendamine vastavalt eksportkaupade veo suurenemisele.

8) Kopli ja Kaupmeeste jaamade, sadama ja sillateede blokeerimine; põõrangute tsentraliseerimine Koplis, sadama teedel, Pääskülas, Nõmmel ja Järvel, ja mõned teised tööd. Suuremal osal peaksid need teostatud saama koos 1. ja 2. järjekordade ümber-ehitamistöödega.

1. järjekorra ümberehitustööde kirjeldus.

1. järjekorra ümberehitustööd, mis on selle projekti otsekoheseks sisuks, koosnevad järgnevatest tööst:



Projektide hindamise komisjon raudteevalitsuse majaplaani hindamas.

Komisjonis on: teedeministeeriumi tehnilise peavalitsuse direktor ins. H. Perna; raudteevalitsuse ehitusdirektor ins. K. Steinmann; ehituse direktori abi ins. A. Pihlak; arhitekt A. Perna; arhitekt prof. Laube (Riga)

Blokeerimine ja signaalide ja pöörangute tsentraliseerimine. Nõmme—Järve—Tallinna—Kopli—Ülemiste jaamade vahe blokeerimine ühes rongide liikumismatketest osavõtivate, kui ka reisirongide teede väljaviivate Tallinna jaama pöörangute tsentraliseerimisega, kindlustab rongide liikumist Tallinna sõlmes tarviliku julgeoleku tingimustes. Praegust aga, kus signaalidel ja pöörangutel mingit omavaheolist automaatlist siduvust ei ole, ja kus neid signaale ja pööranguid teenistusse käsitatakse hulga signalistide ja pööranguseadjate abil, kellel üldised inimlikud puudused, nõrkused ja eksituste võimalused ka omad võivad olla, — mingisugust rongide liikumise julgeoleku kindlustamist, ega sellest vastutava korrapidaja poolt tegeliku kontrollist Tallinna sõlmes ei saa juttu olla. Sarnane tahajäänud rongide liikumiskord, tiheda reisirongide liikumisega sõlmes,

tuleb kategooriliselt hukka mõista ja ei tohiks olla edaspidi sallitav.

Peale selle redutseeritakse blokeerimise puhul sõidulubade väljaandmise kord lihtsatele käsitletele: klapi mahapigistamisele, plokkide pööramisele ja signaalkangi tõmbamisele, mida tehakse minimaalse teenijate arvu abil ja minimaalse ajakaotusega; selletõttu vähendab blokeerimise sisseadmine tuntuvalt 1. järjekorra ajaks jääda matkete pöiklemise kahjulikku mõju sõlme läbilaskevõime peale, samuti ka jaamade teenijate arvu, sealjuures annab aga maksimaalset rongide liikumise julgeoleku kindlustust. (Järgneb.)



Mihkel Nurk

Ekspluatatsiooni direksiooni administratiivjao juhataja.

Sündinud 25. septembril 1875 a. Lüganuse kihelkonnas, hariduse saanud Rakvere linnakoolis. Raudteeteenistusse astunud 27. mail 1897 a. telegrafvistina. Pärastpoole teeninud kauemat aega Valgas jaamaülemana ja jaamaülemana. Praeguses ametis 1. maist 1927 a. Raudteel teeninud 30 aastat.

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

Korraldanud J. Gross.

(1. järg.)

Vaatamata tol ajal valitseva üldise majandusliku kitsikuse peale töötas Magamisvagunite selts nii, et ta seisukord oli kindel. Just tol ajal vahetas ta oma endise koosseisu suuremate vagunite vastu, mis olid

asetatud Ameerika süsteemi rattaspaaridel ja järjelikult omasid pehmemat käigu.

Ta suurendas oma personaali ja oma agentuure, aga kuhu tema nõukogu püüded eriti olid juhitud ja kus tema peadirektor

Georges Nagelmackers'i ja tema kahe kaastöölise h-ra Lechat Pariisis ja hra Schroeder'i, Brüsselis, diplomaatiline osavus iseäranis väljendus, see oli selles, et raudteede administratsioonidega ligemaid ühendusi ning pikemaid lepinguid sõlmida, ja saavutada kokkuleppeid, mis oma pika eaga seltsile vankumata seisukorra kindlustaksid.

Alates 1885. a. tegid prantsuse hommiku raudteed ja raudtee selts *P.L.M.* Magamisvagunite seltsiga lepingu 12 aasta peale, natuke hiljem saavutati kokkulepe Rumeenia raudteega 15 aasta peale; Portugaalia raudteedega 19 aasta peale; Austria raudteed uuendasid 1891. a. üldlepingu magamisvagunitega, salongidega ja restoraanidega 20 aasta peale, lõpuks, 1896. a. väljendas Belgia riik seltsile, keda ta kunagi oli tundnud nii tagasihoidlikuna, oma austust ja usaldust sellega, et tegi temaga lepingu 30 aasta peale.

Orient-ekspress, mis 5. juunil 1883. sisse õnnistati, andis peagi tõuke terve rea sama tüübiliste rongide sisseseadmiseks.

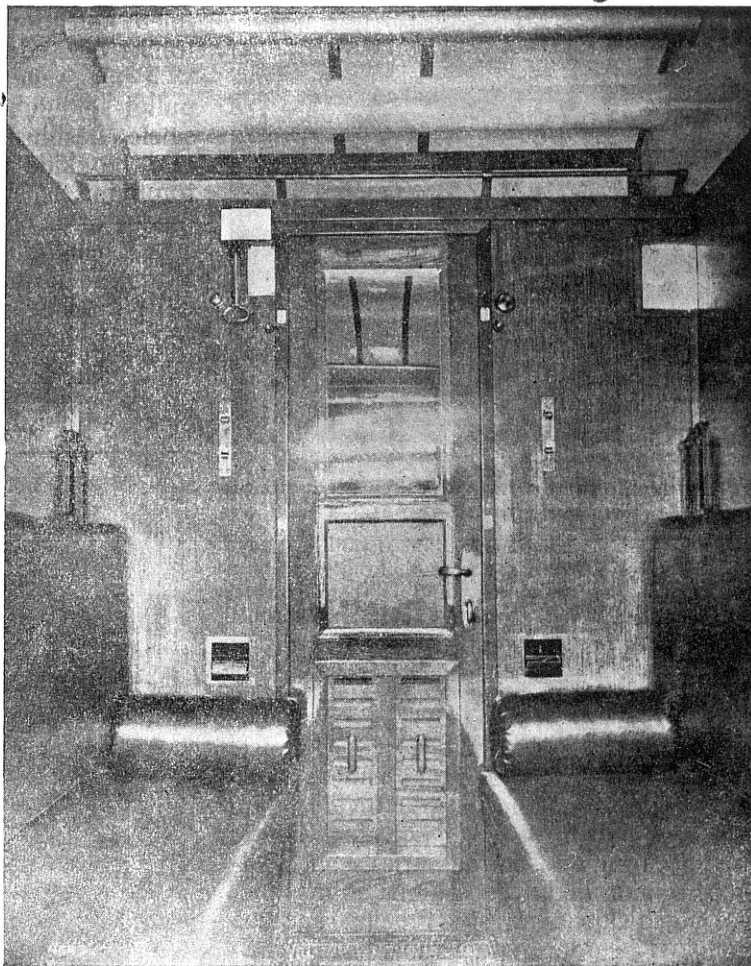
Süd-ekspress Parisist Madriidi ja Lissaboni avati 5. novembril 1887.

Vahemere-Méditerranée-ekspress, Calais-Brindisi-ekspress, Ostende-Wieni-ekspress järgnesid natuke hiljemalt.

Aastal 1895. pikendati Orient-ekspress ja Ostende-Wien-ekspress kuni Konstantinopolini.

Aastal 1892. hakkab Nord-ekspress Pariisi ja Peterburgi vahel liikuma ja 1897. a. ühendab Berliini Roomaga ja Neapoliga Nord-Süd-Brenner-ekspress, minnes üle Müncheni ja Brenneri, pärast, 1900. a. ühendab Riviera-ekspress Amsterdami ja Berliini Vahemerega.

4. jaanuaril 1998. hiilgava pidu ajal, mis seltsi poolt Liéges'is h-ra Georges Nagelmackers'i auks tema esimese Magamisvagunite seltsi kahekümneviie aasta mälestuse päevaks anti, tuletab seltsi president, hra Octave Neef Orban, elavalt meelde neid raskusi, mida seltsi asutaja oma sitkusega ära võitis. Nimelt ütles ta :



3. klassi magamisvagun seespoolt.

„Takistused olid suured ja algus enam kui vaevarikas. Suure töö ja pingutusega läks meie väsimata direktorile viimaks korda saavutada väikseid katselepinguid, mida raudteeseltsid oma tahtmise järele võisid üles ütelda ja mis järjekult ühtegi kindlustust ettevõttesse mahutatud kapitalile ei pakkunud. Missugused raskused olid tema arenemiseks tarvisminevate kapitalide soetamisega!

Rahvas ise ei näinud huvitatud olevat heast olukorrast, mida unistati talle anda, sest ma mäletan ja mitte ilma hirmutundeta, et niisugune korrapäraselt sisseseatud teenistus andis keskmiselt vaevalt pool reisi päeva ja vaguni kohta sissetulekut.

Selles seisukorras oli väga raske pead püsti hoida, selleks oli tarvis üliinimlikku energiat, et ülesande täitmisel mitte hukkuda.“

Vastuseks oma kaastöölise ja sõprade tormilistele tervitustele ütles Georges Nagelmackers liigutava kindlusega :

„Meie töö ei ole lõpetatud, see on ainult

algus ning see kahekümneviie aastaline ajajärk, mida meie läbi teinud oleme, ei tohi meile olla muuks, kui kindlaks aluseks ehitusele, mida meie peame püstitama kivi kivilt ja mida nooremad on kohustatud lõpetama ja kroonima.“

Aastal 1898. oli Euroopas reisiva publiku tarvitusel terve kogu luksusrong, magamisvaguneid ja vagun-restoraane. Tollest ajast peale asub selts teiste mannermaade võitmisele ja aprillis 1898. saavutab ta vene valitsusega üldlepingu, mis talle viimaks lubab asutada luksusrongi Siberi raudteel, esialgselt Moskvast kuni Irkutskini, pärastpoole kuni Vladivostokini Vaikse mere äärde.

Mõni kuu peale seda tegi selts Egiptuse valitsusega üldlepingu, mis talle andis ainuõiguse teenistuste jaoks sel maal. Varsti peale selle seadis ta ennast Alshiris ja Tunisisisse.

