

Eesti Raudtee

TEEDEASJANDUSE AJAKIRI



Ilmub kuus korda aastas

Toimetuse ja talituse aadress: Tallinn, postkast 243

K.-Ü. „Eesti Raudtee“ väljaanne Tallinnas

Nr. 3 (148)

Mai/Juuni 1939.

18. aastakäik

S I S U: V. V.: Kaupade vedu kogu-saadetisena. — E. Timma: Latvija raudteede areng viimase viie aasta kestel. — Kroonika.

I N H A L T: V. V.: Die Beförderung von Gütern in Sammelladungen. — E. Timma: Von der Entwicklung der lettischen Eisenbahnen in den letzten fünf Jahren. — Kleine Mitteilungen.

Eestimaa Õlikonsortsium

Sillamäe

BALTOLIN

Kütteõli

Imbutusõli

1:1336
772

1-ne BENSIINITEHAS EESTIS

Kodumaa bensiin

Bituumen

Mootorpetrool

Estländska Oljeskifferkonsortiet

Kontor: Tallinn, V. Karja 1. Telefon 465-07

„POLARIS“

EESTI KINDLUSTUS - AKTSIASELTS

võtab vastu järgmisi kindlustusi: tule-, murdvarguse-, veo-, väärtsaadete-, kasko-
(laevakerede) ja klaasikinnitusi.

Seltsi põhi- ja tagavarakapitalid ületavad Kr. 1.000.000.—. Seltsi asutamisest
peale on kahjude eest välja maksetud üle Kr. 5.500.000.—. Soliidne edasikinni-
tus! Kahjud likvideeritakse viivitamata!

Juhatus asub Tallinnas, Vana Viru 12. Kõnetraat 426-66.

Telegrammi-aadress: „Polaris“.

Osakond asub Tartus, Suur Turg 11. Kõnetraat 6-75.

A-S. Norddeutsche Kabelwerke, Berlin-Neukölln
igasugused kaablid ja isoleeritud traadid

Telephonbau und Normalzeit, G. m. b. H.,
Frankfurt (Main),
telefoni aparaadid ja kodukeskjaamade ehitused

Alfred Teves, Maschinen- und Armaturenfabrik G. m. b. H.,
Frankfurt (Main)

AIE külmutus-sisseseaded

Vagunitevabrik A-S. Wismar, Seestadt Wismar
igasuguste mootor- ja muude vagunite ehitus

Ainuesindaja Eestis:

Thomas Clayhills & Son

Tallinn, Olevimägi 14.

Telefon (kodukeskjaam) 415-00.

E2
E
42



EESTI RAUDTEE

TEEDEASJANDUSE AJAKIRI

ILMUB KUUS KORDA AASTAS

Toimetuse ja talituse aadress: Tallinn, postkast 243

TELLIMISE HIND (kaasannetega):

1	aastaks	—	Kr. 5.00.
1/2	"	—	" 2.60.
Raudteelastele (kaasanneteta) Kr. 1.00 aastas			
Üksik number 40 senti.			

KUULUTUSE HINNAD:

1	lehekülg	Kr. 60.—
1/2	"	" 32.—
1/4	"	" 16.—

Nr 3 (148)

Mai-Juuni 1939

18. aastakäik

Dipl.-ins. Artur Pihlak

Uus Raudteede Talituse direktor

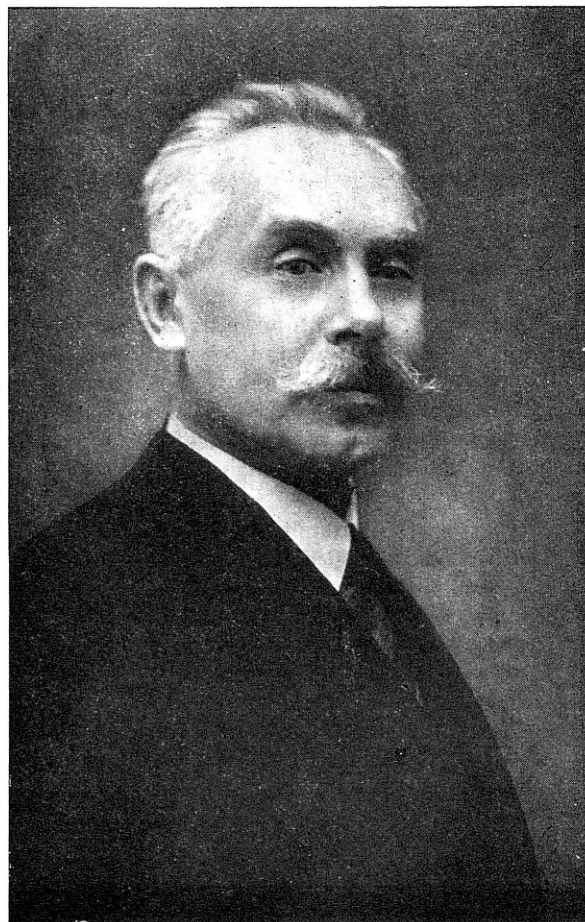
Vabariigi Presidendi käskkirjaga 15. maist 1939 nimetati riigi ehitusettevõtte „Ehitaja“ direktor dipl.-ins. Artur Pihlak Raudteede Talituse direktoriks, arvates 1. juunist 1939.

Dipl.-ins. Artur Pihlak on sündinud 1. aprillil 1885. Viljandis. Ta lõpetas 1901. a. Viljandis linnakooli, siis Tallinnas 1905. a. reaalkooli ja astus 1907. a. Peterburi Teedeinstituuti, et õppida inseneriks. Maailmasõja algul ta mobiliseeriti tagavaraväe-ohvitserina Vene sõjaväkke. Tagasi kodumaale jõudis ta 1918. a. detsembri algul ja astus 1919. a. jaanuaris teenima Tallinna sadama valituse tehnikosa osakonda, mis tol ajal allus sõjaväevõimudele.

1919. a. lõpul nimetati ta Kaubandus-tööstusministeeriumi Veeteede ameti juhatajaks, ja kui see amet kujundati ümber Mereasjanduse peavalitsuse Ehitusosakonnaks, siis jäi ta selle juhatajaks.

1923. a. lõpul läks dipl.-ins. A. Pihlak Raudteevalituse teenistusse, olles seal Ehitusameti Tehnilise toimkonna juhatajaks ja ühtlasi ka ametijuhataja asetäitjaks. Riigihoidja käsukirjaga 26. augustist 1937. määrati ta Teedeministeeriumi Avalikkude tööde osakonna direktoriks ja jäi selle asutise ümbermoodustamisel ka uue riikliku ehitusettevõtte „Ehitaja“ direktoriks, millisel ametikohal teenis kuni Raudteede Talituse direktoriks määramiseni.

Niihästi raudteelaste peres kui ka väljaspool tervitatakse heameelega seda nimetust, sest hr. dipl.-ins. Pihlak'ut tuntakse kui raudtee alal asjatundjat, otsusevõimelist ja otsekohest isikut.



Dipl.-ins Artur Pihlak
Uus Raudteede Talituse direktor

Kaupade vedu kogu-saadetisena

V. V.

Raudteedel on üldiselt tarvitusel kaubasaadetiste liigitus väikesaadetisteks (tüki-saadetisteks, *Stückgut*) ja vagunisaadetisteks. Selle liigituse juures võetakse aluseks vastava saadetise kaal, harvemini see asjaolu, kas saadetise vagunisse laadimisel kogu vaguni ruum ära kasutatakse või mitte.

Vagunisaadetiseks loetakse harilikult saadetis, mille kaal on vähemalt 5 tonni, või mille veomaks tasutakse selle kaalunormi eest. Peale selle on vagunisaadetistel tavaliselt alljaotused, erimaksimumäärad näit. 5, 10 ja 15 tonni jaoks.

Kas vastav saadetis kuulub väike- või vagunisaadetiste liiki, see pole sugugi mingisugune ainult teoreetiline küsimus, mis ei tarvitseks huvitada kaubaomanikku. Vastupidi, sellel asjaolul on oma külalt praktiline külg, nimelt oleneb sellest teatud määral veomaksu suurus.

Raudteel veetavad kaubad, nagu teame, liigitatakse klassidesse, kuid sealjuures saadetised, nagu mainitud, jagunevad väike- ja vagunisaadetisteks. Väikesaadetiste veomaksimumäärad on kõrgemad kui vagunisaadetiste veomaksimumäärad. See vahe võib olla näit. 10—50% ja enamgi veel. Samal ajal on vagunisaadetiste alljaotuste juures suuremal kaalumääral madalam maksimumäär, kui väiksemal kaalumääral. Eesti raudteedel praegu kehtiva kaubaveotariifi järgi on iga kauba jaoks 4 veomaksimumäära, mida kohaldatakse olenedes sellest, kas kaup veetakse väike-, 5-, 10- või 15-tn. saadetisena.

Et raudtee vagunisaadetisi veab odavamalt kui väikesaadetisi, see ei põhine mitte lihtsalt sellel printsiibil, et „engros“-hinnad peavad olema ikka madalamad, kui „detail“-hinnad, mis muidugi ka transpordialal õigustatud, vaid siin on tegemist veel ühe teise asjaoluga: Väikesaadetiste veo juures on raudtee omakulu märksa kõrgem kui vagunisaadetiste veo puhul.

Kuna kaupade liigitamisel kõrgematesse ja madalamatesse tariifiklassidesse on mõõduandvad tariifipoliitilised kaalutlused, siis saadetiste liigitamisel väike- ja vagunisaadetisteks arvestatakse peamiselt omakuluga. Seda muidugi mitte absoluutselt, vaid suhteliselt, aluseks võttes enamvähem, kuivõrd peab väikesaadetiste veohind 1 tonnilt olema kõrgem vagunisaadetiste veohinnast. Neil raudteedel, kus väikesaadetiste jaoks on ainult üks tariifiklass — väikesaadetiste üldklass — ette nähtud, on selle maksimumäärade kindlaksmääramisel juba rohkem oluline ka selle vastavus faktilisele omakulu kõrgusele.

Et väikesaadetiste veo omakulu osutub raudteele vagunisaadetiste omahinnast kõrgemaks, on tingitud mitmest asjaolust, millistest tähtsaimaks osutub see, et väikesaadetiste veo juures vaguni kandejõudu ja mahutust saab ainult poolikult ära kasutada.

Veetava kauba ja vaguni omakaalu (taara) suhe on

väikesaadetiste veo puhul hoopis ebasoodsam, kui vagunisaadetiste veo juures. Oleks ekslik arvata, et säärane poolikult täis laetud vagunite vedu raudteel toimub ainult halva ja hooletu korralduse tõttu, ja et hea tahtmise juures saab lõpuks igasse vagunisse midagi laadida juurde, kuni selle kogu ruum või kandejõud on ära kasutatud.

Siin võib tähendada, et raudtee ei ole mõni veoautoomanik, kes otsib endale siit ja sealt juhuslikke vedusid, neid teostades „väga odavalt“ tingimusel aga, et kogu auto kandejõud või mahutus ära kasutatakse, kusjuures ta näit. tühje kastisid jne. muid sellesarnaseid kergeid kaupu ei võtaagi veoks.

Raudteel on kogu teedevõrgu ulatusel kehtivad sellekohased eeskirjad, mille järgi ta kohustatud on alati ja iga pool kaupu kohale toimetama teatud tähtaegade jooksul, olgu veoks antavad saadetised väiksemad või suuremad. Praegu kehtiv kaupade kohaletoimetamise tähtaegade määrus näeb ette küll eritähetaega kaupade „ärasaatmiseks“, mida seega võiks kasutada saadetiste kogumiseks, ja mis võrdus varemalt 2 päevale, nüüd aga 1 päevale. Tallinnast Tartusse minevate väikesaadetiste kohaletoimetamise tähtaeg määruse järgi seega koosneb 1 päevast saateks ja 2 päevast veoks. Tegelikult on säärastest pikkadest tähtaegadest juba ammu tulnud loobuda, ja praegu on harilik nähe, et näit. täna veoks ära antud saadetis on homme, hiljemalt ülehommel, sihtjaamas kohal. Selline korraldus, kuigi see kaubaomanike seisukohast väga tervitav, raudtee seisukohast osutub tihti väga ebasoodsaks, nõudes kaubasaadetiste kohest edasi-saatmist ka sel juhul, kui vastavas suunas veoks ainult vähesel määral kaupu on kogunenud.

Peab tähendama, et raudteel veetavate väikesaadetiste arv ületab mitmekordselt vagunisaadetiste arvu, eriti meie raudteel. Kui aga võrrelda kõigi väikesaadetiste ja kõigi vagunisaadetiste kogukaalu summat kui ka nende eest saadavate veomaksude kogusummat, siis loomulikult langeb ülekaal kaugelt vagunisaadetistele.

