

Lisa nr. 3.

Välispraktika raamat

Lisa käsikrõja lhek. 45 ja 46.
juure.

8045

PEDAGOOGIKA
ARHIIVMUSEUM
FOND K 43636

32 lk

1938.

1

Tallinna Tehnikumi

masinaehituse osakonna õpilase

Arnold Metusalemi

välispraktika raamat.

Praktikandi hooldaja: E. Sari

Hooldaja aadress: Harku 21 - Nõmme

Määrus välispraktika kohta.

1. Tehnikumi lõpetamiseks vajaliku välispraktika kestuse miinimum on:
 - a) masinaehituse, elektrotehnika ja ehitustehnika osakonnas 4 kuud,
 - b) maamöödu-kultuurtehnika osakonnas 5 kuud, sealjuures maamöödu praktikat vähemalt 2 kuud ja vähemalt niisama palju praktikat kultuurtehnika alal.
2. Praktika all tuleb mõista täielist osavõtmist töödest täie tööpäeva vältel; praktikaks ei arvata töö pealtvaatamist või töö kergema osa täitmist.
3. Praktikal tuleb täita välispraktika raamat, märkides iga päeva kohta: 1) missuguseid töid tehti ja 2) üksikasju, tähelepanekuid, arvutusi, jooniseid jne. töö kohta.
4. Iga õpilane-praktikant töötab ühe eriaine õpetaja (praktikandi hooldaja) järelevalvel. Õpilane saab hooldajalt nõu ja juhatajust praktikaga seotud küsimustes.
5. Praktikakohale asumisest, ümberpaigutusest ja lahku misest praktikant on kohustatud teatama kahe päeva vältel oma hooldajale, tähendades praktika asukoha, praktikandi elukoha ja aadressi.
6. Tööde juhataja poolt kinnitatud praktikaraamat esitatakse osakonna juhatajale hiljemalt 10. septembriks.

Kuu- päev	Tööde kirjeldus
11.	<u>Eesti Vabariigi Raudteevalitsuse Veoameisi</u> <u>I Veojaooskonna blueadepoo</u> <u>veduri osakonnas.</u> Flustarin täna oma suvisel praktikal. Töö- koja juhataja tehs. Nõlvak'u otsusel mää- rati mind armatuuri osakonda. Esimese töö- na tuli puhastada E.O. veduri Nr 43 muda parrid, mis olid toomistööd pärast äsja välja võetud. Mudaparridel olev muda on settinud katla toiteveest. Mudakihi paksus oli ~ 6-8 mm. Peale mudaparride puhastamist aitasin teistele lahti kerata toomi siin kaant ja pärast puhastasin kaane puhtaks, ning viisin pärast treiali kätte üle treimiseks. Peale seda võtsin depoo olevatelt veduritelt sildid "Häirimine lubatud kiirus --- km/h", ja loin need lubatavad normid peale, seejuures tuli vana numbri kõrvaldamiseks õhuka me- talli kiht meiliga ära raiuda ja raiupind üle saaberdatada. Peale numbrite kõrvaldamist loin need normid peale ja kinnisin plaadid veduritesse tagasi. Plaadid olid valmistatud vases, ainult veduri Nr 62-l oli plaat min- gist tina sulandist. Edasi tuli lahti võtta ja puhastada Friedmanni inspektor katla toitevee pump. <u>Tähelepanekuid</u> Depoo olid parandu- sel laiaööpmelised vedurid Nr 43 ja Nr 3,

juuni

kuu 1938 a.

Kuu-
päev

Tööde kirjeldus

vedur NR 43. oli ka tender sisse toodud. Ritsarööpmelistest veduritest olid parandusel Sk 162, Sk 169 ja Uk 62 koos tenderiga ja veduri Sk 160 tender, peale selle veel mõned üksikud platvormid.

Besti raudteel on lubatud veduritel vastavalt tüüpidele järgmised sõidu kiirused:

Raudrööpmelisel:				Ritsarööpmelisel:			
tüüp	Äärmine lubatud sõidu kiirus.			tüüp	Äärmine lubatud sõidu kiirus.		
AK	100	km	tunnis	SK	50	km	tunnis
KK	100	"	"	UK	40	"	"
NK	95	"	"	G	40	"	"
N ^K	90	"	"	K ^B	30	"	"
Q ^d	48	"	"	ABDE	30	"	"
Q ^K				E	25	"	"
Q ^V				Mt	25	"	"
T							

13.

Esimene tööna tuli mul täna teha väierpoolitada, kuna see oli liig jäme. Väier oli 6m pikk ja koosnes ise 6-st kokkupunutud väierist. Poolitatud väieril keemistatari ühe otsa kaitseventiili külge (E.V. vedur 162) kuna teise otsa väierin juhi ruumi. Edasi tuli jätkata eelmise päeva tööd, s.o võtta lahti ja puhastada friedmanni inzektor, mille ehitus on järg-

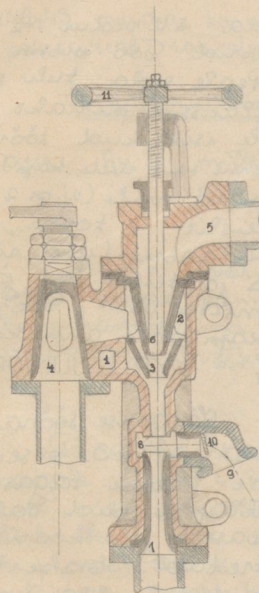
juuni

kuu 1938 a.

Kuu-
päev

Tööde kirjeldus

mine (vaata joonis nr 1):



joon. 1

Bronsskera 1 asub auru-koorus 2 ja veekoorus 3. Toitevesi tuleb läbi kraani 4, aur aga mööda toru 5 klapi 6 avamisel. Inzektor on kere alumise otsa külge on keemistatari kaitseventiili juurele minev toru. Vesi antakse katlasse aurujooaga läbi koorus 7. Kere keskosas on väierkoht 8 ja sellega on ühenduses vee eraldamiseks välja-vooluks teatetoru 9 taga-silöögilapiga 10.