Aastal 1900. mängis selts üleilmisel Pariisi näitusel hiilgavat osakus tema poolt oli välja pandud Siberi ekspressi jaoks määratud luksusvagon. Vagon oli avatud publikule, kelle ees jooksis lõpmata panorama, pakkudes lühidalt kõige rohkem iseloomulisemaid vaateid reisi-jate poolt läbisõidetud maadest Pariisist kuni Vladivostokini.

1903 a. loodi Karlsbadi-ekspress.

Aastal 1905. suri Georges Nagelmackers, tema pika ja võdurikka töö väsimused olid teda enne-aegu hauda viinud.

Tema kaasvõitleja Napoleon Schroeder sai tema asemel peajuhatause etteotsa.

Ajajärk 1905. kuni 1913. oli seltsile alalise arenemise ajajärguks. Eksploateeritavate teenistuste arv kasvas iga aastaga iseäranis Kesk-Euroopas. Eksploateerimise lepingud uuendusid silmapaistva korrapärasusega ja need olid peaaegu alati pikema tähtajalised, kui esialgsed lepingud. See oli silmapaistvaks heavahekorra kinnituseks, mis seltsil kõigi raudtee administratsioonidega oli ja nende poolt meie ettevõtte kasulikkuse tunnustuseks.

Samuti usaldasid seltsile samal ajajärgul

mitmed administratsioonid lõpujaamade võõrastemajade ja puhvete valitsemise, nimelt Lyonis, Bordeaux's, Marseille'is, Oranis, Ostendes ja ka Egiptuses. Samuti alustati Nitza, Monte-Carlo, Lissaboni, Ostende ja Konstantinopoli suurte võõrastemajade eksploateerimist, ettevõtte, millest ta täielikult pidi lahti ütlema ainult 1914-da aasta sõja tagajärjel.

Aastal 1906., kui suur Simploni tee liikumiseks avati, ei viivitanud selts Simplon-ekspressi loomisega, mis Pariisi Milano ja Venediguga ühendas.

Aastal 1907. õnnistati Lloyd-ekspressisse, mis oli määratud Altona, Hamburgi

ja Genoa vahel ühendust pidama, luues ühenduse Põhja-Saksa Lloyd'i laevadega selles linnas.

Aastal 1914. pääsis ilmasõda lahti, mille tagajärjel selts mitme aasta jooksul hiigla raskusi pidi kandma. Selsamal aastal lahkus Napoleon Schroeder ja administratsiooni nõukogu kutsus härra Chouffarti tema järeltulijaks seltsi peadirektori kohuseid täitma.

Alates novembrikuust 1914. a. avati Prantsusmaal jällegi teatav arv teenistusi ja peagi nägi selts rahuldustundega nende arvu kasvamas, samuti oli lugu Itaalias, kus ka eslotsa kõik teenistused sõja kuulutamisest saadik ära kaotati. Raudteevõr-

kude koormatusega ja sõjaväeliste vedudega sünnitatud raskuste kiuste näitas nende teenistuste uuesti avamine, kuivõrd kasulik oli Magamisvagonite seltsi poolt võidetud koht Euroopas ja kuivõrd suur oli tema elujõud.

Tähendame siin, et see oli seltsi vagunis Nr. 2419, kus 11. novembril 1918. vaerahu alla kirjutati.

Niipea, kui sõda oli lõpetatud, hakkas selts oma suurte rahvusvaheliste rongide uuesti käimapanemise eest hoolitsema. Paris–Rooma pandi esimesena liikuma, millele järgnes varsti Orient-ekspress Paris–Praha–Warszawa ja Bombay-ekspress, aga kõige tähtsamaks loominguks



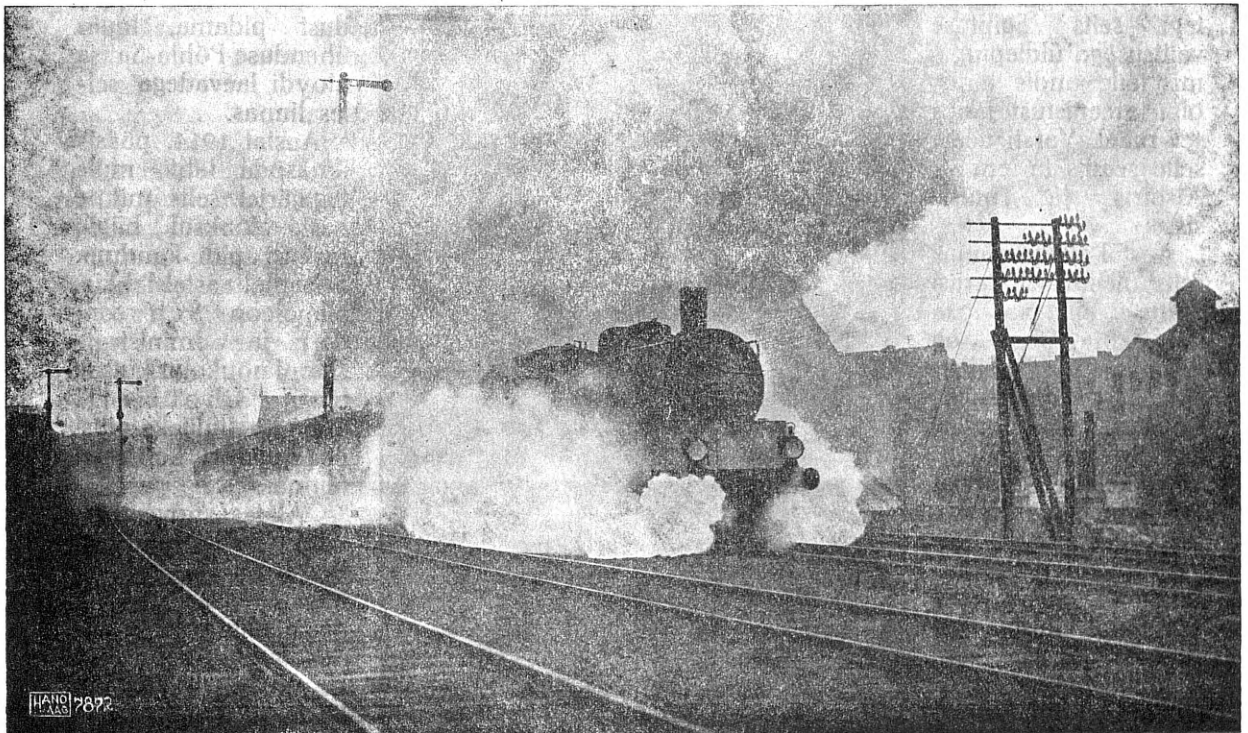
Peaun Robert Snoy, „Rahvusvahelise magamisvagoni ja suurte Euroopa ekspresside seltsi“ peadirektor.

oli Simplon—Orient-ekspress, mis valitsustevahelise kokkuleppega otsustati ja Magamisivagunite seltsile usaldati. See rong pidi peagi Calais, Ostende ja Pariisi Stambuliga ja Bukarestiga Schveitsi, Itaalia, Lõuna-Slaavia ja Bulgaaria kaudu ühendama.

Seltsi teenistustele lubatud laiendamiste eel hakkas administratsiooni nõukogu 1920. a. peale oma vagunite pargi suurendamise eest hoolitsema ja kõiki paremusi, mida vilumus talle pakkus, sisse seadma. Nende tehniliste uurimuste järeldusel tekkisid uued vagunid, mis esimest korda olid ainult metallist ja sisaldasid kaheksa ühekohalist jaoskonda, Need vagunid peavad Calais

peale luksusvagunite 24-kohalised 2-se klassi ja 38-kohalised 3-da klassi vagunid, mida väga hinnati. Samasugused vagunid liiguvad ka Taanimaal.

Teiselt poolt ei taganenud selts raske ettevõtte eest, et organiseerida Transmandshuria-ekspressi ja ekspluateerida Ida-Hiina raudtee magamisivaguneid. Jälgides üleilmset hiigla programmi, ekspluateerib ta oma teenistusi veel Aasias Anatoolia, Kilikia-, Põhja-Süüria, Smürna-Cassaba ja Palestiina liinil; ei ole enam kaugel päev, kus võimalikuks saab Calais't või Ostendest seltsi vagunist lahkumata Kairosse sõita.



„Nord-ekspress“

(ka „sinine ekspress“) väljasõidul Hannoveri jaamast.

ja Côte d'Azur'i vahel ühendust terve rongidena, mis õige kiirelt üldiselt tuttavaks said nime all „Sinised rongid“, kui toreduse, muretuse ja mugavuse sünonüümid.

Kõik seltsi luksusrongid on või saavad ligemal ajal kokku seatud seda liiki vagunitest, milliste edu on nõnda suur, et Calais—Vahemere-ekspressi kõrval veel üks uus Paris—Vahemere-ekspress tuli luua.

Siiski ei olnud seltsi tähelepanu üksnes luksusvagunite peale pöördunud, Baltimail, Poolas, Tschehhoslovakkias jne., kus publiku poolt oli soovi avaldatud vagunite sisseseadmiseks, mis kõikide klasside reisijatele kättesaadavad oleksid, pandi liikuma

Aafrikas, mitte ainult Egiptuses vaid ka Tunis, Alshiris ja Marokkos, on seltsi vagunid liikumas.

1923. a. lõpul lahkus härra Chouffart ja härra André Noblemaire määrati tema järeltulijaks.

Samal ajal said seltsi administratsioonis tähtsad muudatused läbiviidud. Härra N. Despret kutsuti oma väljapaistva seisukoha tõttu, mis ta Belgias omab, nõukogu presidendi kohale; aga varsti peale seda muudeti see tiitel seltsi presidendi nimetuse vastu ümber, keda osanikkude peakoosolek otsekoheselt valis. Sir Davison Dalziel, Bart., M. P., kes nõukogu liikmeks oli 1903. a. saadik ja kes juba oli üldadmi-

nistratsiooni komitee presidendiks, nimetati administratsiooni nõukogu presidendiks. Sir Davison Dalzieli kaasabi sai juba 1902. a. Georges Nagelmackers'i poolt palutud, kes tema põhjalikku asjatundmist ära kasutada soovis. Hiljem leidis Sir Davison Dalziel härra Noblemaire'is haruldaset teguvõimsa kaastöölise. Kahjuks viis surm härra Noblemaire'i omal ülesande juurest 1926. a. hauda. Parun Robert Snoy, kes juba ammust ajast saadik härra Noblemaire'i püüetega ligidalt oli seotud, valiti administratsiooni nõukogu poolt peadirektori kohuseid täitma.