Et kaupade vedu kõige odavamini toimub täite vagunisaadetistena, siis kasutatakse seda veoviisi kaubaomanike poolt igal juhul, kus see vähegi võimalik. Massiliste kaupade vedu reeglipäraselt toimubki ainult sel viisil. Suuremad ettevõtted ja ärid veavad oma kaupu samuti võimalikult vaguniviisi. Seda soodustada kas suuremal või vähemal määral võib kaubaveotariifi süsteem. Võib tuua näitena, et 1929. a. peale, millal hakkas kehtima uus kaubaveotariif, mis nägi ette vagunisaadetiste moodustamist mitmesugustest, mitmesse tariifiklassi kuuluvatest kaupadest, kusjuures sel puhul iga kauba suhtes kohaldatakse saadetise üldkaalule (näit. 10 või 15 tonni) vastavaid maksimumääri, tõusis märksa säärase vagunisaadetiste arv. Varem aga, kus kauba-

veotariif ei võimaldanud seda sellisel määral, saadeti neid kaupu tihti väikesaadetistena, mistõttu veokulud muidugi osutusid suuremateks.

Ärid, mis oma tegevuse iseloomu kohaselt saavad või saavad kaupu ainult väikeste partiidena, ei saa seega kasutada vagunisaadetiste soodustusi. Kuigi ehk mõnikord neil oleks korraga veoks anda suurem hulk väikseid saadetisi, mille üldkaal ulatub vagunisaadetiste kaalualammäärani, ja mis lähevad kõik ühte ja samasse sihtjaama, siiski seetõttu, et iga üksiku kaubasaaja kaup on veoks antud eraldi saatekirjaga, loetakse iga säärane üksik saadetis iseseisvaks, ja veomaks arvutatakse talt samuti iseseisvalt, olenemata sellest, kui palju sääraseid saadetisi ühe korraga veoks esitati.

Tihti praktiseerivad välismaa ettevõtted ja ärid sel puhul järgmist talitusviisi: Kõik sama firma poolt ühte ja samasse sihtkohta määratud kaup antakse veoks ühe saatekirja järgi, aadressides saadetise teatud isiku või asutise nimele, kes sihtkohas kauba vastu võtab ja vastavalt talle saadetud juhatustele, kauba ära jaotab üksikute kaubasaajate vahel. Harilikult on säärasteks vahetalitajaiks speditsoonifirmad. Vastupidi, mõni ettevõtte võib speditsoonifirmale ülesandeks teha kõiki ühest teatud saatekohast temale saadetavaid kaupu vastu võtta ja neid raudteele veoks anda koondatult suuremate saadetistena.

Kõnesolevatel juhtudel tihti ei hoita kokku ainult veokulusid, vaid eeskätt pakkimiskulusid, nimelt eriti kui on tegemist teatud ühetaoliste kaubaartiklitega, mis ostjaile kätte lähevad vastavas müügipakendis. Sel puhul ei tarvitse enam iga üksiku ostja väikest kaubahulka pakkida eraldi kasti sisse, nagu see üksikult saatmisel vajalik oleks, vaid mitme kaubasaaja kaup pannakse ühte suuremasse pakendisse. Otstarbekohaseks võivad osutada siin eriti mahutid (konteinerid), nagu need välismaal ikka enam ja enam tarvitusele võetakse. Sääraste mahutite liiklemiseks on seal mõnel pool soodustatud tariifid välja töötatud, näit. isegi selliselt, et laetud mahuti sinnaveol võetakse veomaksu arvutamisel arvesse ainult mahutisse paigutatud kauba kaal. Tühjad mahutid veetakse tagasi maksuta.

Praegu mainitud juhud on need, kus üks firma ise säärastel korraldab oma kaupade vedu teatud suuremate keskuste vahel, kasutades sealjuures teatud, tema enda poolt selleks valitud vahetalitajat.

Harvemini tuleb ette, et raudtee võtab endale ise vahetalitaja osa kaupade väljajaotamisel sihtkohas. See on läbi viidav ja mõnikord ka praktiseeritud, nimelt neil juhtudel, kui on tegemist juba mainitud, teatud ühetaoliselt pakitud kaubaartiklitega, näit. mitmesugused toidu- ja maitseained jne. Kaubasaatja firma annab ühte sihtkohta mitmele saajale määratud kauba raudteele ära ühises üldpakendis. Raudtee sellekohase nimekirja järgi jaotab kauba sihtkohas ära, neid väljastades saajale koju kätetoimetamisega, ilma millise korralduseta pole üldse mõeldav säärane vedu. Kokku hoitakse siin eeskätt pakkimiskulusid, vähemal määral ehk ka veokulu-



Insener Arnold Leinvald
Ekspluatatsiooniameti juhataja k. t.

Insener Arnold Leinvald on sündinud 25. veebruaril 1900 Tallinnas. Vabadussõjast osa võtnud vabatahtlikuna, mille eest saanud priikooli õiguse. Lõpetanud 1929. a. Tallinna Tehnikumi (kõrgema) masinainsenerina.

Raudtee teenistusse astus 1917. a. praktikandina Tallinna veojaoskonda, töötades vedurijuhiabina veduril ja depoo vedurite parandustöödel. Hiljem töötas Raudtee Peatehastes joonestajana, vanema joonestajana, tehnikuna ja veduri parandustöödel meistrina. 1931. a. lõpul siirdus Ekspluatatsiooniametisse, kus töötas Veoasjade juhatajana, hiljem Liiklemisetoimkonna juhataja abina ja inspektorina. 1. aprillist 1934 peale töötas Raudteede Talituse vanema revidendina.

Vabariigi Presidendi käskkirjaga määrati arvestes 25. juunist 1939 Ekspluatatsiooniameti juhataja kohustetäitjaks.

sid. Eesti raudteedel võiks säärane kaupade liiklemiskorraldus teatud eelduste täitmisel ehk ka kõne alla tulla.

Siin aga vaatleme lähemalt veel kaupade vedu kogusaadetistena selle sõna kitsamas mõttes. Seda on praktiseeritud omal ajal enne maailmasõda Vene raudteedel, välismaa raudteedel aga kasustatakse säärast vedude korraldust küllalt laialdasel määral. Kuna varemalt raudteede administratsioonid on selles suhtes asunud kahtleval ja mõnikord äratõrjuval seisukohal, siis hiljem on tulnud arusaamisele, et kaupade vedu kogusaadetistena on täiesti õigustatud ja otstarbekohane nähe transpordi alal. Seetõttu praegu mõned raudteed iseigi annavad mõnesuguseid soodustusi kogusaadetiste vedude korraldamisel. Võib siinkohal mainida, et vastupidi, raudteedel ka ei ole mingisugust juriidilist võimalust enda poolt takistada kogusaadetiste vedu, kui nad seda peaksidki suvatsema.

Kogusaadetiste vedusid reeglipäraselt korraldavad üksikud speditsoonid, millised nende oma alasse puutuvate toimingute kõrval, on spetsialiseerunud ka selle mainitud transpordiliigi teostamiseks.

Speditsoonifirmad, või nende grupid, kes hakkavad tegutsema kogusaadetiste veo korraldamisega, teevad seda teatavaks oma oletatavale klientuurile — kaubandus- ja tööstusringkondadele. Viimased peavad sellejuures olema teadlikud selle suhtes, milliseid veohinna-soodustusi pakub neile kaupade vedu speditsooni-kogusaadetistena. Nagu see selge, ei saa säärast vedu korraldada sihitustes kõigi jaamade vahel, vaid ainult nende linnade või muude tööstus-keskuste vahel, kus kaubaliiklus nõnda elav, et võimaldab kallihinnalisemate kaupade vedu vagunisaadetistena.

Speditööri kaudu veetavad kaubad kas toovad saatjad ise tema lattu, või — mis on otstarbekam — toob need speditöör ise kaubasaatja ärist või ladust ära. Selliselt kokkukogutud väikestest partiidest moodustab speditöör vagunisaadetisi, püüdes seejuures võimalikult täielikult ära kasutada vaguni laadimisnormi või mahutust. Iga vaguni kohta koostab speditöör ühe saatekirja, esinedes selles kaubasaatjana. Kaubasaajana näidatakse saatekirjas samuti üks isik või asutus, kas sama speditsooniäri mõni osakond, mis asub vaguni sihtjaamas, või mõni teine speditöör, kellega on sõlmitud vastav kokkulepe kogusaadetiste veo ühiselt korraldamise ajaks.

Saatekirjas näitab speditöör vagunisse laetud kaubad ära grupeeritult — mitte üksikute kaubamanikkude järgi, vaid üldtariifi klasside ja eriveotariifide järgi, mis vastaval juhul saadetise üksikute osade suhtes kohaldamisele võivad tulla. Säärane speditööri kogusaadetis harilikult koosneb väga mitmesugustest kaupadest, mis kuuluvad ka väga mitmesuguse tariifi alla. Speditöör peab seega olema põhjalikult tuttav raudtee tariifidega, peale selle aga ka muude raudtee tehniliste ja kaubanduslike eeskirjadega, mis korraldavad kaubasaadetiste laadimist jm. Tuleb pidada silmas, milliseid kaupu

võib laadida ühtekokku ühte vagunisse ja milliseid mitte.

Peale saatekirja koostab saatespeditöör vagunisse laetava kauba kohta erilise üksikasjalise koondi ehk nimekirja, milles näidatakse iga üksiku kaubasaaja kohta temale määratud kauba suhtes järgmised andmed: kaubakohtade numbrid ja märgid, pakkimisviis, kaubanimetus, kaal ja saajalt sissenõudmisele kuuluvad summad. See koond koostatakse vähemalt kolmes eksemplaris, millest kaks saadetakse sihtjaama, sihtspeditöörile.

Saaja — sihtspeditöör, võttes sihtjaamas saadetist vastu, tasub selle veo eest raudteele kuuluvad maksud, kui need on jäänud saatespeditööri poolt tasumata. Sihtspeditöör jaotab vastavalt saatespeditööri saatenimekirjale kaubad ära üksikute lõppsaajate vahel, nõudes neilt sisse samas nimekirjas näidatud summad. Ka siin on kehtiv kord, et kauba veomaksu võib tasuda kas algsaatja või lõppsaaja. Pärast kõigi, nimekirjas näidatud, kaupade väljastamist saadab sihtspeditöör ühe eksemplari sellest tagasi saatespeditöörile, mille põhjal õiendatakse arved mõlema speditööri vahel.

Kaubasaatjate ja -saajate huvi, kasutada oma kaupade veol speditsoonifirmade poolt korraldatavat kogusaadetiste vedu, põhineb, nagu juba selgitatud, sellel asjaolul, et need firmad teostavad väikesaadetiste vedusid odavamalt kui raudtee. See sünnib väikesaadetiste ja vagunisaadetiste tariifi veomaksumäärade vahe arvel. Speditsoonifirmad harilikult määravad ära teatud kaupade või teatud tariifiklasside suhtes kindlaks maksumäärad, millega nad teostavad oma klientide väikesaadetiste vedusid.

Need maksumäärad, mida nimetatakse klientide maksumääradeks, moodustuvad järgmistest osadest: raudteetariifi vagunisaadetiste tariifi veomaksumäär, laadimiskulud (saadetiste peale- ja maha-laadimist teostavad saate- ja sihtspeditöör ise), haruteemaks, kui laadimine toimub mitte üldlaadimiskohas, lõpuks saate- ja sihtspeditööri mitmesugused kulud, mis on seotud kogusaadetiste veo korraldamisega, kui ka teatud kasuprotsent, mis peaks korraldajale ettevõtetele üle jääma.

Selliselt moodustatud kliendi-maksumäär peab osutama aga raudtee tariifi väikesaadetiste veomaksumäärast selle võrra odavamaks, et tekkiv vahe pakuks kaubaomanikele huvi eelistada speditöörkogusaadetiste transporti. Seda vahet ei saa siinkohal kindlaks määrata mõne kindla protsendimäärana, kuna see on väga mitmesugustest asjaoludest, peamiselt aga tariifisüsteemist, mis vastaval raudteel kehtimas. Üks tariifisüsteem võib kogusaadetiste veo korraldamiseks olla soodsam kui teine. Oleneb veel palju ära ka sellest, kas raudteede administratsioonid ise püüavad kaasa aidata kogusaadetiste veole või mitte.

Peatume veidi speditööri-kogusaadetiste veo korraldamise juures Saksamaal, kus see eriti laialt levinud on tarvitusel ja ka Saksa Riigiraudteede poolt soodustatud.