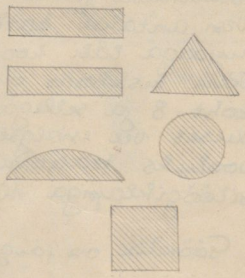
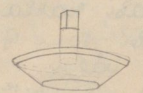
Töödäik on järgmine:

Vee andmiseks katlasse avatakse veekraan 4, kust vesi kas ise voolab inzektorisse või imetakse aurujooaga kaasa, kui avada pikkamisi aurukoorus klappi 6 käepideme 11 pööramisega. Saitudes inzektorisse ja olles kaasa viidud aurujooast, vesi tungib eraldelt natuke läbi toru 9 välja, aga auruventiili suunel avamisel läbi aurilõpuks vee läbi teatetoru 7 ja läbi kaitseventiili katlasse, kusjuures läbi toru 9 ja klapi 10 ei tule siis enam vett välja.

Inzektor kuulub vedurile NR 43. Veduril on inzektoreid kaks, teine tagavaraks.

juuni

kuu 1938 a.

Kuu-päev	Tööde kirjeldus
	Edasi tuli ille lõigata s.v. vedur N^o 43 muda toomi põhja klappi mutrid. Töö viisin läbi tavalise $\frac{1}{8}$ vundpunniga. Peale seda tuli saaberda da mõningate tolu flanssid puhtaks. Täna sain ka omale isiklikud tööriistad ja tööriistade kapi (enne sain riie kapi). Tööriistadena sain kuus suurt viili (v.j.m. 2 näidatud läbilõiked), 2 meislit, 2 torssi, 1 vasara, 2 šaaberit (ühel ristlõige Δ ja teisel $\square$) ja 4 mõttri võtit. Tööriistade kapi jaoks anti ka lükk f-ma "YALE JUNIOR".  Järgmise tööna hakkasin vedur Ak 3 pesemistauku de klappe tagasi panema. Klappid olid valmistatud vasest ja kooniliseks freitud. Enne kinnitamist tuli klappi pesa polerida smügel püü ja liiviga. Iku klapp oli kora tikult pesas, siis tuli ta kinnitada suure $\frac{1}{8}$ mutriga. Mutrid tuli alul kerata võtmega ja pärast veel padrini ja kangil abil pingutada.  Täna jätkasin elmise päeva tööd, s.o. panin tagasi veduritele Sk 162 ja N^o 43 nende puhastus e. pesemis aukude klappid (v.j. 3). Töökäik oli sama mis eilegi. Edasi tuli valmistada vedur
14.	joon. 2
	joon. 3

juuni

kuu 1938 a.

Kuu-päev	Tööde kirjeldus
	N^o 43 muda toomi lõigatud aukudele 3mm paksusest raudplekist paigad <u>Tähelepanekuid.</u> Täna lahkus depoo st. ven Ak 3, millel oli keskmine parandus. 15. Seadeti vedur Sk 162 klappe paigale, jät kaits seaga elmise päeva tööd. Peale seda tuli puhastada ja lihvida kühila pumbamaja inžektorit. Inžektor oli kõrtongi tüüpi. 16. Täna panime vedur N^o 43 muda toomi paigale. Alul tuli paanna toomi mudaparrid, mis omavahel ühendati nelja poldi abil. Peale seda tõstime taliga (tavaline kordne plokk) toomi katte peale, mis kinnitati $\frac{1}{8}$ poldidega toomi külge. Toomi kate oli isoleeritud asbest-kattega (~1,4 cm). Et kate paigutamine korraldaks, selleks oli veel aspesti hulgas kõhukesi pilpaid. Edasi tõstime illes ja seadime paika plekist toomi katte, mis kattis kogu toomi plekist katte kinnitamise väikeste kruvidega katla külge. Edasi tuli valmistada klinge-riidist seib. Seibide valmistamisel kasutati augurauku ja meisleid. <u>Tähelepanekuid.</u> Täna lahkus depoo st. ven Sk 159 ja parandusele toodi vedur Sk 161.

juuni

kuu 1933. a.

Kuu-
päev

Tööde kirjeldus

17.

Jäna töötari katlamajas. Võtsime ka-
eldelt amatuune maha, mis tulid puhas-
tada ja korda seada.

Tähepanekuid.

Katlamajas oli kaks T-tüüpi
veduri katelt. Katlad olid keskkütte tar-
vis kuna transmissiooni töökojas ajab rin-
gi elektri motor. Käisin ka vee tornis.
Kõal tornis oli kaks suurt rauast silind-
rilist anumad, mõlemad 175 m³ mahutavu-
sega, kui mina seal olin siis oli vett kõi-
gust 130 m³. Vesi mis kaevust tuli oli halli-
kas, rätipaismatu ja jooksis tugeva joana,
suure kohina ja mühina saatel, nii et päris
imelik tunne oli seista paagi peal olval
võdul. Veevõsu näitas veevõsu mõõdja, mis
töötas ryukiga.

18.

Et enamuse vedureid on välja rännud,
siis seotattu ka tööd on vähe. Puhastasin
veduri M-204 amatuun ori, pöörasin ventiil-
e, klappe ja kraane, ja rätikasin mutrid
üle. Jäna sai valmis ka veduri N^o 43
koos tendriga. Kõmmikud hakati juba vedu-
rit kütma — puiduga, kuna veduri on aga
eri küttega. Kõõla 11-ks oli määratud proov-
isõit Tallinnast — Lagedile. Proovisõidul
on igast brigadist paar meest kaasas, et
võimalikud vikeid parandada. Amatuun

juuli

kuu 1933. a.