Neil viimseil aastail tegi Magamisvagnite selts jällegi kiireid edusamme. Nimelt läks tal korda käima panna Orient-ekspressi Parisist (Calais-Ostende) Saksamaa ja Austria kaudu Bukaresti ühe kõrvalharuga, suvel Prahasse ja Karlsbadi; samuti loodi Luxor-ekspress, Oberland-Engadine-ekspress, Pyrenees-Cote d'Argent-ekspress, Wien-San-Remo-Nice-Cannes-ekspress. Lõpuks, 1926. a., võimaldus tal uuesti käima panna Nord-ekspressi Parisi (Calais-Ostende) Berliini ja Warszawa vahel kõige viimase mudeli järele ehitatud metall vagnitega, mille toaleti-pesuriistade sisseseaded võrreldes endiste tüüpidega, väga tuntuvat edu väljendavad.

Teiselt poolt võimaldas rahva tung magamisvagnite tarvitamise suhtes seltsile õõron-

gide käimapanemist saavutada. Niisugused rongid on nimelt Rooma ja Milano, Rooma-Turini, Rooma-Venedigu-Triesti, Rooma-Reggio ja Syracuse vahel; lõpuks osaliselt Parisi ja Wiini vahel Schveitsi ja Arlbergi kaudu. See uuendus pannakse varsti ka teistel raudteevõrkudel maksma.

Lõpuks hakkas Magamisvagnite selts Pulmanni vagnite liikumist manneril laiendada samasuguste vagnitega, milliseid Pullmann Car Cy Ltd. Inglismaal ekspluateerib ja missugust ühisust Sir Davison Dalziel juhib sama autoriteetlikult, nagu Magamisvagnite seltsi nõukogugi. Neist vagnitest koosnevates rongides ei tarvitse publik määratud ajal vagun-restoraani ilmutamisega ennast enam tülitada. Mugavas leentoolis istuvale reisijale toodakse tema poolt väljavalitud sõõgid samale lauale, mis ta ees seisab. Need uut tüüpi vagnid, mis augustikuul 1926. a. Süd-ekspressi koosseisus Paris-Orleani ja Lõunaraudtee võrkudel ja septembris 1926. „Kuldnoole“ koosseisus Paris-Calais vahel Põhja Raudtee-Seltsi liinil sisse õnnistati, näivad kõige suurema edu osaliseks saanud olevat, nagu seda Milano-San-Remo-Nice-Cannes-ekspressi poolt 1925-1926. a talve jooksul saavutatud tagajärjed juba näitavad. Alates maikuust 1927., pandakse 1-se ja 2-se klassi Pullmani vagnitest koosnev rong Parisi, Brüsseli ja Amsterdami vahel liikuma. (Järgneb.)

Külaskäigul teisel pool Soome lahte.

A. Sõnno.

(1 järg ja lõpp.)

Helsingist Savonlinna.

Pühapäeva õhtuse rongiga jätkasime teekonda Kesk-Soome poole, seades sihtjaamaks Savonlinna.

Et järgmisel päeval mitte une käes väevleda, võtsime kohad magamisvagnis. Taskute kergenduse kokkuhoidmiseks pidime rahul olema 3. kl. magamisvagniga, millede asemel just väga pehmed ei ole.

Helsingist lahkudes huvitas meid Soome loodus. Helsingi lähem ümbrus on rikas raudkivi poolest; igalpool on valdavas paljades kaljud, milliseid leidub niihästi väljadel kui ka metsades.

Kuni järgmise suurema jaamani, Rihimäeni, kus rongil pikem peatus oli, ei raatsinud meist keegi vagniakendelt lahkuda ja pikkamisi hämarduva looduse vaatlemisest lakata.

Rihimäel lasime veel endale Soome kohvi hea maitseda, mis meile jutukas vagnisaatja, laiapäseline vanapoolne proua, vagnisse toimetas.

Peale Rihimäe heljusime vist kõik unehõlmas. Ei kuulnud vist keegi, et meie rongile vedur teise otsa rakendati ja ei pandud ka seda tähele, et Konvolast otse põhjapoole keerasime. Alles hommikul hilja, kell 8-9 paiku, ärkasime, kui rong suuremale jaamale lähenes. Olime Mikkeli, suuremas linnas.

Sellest linnast võisime ainult eemalt mõnda tänavat näha, sest rong liikus varsti edasi.

Kohe Mikkelist alates hakkasid mõlemil pool raudteeliini järved ja järvekeseid silma paistma. Neid oli üksikult ja gruppidena. Leidsime end viibivat tõelikult tuhande järve maal.

Varsti jõudsimet Pieksamäe jaama, kus meil rongide vahetus ees seisis, sest rong millega seni sõitsime, läks edasi põhjapoole Kaajanisse, kuna meil tuli idasse keerata.

Pieksamäki on suurem raudtee sõlme-punkt, kus lõunast põhja ja läänest idasse minevad liinid ristlevad. Uut rongi tuli

poole tunni võrra oodata. Seda aega kasutamise einelauas einetamiseks.

Rongile asudes leidsime seal eest palju soome jaamaülemaid ja nende perekonna liikmeid, kellel eesmärgiks ka Savonlinna oli. Mitmed härradest ja prouadest olid meile ennem juba tuttavad, ja sellepärast läks sõit edasi jutuajamises, ning pea olid need mõned jaamavahed, mis Piekksamäge Savonlinnast lahutab, läbi sõidetud.

Savonlinna jaamas oli külalisi vastu võtmas peaaegu kõik sealses puhkekodus viibivad jaamaülemad. Kaks pikka paati (vene) ootasid meid raudteeliinile külgepuutuval järvel.

Peale vastastikkusi tervitusi asusime venedele, millede mootorid varsti põksuma hakkasid ja liuglesime järvele, kus teisel poolsel kõrgel kaldal vaevalt silma paistis pika torniga maja, mis meie sellekordseks eesmärgiks oli.

Rauhalinnan lepokoti.

(Rahulinna puhkekodu).

Kolmveerand tunnilise sõidu järele jõudsid vened järve teisele kaldale ja peatusid sinna ehitatud paadisillale. Seal oli külalisi vastu võtmas terve puhkekodu elanikkude pere: mehed, naised ja lapsed. Maja juure jõudmiseks tuli 400 m pikkuselt, vastu mäge, paplite rea vahel üles sammuda. Järve kaldapoolses jalgteel otsas asuv värav kandis suurt pealkirja: „Tere tulemast!“ Kimpsudest kompsudest vabanedes ja vaevalt jõudes endid teetolmust ning väsimuse jälgedest puhastada, paluti meid lõuna lauale.

Lõuna oli serveeritud Soome kombel. Toidud olid paigutatud suurele ühislauale, kuna sõõjad asusid väikeste laudade ümber. Igaüks pidi ennast ise teenima ja maitsema seda, mis temale suurest valikust meeldis.

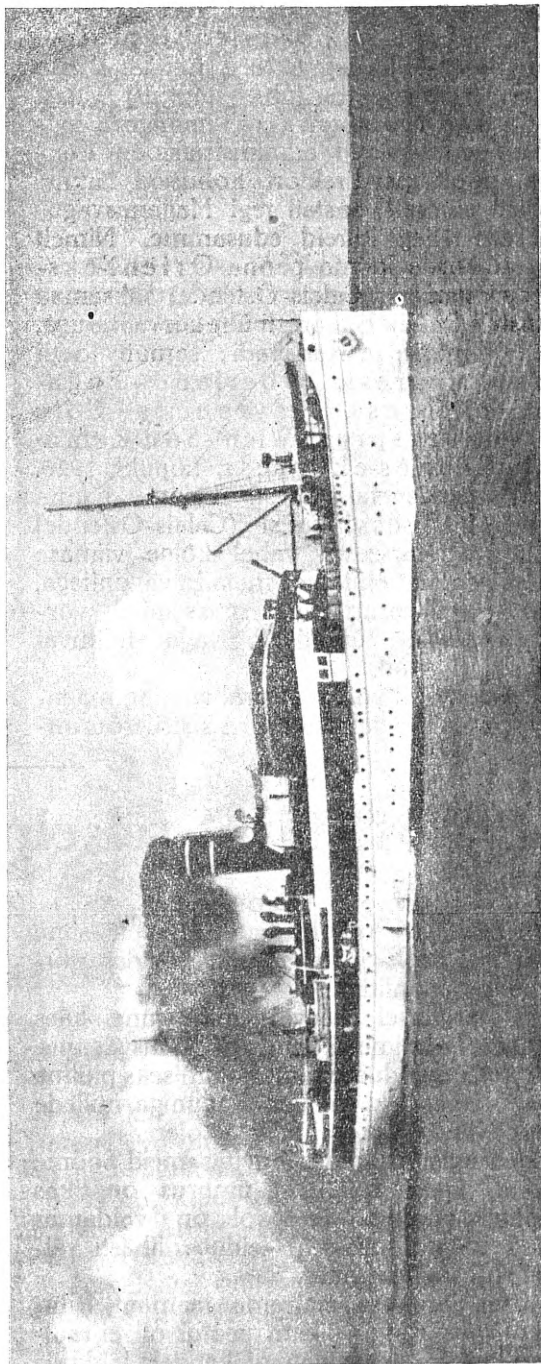
Lõuna vältel peeti palju kõnesid soomlaste ja eestlaste poolt, mispärast lõuna ülendavas meeolus möödus.

Peale lõunat oli võimalus ligemalt tutvuneda puhkekoduga. Teateid puhkekodu üle andsid ja ruume näitasid lahkesti jaamaülemate ühingu juhatusliikmed, kes täiel arvul koos olid.

Kuna puhkekodu ajalugu on ilmunud juba ennem „Eesti Raudtees“, siis ei taha neid andmeid enam kordama hakata. Nimetan ainult, et puhkekodu jätab kõige parema mulje. Soome jaamaülemad võivad rahul ja uhked olla sarnase hoone omandamise üle. Seda rahuldustunnet võis ka nende nägudelt lugeda, kes oma puhkeaega puhkekodus mööda saatsid. Sest paremat ja mugavamat paika võib vaevalt ette kujutada alaliselt närvihaigele raudteelasele, kus ta oma vabad päevad

mööda saadaks, kui Rauhalinna. Siin on kõik olemas, mis vaja: rahu, vesi ujumiseks, paadid aerutamiseks, soodsad kaldad kalastamiseks, mäed ja orud jalutamiseks; seega peasja — päikest ja õhku — külluses.

Tuli ronida ka puhkekodu maja kõrgesse



S/S „Ariadne“, Helsingi — Tallinna — Stettini vahet käiv luksus-reisiaurik.

torni, et pilku heita ümbrusse. Silmale avanes omapärane panoraam: ühel küljel Savonlinna majade kobar ja selle taga endine rootsi kuningate kindlus Olavilinna, igalpool lõpmata sinavad männa metsad ja

nende vahel vilkumas, kui lülitult, järvede kett; viimased moodustavad endist tuntud Saima vesistiku, mis algab peaaegu Soome lahe kaldalt Viipuri lähedal ja ulatab kuni Kesk-Soomeni.