Saksamaal kehtivate üldiste speditsooniaeskir-

ja järgi tohib speditöör temale üleantud kaupu alati vedada koos teiste kaubaomanike kaupadega kogusaadetisena, kui selle vastand ei ole mitte talle kirjalikult ette kirjutatud. Selle eest aga peab speditöör, kui ta saadab kauba kogu-saadetisena, arvutama veomaksu ülalnimetatud kliendi-maksumäära suuruses. Saksa üleriiklik liikluse asutis „Spedition und Lagerei“ on määranud kogu siseliikluse jaoks ühesugused kliendi-maksumäärad ja püüab nende täitmise järele valvata oma kohapealsete organite kaudu. Kogu-saadetiste veo kohta kehtivad eeskirjad näevad ette, et üht kogu-saadetist võivad moodustada ka mitu speditööri, kusjuures üks neist ikkagi peab jääma saadetise „saatjaks“ (saatekirja järgi), kuna teised loetakse „juurdelaadijaiks“. Samuti võib üht kogu-saadetist määrata sihtjaamas jaotamisele mitme speditööri vahel. Juurdelaadijad speditöörid tasuvad saatespeditöörile veomaksu erilise „juurelaadimis-maksumäära“ suuruses, mis on muidugi „kliendi-maksumäärast“ veidi madalam. Üldse võib speditööri-kogusaadetiste korraldamise puhul tulla ette mitmesuguseid eriasjaolusid ja kombinatsioone, vastavalt tegeliku elu nõuetele.

Raudtee seisukohast tehakse vahet nn. juhusliku ja reeglipärase speditööri-kogusaadetiste veo vahel. Juhuslikeks vedudeks loetakse need, mis teostatakse speditioonifirmade poolt, kes pole liitunud allmainitud, organiseeritud vedude korraldusega, toimides iseseisvalt, või mis ei vasta teatud nõuetele, mis reeglipärase vedude kohta ette nähtud. Juhuslikelt kogu-saadetistelt arvutatakse veomaks vagunisaadetiste tariifi järgi üldises korras, ilma mingisuguseid muid soodustusi andmata.

Kaugelt suurema ulatuse ja tähtsuse omab reeglipärane speditööri-kogusaadetiste vedu, mille korraldajaks keskuseks kogu Saksa riigis on ettevõtte „Deutsche Bahnspedition G. m. b. H., Berlin“. See ettevõtte annab kogu-saadetiste veo korraldamise üksikutele speditööridele vastavate lepingute alusel, mille tingimused on ühtlased kõigi osavõtjate suhtes ja igalpool. Sel teel on võimalik olnud luua speditööri-kogukaubasaadetiste veo korralduste võrku üle kogu riigi.

Saksa raudteel on reeglipärase speditööri-kogukaubasaadetiste suhtes, mis saadetakse vagunisaadetistena, kehtimas veokaugustel 51—850 km eriveotariif 24 B 9. Seda eriveotariifi kohaldatakse kogu-saadetiste suhtes, mis pärinevad vähemalt kolme algsaatja poolt speditöörile äraantud kaupadest ja on määratud vähemalt kolmele lõppsaajale. Ühe algsaatja kauba kaal ei või ületada 80% kogu-saadetise üldkaalust, ega olla üle 6 tonni. Saatespeditöör kui ka sihtspeditöör peavad olema üleriikliku liiklusgrupi „Spedition und Lagerei“ liikmed. Peale selle on eriveotariifi 24 B 9 kohaldamise tingimusena ettenähtud, et saatespeditöör peab olema andnud kohustuse veoks anda ühes ja samas veosihituses igas kuus vähemalt 20 t ja igas aastas vähemalt 240 t kaupu, mis kuuluvad selle eriveotariifi alla. Selle tingimuse täitmise kohta esitab speditöör raudtee-direksioonile iga kuu kohta vastava

aruande. Ühes kuus saadud kaalu ülejääki võib arvata teise kuu kaalu puudujäägi katteks. Kui aga speditöör ei suuda saavutada nimetatud kaalu alamääri, siis tuleb tal tasuda eriveotariifi ja üldtariifi veomaksude vahe ühes protsentidega aja eest, arvates saadetiste veoksandmisest kuni vaheraha tasumiseni.

Kauba, mida speditöör annab veoks eriveotariifi 24 B 9 järgi, ta tähistab saatekirjas järgmiselt: „Kogukaup (*Sammelgut*) riigiraudteede direktsiiooni korralduse alusel (eriveotariif 24 B 9)“. Saatekirjale lisatakse juure eriline „laadimisnimekiri“ (*Ladefliste*), milles on saatekirjas „kogukauba“ nimetuse all ülesantud kaubad tähistatud üksikasjaliselt, näidates nende kohtade arvu, numbreid, märke, pakkimisviisi ja sisu kui ka kaalu. Raudteel on õigus nõuda läbivaatamiseks eelpool nimetatud nimekirjade (koondite) esitamist, et kindlaks teha algsaatjaid ja lõppsaajaid, mille nimed laadimisnimekirjas ei esine.

Peab tähendama, et eriveotariifi 24 B 9 kohaldatakse ainult nende kaupade suhtes, mis muidu ei kuulu mõne veel odavama tariifi alla. Seda kindlaks teha on muidugi saatespeditööri mure ja huvi ja see peab toimuma kohe saatekirja koostamisel. Üks kogusaadetis, nagu teame, võib koosneda väga mitmesuguse tariifi alla kuuluvatest kaupadest: käesoleval korral ka eriveotariifi 24 B 9 ja üldise tariifi või teiste eriveotariifide alla. Sel puhul speditöör tähistab eriveotariifi 24 B 9 alla kuuluvad kaubad üldnimetusega „kogukaup“, teised — muude odavamate tariifide alla kuuluvad kaubad — oma täpse nimetuse all.

Saksa eriveotariif 24 B 9 on mõeldud peamiselt üldtariifi kõrgeima vagunisaadetiste tariifi klassi A alla kuuluvate kaupade jaoks. Selle eriveotariifi veomaksumäärad enamvähem vastavad vagunisaadetiste tariifiklassi B veomaksumääradele. Selle tagajärjel reeglipärestes speditööri-kogusaadetistes kaubad, mis tariifi klassifikatsiooni järgi kuuluvad A klassi alla, antakse alati veoks eriveotariifi 24 B 9 järgi, B klassi kuuluvad kaubad aga ainult sel juhul, kui eriveotariifi veomaksumäär osutub B klassi veomaksumäärast madalamaks, mis ka mõnesugustel kaugustel ette tuleb. Vagunisaadetiste klassidesse D kuni G kuuluvad kui ka mõne odavama eriveotariifi järgi veetavad kaubad antakse saatekirjas üles alati oma täpse nimetuse all, ja nende veomaks arvutatakse vastava tariifi kohaselt.

Kogusaadetiste veo korraldamist soodustab Saksa raudteedel see asjaolu, et väikesaadetiste jaoks on olemas ainult üks tariifiklass, üldine väikesaadetiste klass, mille maksumäärad, võrreldes kõrgeima vagunisaadetiste tariifiklassi A maksumääradega, on võrdlemisi kõrged. Väikesaadetistena aga veetakse ka küllalt kaupu, mis kuuluvad B või C jne. klassidesse, kus see maksumäärade vahe veelgi suurem. Veel on Saksa kaubaveotariifi iseäralduseks see, et väikesaadetiste jaoks kaaluga alla 1000 kg ei ole ette nähtud mitte maksumäärad iga 100 kg jaoks, nagu meil ja mujal, vaid seal on koostatud eriline differentseeritud veomaksude ta-

bel igasuguste kaalude jaoks. Näit. 100 km kaugusel on kehtivad järgmised maksud: 20 kg — 0.80 RMk., 30 kg — 1.00 RMk., 40 kg — 1.20 RMk., 50 kg — 1.50 RMk., 60 kg — 1.70 RMk., 70 kg — 1.90 RMk., 80 kg — 2.10 RMk., 90 kg — 2.30 RMk., 100 kg — 2.50 RMk. jne. Saadetises kaaluga üle 1000 kg on 100 kg veomaksumäär 100 km kaugusel 1.78 RMk.

Alljärgnevalt (vt. tabel A) toome näiteid Saksa raudteede üldtariifi väike- ja vagunisaadetiste ja eriveotariifi 24 B 9 maksumäärade kohta. Vagunisaadetiste E, F ja G maksumäärade kohta ruumi kokkuhoiu mõttes pole näiteid toodud, kuna need kogu-saadetiste veo puhul väga harva küsimuse alla tulevad. Samuti on jäetud näitamata klasside B, C ja D 5 tonni maksumäärad.

määrade vahe on suur, näit. 200 km kaugusel 302—49=253 senti sajalt kilogrammilt või 25.30 kr. tonnilt.

Meie kaubaveotariif näeb ette iga kauba jaoks 4 veomaksumäära-astet: väikesaadetise, 5-, 10- ja 15-tn. saadetise jaoks. Iga astme vahe on harilikult 1 klass, kuid tihti ka 2 ja enam klasse. Näit. kuuluvad järgmised kaubad klassidesse: riie, lõng, jalanõud, 1—2—3—4, tubak, kohv, liköörid 1—2—3—4, raud- ja teraskaup, peenem; raamatud, kirjutus-paber 2—3—4—5, metallvärvid 3—4—5—6, muldvärvid 4—5—6—7, tööstusmasinad 4—6—7—9; suhkur 4—6—8—10, riis, manna 5—6—7—8, põllutööriistad 6—7—8—10, karastavad joogid 7—8—9—10, kunstväetis ja jõusoot 12—14—17—19 jne.

Veomaksumäärad 100 kg eest pfennigides.

Tabel A.

Veokaugus km	Väikesaadetises kaaluga			VAGUNISAADETISED								Eriveotariif 24 B 9			
	100 kg	500 kg	üle 1000 kg	A		B		C		D		5 t	10 t	15 t	
				5 t	10 t	15 t	10 t	15 t	10 t	15 t	10 t				15 t
100	250	212	178	128	122	116	110	105	95	89	84	76	113	108	103
200	410	350	297	222	212	202	190	181	165	154	143	130	182	173	165
300	540	472	401	306	292	278	263	250	226	211	196	178	265	253	241
400	660	578	493	380	362	345	326	310	280	262	242	220	332	317	302
500	760	674	574	443	423	403	380	362	326	305	282	256	398	380	362
600	840	750	639	497	475	452	426	406	365	341	315	286	447	426	406
700	920	814	695	538	513	489	461	439	396	370	341	310	484	462	440
800	960	858	732	570	544	518	488	465	418	391	361	328	538	513	489

Nagu toodud tabelist selgub, on eriveotariifi 24 B 9 veomaksumäärad väikesaadetiste üldklassi veomaksumäärade 45—60% madalamad. Vagunisaadetiste klassi D maksumäärad on isegi 40—70% madalamad.

200 km veokaugusel — mis Saksa olude suhtes võrdlemisi lühike kaugus, kuid mida siinkohal vaatleme võrdluseks meie oludega — on väikesaadetise (kaaluga 500 kg) veomaksu määr 100 kg eest 3.50 RMk., eriveotariifi 24 B 9 veomaksumäär aga 1.65 RMk., vahe seega 1.85 RMk. Üle 1000 kg kaaluga väikesaadetiste juures on vahe $2.97 - 1.65 = 1.32$ RMk. igalt 100 kg või 13.20 RMk. igalt tonnilt. 500 km kaugusel see vahe teeb välja 21.20 RMk. ühelt tonnilt.

Nagu näeme, on need maksumäärade vahed sedavõrd suured, et otse kutsuvad välja kogu-saadetiste veo loomise, millega seega on seletatav ka selle transpordi eriliigi rohke kasutamine Saksa raudteedel.

Tulles meie olude juure, võime pea konstateerida, et asjaolud on siin tublisti erinevad. See tuleb tariifisüsteemist. Kuna Saksamaal raudteetariif loeb eeliseid vagunisaadetiste veole, võrreldes väikesaadetistega, siis meil ei saa seda väita. Väär-tusetariifi-süsteem on meil peagu ühel ja samal määral viidud läbi väike- kui ka vagunisaadetiste juures. Ka väikesaadetistel on omad kallid ja odavad klassid. Kõrgeima (1.) ja madalaima tarvitava väikesaadetiste tariifiklassi (15.) veomaksu-

Millisel määral üksikute tariifiklasside veomaksumäärad üksteisest erinevad oma kõrguse poolest, seda näitab järgmine läbilõige tariifi hinnatabelist:

Tabel B.

Tariifi klass	Veomaks sentides 1 tonni eest kaugustel		
	100 km	200 km	300 km
1	1860	3020	4010
2	1550	2500	3310
3	1320	2110	2790
4	1170	1880	2470
5	1050	1660	2180
6	930	1480	1930
7	830	1310	1700
8	740	1160	1500
9	660	1030	1320
10	590	910	1170
11	530	800	1030
12	470	710	910
13	420	630	800
14	370	560	700
15	330	490	620
16	300	440	540
17	260	390	480
18	240	340	420
19	210	300	370
20	190	270	320

Kaugusel 200 km on kõrgeimastesse klassidesse (1—2—3—4) kuuluva kauba väike- ja 15-tn. saadetise veomaksumäärade vahe $30.20 - 18.80 = 11.40$ kr. ühelt tonnilt. Kunstväetise ja jõusööda puhul on see vahe $7.10 - 3.00 = 4.10$ kr. tonnilt.