Kuu-
päev

Tööde kirjeldus

ri brigades määras oma brigadist proovisõidu-
le abi Paul'i ja minu. Võtsime kaasa vaja-
likeid tööriistu ja asusime vedurile. Juba en-
ne väljasõitu tuli kõrvaldada paar vikiemat
viga, nimelt lastid mõned ühenduskohad läbi.
Sõitsime uuest depooist välja k. 11 Kopli jaama,
kus manööverdamise järgi sõitsime Tallinna
jaama, kus asus vedurile Veomäki Ivespaas-
konna juhataja abi h. Lark. Peajaamast vas-
tava loaga sõitsime teele Lagedile. Meie järel
sõitis Peahastest tulnud veduri N^o 56, keda
me pidime aga vedama Ülemiste jaama. Meie
sõitsime Ülemistelt edasi ja katrime Ülemiste
— Lagedi vahemaa 6 minutiga. Lagedilt
sõitsime kohe tagasi Tallinna reisirajama, kus
veduri võtis pealt 3700 kg naftat. Sõidul
ilmnes, et mõlemate inektorite signaaltonide
ühendused lastavad läbi ja vasakul pool ol-
vad silindri kraanid ei tööta. Vedur pa-
randasime Kopli depoo. Signaaltonidele
panime uued ühendused ja kraanide
juures tuli reguleerida avajai kangid.

Tähepanekuid.

Veduris juht asub pare-
mal ja abi vasakul pool. Abi kütale, sieti
reguleerib õli hulka mis läheb ahju, samuti
kavibata inektorit, puhurit ja silindri kraa-
ne. Õli seisus tendris näitab klaastoru,
mis töötab nagu vee kraas. Annuusure
sõidul rõõkus 10 ÷ 12 atm vahel. Laag-
rid kuumenevad õige kiiresti, kuid häda-
ohlik on alles see kui laagrite langes
veepiisk muutub auruks.

juuni

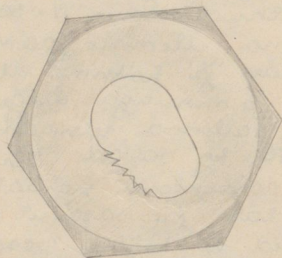
kuu 1938 a.

Kuu-
päev

Tööde kirjeldus

19.

Puhastasin vedur MT 204 amatuuri-
osi, lihvitsin kraane ja ventile, puhastasin
põlenud vask-osad puhtaks. Edasi loikasin
vedur Sz 156 mutrid üle. Üleloikamisel ka-
sutasin terasmutrit (väliselt tavalise mutri ku-
juga



joon. 4

Edasi tuli kinnata
välja üks kõveraks
pandud poldi
väljakuramisteks kasu-
tasin $\frac{5}{8}$ poldi väljaku-
ramise mutrit (v. 4).

20.

Ätkasin elmise päeva tööd, s.o.,
puhastasin saabuga amatuuri osi.
Vedurid on välja läinud, ainult MT
204 ja UK 82 on veel sees.

21.

Ätkasin elmise päeva tööd. Vä-
sirin lihe Vestinghouse pumba üle.

22.

Puhastasin amatuuri osi.

juuni

kuu 1938 a.

Kuu-
päev

Tööde kirjeldus

27

I Uejaoskonna Uue depoo

vaguni osakond

Laadime Dopli kaubajaama vaguni-
te pargis Rootsi sõjaväe eskerone kojusõidud
vagunite varustust. Vaguneid oli jaa-
mas 430. Iga vaguni juures kinnustatud
varustuseks: 1) lauad (15-24 saskud lau-
da), 2) 1 ämber (12,5l), 3) 1 latern (valgustus
küünlaga), 4) 1 redel, vagunisse ja vagunist
maha võtmiseks, 5) aknad (põrmakate riikide
asemele, 6) 2 rinnapuud, asetakse uste avas-
te ette, 7) 2 püsside püramiidi, 8) malmaljud.
Eriotsusteks on veel sillad, hobuste peale ja
maha laadimiseks. Varustus oli antud välja
lafarettide (varustusele määratud viijad) järgi
Tallinnast, Tapalt, Tartust, Valgast, Narvast,
Paidest ja Sinilt. Iga rae varustuse laadi-
mine on vagunisse.

28.

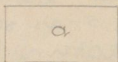
Ätkasin elmise päeva tööd Dopli va-
gunite pargis. Pärast olin abiks Tallinna
laos. Laos oli peale vagunite varustuse (v. sel
lks. 27 skp) veel suures hulgal lambiklaase, lam-
pe, vöö, hammaskattaid, väru marinaid, ja-
madest loodud mööblit, j.n.e.

Kuu-
päev

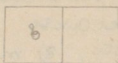
Tööde kirjeldus

29.

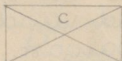
Täna oli toodud vaguneid paandu-
sele. Paandusele toodud vaguneil on lep-
pemärkidega märgitud mis neil viga on.
Leppemärgid on tähtsenaidel raamil ja
kauba- ja muudel vagunitel erisel. Tär-
nimad, s.o. tärvitusel olevad leppemär-
gid on järgmised (v.j. 5):



a) Tähtaegsele paandusele,
s.o. iga 3+2 aasta järel. Paan-
dakse need osad mis ei enam
ei ole tärvitatavad.



b) Laagrid läbi põlend, s.t.
tuleb läbipõlenud laagrid uuen-
dada.



c) Jooksev paandus, s.t.
kõrvaldakse puudused.

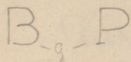


d) Aug läbi, lähed lõku-
misele



e

e) Kõik kolm tähen-
davad: kolbulik valis-
maale sõiduks. Neist
parempoolset enam ei ka-
sutada



g) navagunid.

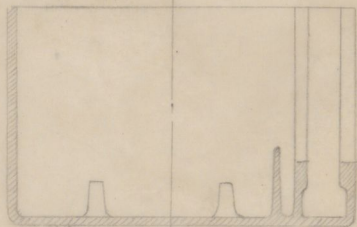
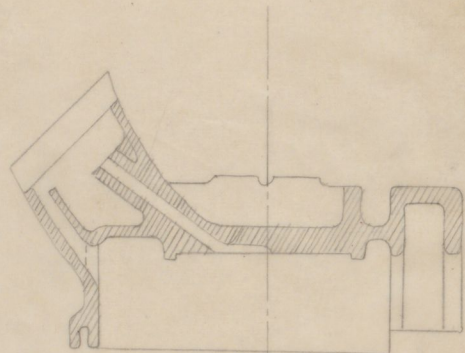
joon. 5

juuni

kuu 1938. a.