Sellel ja järgmisel päeval oli meil vaatamist ja käimist palju; kes harrastas ujumist, kes aerutamist, kalastamist, ehk lihtsalt tundis lõbu toredast lõhnavast pargist, mis sisaldas eneses kõiki põhjamaa puusorte ning peale nende veel lõunamaa taimi, kuivõrd need põhjamaa kareda ilmastikuga harjunud olid.

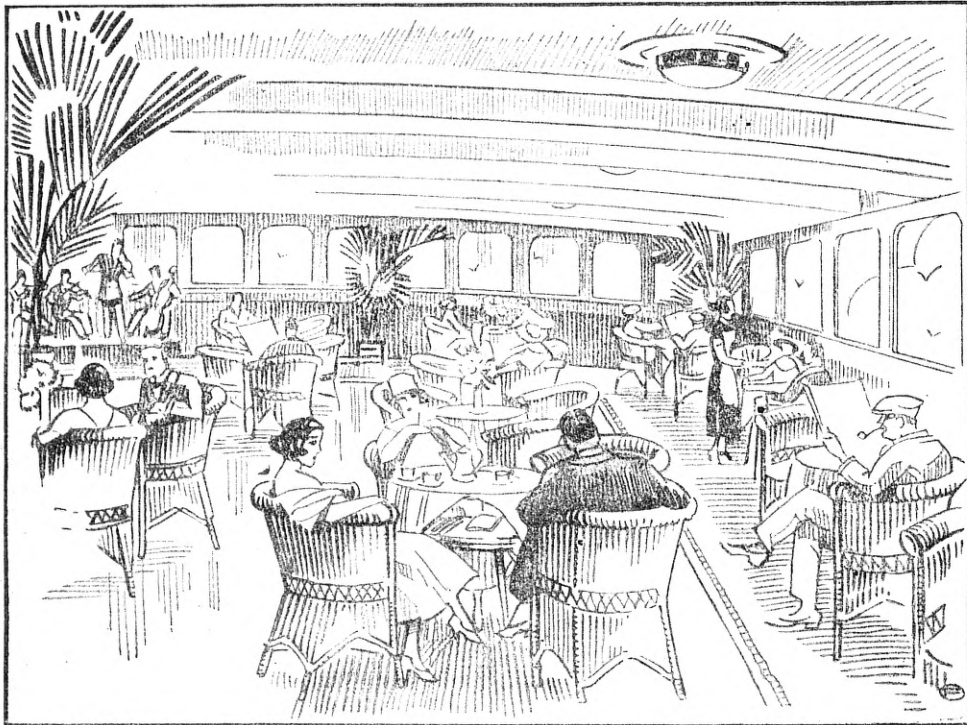
Järgmisel päeval korraldati puhkekodu aastapäeva puhul pidulik koosolek. Koos

Raudtee" poolt senised aastakäigud kuld-kõites.

Vastuningiks soomlaste poolt annetati jaamaülemate seltsi liigete kogupilt. Koosolek lõppes vastastikku eesti ja soome isamaa lauludega.

Ligines lahkumistund. Lõuna laual ja sellele järgneval kohvil avaldati meie poolt puhkekodu peremeestele tänu lahke vastuvõtmise eest. Nende poolt sooviti meile õnnelikku kojujõudmist.

Venede ärasõiduks kogus terve puhkekodu pere sadama sillale. Viimased päevapildistused . . . ja mootorite põrinal põõravad venede ninad raudteejaamade poole



S/S. „Ariadne“ — seltskonna ruum rōdul.

olid jaamaülemate ühingu juhatus täies koosseisus ja ligi 30 liiget.

Juhatus seisib koos järgmistest härradest: 1) Arvid Jolma, Tampere jaamaülem 2) J. A. Pernu, Toijala j.-ü., 3) Benjamin Ajo, Urjala j.-ü., 4) E. Vantala (†), Kangasala j.-ü. ja 5) J. A. Pietilä, Pori jaamaülem.

Eestlaste poole pöörates esinesid sütitavate kõnedega esimees Jolma ja hr. Pippingshōld, pensioneeritud liikumise jaoskonna ülem. Viimasel on rohkem kui 40-ne aastane raudteeteenistus selja taga, aga siiski veel tuld pilluva hingega. Eestlaste poolt vastas hr. Tats, Keava jaamaülem.

Koosolekul anti edasi Eesti jaamaametnikkude poolt puhkekodu aastapäeva puhuks valmistatud aadress ja ajakirja „Eesti

Savonlinna — Imatra — Terijoki.

Helsingis viibides saime lahke kutse külastada ka Terijõe jaama läheduses asuvat soome raudteelaste keskühingu puhkekodu.

Savonlinnast lahkudes alustasime sõitu sellepärast Viipuri kaudu Terijõe poole, kavatsedes peale selle teel vaadata ilmakuulsat Imatra koske.

Varemalt mõõdusid kuulsamad soome vaatamisväärilised kohad — Punkaharju ja Punkasalmi. Rong peatus pikemat aega Elisenvaara jaamas, mis eriti on meele jäänud „Päevalehe“ jutustuse „Punase maski“ kaudu.

Õhtu eel jõudsimel sõlmejaama Antreasse, kust harutee Imatralle keerab. Imatralle

saabusime õhtul kell 9 paiku. Ruttasime kohe kosele. Leidsime ta veel kütkestamata, voolamas vanas pesas, pildudes vaatajale nägematuid veepiiske, kui liiga ligidale juletakse minna.

Praegu on Imatra veel kütkestamatu, aga ta vangistajad ei uinu. Vedur veduri järele veab mulda, et valmistada Imatra voogudele uut pesa, kus ta raitaid peab käima panema. Imatra peab varsti hakkama oma elektrienergijaga varustama tervet Põhja-Soomet.

Käimas olid mullatööd ja kallaste kindlustamine, betoneerimine, jõujaama kaanali tarvis. Jõujaamale enesele oli vaevalt vundamenti aluskivid paigale pandud. Üle kaanali käib uus maantee raudsild, mis oli juba täiesti valmis.

Jõujaam oma kaanaliga on asetatud niiviisi, et nad kose ümbruse väljavaadet ei riku. Mis kosel kaotada, on see, et igatahes tema veevoogude kvantum enam-vähem tuntavalt peab kahanema. Asjatundjate teadete järgi ei olla see kahanemine silmale palju märgatav. Selle vastu tahavad viimases paljud kahelda ja arvavad tulevikus praeguses koses ainult paljaid kaljusid nägevat, sarnaselt meie „kütkestatud“ Järgla kosele, Raasiku juures.

Kose mõlemaid kaldaid läbi käies, hakkas õhtu tuntavalt hämaruma. Ainult mõni üksik jalutaja tuli kaldal vastu. Selle vastu hakkasid nüüd inimesed kogunema kose restoraani. Meie kasin aeg lubas meile vaevalt kannu kohvi rüübata, sest tuli raudteejaama rutata, et jõuda viimasele Antreasse sõitvale rongile.

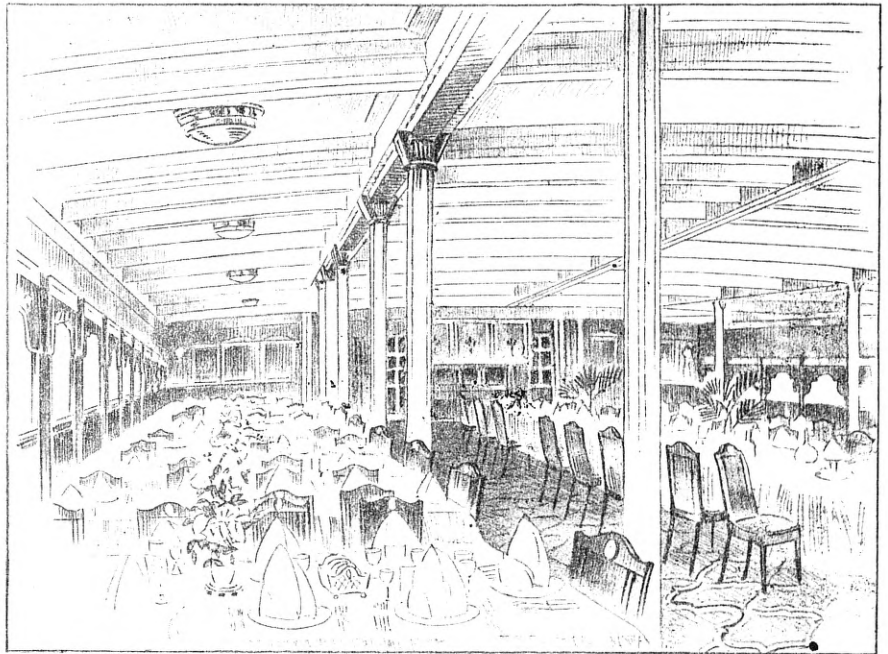
Antreas olime sunnitud järgmist Viipurisse minevat rongi ootama 6 tundi. Jaama ülema lahkel loal saatsime selle aja mõõda tühjas 2. kl. vagunis, kus katsusime nii palju ja nii mugavalt magada, kui seda lubasid lühikesed vagunipingid.

Järgmisel hommikul, kell 8 paiku, jõudsim Viipurisse, kus tuli ümberistuda Rajajõe minevale rongile. Viipuris võttis meid

vastu meie Helsingi „juht“ hr. Rannikko, kes meid ka Terijöel pidi juhtima.

Kell 11 olime Terijöel. Jaamas ootas puhkekodu peremees hr. Tamminen sõiduvälis auto. Peagi vuras auto mõõda laia maanteed „Harjula“ puhkekodu poole, milliseni oli jaamast 8 km ümber maad.

Kõik need 8 km on tihedalt täidetud mõlema tee küljel suuremate ja vähemate suvilatega. Väliselt sarnaneb Terijoki meie Nõmmele, ainult ta piirid on vist kümnend korrad laiemad, sest endisel „lahtisel“ ajal, tõusnud suvitajate arv seal kuni 180.000. Nüüd, selle vastu, on suurem hulk maju pimedad, aknad laudadega kinni lõõdud, või pole uhketest suvilatest muud järele jäänud, kui ahjude ahervarred ja vundamentid:



S/S. „Ariadne“ – söögisaal.

majade puukraam on, ei tea kuhu, veetud. Paiguti vedelevad tee ääres endiste uhkete aedade murdunud ja mahavarisenud tulbad, ei ole neil peremeest ega korraldajat.