Kui katsuda teha eelkalkulatsioone, kas ja kui võrd meie oludes võimalik korraldada speditööri kogusaadetiste vedu, siis mingisuguse üldpildi saamiseks peame võtma aluseks teatud klasside hinnavahe ja teatud veokauguse. Nagu võime tabelis näidanud arvude najal veenduda, on need hinnavaheed väga erinevad, olenedes klassidest ja kaugustest, kuid see ei tarvitse meid häirida. Arvan, et suurt eksitust ei teki, kui selle kalkulatsiooni aluseks võtta keskmine juhtum — kaup, mis kuulub klassidesse 4—5—6—7. Siin huvitab meid nimelt väikesaadetiste klassi (4.) ja 15-tn. saadetiste klassi (7.) hinnavahe. Peab aga sealjuures siiski arvestama võimalusega, et mõnikord tehnilistest tingimustest olenedes, ei saa vagunisse 15 tonni sisse laadida, vaid saadetis jääb 10-tn. saadetiste kaalu piiridesse. Seega peab ka siiski 4. ja 6. klassi hinnavahe küsimuse alla jääma.

Mis puutub veokaugusesse, siis on see teine otseselt tähtis tegur hinnavahe suuruse tekkimisel. Pikematel veokaugustel on klasside hindade vahe suurem, näit. on 4. ja 7. klassi hindade vahe 1 tonnilt 100 km kaugusel 3.40 kr., 200 km kaugusel 5.70 kr. ja 300 km kaugusel 7.70 kr. Kuna speditööri enda kulud kogu-saadetiste veo korraldamisel ei olene vastava kauba veokaugusest, siis loomulikult on kogu-saadetiste vedu hõlpsam ja kasulikum korraldada pikkadel veokaugustel, kus hinnavaheed suuremad.

Tegelike veosihitustena saaksid kogu-saadetiste veo kavatsusel kõne alla tulla meil vahest ehk Tallinn—Tartu (kaugus 191 km) ja Tallinn—Narva (kaugus 230 km), kuna neis sihitustes liiklev kaupade hulk peaks võimaldama ka selle transpordiliigi loomist.

Tallinn—Tartu sihituses on meie kalkulatsiooni aluseks võetud väikesaadetiste 4. klassi maksumäär 18.40 kr. ja 15-tn. saadetiste 7. klassi maksumäär 12.90 kr., seega hinnavahe 5.50 kr. 1 tonnilt. 10-tn. saadetise hinnavahe on ainult 18.40—14.50=3.90 kr. tonnilt. Protsentides osutub hinnavahe 15-tn. saadetistel 30,0% ja 10-tn. saadetistel 21,2%.

Tallinn—Narva sihituses on 4. klassi maksumäär 1 tonnilt 20.50 kr., 7. klassi maksumäär 14.30 kr., seega siin hinnavahe 6.20 kr. tonnilt. 10-tn. saadetise puhul on hinnavahe jälle 20.50—16.10=4.40 kr. Protsentides teeb see välja 15-tn. saadetistel 30,3 ja 10-tn. saadetistel 21,5%.

Nagu neist arvudest näeme, ei ole meil hindade vahede suurus ja protsent kaugeltki mitte nii suure, kui Saksamaal. Kogu-saadetiste veo korraldamise vajadus ja võimalus ei ole seega siin mitte nii silmatorkavad. Siiski võivad ka meie speditöörid seda küsimust võtta tõsisemale kaalumisele, ja loodetavasti saab siin mõndagi ära teha. Oleneb ära speditöörast, kui võrd madalate omakuludega ta suudab kogu-saadetiste vedu teostada, ja teiseks — vähemalt esialgu — kaubaomanike ringkondade seisukohast, kui võrd nad huvitatud on sellisest üritusest.

Speditsoonifirmalt, kes kavatses hakata korraldama kogu-saadetiste vedu, nõuab see organi-

seerimisvõime ja muude üldiste ärimehelike omaduste kõrval, mis sel alal tarvilikud, peale selle head ja põhjalikku asjatundmist raudtee eeskirjade ja tariifide alal, nimelt hoopis suuremal määral, kui seda müüdi harilikult need firmad on tegelikult üles näidanud. See on loomulikult speditööri enda huvides, olla ise asjaga täiesti kursis nõnda, et ei tarvitse alati küsida juhatusi raudteeametnikult. Viimast teed võivad kasutada ainult juhuslikud kaubasaatjad, ja nimelt seetõttu, et neil mingit muud paremat võimalust ei ole. Et aga raudteeametnikud alati mitte kaubaomaniku seisukohast kõige otstarbekamat juhatusi ja selgitust ei anna — mis põhjusel, see ei ole siin oluline —, on tegelik elu küllalt tõestanud. Tariifid on kujunenud välja nõnda keerukaks, ja sisaldavad tihti korraga mitmesuguseid võimalusi, mistõttu kaubaomanikud mõnikord teostavad oma vedusid kallimalt, kui see asjatundliku korralduse puhul oleks maksnud. Mis puutub käesoleval juhul veel kogu-saadetiste vedusid korraldavas speditöörisesse, siis peab silmas pidama, et tal tuleb iseseisvalt teha tariifikalkulatsioone nimelt sel põhjusel, et kaubaomanikelt sissenõutavad summad ta arvutab ise. Kaubaomanikel endal muidugi on vähegi võimalusi igal üksikul juhul speditööri arvutusi ja summasid kontrollida tariifi seisukohast, mis pärast speditsoonifirma kalkulatsioonide täpsus, ja asjaolu, et vedu igal juhul on teostatud odavam, kui see oleks tulnud raudtee väikesaadetisena — kõik see peab seisma väljaspool iga kahtlust. Vastasel juhul võib kogu-saadetiste veo korraldus kannatada vastava klientuuri puuduse all.

Mis puutub raudtee enda seisukohta kogu-saadetiste veo korraldamisse mõne speditsoonifirma poolt, siis, nagu nimetatud, ei ole tal praegu mingisugust juriidilist võimalust selle takistamiseks. Kuid ei tarvitse seda ka arvata, et tal oleks mingisuguseid erilisi põhjusi selle vastu seismiseks. Õige küll, teatud summad veomaksude arvel jäävad tal küll saamata sel juhul, kui kaup veetakse väikesaadetiste asemel vagunisaadetistena. Kuid tegelikult siiski ta ei ole mitte ainult vähem tulusid saanud, vaid seejuures on ka teatud osa kulusid ära jäänud. Teisest küljest aga võib väita, et speditööri kogu-saadetiste veo korraldus, kui see pakub kaubaomanike ringidele mõnel määral soodustusi, osutub üheks heaks otseselt mõjuvaks vahendiks, mis aitab kaubaomanikke siduda kindlamalt raudtee transpordi külge. Praegusel ajal on see raudteele küllalt hinnatav asjaolu. Sellest seisukohast lähtudes peaks raudtee ise kõnesolevast küsimusest huvituma. Teatavasti on raudteel mõneski tähtsas veosihituses tulnud osa oma vedudest kaotada autotranspordile. Üheks vahendiks nende vedude tagasivõtmisel oleks kogu-saadetiste veo korraldus.

Kui meie praeguse tariifi süsteemi juures väike- ja vagunisaadetiste veohindade vahe igal juhul ei osutu küllaldaseks, et sel alusel luua kogu-saadetiste vedu, siis võidakse töötada välja selleks ka eriveotariif, mis näeks kogu-saadetiste veo puhuks veohinnasoodustust näit. ü h e tariifiklassi võrra.

Sel puhul tariifi vahe kindlasti võimaldab korraldada seda transporti, kui aga peetakse tarvilikuks. Eeltoodud näidetes osutuks väike- ja 15-tn. saadetiste hinna vaheks ühelt tonnilt Tallinn—Tartu kauguselt 18.40—11.40=7.00 kr. ja Tallinn—Narva kauguselt 20.50—12.60=7.90 kr.

Lõpuks võib veel mainida seda võimalust, et speditöör teostab kogu-saadetiste vedu oma vagunis, saades sel puhul erakaubavagunis veo puhuks tariifis ettenähtud soodustust s. o. et veomaks arvutatakse kahe tariifiklassi võrra odavamalt, kui üldtariifis ette nähtud. Kuid arvestades vaguni soetamise ja amortisatsiooni jm. kuludega, jääb kahtlaseks, kuipalju sellega suudetakse võita. Oleneb ka sellest, kui rohkesti vaguniomanikul firmal vedusid on. Erakaubavagunid harilikult on igasugused spetsiaalvagunid, mis omavad erilisi, kauba paremaks paigutamiseks, alalhoiuks jne. vastavaid sisseseadeid. Muul juhul võib erakaubavagun enast ära tasuda siis, kui vedusid on nõnda palju, et vagun on igapäev käigus. Hariliku kaubavaguni tüüpi eravaguni soetamisel, mis põhjendatud ainult

puhutatariifilise soodustuse saamise võimalusest, peab arvestama ka teatud määral selle soodustuse äramuutmise võimalusega, mis puhul vagunitesse kapitali paigutus osutuks ebaotstarbekaks. Seega tuleb kogu-saadetiste vedu vähemalt esialgu korraldada ainult raudtee päralt olevais vagunites.

Tuleb aga seda eeldada, et kogu-saadetiste veo korraldamisel speditioonifirma poolt, ta peab teostama ka nende kaupade kodunt-koju vedu. Eriti on see ehk tähtis kohalejõudnud kaupade suhtes. Muidugi võivad üksikud kaubasaatjad ja -saajad firmad speditööriga kokku leppida, et nad ise oma kaubad toovad või ära viivad. Kodunt-koju veo eest speditööri poolt võetav tasu ei peaks ületama neid norme, mis raudteel praegu kehtivad (vt. eriveotariif nr. 174). Speditöör oma kogu-saadetiste tariifi väljatöötamisel — säärane tariif tuleb tal koostada ja klientidele teatavaks teha — võib kodunt-koju veo eest võetava tasu veomaksu sisse arvata, mis sel puhul otstarbekohane, kui kauba kodunt-koju on reeglipäraseks mooduseks kogu-saadetiste veo teostamisel.

Latvija raudteede areng viimase viie aasta kestel

E. Timma

15. mail s. a. pühitses Latvija suure pidulikuga praeguse rahvusliku autoritaarse riigikorra 5. aastapäeva. Sel puhul rõhutati eriti seda suurt tõusu ja edu, mida võib märkida riigi ja rahva elu kõigil aladel viimase viie aasta kestel.

Seoses sellega vaatleme siinkohal lühidalt Latvija raudteeasjanduse arenemiskäiku kõnesolevas ajavahemikus s. o. pärast 15. maid 1934.

Võrreldes nimetatud raudteede seisukorda 1934. ja 1939 a., peab tunnustama, et edu on siin silmnähtav. Sihikindla töö tagajärjel on Latvija raudteed nii mõneski suhtes oma naabritest ette jõudnud ja võivad seega viimastele eeskuju pakuda.

Rööbasteede kui ka veereva materjali seisukord on märksa paranenud, ja liikluse kiiruse ning mugavuse tõstmise suhtes on võidud saavutada juba märkimisväärseid tagajärgi.

Kõigepealt tähendame, et Latvias, nagu Eestiski, raudteede veerev materjal alguses koosnes peamiselt Vene raudteede mitmekesisest pärandusest, mis seega pärit enne-maailmasõjaajast. Säärase vedurid ja vagunid loomulikult ei suuda enam rahuldada praegusaja liikluse nõudeid, ja neid on hädavajalik kas asendada uute, ajakohaste sõidukitega või vähemalt moderniseerida, ümber ehitada. Uute sõidukite juuresoetamist ja vanade ümberehitamist teostati Latvija raudteedel kogu iseseisvuse kestel, kuid erilisel intensiivselt on tehtud tööd viimase viie aasta kestel.

Kuna esimeste 15 aasta jooksul soetati juure

kokku ainult 30 vedurit, on nüüd 1934./35. aastast peale ehitatud Latvias, või ostetud välismaalt, 38 uut auruvedurit, mis vastavad täielikult Latvija praegusaja liikluse nõuetele. Peale selle on veel antud tellimused ära 20 veduri jaoks. Uued vedurid tarvitavad näit. iga 1000 brutto t/km jaoks ainult 42 kg kivisüsi, kuna vanad vedurid 55 kg.

Reisivagunite park on täiendatud 34 uue vaguniga, mille hulgast 23 on täielikult terasest, ja liikluse hädaohutuse mõttes on kõige otstarbekohasemad.