Kuu-
päev

Tööde kirjeldus



joon. 6

Leppemägi on tihitud vagunite valge värviga.

Määrasime kindlaks vagunite puudused ja tõstme ühe vaguni üles.

30.

Gäna vahetasin õli-tõstern n. 2536 laagrid, millised oli läbi põlenud. Kõige esmalt tõstme vaguni ühe poole üles, võtsime püksi karbi (v.f. n. 6) lahti. Püksikarpe on mitmesuguseid tüüpe. Enamlevinenumad on need mis käivad kahest osast koos: alumine ja ülemine pool (joonisel näidatud ühest ja teisest tüübist piki läbikäike). Püksikarvide alumiste poolte eemaldamisel saime kätte rattad. Püksikarbid peetasime ära puhtaks. Need laagrid tulid enne saadetada. Laagrimetallina oli rasutatud papiiti (v. papiidi fäxx). Papiit → 84% Pl, 9,0% antimoni, 0,1% tina ja 0,0% punast vase.

Nr 7 Papiit

Kui laagrid saabendatud asetame nad kohale ja rattad vagunile alla.

Püksikarpidesse panime üliga läbiimutatud putruvilt.

Üliga läbiim-

juuni

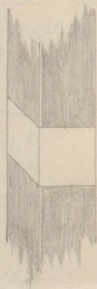
kuu 1938. a.

Kuu-
päev

Tööde kirjeldus

vaguni iga: vagun tuleb tähtajalisele
parandusele, kui ta on
3a sõidus olnud, siis tehakse talle pa-
randus ja pikendakse jooksu aega kuni
2-aastani. Peale seda tuleb vagun jäl-
legi parandusele ja jällegi pikendakse
2 aastat. Peale 10 aastalist sõidusolekut
mündakse vaguni kere ja jällegi algab
uus ringkäik, s.o. 3+2 aastat. Vaguni
raam peab vastu 30-40 aastat. Tavalise
kaubavaguni raam on joon. n. 8 näi-
datud ehitusega. Mõningatel kauba-
vagunil on olnud õhktoot, mistõttu on
neid võimalik asetada reisirongidesse teis-
te vagunite vahele. Õhkikud kaubava-
gunid on varustatud õhkpiduritega.

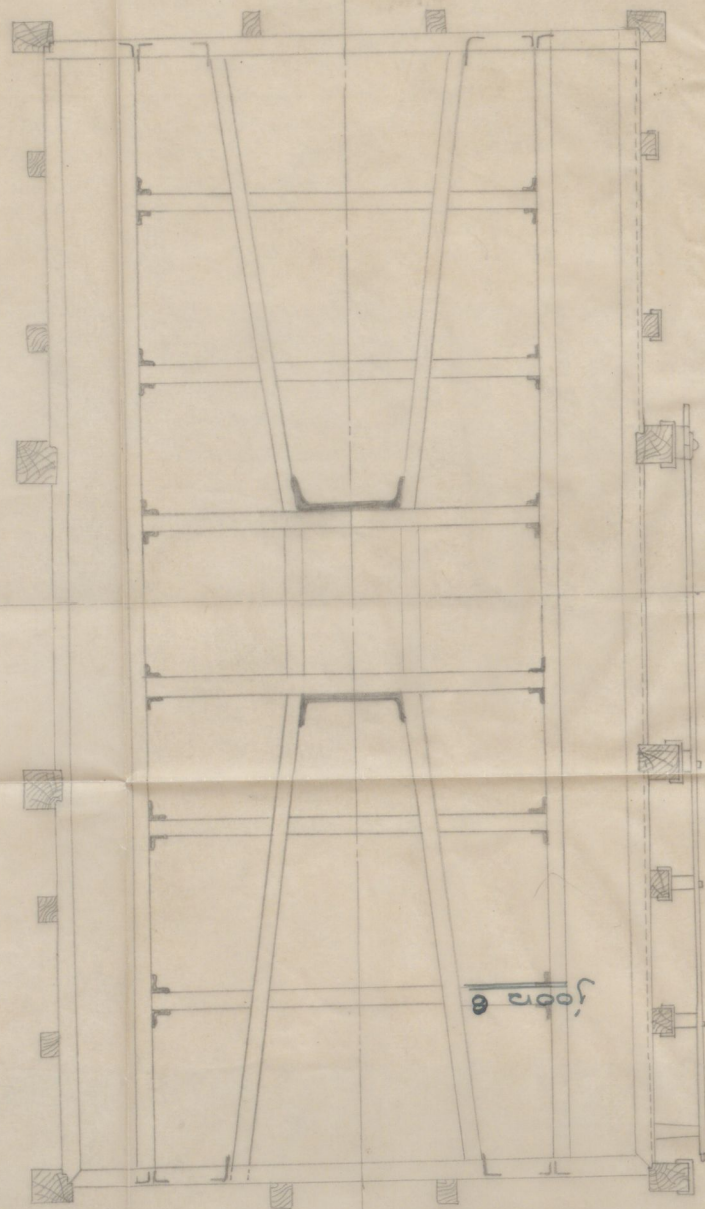
Vagunitel, millistel on õhktoot,
on leppemõngina nuga-postil val-
ge joon (v. j. 9)



Peale raagrite kohale ase-
tamist tuli teha mõningaile
vagunitele punnide režiis, see
t. punnide karpidesse tuli lisa-
da õli ja putzvillu.