Lepokoti Harjula.

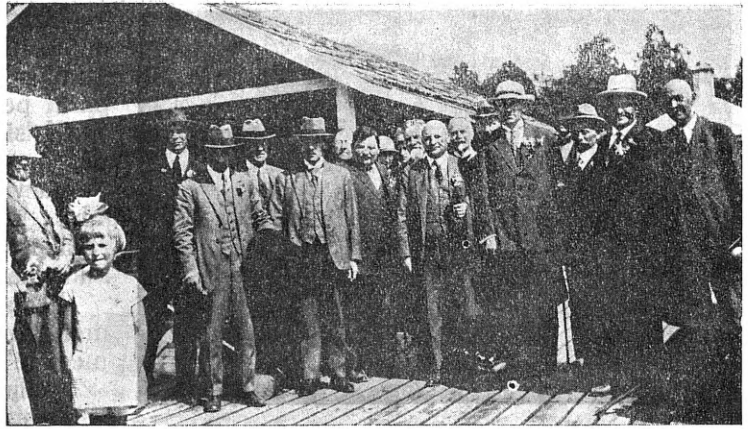
(Puhkekodu Harjula).

Auto peatus mäenõlvakul, kust ta enam üles ronida ei jaksanud. Üleval mäeharjal seisis suur torniga suvila, mida mitmed teised elutused ümbritsesid. See oli soome raudteelaste keskühingu puhkekodu Harjula, endine vene vürsti Scheremetjevi villa. Siia kaugele pealinnast, kesk mühavat männimetsa, merekaldale, väljavaatega vene Kroonlinna kindlusele, on soome raudteelased omale hiljaegu kodu loonud. Ta on omandatud tema endiselt omanikult, kes

praegu Pariisis vene pagulasena elavat, soome markade järele arvates, mitte väga kõrge hinna eest.

Nüüd, pärast suvila kordaseadmist, on ta, ühes kõrvalmajadega, 50–60 raudteelasele ja nende perekonna liikmele suviseks puhkepajaks. Eriti suur oli praegu puhkekodu lastepere. Neid leidis seal igas vanuses, sülelapsest alates kuni koolipõlveni.

Kui meie jalgsi, kompsudega koormatult, mäest üles ronides, puhkekodule lähenesime, oli terve puhkekodu pere rõdule kogunenud, lapsed rõdu all kasvu järele ritta seatult, ja võttis meid vastu Soome – Eesti ühise isamaalauluga: Maamme – Mu isamaa,



Rauhalinna sadamasillal.

Kroonlinnale ja teistele vähematele vene kindlustele. Mererand oli puhas, liivane, tuletas meele meie viru mereranda; vesi suplemiseks puhas ja normaalselt soe.

Puhkekodu tornist avanes veel laialisem välja-vaade. Pikksilma abil olid nähtavad Peterburg, Krasnaja Gorka ja muud Venemaa rannakohad.

Lõunasöögi järele olid saalis kõik majakondlased kokku kogunenud, kus püüti vastastiku – soomlane eestlast ja überpöördukt, üks-teisest aru saada. Kõnele-sid soomlaste poolt majaperemees hr. Tamminen ja meie „juht“ hr. Rannikko.

Meie poolt tänas lahke vastuvõtmise eest hr. Tats. Koosviibimine lõppes vastastikuste, elagu-hüüetega ja isamaa lauluga.

Jälle kodu.

Kuna meie rong kell 20 ümber Teri-



Rauhalinna järvel.

mu õnn ja rõõm... Laulu lõpetades ütles tere-tulemast puhkekodu peremees hr. Tamminen. Meie poolt vastas tervitusi hr. Tats. Pärast lühikest puhastust teetolmust ootas hommikune eine lahtisel rõdul, kust meid aga ootamata ilmunud häge vihmahoog, tupp ajas.

Peale einet saime üllatava kutse juhusliselt kõetud sauna vihtlema minna. Meid huvitas väga vürsti poolt ehitatud saun ja võtsime kutse vastu. Saun sisaldas eneses niihästi vene vihtlemise sauna, kui ka vanni-tube.

Vihm oli lakanud, ja sellepärast ei püsinud meie kaua toas. Tutvunesime puhkekodu ümbrusega ja mererannaga. Eriti huvitav oli puhkekodu ligidal mäenõlvakule püstitatud rõdu, kust avanes välja-vaade üle orus kasvava kõrge metsa avarele merele, sealt vastupaistivale



Harjula rõdul.



Terijoki mererannas.

jõelt pidi välja sõitma, siis tuli kell 19 teele asuda. Nüüd toodi tühi auto mäeharjale suvila juure ülesse, ja lahke pererahva laulhelide ning elagu-hüüete saatel hakkasime varsti mäest alla veerema.

Jälle Terijoki... Tundub, et avarad jama ruumid on praegusele reisijate arvule liig suured: igalpool tühjus.

Rongil Rajajoki – Helsinki...

Möödunud magamata öö ja päevane väsimus kipuvad vägisi silmalaugusid vajuma.

Viipuri, öhtul kell 23. Võtame kohad jälle magamisvagnisse.

Mõned meitest, kes enne Viipuris pole käinud, teevad rongi peatuse ajal linnas autodel väikese ringisõidu.

Järgmisel hommikul äratab meid konduktori hüüd: Helsinki. Kaheteistkümneltunnilise sõidu järel oleme Soome idapiirilt pealinna jõudnud.

Helsingis on meil kasutada ainult paaritunniline peatus.

Laevale. Valgevärviline „Viola“ seisab juba sõiduvalmis. Meeskond laadib reisikohvreid ja pakke laevale virnadesse, kuhu ka meie omad varsti aset leiavad.

Peatselt libisevad meist mööda Suomen linna müürid, paljud saared, ja oleme jälle Soome lahe veteväljadel.

Tallinna paistab... Sinavas õhus hakkavad paistma esiteks kirikute ja suitsevate tehaste korstnad, kuid peagi hakkab silmapiir laienema.

Läbielatud viimaste päevade muljed täidavad veel hinge; ei unune nad nii pea. Tänu kõigile suguveljedele ülilahke vastuvõtmise eest. Erilist tänu ja lugupidamist tahan rõhutada meie lugupeetud juhile hra Rudolf Rannikko'le, „Rauhalinna“ peremehele hr. Vantalale (kes nüüd surnud) ja Harjula peremehele hr. Tammisele. Nende sõbralikkuse teened ei kustu meie mälestusest. Äitäh lahketele päevapildistajatele, neidudele, meile pärastpoole koju järelsaadetud päevapiltide eest.

Mõfiskledes möödunud päevade muljete valdamises, ligines laev pikkamisi Tallinna sadama sillale, kus ootasid meid tuttavad ees, et vastu võtta esimestena värskaid uudiseid Soomest.

Hoolekanne Eesti raudteelaste peres.

Dr. H. Kukk.

Kõigis ilmasõja laastavasse keerisesse sattunud riikides tõusis peale sõja lõppu hoolekandeküsimus teravalt ja laias ulatuses päevakorrale. Ei leidnud ühtegi majanduslikku, sotsiaalset ega vaimuelu ala, millel sõda oma rüüstavat ja õhnestavat mõju avaldamata oleks jätnud. Rääkimata suurtest inimelu ohvritest, aineliste ja kultuurväärtuste kaotustest, oli igal maal ka rahva tervis ja moraal suuremas ehk vähemas ulatuses oma tasakaalu kaotanud. Need olud nõudsid kiiret korraldamist ja ähvardavate katastroofide ärahoidmiseks abinõude leidmist.

Sotsiaalhoolekande küsimusega tehti ka enne sõda, läinud aastasaja keskajast alates, kultuurmaades tegemist, kuid alles peale sõda omas selle küsimuse lahendamise, olude sunnil, hoogsa ja tegeliku ilme.

Veel teravamana ja raskemalt lahendatavana esines sotsiaalhoolekande-küsimus

noortele, vast sõjakeerust sündinud, riikidele.

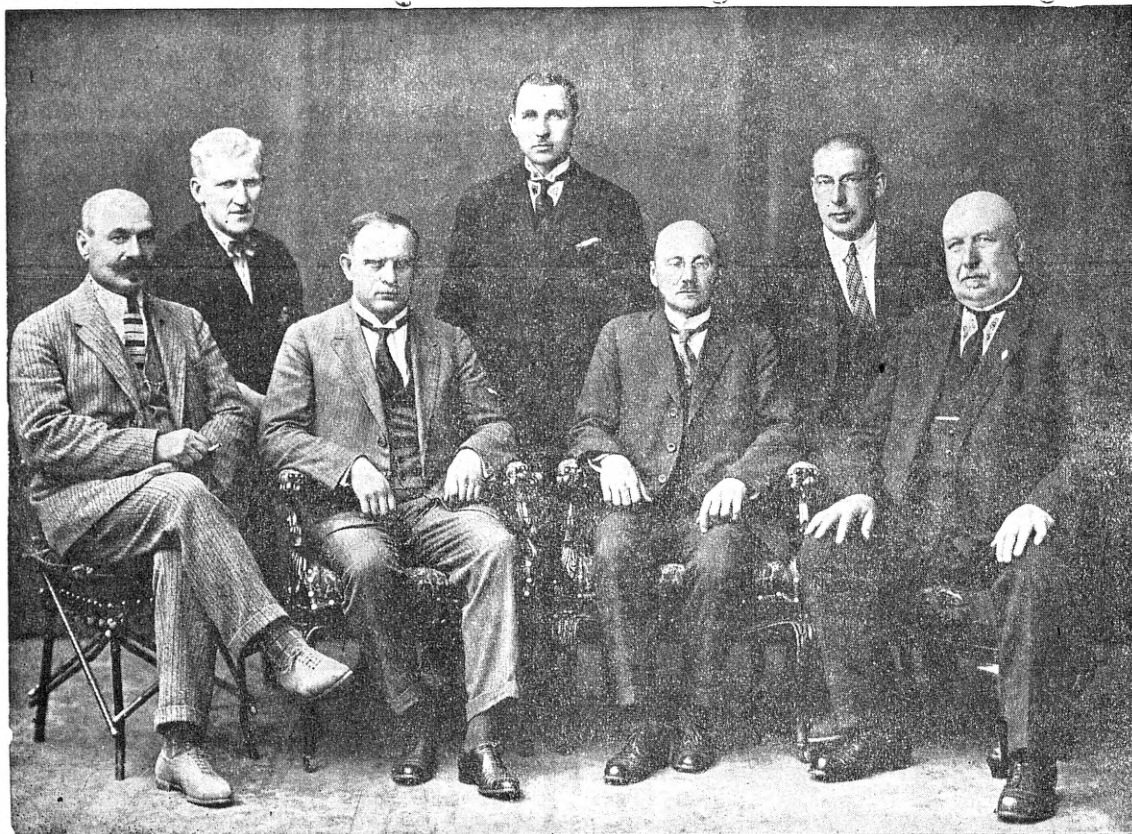
Ka meie rahvale võimaldasid sõja läbi tekkinud olud oma kodumaa pinna täieõiguslikuks peremeheks saamise ja oma väikese vabariigi loomise.