Seni olemasoleva reisivagunitepargi moderniseerimise eesmärgiga ehitati 90 reisivagunit ümber, kusjuures uuendati sisustust, ehitati aknad laiemad, parandati valgustust ja kõigiti püüti kanda hoolt, et muuta nende vagunite kasutamist reisijaile mugavamaks ja meeldivamaks. Kolmele 2. kl. vagunile ehitati sisse restoran-jaoskonnad, pannes need vagunid käiku mõnesse kaugeliikluse rongi siseühenduses. Kuna seni oli Riia mereranniku liinil suvisel hooajal reisijateveoks kasutatud reisivagunite puuduse tõttu ka selleks sisseseatud kaubavaguneid, siis on võidud need nüüd täielikult asendada reisivagunitega.

Kuigi seni Latvija raudteed reisiliikluse tihendamiseks panid käiku kerged reisiringid, mida teenisid Tk tüüpi tankvedurid, siiski on käesoleva aasta alguses soetatud 3 uut mootorvagunit, mida kasutatakse vene rööpmelaiusega liinidel. Ehitusel on Liepaja peatehastes 2 mootorvagunit juurdeveo-raudtee ja 1 mootorvagun väliraudtee jaoks.

Kõnesolevas ajavahemikus on ka kaubavagunite parki täiendatud 202 uue vaguniga, mis kõik ehitatud Latvija tehastes. Enamuse neist (120 tükki) moodustavad nn. rootsi tüüpi terasest poolvagunid 20 t kandejõuga. Ülejäävatest on 27 tsisterni, 10 jäävagunit ja 12 loomadeveo-erivagunit. On alustatud kõigi kaubavagunite varustamisega automaatsõhkpõduriga, milline kavatsus lähemate aastate jooksul täielikult teostatakse. See võimaldab ühest küljest tõsta märksa kaubarongide sõidukiirust, mis hädavajalik, teisest küljest annab aga ka kokkuhoiu rongiteenijate palkade arvel.

Vastavalt praegusaja liikluse nõuetele, kus väga tähtsat osa etendab kiirus, tuli rööbasteid kohastada suurematele sõidukiirustele, kui see seni lubatud. Selleks otstarbeks vahetati tähtsamatel liinidel, kus kiirrongid liikumas, kerged rööpad uute, LS tüüpi raskete rööbaste vastu, kaaluga 43,33 kg/m. Pärast 15. maid 1934 on neid rööpaid maha pandud kogu ulatuses 306 km, mis moodustab 85,1% neist liinidest, kus see rööbaste tüüp kasutusel. Siia hulka kuulub ka 100 km rööbasteed, kus alates 1937. aastast, on 20 ja 30 m pikki rööpaid maha pandud.

Kulude kokkuhoiu mõttes on tähelepanu pööratud vanade materjalide paremini ära kasutamisele. Vanadest lühikestest rööbastest saadakse kulunud otste mahasaagimisel ja kokkukeevitamisel pikki rööpaid, mida võib jälle ära kasutada. Riströöpaid karastatakse Daugavpilsis selleks sisse seatud töökojas, mille tagajärjel nende iga pikeneb vähemalt kaks korda. Ka kasutatakse vanu rööbaste sideosi, neid vastavalt uuendades ja ümber töötades.

Rongide sõidukiiruste kasvades tuli pöörata suuremat tähelepanu ka tee ballastile. Et vältida tülivate tolmuilvede tekkimist, selleks jätkati teemulde katmist kivikillustikuga, mida viimaste 5 aasta kestel teostati 133,6 km ulatuses, mis moodustab ligi 50% kogu liinidest, mis kivikillustikuga kaetud. Alates 1935. a. on raske tüüpi pöörmete teesse panekul need asetatud graniit-kivikillustiku alusele. 1938. a. peale on hakatud üldse mõnel pool senist kruusaballasti vahetama graniit-kivikillustiku vastu, mis läbi teemulle muutub vastupidavamaks ja vähenavad rööbaste korrashoiu kulud.

Et immutatud liiprite iga veelgi pikendada ja et vähendada liiprite vahetuse kulusid, selleks on alates 1933. aastast tehtud katseid puumaterjali kombineeritud immutamiseks, kasutades kreosooti või Eesti põlevkiviõli ja Vollmanni sooli. Et vähendada liiprite mehhaaniliste vigastuste tekkimise võimalusi, selleks on hakatud katsetama rööpanaelte jaoks aukude puurimisega kui ka püütud leiutada rööpanaelte läbilõikele otstarbekohasemat vormi.

Rööbaste vastavalt kohastamise tõttu on võidud sõidukiiruste ülemmääri viimaste 5 aasta kestel tõsta järgmiselt:

Tornakalns.—Jelgava normaalrööpmelisel liinil 85 km/t pealt 90 km/t peale.

Tornakalns.—Jelgava venerööpmelisel liinil 65 km/t pealt 100 km/t peale.



Dipl.-ins Bernhards Einbergs
Latvija teedeminister

Jelgava—Meitene liinil 85 km/t pealt 100 km/t peale.

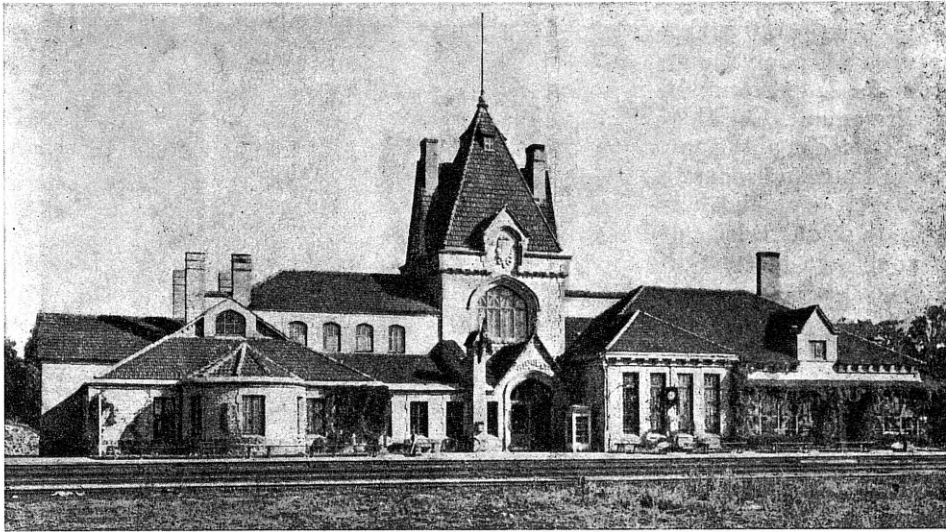
Riga—Daugavpils liinil 70 km/t pealt 90 km/t peale.

Riga—Valka liinil 60 ja 70 km/t pealt 90 km/t peale.

Liinide kogupikkus, kus rongid liiguvad 80 km/t ja suurema kiirusega, on samas ajavahemikus kasvanud 162,9 km pealt 602,2 km peale või peagu neli korda.

Sõidukiiruste tõstmisega seoses tuli aga enam tähelepanu pöörata rongide liikumise hädaohtuse ja kindlustuse sisseadele. Selleks otstarbeks on tähtsamatel liinidel paljudes jaamades seatud sisse pöörmete ja signaalide tsentralisatsioon. Kuna enne 1934. aastat anti välja viie aasta jooksul selliste tööde teostamiseks ainult 194.000 latti, on nüüd viimaste 5 aasta kestel sellel alal kulutatud kogusummas 900.000 latti.

Tulles ehitustegevuse juurde, tuleb märkida, et alates 1934./35. aruandeaastast, on uusi raudteid ehitatud tervelt 398 km, seal hulgas 104 km metsa väljaveo-teid. Viimaste 5 aasta kestel on seega liikumiseks avatud vähemalt sama palju uusi raudtee-



Sigulda raudteejaam
Rīga—Valka liinil

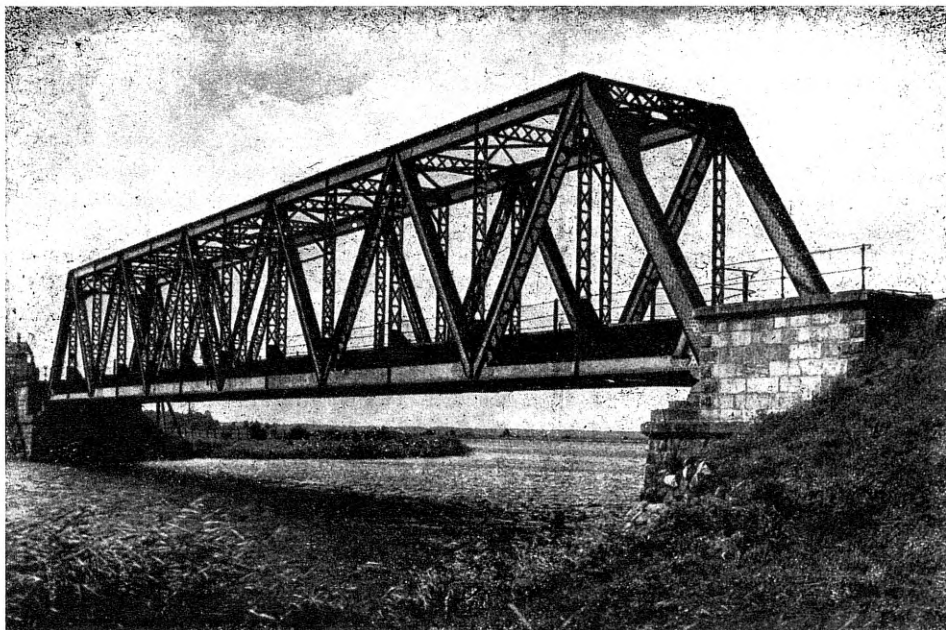
liine, kui eelmise 15 aasta jooksul ühtekokku. Uute teede hulgas on säärased tähtsad liinid nagu Rīga—Rujiena, Rīga—Ergli, Madona—Lubana, Alsunga—Kuldīga ja Krustpils—Jekabpils ühes uue Daugava sillaga. Uued raudteeliinid on toonud majanduslikku elustust nendesse maakohtadesse, mida nad läbivad. Raudteedevõrgu kogupikkus, mis 1934. a. oli 2957 km. on kasvanud käesolevaks aastaks 3350 km peale.

On tehtud eeltöid ka veel 43 km pikkuse Madona—Ergli ja 71 km pikkuse Rīga—Tukums—Kuldīga raudteeliini ehituseks. Peab veel märkima uue Riia kesk-reisijaama ehituse kava väljatöötamist.

1934. a. oli Latvija raudteedevõrgus kogusummas 401 jaama ja peatuskohta. See arv on kasva-

nud 1939. aastaks 514 peale, kuid mitte üksi uute liinide juurehitamise tagajärjel, vaid osalt seetõttu, et ka vanadel liinidel on avatud uusi peatuskohti, et vastu tulla raudteekasutajaile. Seetõttu on kahe jaama keskmine vahekaugus kõnesolevas ajavahemikus vähenenud 6,9 km pealt 6,3 km peale.

Uusi jaama- ja peatuskohtade hooneid on viimaste 5 aasta jooksul püstitatud 44. Samal ajal on paljudes jaamades, näit. Tornakalns, Olaine, Livberze, Liepaja, Ventspils, Bulduri, Lielupe, Tukums I ja mujal teostatud jaamahoonete põhjalikke ümberehitusi. On pandud erilist rõhku jaamade hoonete kui ka nende ümbruse ilustamisele. Jaamahoonete sisustus on samuti leidnud suuremat tähelepanu, et seda muuta reisijaile mugavamaks ja meeldivamaks.