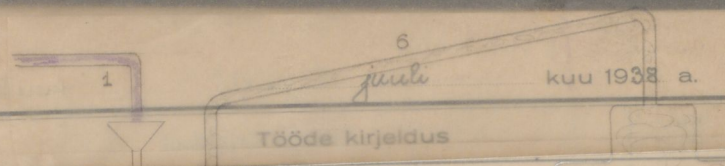
joon. 9

Vagunite rattad treitakse
iga 3a järel üle.



joos. 10

Kuu-
päev



joos. 10

Töötasid täna katlamajas, rietis mootorite ruumis, sest seal on el-mootorid, kuid mitte ühte katelt. Suur tuli keeta 30 kg destilleeritud vett. Destilleerimis aparatuuril töötamiseks näitab joos. 10. Vesi juhitakse torust ① silindrisse ② milles asub ka jahutus-spiraaltoru. Silindrit ② võib nimetada vee jahutus e. vee eelkuumendus-silindriks. Silindrist ② läheb vesi toru ③ kaudu anumasse ④, mis toidab automaatselt katelt ⑤. Automaatne toimimine on väbi viidud ilma seadpruukta, kasutades ühendatud anuma ja Pascali II seadust. Aun juhitakse toru ③ kaudu jahutus-spiraali kus ka sihteneb ja alib kraanist välja jookseb.

Kuu-
päev

Tööde kirjeldus

Sähkelpanekeuid mootorite ruumis.

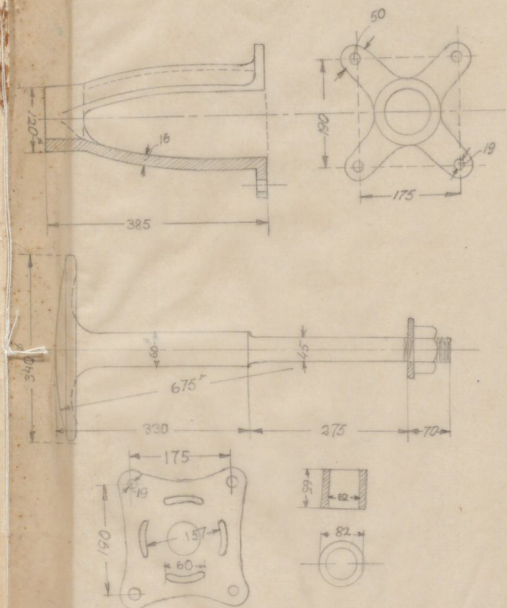
Mootorite ruumis asub dünamo mis paneb transmissiooni liikuma ($n = 485$). Dünamo on Siemens-Schuckert'i firmalt.

Seine dünamo (võtta, tüüp 359, $n = 965$) paneb õhupumba tööle. Pump surub 6 atm. õhu kooku. suruõhk läheb töökohta ja Vanasse depoosse. Peale nende asub veel üks suure antiik-väärtusega dünamo, mis on määratud samuti transmissiooni ümgi ajama.

2.

Täna võtsime trististern-vagun 2536 puhvrid ja sidurid maha, et kontrollida nende vastupidavust. Puhvrid (v.f. 11) olid tavalised, s.o. nagu kaubavaguneilgi.

Edasi kontrollisime uusi trististern-vaguneid mis olid saabunud Saksast. 1916-lemad trististernid olid valmistatud "Esimene Eesti Põlevkivitööstusele". Üksik trististern-vagun kaalus 10430 kg, koormise kaal 18000 kg. Telgede vahe 4500 mm. Trististern-vagunid olid valmistatud Saksamaal "Friedrich Schrage GmbH" tehastes Hannover-Röttingsdorfis. Üksiku trististerni maht oli 19000 l ja valminud olid mõlemad 01.06.38. Trististernil oli kes kaaks vaheseina, et vähendada olu loksumist,



joon: 11

juuli

kuu 1938 a.

Kuu-
päev

Tööde kirjeldus

raam oli valmistatud U raudast, ei
ihtki puu osa. Sees oli mõlemil tris-
ternil kuumendustoruid (et hoida
talvel ära õli külbumist. Kuumenda-
da on võimalik auruga või kuuma
vega).

Võrdluseks mõõtsin meie raud-
teel praegu liikuvaid vaguneid.

Ölitristeri-vagun n. 2536

telgede vahe 3800 mm, enda kaal (taa-
ra) 6880 kg, koormise kaal 15000 kg.
Raam valmistatud puust ja nirkraust.
Tristeri ilma vaheseinteta, kuumendus-
toruta. Valmistatud 1925 a. Raudtee
Peatehastes.

Raudvagun n. 8092

Taara 6390 kg; koormisekaal 17000 kg
telgede vahe 3800 mm. Raam osalt puust,
osalt nirkraust (v.j. 9).

Isotermiline vagun 1726

Taara 5150 kg; koormisekaal 13000 kg ja
telgede vahe 4800 mm. Varustatud
Westinghouse õhkpiduriga, jääkapi, ahju
ja õhupuhastajatega.

Puuvilja ja munadeveo vagun 4039

Taara 8000 kg; koormisekaal 13000 kg
Vagun on savaline soojak (s.o. savaline)

juuli

kuu 1938 a.

Kuu-
päev

Tööde kirjeldus

kaubawagun, mis on aga kahekordsete seinte, lase ja põrandaga, mille vahel asub vilt). Põrvi ja minade vedo vaguneil on sees rüütid, ohuohetu- seks on lükkide asemel traadist võr- gud.

Platvorm n. 15311

kaala 5910 kg, koormise kaal 17000 kg ja telgede vahel 5600 mm. Ikkisud plat- vormid varustatud käsi piduritega.

Kaale nende on veel palju eniste- tavalisi vaguneid, nagu liiva, või vedumite, pudrilla j. m. saaduste vedo

a.

juuli

kuu 1938 a.