Kahtleva pilguga jälgis terve ilm, mis hakkab see väiksearvuline rahvas omas tilukeses riigis tühja kätega ja ilma kogemusteta riigielu korraldamises peale? Meid oma riigiga loeti vahuks, mis sõjalintel ootamata tekkinud ja sama kiirelt kaob, arvestades sellega, et meil naabriks kohmakas, raskes palavikus heitlev haige, kellest suure jõupingutusega end vast eraldada olime suutnud, kodus aga korralagedus, laastatud maa, tööstus ja kaubandus kiratsemas ja rahvas vaene.

Õige – Eesti rahvas ei olnud ka enne sõda rikas, kuid ka see jõukuse natukene, mis mustaks päevaks korjatud, valgus osalt

varanduste, pankade, hoiu- ja pajukikassade evakueerimise teel Venesse, lõpulikult aga hääbusid nad vene väärtipaberite ja rahamärkide väärtusetuks muutmise läbi. Need miljonid kuldrublad, mis rahulepingu põhjal Venelt saadi, ei katnud sajandet osagi sellest, mis Eesti kaotanud oli, kuid aitasid siiski kõige raskemast asumise asjast üle, ja kahklevalt jälgijad on tunnistama pidanud, et väike eesti rahvas ka tühja kättega, oma

teelaste peres, kes kogu ilma- ja vabadusõja raskustest, ühes kõige raudteelastega, kohusetruult osa võtnud olid. Sest raudteelaste peal ei lasunud mitte ainult vastutusrohke ülesanne sõjavägede ja varustuse korrektse liikumise alal raudteedel, vaid sõjategevus valis peamiselt just raudteeliinid oma arenemise ja võitluste suunaks, nii et raudteelastel mitte vähe keset lahingumõllu oma ülesandeid täita tuli ja osalt ka sõjatege-



Hoolekanne Ühingu juhatus (1926 a.)

kümne küüne abil, tahab ja võib oma riiklist ja sotsiaalset elu korraldada ja kindlustada.

Oma sotsiaalelu korraldama ja hoolekande küsimust lahendama hakata võisid vanad riigid kohe peale sõja lõppu, kuid meilt nõudis meie noore riigi rajamine ja iseseisvuse kindlustamine alguses rahva terve jõu ja alles aegapidi ja järkjärgult suudei teiste, muu seas ka hoolekande, küsimuste lahendamisele asuda.

See viivitus lasus aga rõhuvalt eriti nende saatuse peal, kes endid töötasust elatasid ja sõja tagajärjel oma mustaks päevaks korjatud kopikad ja peaaegu samal ajal ka oma tööjõu kaotasid ja majandusliselt väljapääsemata raskesse seisukorda sattusid.

Sarnaseid õnnetuid leidis palju ka raud-

vasse kistud said ja osa võtsid jaamade ja liinide kaitses, kas veduril soomus- ja sõjaväerongides tule all oma kohust täitsid, see on tõsiasi, mille lõpulik hindamine veel lahtine sõjaajateenete eest autasu määramise alal ja oma väärlisest lahendamist ootab.

Vanaduse ehk õnnetute juhtumiste läbi invaliidiks muutunud raudteelaste raske seisukord andis ärksamatele tegelastele ja juhtivatele jõududele, raudteevalitsuse selleaegse ülemaga, hr. ins. V. Reinok'iga ja tervishoiu osakonna juhataja Dr. A. Lübeck'iga eesotsas, tõuke asuda hoolekande korraldamisele raudteelaste peres seltskondlisel alusel ilma riiklist korraldust ära ootamata.

Sel ajal oli hoolekande ala meil Eestis veel uudis. Vene ajal oli raudteel olemas pensiooni-, laenu- ja abiandmise kassa



Johannes Samma,

Tallinna Balti jaamaülemaja vanem abi.

Sündinud 1. jaanuaril 1880. a. Virumaakonnas. Pada vallas. Raudteeteenistusse astunud 12. mail 1897. a. telegrafistina, peale selle mitmes jaamas teeninud jaamaülemaja abina ja jaamaülemajana. Praegusel kohal teenib 1. detsembrist 1921. a. 12. mail s. a. pühitses oma 30 aastast ameti-juubelit.



Johann Perg,

Haapsalu jaamaülem.

Sündinud 31. augustil 1866. a. Rakveres. Raudteeteenistusse astunud 1. aprillil 1887. a. telegrafistina, peale selle mitmes jaamas jaamaülemaja abina ja jaamaülemajana teeninud. Praegusel kohal, Haapsalu jaamaülemajana 1. juulist 1923. a. 12. aprillil k. a. pühitses oma 40 aastast teenistuse juubelit. Raudteevalitsuse poolt ettepanek tehtud autasu saamiseks

(пенсионная и сберегательно-вспомогательная касса), kuhu teenijate palgast profsendilised mahaarvamised tehti; raudteede valitsuse poolt juhiti nendesse kassadesse einelaudade, raamatukappide, juukselõikajate, kuulutuste ja teiste jaamades asuvate alade rendi summad, siis veel trahvirahad, tagasinõudmata jäänud vaherahad ja muud juhuslikult tekkinud ülejäägi summad.

Need kassad jäid Venemaale, meie raudteelastele on neist jäänud ainult mõru mälestus. Meie oludele ei sobinud enam see veneaegne korraldus, vaid tuli hoolekande teostamiseks uusi aluseid leida. 1921. aastal oli Lääne-Euroopas sotsiaal hoolekande



Valdek Brunberg †

Sündinud 5. aug. 1882. a.

Surnud 27. aprillil 1927. a.

Raudtee tehnika kooli lõpetanud 1900. a. oli 2 aastat vedurijahi abiliseks end. Balti teel, Venemaal uute raudteede ehitamise ja sihijamiste tööd kuni 1920. a. Siis 1921. a. tee ja ehit. osakonnas, 1922–1925 a. riigikontrollis ja 1925. a. peale Lelle-Papiniidu raudteel ehituse I. jaoskonna ülemaks.

alal juba mõndagi teha suudetud ja sinna, nimelt Berliini, komandeeris raudteevalitsus tervishoiu osakonna juhataja Dr. Lübeck'i osa võtma vast avatud kursusest uues sotsiaal-hoolekande akadeemias.

Tagasi jõudes esitas Dr. Lübeck aruande, milles seletas, et Lääne-Euroopas sotsiaalhoolekande korralduse aluseks on võetud riigivalitsuse, omavalitsuste ning seltskondlike organisatsioonide koostöötamine ja tegelikult pandakse pearõhku hoolekande asutuste, vanade- ja invaliididekodude, lasteaedade, lastekodude ja suvekolonide, puhkekodude ja sanatooriumide jne. ellukutsumise peale. (Järgneb).

Ideaalne tuleviku-raudtee

ehk

Jaan Tatika uuem leidus ja ettepanek Eesti teedeministeriumile.

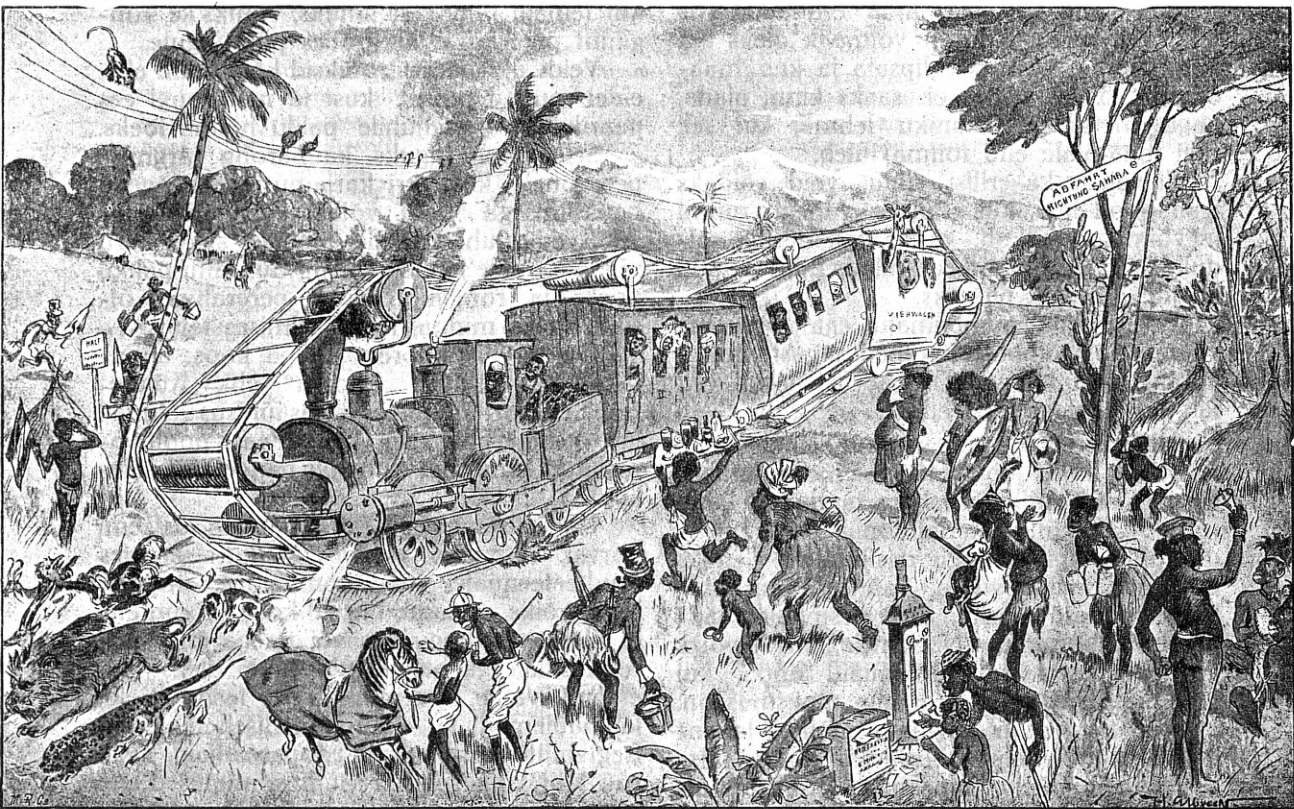
(Tõsine veste)

Igaüks, kes Ed. Bornhöhe „Tallinna narrid ja narrikesed“ lugenud ja sellega kuulsaid leiduri Jaan Tatikaga tutvunud, ning tema meetodi — kuidas raudkivi munakutest tema leitud erilise masina abil sealihha valmistada — tuttavaks on saanud, arvas vististi, et see, tehnika ja teaduse suurvaim ning hiilgav täht, juba ammuigi manalasse on loojenenud.

missugust teenet ta isamaale oma aukohuseks peab.