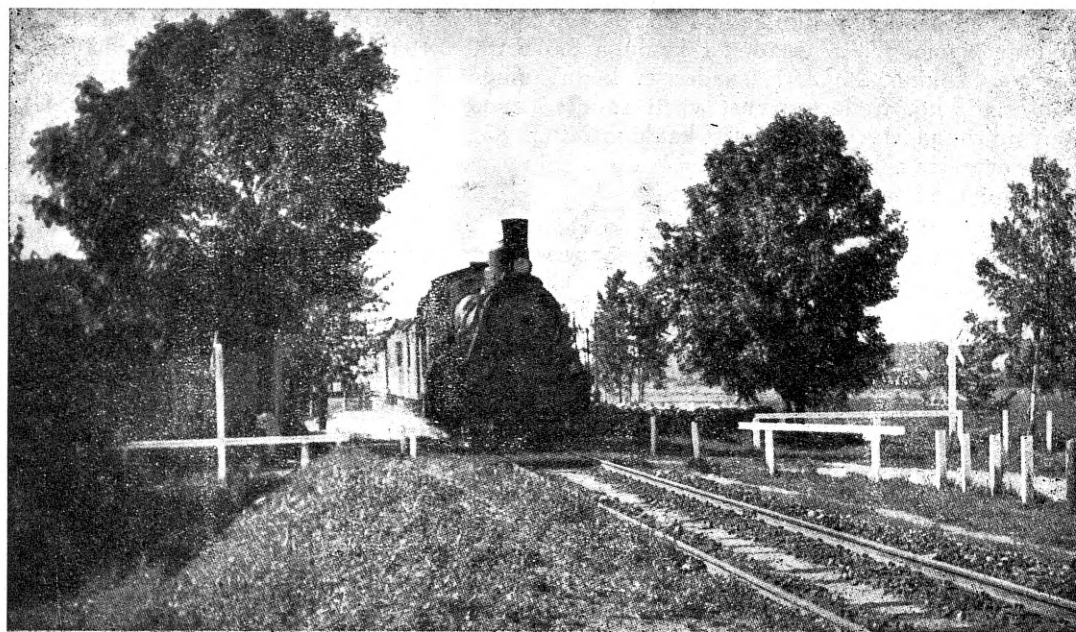


Raudteesild üle Jugla jõe
Rīga—Valka liinil

Nagu juba ülalpool mainitud, on reisiliikluse soodustamise eesmärgiga püütud ajakohastada reisivaguneid, neid muutes mugavamateks, uute vagunite juuresoetamise ja vanade vagunite ümberehitamise teel. Teiseks abinõuks sellel alal osutus sõiduplaanide otstarbekohane väljatöötamine ja sõidukiiruste tõstmine peagu kõigil liinidel. Milliseid tähelepanuväärivaid tagajärgi sellel alal on saavutatud, selgub alltoodud tabelist:

veoks äraantud toiduaineid juba sama päeva õhtul Rigas vastu võtta ja neid teisel hommikul turule saata. Samuti on otstarbekohaselt korraldatud värs-kete kalade vedu Liepajast, Ventspilsist ja teistest mereranna äärsetest jaamadest. Kaiad, mis eelmisel päeval püütud, on, Riias rääkimata, isegi Daugavpilsis ja Rezeknes teisel hommikul juba kohale toodud ja turul müügiks. Möödunud aastal seati sisse korraldus, mis võimaldab raudteejaamade vahetali-

Rong lähene-mas ülesõidukohale



Teeosa	Kaugus km	Sõiduaeg		Keskmine sõidukiirus km/t.
		1934. a. tund. m.	1939. a. tund. m.	
Riga - Valka . . .	168	3.50	2.45	61
" - Tallinn . . .	444	12.10	8.00	55.5
" - Daugavpils .	218	4.17	3.03	71.5
" - Varssavi . . .	821	16.25	14.23	57.0
" - Liepaja . . .	223	4.47	4.26	50.3
" - Meitene . . .	71	1.18	0.55	77.5
" - Kaunas . . .	295	8.15	4.14	69.8
" - Berlin Schl.	1123	18.48	15.19	73.5

Ka kaubaveo alal on püütud kõigiti paremini rahuldada kaubasaatjate nõudeid. Siingi etendab tähtsat osa veokiirus. On koostatud ka kaupade veoks kõigi jaamade ja liinide vahel kindlad marsruutkavad, mis võimaldavad kaubasaadetiste kohaletoimetamist teatud tähtjaks. On seatud üles nõue, et eelmisel päeval teatud, nimekirjas kindlaksmääratud, kellaajaks saatejaamas veoks äraantud kaubasaadeti peab ka kaugeimasse sihtjaama Latvija piirides kohale jõudma hiljemalt järgmisel päeval. Riiga määratud saadetised peavad järgmiseks hommikuks kohal olema.

Riiga aadressitud suurkiiruse saadetised antakse nüüd välja kesklinnas asuvas Riga Tirgus (turg) jaamas, mis on avatud selleks kogu 24 tundi. Seega on võimalik näit. Daugavpilsis, Rezeknes, Gulbenes ja Liepajas eelmise päeva enne lõunat

tusel kõigis jaamades tellida kalu (ka väikeste saadetistena) keskühingult „Zvejnieks“.

Põllumajanduse suurt tähtsust arvestades, on püütud ka raudteeliikluses selle soodustamiseks kaasa aidata, töötades koos vastavate asutistega ja põllumeeste mitmesuguste majanduslike koondistega. Kuna suhkrupeedi kasvatamine Latvijas on muutunud küllalt tähtsaks põllumajanduse haruks, siis suure protsendi raudtee vedudest moodustab siin selle juurvilja vedu. Selle paremaks ja otstarbekohasemaks korraldamiseks on alates 1934. aastast igal sügisel, hooaja algusel, koostatud vastav vedude kava, mis määrab kindlaks iga jaama jaoks teatud laadimise päevad ja muud tingimused, mis kindlustavad nühästi põllupidajaile kui ka suhkruvabrikutele vagunite õigeaegset etteandmist ja kohaletoimetamist.

Alates 1935. aastast on raudtee võtnud tarvitusele mitmesuguseid nn. standarditud pakendeid põllumajanduse saaduste veoks. Need töötati välja Raudteede Peavalitsuse poolt koos põllutööstusministeeriumi asjatundjatega, nimelt: aedvilja, marjade, õunte, pinide, kanamunade, väikeloomade, kodulindude, kalade jm. veoks. Neid standarditud pakendeid raudtee valmistab ise sadade viisi ja annab kaubasaatjaile maksuta tarvitamiseks. Kuidas juba mainitud, ehitati juure 12 erivagunit väikeloomade veoks. 3 tsisterni seati sisse melassi veoks suhkruvabrikutele põllupidajaile loomasöödaks.

Oma ülesande paremini täitmiseks raudtee leidis hädavajaliku olevat cma tegevust korraldada ka väljaspoole rööbasteede piire, luues saadetiste otseveo võimalusi paljude asulatega, mis asetsevad raudteest kaugemal. Asutati terve rida transportkontoreid, milliseid töötab praegu 18 väljaspool raudteeterritooriumi.

Kaupade kodunt-koju veo arendamisele on pandud suurt rõhku. Juba 24 suuremas jaamas on see võidud läbi viia. 1938./39. a. veeti jaamast koju 212.023 saadetist üldkaaluga 26.799.908 kg ja kodunt jaama 57.227 saadetist kaaluga 8.076.500 kg — kokku 269.250 saadetist kogukaaluga 34.876.408 kg. Sellest arvust veeti raudtee enda jõuvankritega 219.125 saadetist kaaluga 27.638.828 kg. Võrreldes eelmise aastaga, on kodunt-koju veetud kaupade kaal tõusnud 62% võrra.

Käesoleva aasta 1. aprillil oli Latvija Raudteede Peavalitsusel 37 veoautot ja 3 autot segaveoks, mis töötasid 20 kohas.

Siinkohal peab mainima, et alates 1935. aastast on Latvija riigiraudteed võtnud enda ekspluateerimisele ka reisijate veo autobuseliine, millest tähtsaim on 41 km pikkune liin Riga ja Jelgava vahel. 1939. a. oli raudtee autobuseliinide kogupikkus 522 km, millel olid liikumas 38 autobust. 1938. a. veeti neil liinidel ümmarguselt 1,5 milj. reisijat.

Latvija raudteede tegevus möödunud 5 aasta kestel oli väga intensiivne mitte üksi nende uuen- duste ja täienduste tõttu, mida võidi teostada selles ajavahemikus, vaid samal ajal võis märkida järjekindlat liikluse tõusu kõigil aladel.

Sellekohta ülevaadet pakub järgmine tabel, milles on toodud liikluse tulemused viimaste 6 aruan- deaasta kohta, alates 1933./34. kuni 1938./39. a.

		1933./34.a.	1934./35.a.	1935./36.a.	1936./37.a.	1937./38.a.	1938./39.a.
Reisijate arv . . .	tuh.	12328	13762	14076	14789	16107	16671
Reisija-km . . .	milj.	529	584	625	659	730	746
Keskmine sõidu- kaugus	km	43	42,4	44,4	44,6	45,3	44,8
Kaupu tonne . . .	tuh.	2814	3173	3143	3405	4974	3478
Tonn-km	milj.	316	369	357	377	573	388
Keskmine veo- kaugus	km	113	116,1	113,5	111,0	115,1	111,7
Reisi- ja sega- rong--km arv	tuh.	6769	7210	7540	7509	7763	8218
Reisijaid l telg- km peale . . .	—	5,73	5,92	6,13	6,53	6,93	6,78
Kaubarong—km	tuh.	1833	2039	1857	1908	2860	2242
Kauba kaal l telg- km peale . . .	t	3,62	3,72	3,62	3,77	3,77	3,57
Laetud vagunite arv	tuh.	307	341	339	365	502	404

Nagu seilest tabelist nähtub, on reisijateveo tõus olnud järjekindel ja pidev. Võrreldes 1933./34. a. jõudlustega on 1938./39. a. tõusnud reisijate arv 35,2% ja reisija-km arv 41,0% võrra. Keskmine sõidukaugus on tõusnud 43 km pealt 44,8 km peale.

Kaubaveos on samuti tegemist järjekindla tõusuga, kuid siin kujundab erandi asjaolu, et 1937./38. a. osutas hüppelist tõusu, mis tingitud peamiselt metsamaterjalide ekspordi soodsast konjunktuurist ilmaturul. 1938. a. aga langesid hinnad ja selle tagajärjel ka ekspordikvatumid. Kuigi seetõttu on 1938./39. a. jõudlused kaubaveo alal tublisti maha jäänud eelmise aasta veokvatumitest, siiski on need suuremad, kui teistel aastatel enne 1937./38. a. Võrreldes 1933./34. a. oli 1938./39. a. kaupu veetud rohkem 23,6% võrra, ja tonn-km suhtes oli juurdekasv 22,7%.

Reisi- ja segarongide km arv on 1938./39. a. võrreldes 1933./34. a. kasvanud 21,4% ja kaubarongide km arv samal ajal 22,3% võrra.

Millisel määral veereva koosseisu töö intensiivsus on kõnesolevas ajavahemikus tõusnud, näitab see, et laiarööpmelise veduri keskmine läbijooks päevas oli 1933./34. a. 108 km, kuid 1937./38. a. ca 150 km. Samal ajal on kaubavaguni päevane läbijooks tõusnud 33 km pealt 52 km peale.

Seoses veokvatumite tõusuga on suurenenud ka tulud ja kulud, kuid viimased märksa vähemal määral.

Reisijateveo tulud näitavad järgmist arengu- käiku:

Aruande- aasta	Tulu latt.	Tõus, võrreldes 1933./34.
1933./34.	11.988.235	—
1934./35.	12.812.406	6,8%
1935./36.	13.402.835	11,7%
1936./37.	14.078.866	17,3%
1937./38.	16.945.635	41,2%
1938./39.	17.690.700	47,5%

Tulu ühelt reisija-km oli 1933./34. a. 2,27 santiimi, langes järgmistel aastatel tariifisoodustuste laiendamise tõttu, kuid 1. juunist 1937. a. kehtima pandud uue tariifi tõttu, mis sisaldas osalisi hinnakõrgendusi, tõusis 1937./38. a. 2,32 sant. ja viimasel aruandeaastal 2,37 sant. peale.

Kaubaveo alal ei näita tulud tõusu küll mitte samas tempos, kui reisijateveos, kuid nagu juba mainitud, moodustas 1937./38. a. erandi, mida seetõttu üldise arengu jälgimisel peab eraldi silmas pidama.

Suur- ja väikekiiruse kaupade veost saadud tulud 1933./34. kuni 1938./39. aastani näitavad järgmist arengut:

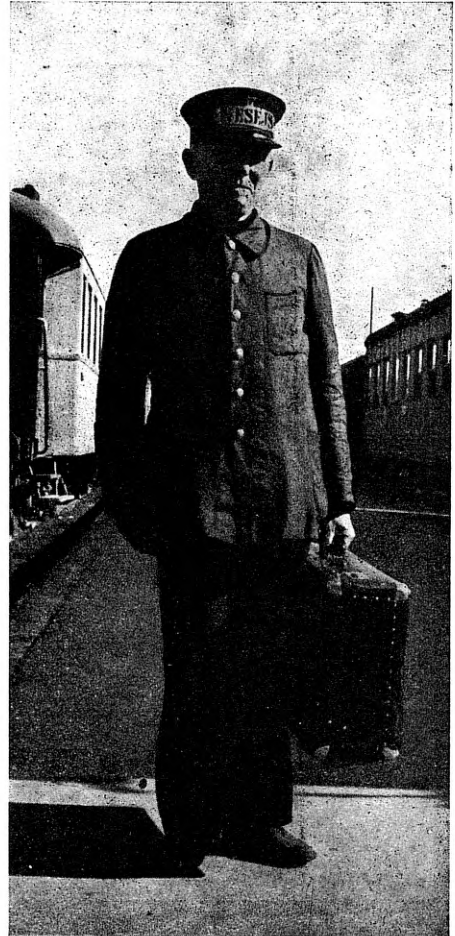
Aruande- aasta	Tulu latt.	Tõus, võrreldes 1933./34.
1933./34.	13.521.838	—
1934./35.	15.158.129	12,1%
1935./36.	14.790.153	9,4%
1936./37.	15.866.998	17,4%
1937./38.	23.387.500	72,9%
1938./39.	20.000.000	47,9%

Keskmine tulu 1 tonn-kilomeetrilt oli 1933./34. a. 4,03 santiimi, langes järgmistel aastatel ja püsis kuni 1937./38. a. 3,80 sant. tasemel. Langus oli tingitud nendest mitmesugustest soodustustest, mis oli viimastel aastatel antud osalt põllumajanduse soodustamiseks, osalt tulekindla ehitusmaterjali tarvitamise hõlbustamiseks, kus anti hinnaalandusi kuni 30—40%. Samal ajal muudeti ära osa neid soodus-

kaugustel jäid enamvähem senisele tasemele, kuid pikematel kaugustel kõrgenesid kuni 8% võrra. Tariifi ümberkorraldamise tõttu on siis ka nüüd tõusnud keskmine tulu ühelt tonn-km 4,86 santiimile. Selle tagajärjel on möödunud aruandeaastal, võrreldes 1937./38. aastaga, kuigi veetud tonnide arv langes küll 30,1% ja tonn-km arv 32,2% võrra, tulu samal ajal langenud ainult 14,5% võrra.