Kuu-
päev

Tööde kirjeldus

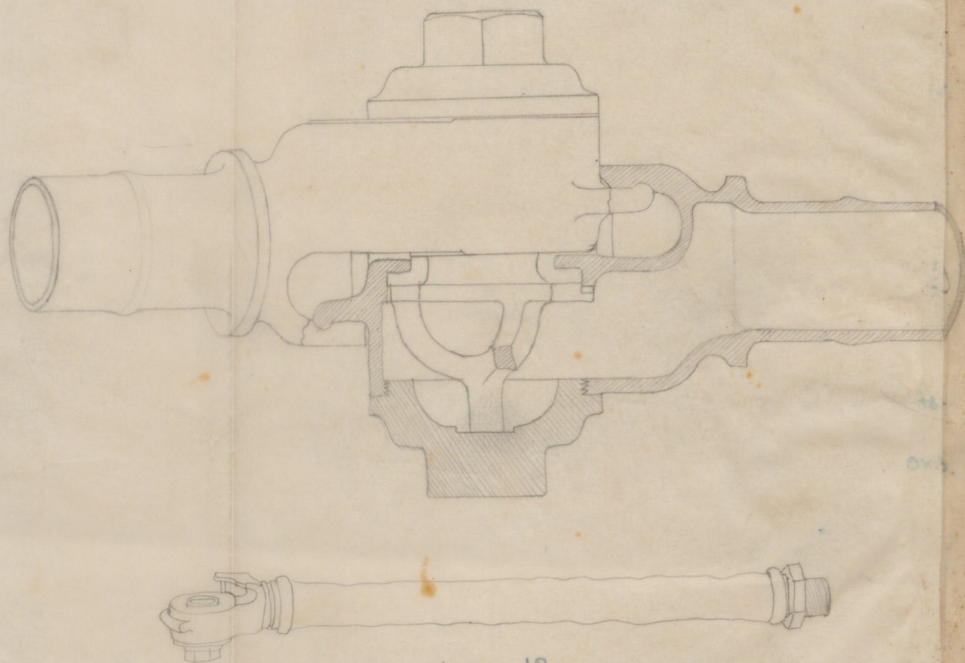
Uue dipoo veduri osakonnas

H.

Siind vahetati teise brigaadi, alustan töötamist Westinghouse õhkumpade parandaja m. Blauhut'i juures.

Esimene tööna võtsime veduri № 40 õhkumpade maha. Pump oli kinnitatud 4 $\frac{3}{4}$ " poldiga veduri külge, tortus äärikule ("ansatse") ja oli ühendatud vastast õhkutorudega topentmutritiga. Toruühendustel juures oli kasutatud tihendusena rüngirist riide. Edasi tuli mul pump lahti võtta. Kõige esmalt eemaldasin pumba kaaned koos pumba peaga. Pumba kaaned või silindrite otskatted olid kinnitatud $\frac{3}{4}$ " poldidega. Lahtivõtmisel kasutasin padrunvõti snarega. Kõik silindri katete eemaldamist sain eemaldada silindrid, kolvid. Lahtivõetud pump jäi puhastaja kätte puhastamiseks.

Edasi tuli võtta veduri № 40 õhuvoolikuud. Veduril on 3 õhuvoolikut, neist üks asub veduril sees, teine on tendri ja veduri vahel, kolmas tendril taga. Õhuvoolikuud olid kinnitatud õhkutorude külge mutriga, tihendusena linad ja suunik (linamen-ning + oli e. värnits). Joon. 12 Õhkuvoolik ja sulgventiilide side, neist teine läbilöökes.



joon. 12

juuli

kuu 1938 a.

Kuu-
päev

Tööde kirjeldus

5.

Täna võtsin veduri № 40 piduri võtme maha. Piduri võti on kinnitatud paremale poole, seega on tä juhi käivitada. Piduri võtmega koos tuli ära võtta ka õhutorud ($\phi \frac{3}{8}$ "), õhutorud viisin varusepa kätte, kes nad puhtaks põletas ja juhul kui nad katki on, parandab. Edasi tuli võtta ma kitsarööpmelistel $\frac{1}{2}$ veduritel № 156 ja № 82 piduri võtmed.

Tähelepanekuid

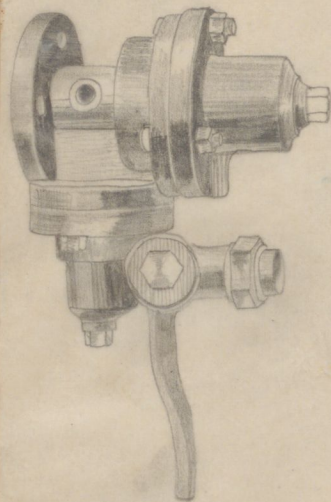
laiaarööpmelistel rongidel on õhupidurid, kitsarööpmelistel rongidel aga käsipidurid, ainult veduril on aabripidur. Piduri käivitamiseks $\frac{1}{2}$ veduril on samuti piduri võti, mis on aga lihtsam ehituselt õhupiduri võtmest.

6.

Võtsin $\frac{1}{2}$ vedurilt № 152 ja № 160 piduri võtmed ja aabripiduri. Edasi tuli saabertada pumba silindrid puhtaks.

7.

lihvisin (õmurgelburi + õli) sisse ja väljalaske klappe, tuli reguleerida klappe, pessa (klapi saba arvulimi-
se tel).



joon. 13

juuli

kuu 1938 a.

Kuu-
päev

Tööde kirjeldus

Tärgmise tööna valmistasin tihendusi nahast (tavoline juhtnahk) ja aspest-riidest. Nahast valmistasin $\frac{5}{8}$ " ja $\frac{7}{8}$ " seibe, kuna aspest riidest seibid läksid silindri ja silindri kaane vahele tihenduseks. Aspestriidest seibide valmistamiseks oli olemas praxist sabloon, seibid lõiin väga meeliga.

3.

Võtsime Nr 48 pumba maha, tegin pumba lahti. Lihvisin ja reguleerisin klappi ja kraane.

9.

Võtsin täna Nr 40 kolmiku ära. Kolmik (v.j. n. 13) asub tendoril õhusilindri otsas, kuna veduril tihti on ta espool või tagapool, alles siis toruga õhusilindriga tihenduses. Võtsin kolmiku lahti, puhastasin ära. Edasi tuli lihvida ja reguleerida Nr. 48 pumba klappi ja kraane.

11.

Tänaime osaliselt Nr 40 pumba kokku. Kontrollisin Nr 48 õhusilindri nahktihendust ja võtsin kolmiku ära. Nr 48 ~~asu~~ tendoril asus kolmik õhusilindri otsas (v.j. 14)

juuli

kuu 1938. a.

Kuu-
päev

Tööde kirjeldus

12.