Oma leidusele, mida kujutab juurdeliseatud pilt, läkitab is. Tatikas kaasa pika seletuskirja, milles lähemalt kirjeldatakse leiduse üksikasju ja loetletakse üles selle tulukus ja lugemata hulk häid omadusi ning võimeid, lahendada terve rida sotsiaalküsimusi.

See, ideaalne tuleviku-raudtee, oleks mi-



Joonistus Jaan Tatika kava juurde.

Ent võta näpust!

Tema, ajutiselt seltskonnast kadudes, aina töötas suurepärase leiduse kallal, mille õnnelikult lahendatud lõputulemusega ta nüüd üllatatud teaduseilma ette on astunud.

Leiduse keerdküsimus esineb selles, kuidas kultuuri ürgsusega lepitada ja nüüdisaja inimeste loodusele võimalikult vähemate kuludega ja suuremate vapustusteta lähendada.

Õieti oli leidus eestkätt määratud tarvitusele Aafrika dshunglisse, kuid rõõbastikku sellega on isand Tatikas — või Jan Dadi-gas — nagu ta ise oma nime kirjutab — pööranud kuuldavasti ka teedeministeriumi poole, et viimane tema leidust kasutaks,

dagi *perbentum mobile* liiprites ja rõõbastes, nagu ka pildil näha võib.

Roopaid tarvitaks uus raudtee vaid veidi enam kui kahe rongi pikkuses. Needki ei tarvitseks raudteeliini muldkehal kusagil metsa vahel maas ilmastiku mõju all kõduneda, vaid keriksid, rongi all ja peal pööreldes, ratasringi nagu vokinöörid.

See osa roobastikust, mis oma osa täitnud ja rongi taha jäänud, pöörduks sealt, seljatagant, teist ringi üle rongi katuse jälle ette ja asuks uuesti tegevusse.

Kõige pealt jääks sellega ära suur roobaste ja liiprite kulu. Ei oleks vaja saata enam aurik „Kajakut“ Inglismaale suure

hulga roobaste järele, mis maksavad sada-
sid miljoneid. Sellega ühtlasi oleks kõrval-
datud ka hulk kulukaid ja rumalaid juhtu-
misi, mis „Kajaku“ reisiridel harilikult ette
tulevad ja oleks päästetud auriku mees-,
eraldi aga naisteenijaskond kiusatusest ene-
tele Inglismaalt salakaubana villast püksiriiet
kaasa tuua, mida meie tolliamet siin kon-
fiskeerima ja seega oma tegevust suurenda-
dama peab, nii et ametkonna kokkutõmba-
misest juttu ei saa olla.

Peale selle ei tarvita uus raudtee kulu-
kat muldkeha ehitamist ega eramaade vöö-
randamist, mis jällegi sadasid miljoneid va-
jaks. Selle asemel ristleks ideaalne tuleviku-
raudtee rong vabalt mööda eramaid, kus
tal oma kiiruse tõttu võimalik oleks iga
kinnipüüdja eest ära lipsata ja kus maa-
omanik teda üldse ei saaks kinni ajada,
nagu metsavaht asuniku lehma, kui see
riigi maa-alale end toitma tuleb.

Ei vajaks ka erilisi sildu, vaid sõidaks
igalt poolt läbi, kus selleks vähegi ruumi
ja võimalust jätkub, otsiks, kui harilik sõi-
duk, teel üles maanteed sillad, mille kaudu
ka jõgedest üle pääseks.

Poleks vaja pumbamaju ega veereser-
vuaare, ses tõmbaks janunedes igast vihma-
lombist, kraavist või talukaevust londi vett
täis ja susistaks jälle edasi.

Ülearused oleksid ka kütteinete laod.
Kui rong kord juba mööda metsi ümber
hulgub, siis võib ta sealt ka tarvilikku kütet
leida. On küttematerjal lõpul, peataks ve-
durijuht rongi ja kogu reisirijaskond läheks
uut kütteainet koguma, mõnesse turbara-
basse määtaid juurima või raiesmaale män-
nikäbisid korjama. Nõudmise korral võiks
ju neile ka teatud preemiaid anda, kui
preemiate süsteem kord juba maksmas on.

Eriti kergesti oleks uuel raudteel lahenda-
datud peatuskohtade küsimus, mis nüüdse
süsteemi juures palju peamurdmist ja rahul-
olematust tekitab.

Rong peatuks igas külas ja kas või igas
talus, ehk jälle keset metsa, kus aga lauake
pealkirjaga puu külge on löödud: „Siin on
rongi peatus nõudmise järele“.

Selletüübilised kaubarongid peatuksid
igas taluvärvavas, nagu vanasti harjuskau-
bakoorem. Rongijuht, ühes käes signaalip-
lipud, teises — latern, astuks sisse ja küsiks
peremehe järele.

„Kas bekonsigu või eksportmune linna
saata on?“

„Kes nüüd teab, on teine alles liiaks
kerge, nagu kahju veel saata... Aga kui
perenaine just nõus on, ega siis mulgi selle
vastu midagi ole...“

Läheks otsiks perenaise ja peaks sellega
siis pikema nõu, kas orik ära saata või veel

mõni aeg sõõta. Lõpuks otsustatakse orik
ära saata, sest uusi on hulk peale tulemas,
aga nuumtoitu vähepoole.

Siis minnakse naabritallu abi saama ja
orik tõstetakse ühisel jõul rongile. Nüüd
tahab rongijuht edasisõiduks märku anda,
kuid äkki tuleb midagi meelde:

„Aga kanamunad?“

„Näh, mädanf, pidin unustama — eit
vaata järele.“

Pereit läheks aida, lauda ja muudesse
lakkadesse kolama. Pea kuulduks sealt ärev
kanade kaagutus ja kuke sõitlev kisa. Kui
perenaine kauaks jääks, järgneks talle pe-
remees, vaatama, kus ta nii kaua viibib ja
kui temagi niipea ei ilmüks, roniks ka ron-
gijuht pererahva järele üles põõningule.

Veidi aja pärast roniksid kõik kolm alla,
eidel munad põlles, kust ta nad rongi ees
paarikaupa rongijuhile palitu hõlma loeks.

Selle järele liiguks kaubarong järgmise
pere õuele, kus kuri karjamuri seda ägeda
haukumisega vastu võtaks. Naljatuus la-
seks vedurijuht koerale ventiilist sussti auru
ninasse, mille järele koer hirmul latu paku
poeks ja rongijuht vabalt pererahvast ot-
sima võiks minna, nagu eelmises talus.

On tarvilik koorem kaupa koos, kihu-
taks rong otseteed „Estonia“ ehk „Külme-
tuse“ eksporttapamajja või osatühisus „Muna“
lao õuele. Ehk viiks Valter Paasi poolt va-
rastatud puurongi kuhugile hangeldaja sala-
latu.

Üks paremus, praeguse raudtee süsteemi
kõrval, on uuel raudteel leiduri arvates
raudteeteenijate kokkutõmbamise mõttes.
Neid võiks nii suurel arvul kokku tõmmata,
et ülejäänud kogu kas või tulega ehk suu-
rendusklaasiga otsida tuleks: ei oleks vaja
ei putkavahte, ei remonttöölisi, teemeistreid,
jaamaülemaid ja — mis peamiselt tähtis —
isegi mitte kurikuulsaid roopaseadjaid, kelle
süü läbi kõik senised raudteeõnnetused ette
tulnud.

Reisipileti saaks igast kaasikust või kuu-
sikust, nagu pildil näha, kus automaat-pi-
letikassad üles seatud. Lase aga teatud osa
santisid automaati ja reisipilet on lipsti peos.

Ka raudteeõnnetusi oleks niisuguse tanki-
süsteemi raudteerongi juures vähem. Iga-
tahes ei juhtuks siis enam sarnaseid hale-
naljakaid proovisõite, mis mitte tee kõlbu-
likkuse, vaid kraaviamise proovisõitudeks
kujunevad.

Aga katsu uue leidusega ka teelt kraavi
ajada, kui pole ei teed ega kraavi olemaski.
Aina üks mugav ja ladna sõit, nagu leppe
reega...

Nii asjaolud leiduri enese arvates. Kas
aga meie raudtee ringkonnad uut leidust
ka tõsiselt ja asjalikult hinnata mõistavad,

on teine küsimus. Teadagi, et siis hulk ülemusi ja inseneere, kes praegu asja eesotsas, valluneksid ehk vedurijuhtideks või konduktoriteks peaksid hakkama.

Sellepärast võib eeldada, et is. Tatika ettepanek kõva vastasrinna tekitab, kuigi uus projekt valitsuse kasuks streigi- ja raudteelaste palgakõrgendamise ning palju muid vähemaid küsimusi järsult ja geniaalselt päeva pealt lahendaks.

Kuid sellegipärast jääme lootma, et uut raudteed mitte üksi dshunglites tarvitusele ei võeta, nagu leiduri kõva usk seda pildi järele kujutab, vaid peatselt ka Eesti vabariigis poolehoiu ja kasutamise leiab.

Sest edu võidab!

Leidur Jaan Tatika seletuskirja
järele refereerinud J. V.

Mõndasugust.

Psükotehnika raudtee teenistuses.

Berlini raudteejaama läheduses asub Saksa riigiraudtee psükotehniline asutus. Hiljuti tuivustati seda kutsutud külalistele ja selgitati selle tööviise. Juba nelja aasta vältusel käivad kõik, kes raudteeteenistusse soovivad astuda, sellest asutusest läbi.

Asutuse ülem kirjeldas oma ülesandeid järgmiselt: proovitakse üldist intelligenti, mälu, tehnilist mõlemist, mõõdute määramist nägemise järele, kompamise võimet j. n. e. Rongiseadjatele, kassaametnikudele ja vedurijuhtidele on ettenähtud veel erikatsed. Näit.: kassateenistuse kandidaat juhitakse erikambriksesse väikese elektrijõul töötava aparadi ette. Aparadist hüppavad iga viie sekundi jooksul välja alumiiniumist nummerdatud plafikesed. Neid plafikesi peab eksamineeritav laduma vastavate se pesadesse: eksimiste arvu järele tehakse otsus.