Latviya raudteelasi:
vasemal rongijuht,
paremal pakikandja



tusi, mis kriisiaastatel oli antud puumaterjali veoks, ja milliste olemasolu olukorra paranemisel polnud enam õigustatud. Kuid sellise osalise tõstmise abil ainult suudeti veidi pidurdada eelmiste uute soodustuste andmise tagajärjel tekkivaid tulude vähenemiseid. Ka avaldab Latvija raudteedel teatud mõju jõuvankri võistlus, mis püüab väärtuslikumaid, kõrgema tariifi alla kuuluvaid kaupu raudteelt ära kiskuda.

1. juulist 1938. a. pandi kehtima uus kaubaveo tariif, mis tõi kaasa olulisi muudatusi. Väikesaadetiste suhtes on uus tariif väga lihtne. Kaugelt suur enamus kaupu kuulub kõik ühte ja samasse klassi, millel on veel teine paralleelklass B veidi madalamate maksumääradega selleks juhuks, kui saadetise kaal on üle 1000 kg. Kõige odavamate kaupade jaoks, või mis vääriavad erilist veosoodustust, on ette nähtud erikl. C madalate maksumääradega. Vagunsaadetise suhtes veomaksumäärad lühematel

Tulude ja kulude üldine areng 6 aasta jooksul pakub järgmist pilti (summad milj. lattides):

Aruandeaasta	Tulud	Kulud	Ülejääk
1933./34.	30,5	29,6	0,9
1934./35.	33,3	29,4	3,9
1935./36.	33,7	29,5	4,2
1936./37.	36,0	31,0	5,0
1937./38.	48,0	37,3	10,7
1938./39.	43,9	38,6	5,3

Võrreldes 1933./34. a. olid 1938./39. a. tulud tõusnud 13,4 milj. latti või 43,7% võrra, kulud aga samal ajal 9,0 milj. latti või 30,1% võrra.

Ekspluatatsiooni koeffitsient, mis 1933./34. a. oli ligi 97, oli 1937./38. a. 77,7 ja möödunud aastal ca 88.

Kuna 1933./34. a. teenijate palgad moodustasid ligi 48% üldkuludest, siis 1938./39. a. ainult 41%. Ka langes 1 milj. brutto t/km peale 1933./34. a. 6,8



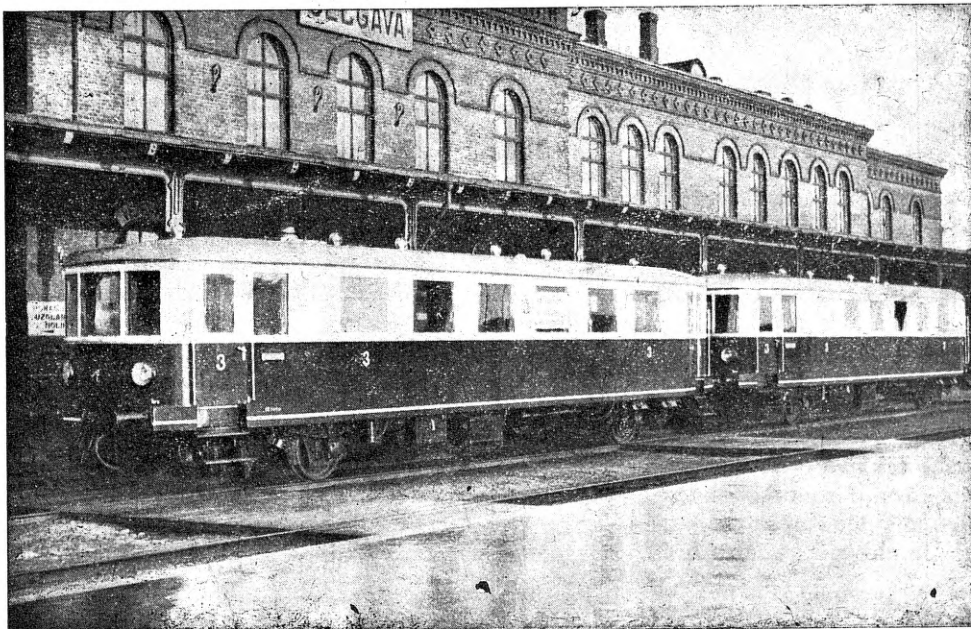
Riga—Berlin kiirrong
Latvija raudteedel

teenijat, kuid 1938./39. a. 5,6 teenijat ehk 17,4% võrra vähem.

Viimastel aastatel on teenijate olukorra tõstmiseks paljugi ära tehtud. On püütud korraldada paremini töö- ja puhkeolusid. Liinidel, kus see läbiviidav, on jaamad ööseti teatud kellaaegadel suletud, et võimaldada teenijaile ööpuhkust.

datud otstarbekohaselt. Vanemate teenijate teadmiste värskendamiseks peetakse aegajalt lühikesi kursusi. Uute ametikandidaatide ettevalmistus toimub sellekohastel kursustel või näit. jaamaülemate ja nende abide jaoks Riia tehnikumi juures asuvas ekspluatatsiooniosakonnas.

Viimaste viie aasta jooksul on Latvija raudteed,



Latvija raudteede uus
mootorrong
Jelgava jaamas

On osutunud võimalikuks vastavalt teenistuse huvidele läbi viia põhimõtteline uuendus teenijate ametite ja ülesannete liigituses, neid ühendades ja lihtsustades. Selle tagajärjel on jaamades ja peatuskohtades varemalt olemasolnud 20 eriameti ja ülesande asemel loodud nüüd ainult 3 nn. ühendatud teenijate liiki.

Teenijate ametialane ettevalmistus on korral-

nagu käesolevas ülevaates selgitatud, püüdnud kõigiti seista oma ülesande kõrgusel, teenida võimalikult paremini rahvast ja riiki. See on osutunud võimalikuks kõigi juhtivate ametnikkude ja kogu personaali kohusetruu töö läbi, eriti aga ka teedeministri dipl. ins. B. Einbergs'i algatusriikka ja sihikindla juhtimise tõttu, mida siinkohal ei saa jätta mainimata.

Kroonika

EESTI

NIMETUSI

Vabariigi Presidendi käskkirjaga nr. 35 — 15. 5. 1939 nimetati senine riigi ehitusettevõtte „Ehitaja“ direktor Arthur Pihlak Raudteede Talituse direktoriks, arvates 1. juunist 1939.

Sama käskkirjaga nimetati arvates 25. juunist 1939 Raudteede Talituse abidirektor Herman Perna Teedeministeeriumi peainspektoriks, Eksploatatsiooniameti juhataja kolonel Elias Fasaak Raudteede Talituse abidirektori kohustetäitjaks ja Raudteede Talituse vanem revident Arnold Levinall Eksploatatsiooniameti juhataja kohustetäitjaks.

Vabariigi Presidendi käskkirjaga nr. 36 — 15. 5. 1939 vabastati Jaan Ulk Raudteede Talituse Nõukogu liikme kohustest lema lahkumise tõttu Teedeministeeriumi peainspektori kohalt ja uueks Nõukogu liikmeks nimetati Herman Perna, arvates 25. juunist 1939 kuni 31. detsembrini 1942.

KITSENDUSI TÜHJADE PAKKIMISVAHENDITE VEOS

Viimasel ajal võis raudtee ja autoliikluse vahelises võistluses märkida seda nähet, et veoautodega Tallinna veetud mitmesuguste kaupade tühje pakkimisvahendeid: kaste, korve ja tünne, mis oma suure kogu juures omavad vähest kaalu ja seega veoobjektina on mittekasulikud, anti tagasiveoks raudteele. Auto vedas seega neid vahendeid täielt, raudtee pidi vedama tühjalt. Säärane olukord kehtivate tariifimääruste juures osutus raudteele vastuvõtmatuks. Tühjade pakkimisvahendite jaoks on kaubaveotariifis ette nähtud t-atud soodsad tariifiklassid selle eeldusega, et on tegemist raudteel koos kaubaga veetud pakendi tagasiveoga.

Et vältida soodustuse andmist tühjadele pakkimisvahenditele, mis pole raudteed kaudu täielt veetud, oleks tulnud seda sisse sellekohased tunnistused, mis kirjutatakse välja igakord kaubasaaja soovil, kui ta saab raudteel kaupu, mis on pakitud kõnesolevasse pakkimisvahenditesse. Nende vahendite tagasisaatmisel ta oleks koos saatekirjaga esitanud ka selle tunnistuse, mis lisatult veodokumentide juure, oleks esinenud tõendusena, et pakend on raudteel veetud kauba alt. Sääraseid tunnistusi — tühja pakendi soodustatud tagasiveoks — on meie raudteel kasutatud varemalt, vabariigi algaastatel, kuid hiljem on nende tarvitamisest loobutud. Läti raudteedel on sellised tunnistused praegugi tarvitusel. Ehk küll need tunnistused on teatud määral kõige otstarbekohasemad selle küsimuse lahendamisel, siiski, arvates, et nende sisseseadmisega tuleb rohkem lihtsustada ja kulu jaamadele, loeti küllaldaselt tõenduseks esialgne saatekiri, millest on näha, et sama liiki pakkimisvahendeid on veetud raudteel täielt.

Uue kehtimapanud korra järgi tuleb seega Tallinnast tühjade kastide, korvide ja pruugitud kaseiininõude (märja kaseiini alt) saatmisel esitada ka esialgne saadetise saatekiri, mis tõendab, et sama liiki pakki-

misvahendeid (mitte just täpselt neid samu esemeid) on saatja saanud raudteel koos kaubaga. Uues saatekirjas peab saatja tegema sellekohase märkuse, näit. „Saadetise Tartu—Tallinn nr. 515 — 19. 7. 39 pakendi arvel.“

Esitatud esialgses saatekirjas teeb jaam märkuse, et seda on juba arvestatud tühjade pakkimisvahendite tagasisaatmiseks. Tühjade pakkimisvahendite Tallinnast tagasisaatmisel võib kasutada kõiki Tallinna, Tallinn-Sadama, Tallinn-Väike, Ülemiste või Järve jaama kohale tulnud saadetiste saatekirju, tingimusel, et pakendi veoks esitamisel ei ole möödunud 6 kuud saadetise väljastamisest, mida arvestamiseks esitatava saatekirja järgi veeti.

Kui aga kõnesolevaid tühje pakkimisvahendeid saadetakse raudteel Tallinnast, ilma mõnda esialgset saatekirja esitamata, mis näitab sama liiki pakendite täieltvedu, siis võetakse veomaksu arvutamisel nende tõelik kaal arvesse kahekordselt, näit. 61,5 kg asemel loetakse 123 kg.

Et tühjade pakkimisvahendite küsimus mitte üksi raudteele, vaid ka jõuvankriliinide omanikele ebameeldivat suuna on võtmas, on näha sellest, et raudteejaamade ja postkontorite vahelises veos on tulnud liinipidajate soovil piirata tühjade puust kastide, korvide ja pruugitud kaseiininõude vedu neil juhtudel, kus esialgne täieltvedu sama jõuvankriliini kaudu pole tõestatud esialgse saatekirjaga. Sellekohane eriveotariifi nr. 190 täiendus jõustus 1. juulist 1939.

—:—

LATVIJA

EELARVE-AASTA KOOSKÖLASTAMINE KALENDRIAASTAGA

Seni Latvijas, nagu meilgi, eelarve-aasta algas 1. aprillil ja lõppes 31. märtsil. Alates 1. jaanuarist 1940 kooskõlastatakse kõigi Latvija riigiasutuste ja ka raudteede eelarveaasta kalendriaastaga. Ajavahemiku jaoks (9 kuud) 1. aprillist — 31. dets. 1940. a. on koostatud raudteede eelarve, mis näeb ette tulusid 34.600.000 latti ja kulusid 29.110.000 latti.