Kontrollisin 5K 40 veduri ja tondri õhusilindrite nahktihendusi, seejuures panin tondri õhusilindrite uue tihenduse, kuna vana oli läbi kulunud. Tihendus oli startitud, oleti nahast välgu muutud. Võtsin tondrilt kolmiku ära ja vedurile asetasin kolmiku tagasi.

13.

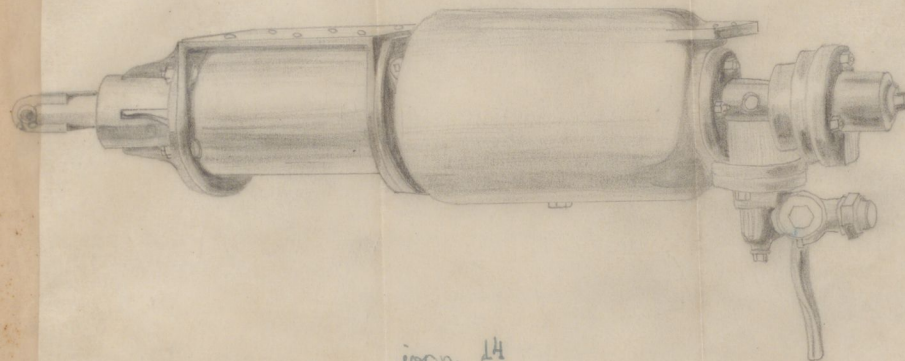
Lihvisin ja reguleerisin 5K 48 pumba klappe ja ventile.

14.

Panin osaliselt 5K 48 pumba kokku, seejuures tuli valmistada ka need nahk ja klingerit tihendused.

18.15.

Panime 5K 40 pumba kokku ja proovisime töö käiku. Pump töötas korralikult.

Ku
pä

joon. 14

juuli

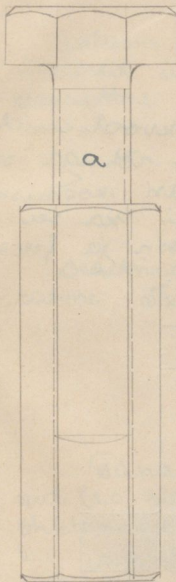
kuu 1938 a.

Kuu-
päev

Tööde kirjeldus

6.

Puhastarin (viili ja smürgel riidega)
Stk 40 ja Stk 48 pumpade varkoti (sti-
toonid ja topendid, suured mutrid).

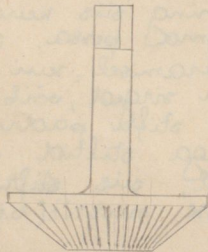
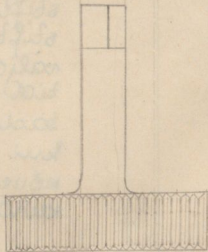


Puhastarin, vase sti
ja keerasin blinidile rõ-
deraks löinud ja mur-
dunud stiftide asemel
uued stiftid. Töö viisin
läbi stifti ja padruniga
(v.j. 15). Padrun keera-
takse stifti ette, siis
keeratakse polt a vastu
stifti, ning siis keeratakse
stift oma peasa. Stiftide
väljakeraamisel, kui stift-
id on sirged, võib kasu-
tada stifti padrunit,
kui aga stiftid on
kõverad, siis stifti välja-
keramine mutrit (v.j. 4).

joon. 15.

juuli

kuu 1938. a.

Kuu-päev	Tööde kirjeldus
19.	Asetasin $\frac{1}{2}$ 5x 152, 5x 156, 5x 160 ja 1x 82 tagasi nende piduriivõrmed ja piduriivõrmete juurde kuuluva fountiku. Lihvisin õhutorude sulgevõrile ja koonuskraane.
20.	Täna proovisin õhuvoolikuid. Surusin neile vett 20 atm rõhuga sisse. Ainult õhuvoolikul läbi koonuskraan läbi. Kahe lihvimist ja ka see kraan pidama. Edasi lihvisin ja freisin klappe ja klappide peni.
	 
	joon. 16 joon. 17.
	Klappide pesade freesimiseks kasutasin kahte freesit. Koonus-

juuli

kuu 1938. a.

Kuu-päev	Tööde kirjeldus
	freesimiseks joon. 16 näidatud freesit ja klapi pesa süvitamiseks joon. 17 näidatud freesit. Mõlemaid freesid käivitasin snanega.
21.	Asetasin 5x 40 ja 5x 48 tagasi piduriivõrmed ühes õhutorudega. Võtsin $\frac{1}{2}$ 5x 153 piduriivõrme
22.	Seadime 5x 48 pumba korda ja asetasin 5x 40 pumba vedurile tagasi.
23.	Täna proovisin vedureid ja lendreid (s.o. õieti kolmikuid, õhusilindreid ja õhutorusid). Lasime kaunist õhutorustiku surutud õhku 6 atm rõhu all sisse. Mõningad kohad läbi, kuid mutrite pingutamise ja tihenduste juurdepanemise tagajärjel jäid need pidama.

juuli

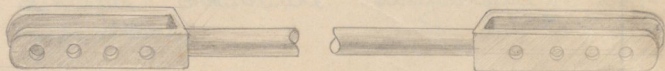
kuu 1933 a.

Kuu-
päev

Tööde kirjeldus

25.

Töötan jälle armatuur brigaad's.
Esimese töö tuli puhastada $\frac{1}{2}$ vedurite
armatuur osi l.s.o. lihvida koonuskraa-



joon. 18.

ne ja klappe, puhastada kehi värvist
ja põlenud õlist (saabriga), teigata vin-
te ja mutreid üle, õlitada ja uuesti
kokku panna). Edasi tuli puhasta-
da tõmme ja reiburiga tõmbe (v.j. 18)
auke järle aidata, et poldid sisse lä-
heksid. Tõmbed ühendatakse poltidega,
milledest läbi pistatakse splindid. Tõi-
du ajal tõmbe augud kuluvad ko-
niliseks ja poldid hakkavad sees lo-
gisema, seeparast paranduse ajal re-
litakse tõmbed vanad augud kinni
ja puuritakse uued, samuti tehitakse
uued poldid. Tõmme oli õijagaga käi-
ritamiseks.