Vedurijuhi kõlblikkust ja mõll-misvõimet proovitakse sellekohases erivõimel, mis ümberehitatud endisest keiserlikust salongist. Selles on sisseseatud

vedurijuhi asukoht veduril pidurite, manomeetri ja klaapanitega. Aknast on nähtav pikk roobastee, mis kiiresti mööda liigub. Roobastee on varustatud signaalide ja teiste tähtsate tee juhtmärkidega, millised võiksid leiduda tõelisel teel. Katse eesmärgiks on, kas vedurijuhi kandidaat oskab õieti ümberkäia piduri, vile ja teiste aparafidega; kõik eksimised märgib katsevedur üles. Katse tagajärjest otsustatakse pärast, kas eksamineeritav on kõlbulik juhtima tõelist vedurit või mitte.

Psükotehniliste katsete tagajärgedest üldse teatas kõneleja järgmist: Pärast 1921 a. on eksamineeritud 17.000 isikut. Nendest on 32% ametisse määratud. Viimastest osutusid täiesti kõlblisteks keskmiselt 94-95%.

Dr. Richard Couve väitab seda tegevust oma traktaadis „Psükotehnika Saksa raudtee teenistuses“ järgmiste sõnadega: „Mitte ainult kasude suurendamise mõttes, vaid rohkem raudteel aselleidva hädaohu kõrvaldamises ja segaduste ning arusaamatuste ärahoidmises seisab tõeline tarvidus psükotehniliste meetodide sisse-seadmiseks riigi raudteedel.“

Kroonika.

Reisivõimalustest välismaile.

Karlsbad (Karlový Vary).

See ilmakuulus Böömimaa kuurort asub Tschehhoslovakkias ja on eriti kuulus oma loomulikkude mineeraalallikate (Karlsbader Sprudel) poolest.

Siin leiavad ravitsemist peaaesjalikult pimesoolika, kõhu, maksa, sapi ja nende kivide, neerude, suhkru, ja t. haigused.

Kuurort on avatud kogu aasta läbi, suurem hooaeg on 15. aprillist 1. oktoobrini. Kõige rohkem on kuurordis võeraid mai-, juuni- ja juulikuudel.

Möödunud aastal käis siin tervist parandamas ligi 40.000 inimest peaaegu igast riigist ja igast ilmajaost.

Korteri hinnad: tuba hotellis ehk pansioonis ühe voodiga alates 20 ts. kroonist peale.

Ülespidamine: eine alates 4 kr., lõuna alates 6 kr., õhtusöök alates 5 kr. peale.

Pansioon (korter ühes ülespidamisega): ühe inimese pealt alates 60 kr. päevas.

Parimad võorastemajad: **Grand & Parkhotel Pupp** - Goethepl. 310-314. **Hotel Imperial** - Imperialstr. 1212. **Savoy Westend Hotel** - Schäflerstr. 583, 990. **Hotel Post** - Egerstr. 673.

Vannid: 14-80 krooni.

Raha: Tschehhoslovakkias on tarvilusel kroonid. Üks kroon vastab 11,2 Emargale. Raha võib ligi võtta kuni 20.000 krooni.

Viisumid: Sissesõiduvõimel maksab 800 Emarka. Ühe viisumiga võib supelusvõoras kolm korda üle piiri tulla.

Sõiduhind: Sõites Tallinnast Karlsbadi sihtuses üle Riia, Zembgale, Warszawa, Praha, maksab sõidupilet:

1. klassis	Emrk. 14.935.—
2. "	" 9.255.—
3. "	" 6.005.—

Sõidukestvus 56 fundi.

Karlsbadist tagasisõidul võimaldatakse supelvõorastele 50% hinnaalandusega sõit Tschehhoslovakkia riigiraudteedel.

Karlsbadi on võimalus sõita ka Berliini kaudu, kuid ses sihtuses sõit on märksa kallim.

Erikirjanduse ülevaade.

Kirjandus Saksamaa kohta.

„Reichszentrale für deutsche Verkehrswerbung“ (Berlin, Potsdamer Privatstr. 121-b) on terve rea raamatuid Saksamaa reisivõimaluste ja vaatamisvääriuste kohtade üle välja andnud, nime all „Deutsche Verkehrsbücher“. Raamatud, mis trükitehniliselt midagi soovida ei jäta, on ilustatud rohkete hästi õnnestunud piltidega.

Raamatud antakse reisijatele nimetatud asutuse poolt hinnata välja.

Peale selle on ilmunud raamatute seeria „Deutsche Bilder“ 1-6 anne ja „Deutsche Bildermappen“, 1 ja 2 anne. Nende raamatute kirjastajaks on „Deutsche Werbeverlag Carl Gerber“, München, Angertorstr. 2. Iga raamatu hind Rmkr 2.50. Viimaseid raamatuid võib eriti Saksamaale sõitjatele soovitada, sest nad pakuvad nii pildis ja sõnas kõike, mis vaatamisvääriline Saksamaal on. Samuti, albumina võttes, jääb neist väljaannetest hea mälestus reisust Saksamaale järele. Üksikasjaline kirjeldus ilmub lähemas numbris.

E. Timma.

Riigiraudteede vedurid.

Allpool avaldame riigiraudteede vedurite nimes-
tiku, näidates ka ühtlasi nende ehituse aastat, mis
võimaldab veduri ea kohta efekujufust.

1. Laiarööplisel (1524 mm) teel.

Järjek. №.№.	Vedurite see- ria ja nr.nr.	Tüüp	Ehi- tuse aasta	Veduri ehitaja tehas
1	A_d 1	1—3—0	1895	Kolomna
2	" 2	"	"	"
3	" 3	"	"	"
4	" 4	"	"	"
5	A_k^d 10	1—3—0	1896	"
6	A_w 15	1—3—0	1899	"
7	" 16	"	"	"
8	" 17	"	"	"
9	A_s^w 21	1—3—0	1902	Sormovo
10	" 22	"	"	"
11	N_u 30	1—3—0	1910	Nevski
12	" 31	"	1911	Putilov
13	N_h^u 35	1—3—0	"	Harkov
14	N_n 40	1—3—0	1903	Kolomna
15	" 41	"	"	"
16	" 42	"	"	Hartman
17	" 43	"	"	Sormovo
18	" 44	"	1907	"
19	" 45	"	1908	"
20	" 46	"	1907	"
21	" 47	"	1909	"
22	" 48	"	1906	Putilov
23	" 49	"	1907	Hartman
24	N_sⁿ 55	1—3—0	1903	Sormovo
25	" 56	"	"	"
26	N_p^d 65	1—3—0	1906	Putilov
27	P_p 75	1—2—0	1898	"
28	" 77	"	1899	"
29	O_d 101	0—4—0	1901	"
30	" 102	"	1895	Brjansk
31	" 103	"	1896	"
32	" 104	"	"	Putilov
33	" 105	"	1900	Hartman
34	O_d 106	0—4—0	1901	Nevski
35	" 120	"	1899	Brjansk
36	" 121	"	1900	Putilov
37	" 122	"	1901	Harkov
38	" 123	"	1900	"
39	" 124	"	"	"
40	" 125	"	1895	Brjansk
41	" 126	"	1901	Nevski
42	" 127	"	1900	"
43	" 128	"	"	"
44	" 132	"	"	Kolomna
45	" 133	"	"	Putilov
46	" 134	"	1901	Kolomna
47	" 135	"	"	Nevsky
48	" 136	"	"	Putilov
49	" 137	"	1900	Harkov

Järjek. №.№.	Vedurite see- ria ja nr.nr.	Tüüp	Ehi- tuse aasta	Veduri ehitaja tehas
50	O_d 138	0—4—0	1900	Harkov
51	" 139	"	"	"
52	" 140	"	1902	"
53	" 141	"	1901	"
54	" 142	"	1900	Putilov
55	" 143	"	1901	"
56	" 144	"	1898	Kolomna
57	" 145	"	"	Nevski
58	" 146	"	1901	"
59	" 147	"	1902	"
60	" 148	"	1900	Harkov
61	O_w 151	"	1902	"
62	" 152	"	1907	Brjansk
63	" 153	"	1906	Nevski
64	" 154	"	1903	"
65	" 155	"	"	"
66	" 156	"	1906	Sormovo
67	" 157	"	1902	Nevski
68	" 158	"	1907	Votkin
69	O_k 159	0—4—0	1906	Poltava
70	O_w 160	0—4—0	1910	Harkov
71	" 161	"	1906	Nevski
72	" 162	"	"	Brjansk
73	" 163	"	"	Hartman
74	" 164	"	"	"
75	" 165	"	"	"
76	" 166	"	"	Nevski
77	" 167	"	"	"
78	" 168	"	"	"
79	" 169	"	1903	Hartman
80	" 170	"	1904	"
81	" 171	"	"	"
82	O_e 181	0—4—0	1901	Harkov
83	" 182	"	1898	Kolomna
84	" 183	"	1902	Harkov
85	" 184	"	1901	Hartman
86	" 185	"	"	Harkov
87	T 101	0—3—0	1870	V.-Schwartzkopf
88	" 103	"	"	"
89	" 104	"	"	"
90	" 105	"	"	"
91	" 106	"	1871	"
92	" 110	"	1875	Semjanikov
93	" 211	"	"	"
94	" 112	"	"	"
95	" 114	"	1861	Austria seltis
96	" 116	"	1862	S.-Perie
97	" 217	"	1873	Peterburi tehas
98	" 218	"	1878	U.-Schwartzkopf
99	" 219	"	"	V.-Schwartzkopf
100	" 222	"	1880	Malisev
101	" 225	"	1858	Scharp-Stuart
102	" 226	"	1878	U.-Schwartzkopf
103	" 227	"	1870	V.-Schwartzkopf
104	T_s 262	0—4—0	1887	Kolomna

(Järgneb.)

**RÉSEAU PARCOURU PAR
LES VOITURES DE LA C^{IE}
DES WAGONS-LITS**

OCÉAN ATLANTIQUE
GRANDE BRETAGNE ET IRLANDE
ECOSSE
IRLANDE
AMSTERDAM
LONDRES
PARIS
ESPAGNE
MAROC
GÉRIE
TUNISIE
MER MEDITERRANEE
TRIPOLITAINE
EGYPTE
MER ROUGE

RAHWUSWAHELISE MAGAMISWAGUNITE
JA SUURTE EUROOPA EKSPRESSIDE SELTSI
 wagonite liikumise kaart.

L. Hermann, del.



TRANSMANDCHOURIEN EXPRESS