UUED LAIARÖÖPMELISE TEE MOOTORVAGUNID

Käesoleva aasta algul on Latvija riigiraudteed soetanud endale 2 uut laiarööpmelist mootorvagunit, millised ehitati Saksa vagunivabriku „Gebrüder Crédé u. Co, Kassel-Niederzwehren“ poolt (vt. joonis lk. 46).

Need 1524 mm rööpme laiuse jaoks määratud mootorvagunid, mis vajaduse korral on ümberasetatavad ka 1435 mm rööpmele, omavad üht 180 h. j. Boxer 4+4 tsilindriga diiselmootorit tüüpi 2×4 V 18 L, ehitatud firma Deutsche Werke poolt Kielis.

Diiselmootori jõudlus 180 h. j. on püsiv, kuna maksimaalseks jõudluseks on mootoril 205 h. j. Mootori kui ka kogu vaguni vastuvõtmine toimus Saksa Riigiraudteede eeskirjade kohaselt.

Mootorvagunite iseloomustavad andmed on järgmised:

Maksimaalne sõidukiirus	80 km/t
Telgede arv	2
Vagunikere pikkus (puhviteta)	14,0 m
„ laius	3,15 m
„ telgede vahe	8,0 m
Vaguni taara (tühjalt)	17,7 t
Istekohtade arv (3. kl. polsterdatud)	64

Jõuilekann on mehaamiline, „Mylius“-süsteemi.

Juhiruun asetseb mõlemas vaguniotsas.

Võib mainida vesikütet, mis üksi vagunit ei soojenda, vaid vajaduse korral, talvel, ka mootori jahutusvett.

Mootorvagunid on väljastpoolt värvitud alt tumesiniseks ja ülevalt kreemkollaseks. Vaguni sisemuses on seinad kaetud tammepuu vineeriga.

Mootorvagun on võimeline vedama ka üht sama suurt järelvagunit (taara ca 13 t).

Vastuvõtmisel saavutas mootorvagun tasasel teel:

	Mootorvagun	ühes ühe
	üksi (brutto	järelvaguniga
	22,3 t)	(brutto 40,5 t)
30 sekundiga	ca 42 km/t	32 km/t
60 „	64 „	50 „
90 „	80 „	61 „

Mootorvagunid liiklevad esialgu Riga—Dobele liinil, pärastpoole aga on määratud Gulbene—Plavinas liini jaoks.

KIIRRONGIDE LISAMAKSU SISSESEADMINE

1. juunist 1939 seati Latvija raudteedel sisse kiiruse-lisamaks sõidu puhul kiirrongides. Seda maksu võetakse järgmises suuruses, olenedes sõidukaugusest. (Hinnad lattides):

Kaugus km.	1. klass		2. klass		3. klass	
	Täis-kasv.	Laps	Täis-kasv.	Laps	Täis-kasv.	Laps
kuni 75 km	0,80	0,40	0,40	0,20	0,30	0,15
76—150 km	1,40	0,70	0,70	0,35	0,50	0,25
üle 150 km	2,80	1,40	1,40	0,70	1,00	0,50

Kuupiletiga sõidu puhul kiirrongides võetakse arvesse 20 ühekordset sõitu kuus.

Koolilõpilased ja sõjaväelased maksavad kiiruse-lisamaksu pooles suuruses, s. o. nagu laste kohta ette nähtud.

Reisija, kes on asunud kiirrongile ilma jaama pileti-kassas kiiruse-lisamaksu piletit lunastamata, võib seda osta rongis, kuid sel puhul tuleb peale lisamaksu tasuda veel 0,50 latti trahvi.

Reisijailt, kes sõidavad Latvijasse välismaalt kas reisibüroo kupongpiletiga või rahvusvahelise otseühen-

duse piletiga, nõutakse kiiruse-lisamaks sisse Latvijasse saabumisel rongis, ilma eelmainitud trahvita. Senistel Latvija raudteede kupongpiletitel leiduv märkus, et need on kehtivad sõiduks kõigil rongidel, ei ole seega tegelikult enam kehtiv, vaid uus lisamaks tuleb ikkagi tasuda. Viimasel ajal on varustatud ka kõik välismaa reisibürood kõnesolevate lisamaksukupongidega, mida müüakse kupongpiletite juure.

Priipiletiga sõitjad on üldiselt vabastatud kiiruselisa-maksu tasumisest.

Kiirrongideks, milles sõidu puhul tuleb tasuda mainitud lisamaksu, loetakse järgmised rongid:

Riga—Valka piir teesal rongid nr. 1 (Tallinn min. 6.40, Valka Latv. 11.57—12.15, Riga tulek 14.58) ja nr. 2 (Riga min. 0.58, Valka Latv. 4.00—4.15, Tallinn tulek 9.10).

Riga—Daugavpils teesal r. nr. 6 ja 7.

Riga—Meitene piir teesal r. nr. 1 ja 2 (Riga—Berlini otseühenduse rongid).

Skriveri—Riga teesal r. nr. 59.

Riga—Jelgava teesal r. nr. 15 ja 16 (Riga—Berlini otseühenduse rongid).

MAJAKRAAMI VEDU RAUDTEE MÖÖBLIVANKRIS

Majakraami veo hõlbustamiseks raudteel on Latvija riigiraudteed ehitanud mööblivankri, mida antakse saatjale kasutada soovi korral. Selleks tuleb saatjal esitada avaldus saatejaamale, kes mööblivankri välja nõuab selle alalisest seisujaamast — Riga preçu. Tühja mööblivankri veo eest laadimise alla kui ka pärast tühjendamist tagasi seisujaama kasutajalt mingit maksu ei võeta. Majakraami veo korral mööblivankris arvutatakse veomaks üldkaalult, majakraamile vastava tariifi järgi. Aja eest tühja vankri kohalejõudmisest laadimise alla kuni veoksandmiseni saatejaamas võetakse maksu 20 santiimi tunni eest. Sama maksu võetakse ka aja eest laetud vankri sihtjaamas vastuvõtmisest kuni tühja vankri tagasiandmiseni.

Võimaluse korral antakse nimetatud mööblivankrit kasutamiseks vedudeks, mis ei puuduta raudteed. Sel puhul võetakse kasutamismaksu 50 santiimi tunnis kogu aja eest, mis vanker on kasutusel.

—:—

SAKSAMAA

SAKSA TEEDEMINISTRI JA RIIGIRAUDTEEDE PEADIREKTORI DR. INS. DORPMÜLLERI 70. A. SÜNNIPÄEV

24. juulil s. a. pühitses Saksa teedeminister dr. ins. h. c. Julius Dorpmüller, kes on ühtlasi ka Saksa Riigi-raudteede peadirektor, oma 70. sünnipäeva.

Saksa Riigiraudteid juhib dr. Dorpmüller peadirektori-na 1926. a. peale. Teedeministriks ühtlasi määrati 2. veebruaril 1937. a.

Dr. Dorpmüller on rahvusvahelise kuulsusega teadusemees ja asjatundja teedeasjanduse alal.

Tegev toimetaja: E. TIMMA, korter: Pühavaimu 7—2, telef. 429-58. — Vastutav toimetaja: E. GRÜNBERG, krt. Toompüestee 30—7, telef. 434-41. — Väljaandja: K.-ü. „Eesti Raudtee“, Tallinnas.

„Edu“ trükk Tallinnas, Vene tän. 16. 1939.

Ilmunud 1. augustil 1939.





SIEMENS

Siemens'i poolt ehitatud esimese elektriveduriga algas 60 aasta eest elektriraudtee ajalugu. Sellest ajast saadik on edusammud elektriraudtee alal tihedasti seotud Siemens'i nimega.

A.-S. Siemens Schucker'i Tehased, Berliinis, ehitavad:

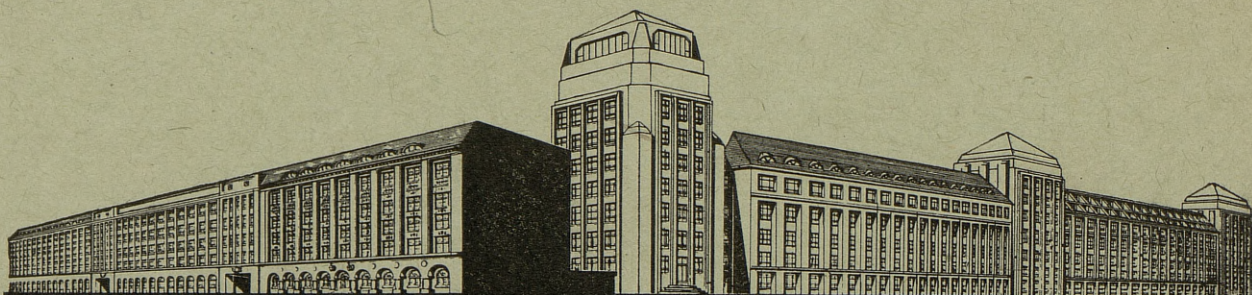
elektrimootorvaguneid,
elektritramme,
elektritrolleibusse,
dieselektrilisi mootorvaguneid,
elektrivedureid igaks otstarbeks,
elektri akkumulaatorsõidukeid,
nagu elektrikäred jne,
raudtee alajaamu, õgvendajaid,
lülijaid, mõõduriistu,
elektrisõidujuhestiku- ja toitejuhestiku varus-
tusi ja kõike muud, mis seoses elektri kasuta-
misega raudtee alal.

Esindus Eestis:

Eesti Aktsiaselts SIEMENS.

Tallinn, Vabadusväljak 7

Telefon 428-03



KNORR-BREMSE

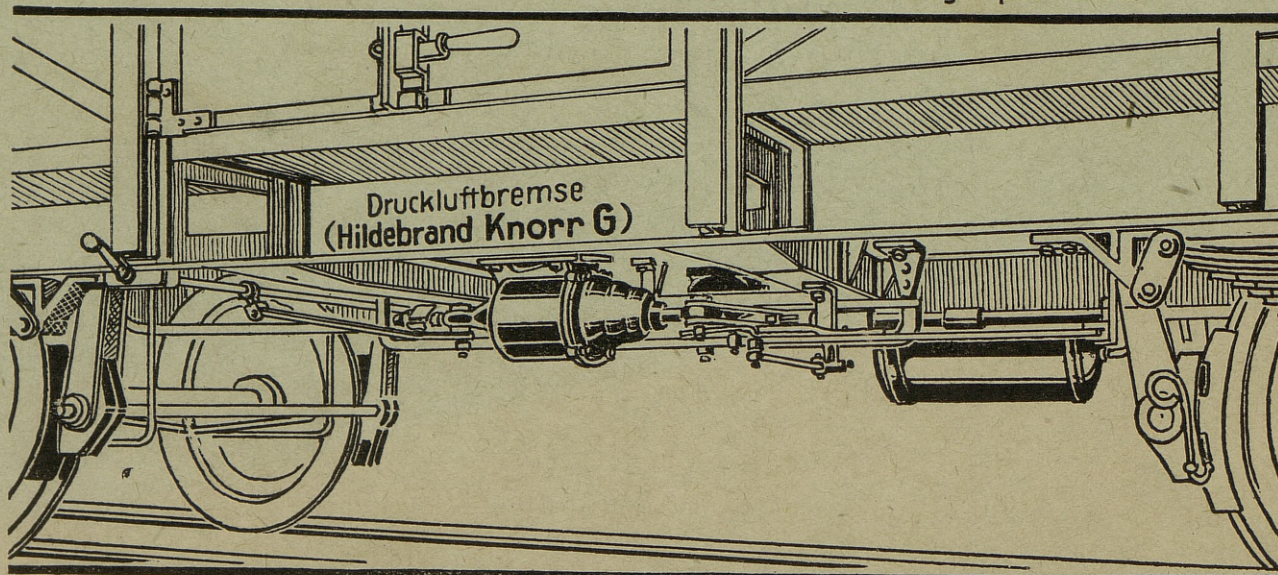
Knorr-õhkipidurid raudteede jaoks

Uusim väljatootus: Hildebrand-Knorr pidurid kaubarongide, reisirongide, kiirrongide ja mootorvagunite jaoks. Kokkusurutult ehitatud juhtventiilid, terasest kerge-piduri tsilindrid, täisautomaatsed juhtpiduriventilid "Knorr-Selbstregler", auru-õhupumbad, mootor-õhupumbad suruõhu tekitajana, toitevee eelsoojendajad seadised vedurite jaoks, koosnedes kompaund-toitepumbast ja pealispinna-eelsoojendajast.

"Grand Prix"
Pariisi maailmanäitusel 1937



Hildebrand-Knorr kaubavaguni pidurivarustus



KNORR-BREMSE A-G BERLIN