26.

Täna axtarine sfz 48 toomi
paika. Süüer oli juba kohale asetatud.
Taliga tõstmine toomi üles ja viisime
ta oma kohale. Enne kinnitamist
lihvisime toomi ja aluse koncupuut-
pindu smürglpuu ja õliga. Ühendu-

juuli

kuu 1933 a.

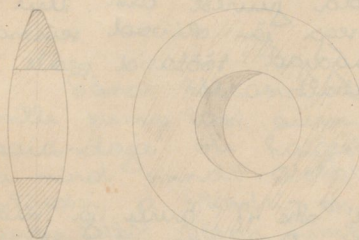
Kuu-
päev

Tööde kirjeldus

seks panime vahale vase lõnga. Peale lihvi-
mist kinnitasime toomi 42. $\frac{3}{8}$ " poldiga ja
tõstmine pleksist toomi kätte peale, mille
kinnitasime $\frac{1}{2}$ " kruvidega katla külge.

Edasi tuli lihvida ja kinnitada sama
veduri pesuluxide klappid.

27.



joon. 19.

Esimese tööna
tuli lahti võtta
0° 170 toom. Kõr-
ge esmalt tuli
jällegi emalda-
da pleksist too-
mi kate ($\frac{1}{2}$ " kruvid)
ja siis toomi raud-
kate ($\frac{1}{2}$ " poldid).

Peale raudkat-
te emaldamist
võtsime ka süü-
ri maha, mis oli
kinnitatud 1" poltidega (4) äärisel külge.
Süübriga ühes tegime lahti ka jagaga velli.

Edasi tuli võtta samalt vedurilt
insektorid maha. Insektorid olid hüd-
manni kuupi (v.j. 1) ja kinnitatud katla
külge $\frac{1}{2}$ " poltidega. Ühendusest toitevei-
torude ja ja Insektori vahel kasutatakse
vase läätseid (v.j. 19). See on parim
ühendusvahend.

juuli

kuu 1938 a.

Kuu-
päev

Tööde kirjeldus

28.

Täna võtsin Sk 47 õlijagaja maha. Õlijagaja (f-ma Bosch) jagab konapärastelt silindritestse õli. Õli jagamine on läbi viidud eksperimentide ja arvude abil. Võtsin õlijagaja lahti, pesin petroleumis puhtaks ja panin uuesti kokku.

Täna tuli Sk 156 õlijagaja lahti võtta, puhastada ja uuesti kokku panna. Kokkupanemisel ~~oli~~ aga oli käivõanda juurest läbi. Uue tihenduse panemiseks jäi õlivil seisma. Sõnad õlijagajat töötasid peale pesmist laitmatult.

29.

Võtsime Sk 47 auru ja muda toomist lahti. Aurutoomist võtsime süüri välja ja mudatoomist mudapan-
nid. Pärast tuli samalt vedurilt ka insektorid ära võtta.

30.

Olin Sk 48 proovisõidul Tallinnast laagedile. Proovil midagi erilist ette ei tulnud, ainult 2 koonusmaani ja tihendus laski läbi. Tõepoolest juude panemise ja seeramide ülekühvimise tagajärjel jäid need pidama.

augusti

kuu 1938 a.

Kuu-
päev

Tööde kirjeldus

1.

Võtsin Sk 47 ja Sk 158 silindri kraa-
nid ära, begin nad lahti, pesin puhtaks
ja viisin klapiid treiali kätte ületreimi-
seks. Võtsin Sk 47 ~~la~~ toitevee torustiku
välja ja viisin läätsele ületreimiseks treia-
reisse, kuna torudel freisin läätse pesi.

2.

Täna töötasin Tõpeli depoo Sk 48-2,
mille pump laski auru läbi. Et pumpade
parandaja oli haigestunud, siis saade-
ti mind sinna. Kokale minnes selgus, et
silindri ja silindri õli-kate vahelt tuleb
auru läbi. Võtsin pumba lahti ja siis sel-
gus et tihendus oli katki (avatavasti
pumba kokkupanekul läinud). Panin uue
tihenduse, samuti laskin jagaja süüri varda
sirgeks treida, kuna ta oli kõver ja ei
liikunud hästi oma pesas. Peale selle
tuli keerata toomihendusi kõvemini kinni,
kuna mõnest kohast tuli auru läbi.
Vedur oli rogu aeg auru all ja seepä-
rast oli ka töötamine raskendatud, sest
kõik asjad olid tulisel, tõsta ja paika-
panna sai vaid asju märgatult
harmastega. Peale korraldamist pump
enam läbi ei lasknud.

Tõendus.

Arnold Metusalem

(praktikandi ees- ja perekonnanimi)

praktika kohta 19³⁸ a.

1. Praktikakoha, ettevõtte või asutuse nimetus Tallinn

Võrjaotsoni vabri parandus osakond

2. Praktika kestis "11" Juuni 19
- ³⁸
- a. kuni "6"

August 19³⁸ a., kokku 8² nädalat.

3. Keskmine töötundide arv tööpäeva kohta 8
- ²

4. Praktikaalalise tegevuse lähem nimetus ja kirjeldus

Vabri tehesamine ja tehnikas parandus.

5. Isiku nimi ja amet, kelle juhatusel ja vastutusel praktikant

töötas Avo Nõlvani vabri meister

6. Tööde juhataja hinne praktika täitmise kohta

a) käitumine v. hea

b) hoolsus v. hea

c) tööoskus hea.

7. Praktikandi tasutingimused rahas ja natuuras iga

töös tööpäeva eest 10. 0. 88.

25 " August 19³⁸ a.

Tööde juhataja allkiri:

Avo Nõlvani

Praktikaraamat esitatud: "10" sept. 19³⁸ a.

Praktikaraamatu hinnang:

Hea

Arvesse võetud aeg:

Kaks nädalat (45 p.)

Praktikandi hooldaja allkiri:

Er. Põlli

dise. ing. [Sani]

0.75

371