

EESTI RAUDTEE

TEEDEASJANDUSE AJAKIRI

ILMUB KUUS KORDA AASTAS

Toimetuse ja talituse aadress: Tallinn, postkast 243

Tallinna Linna
Keskraamatukogu

TELLIMISE HIND (kaasannetega):

1 aastas — Kr. 5.00.
½ „ — „ 2.60.
Raudteelastele (kaasanneteta) Kr. 1.00 aastas
Üksik number 40 senti.

KUULUTUSE HINNAD:

1 lehekülj Kr. 60.—
½ „ „ 32.—
¼ „ „ 16.—

Nr. 2 (129)

22. aprillil 1936

15. aastakäik

Kaubakäsutaja, tema õigused ja kohustused

Jul. Pihelgas.

Raudteede seaduse § 45 järgi saatekiri ja selle duplikaat tõestavad veolepinguosaliste poolte (kaubakäsutaja ja raudtee) vastastikkuseid õigusi ja kohustusi. Alljärgnevalt võtame vaatlusele, kes on kaubakäsutaja ja millised on tema õigused ja kohustused.

Meie Raudteede seaduses tarvitatakse peale nimetuste „kaubasaatja“ ja „kaubasaaja“ (lühendatult ka „saatja“ ja „saaja“) võrdlemisi tihti ka mõisteid „kaubakäsutaja“ ja „kaubaomanik“¹⁾. Rahvusvahelises konventsioonis kaubaveo kohta raudteedel (RKK) tarvitatakse nimetuste „kaubasaatja“ ja „kaubasaaja“ kõrval, ehk küll mitte tihti, ka termini „õigustatud isik“²⁾.

Tolliseadustikus tarvitatakse rohkesti „kaubakäsutaja“ mõistet, kuid seal on § 180 antud selle mõiste tähendus ja ulatus. Analoogiline paragrahv Raudteede seaduses puudub. Kuid siiski midagi sellesarnast leidub nimetatud seaduse § 63, kus kõneldakse sellest, kellel on kau-

bakäsutamise õigus pärast duplikaadi väljaandmist.

Kui siiski küsida, kes on õieti see „kaubakäsutaja“, siis sellele vastamiseks oleks vähe sellest, kui öelda, et „kaubakäsutaja on isik, kellel on õigus kauba käsutamiseks“, sest meil tuleks siis jälle otsida lähemalt seda isikut, kellel see õigus on. Ka võib küll öelda, et „kaubakäsutaja“ on sama mis „kaubaomanik“, milline termin meie Raudteede seaduses ja tariifides üheväärset kasutamist leiab „kaubakäsutaja“ kõrval. Kuid peame ka siis jälle tähendama, et iga tegelik kauba „omanik“ ei ole sellepärast alati mitte ka raudtee määruste järgi „kaubaomanik“, vaid see oleneb igal üksikul juhul teatud tingimustest, nagu allpool tähele panna võime.

Nagu juba mainitud, Raudteede seaduses puudub otsene määrang „kaubakäsutaja“ kohta ja seaduse pealiskaudsel vaatlusel võiks tulla ehk arvamisele, et see on lihtsalt „kaubasaatja“ ja „kaubasaaja“ üldine nimetus. Kui aga tungida lähemalt asja sisusse, siis selgub meile, et seaduse üksikud eeskirjad kui ka üldised põhimõtted lähtuvad järgmistest seisukohtadest:

1) Ajavahemikus, kauba ja a m a t o o m i s e s t k u n i k a u b a s a a t j a l e s a a t e k i r j a d u p l i k a a d i v ä l j a a n d m i s e n i o n k a u b a k ä s u t a j a k s j a k a u b a o m a n i k u k s n i m e l t k a u b a s a a t j a. Kõneledes toimingutest, mis ette võetakse selles ajavahemikus, võib väga hästi sellepärast loobuda abstraktsest „kaubakäsutaja“ mõistest ja selle asemel tarvitada lihtsalt „kaubasaatja“ või lühidalt „saatja“. Iga üksiku kaubasaadetise puhul on selleks isik, firma või asutis, kes saate-

¹⁾ Nagu võib tähele panna, ei ole nende nimetuste tarvitamise suhtes Raudteede seaduses küllalt järjekindlust üles näidatud, kuid samasugune puudus oli ka tema eelkäijal, Vene raudteede seadusel (Obšči ustav), nagu võib lugeda Vene senati seletusest nr. 53 — 1894. a. Seal väidetakse, et „Vene raudteede seadus ei pea kinni täpsest terminoloogiast ja tihti kõneleb „kaubasaatjast“ seal, kus on mõeldud üldse „kaubaomaniku“. Seesugust ebatäpsust võib leida sama seaduse art. 60, 66 ja mujal.“

²⁾ Berni konventsiooni RKK praegu maksva kui ka uue teksti eestikeelsetes tõlgetes leiame, et art. 27, 28 ja 30 on kõne „käsutusõiguslikust isikust“, edasi art. 33, 34 ja 36 „korraldusõiguslikust isikust“ ja lõpuks art. 37, 40, 43 ja 44 lihtsalt „õigustatud isikust“. Peab tähendama, et prantsusekeelses algtekstis on kõigis mainitud kohtades tarvitatud nimetust „l'ayant droit“ s.o. „õigustatud isik“.

kirjas vastavas lahtris on „saatjana“ üles antud. Isik, kes kauba raudteele ära annab, võib olla teine isik, kui saatekirjas näidatud „saatja“. Sel puhul kauba veoks esitaja isik loetakse „kaubasaatja“ ülesandel tegutsejaks.

2) Ajavahemikus, saatekirja duplikaadi väljaandmisest kuni kauba ja saatekirja väljastamiseni on veolepingu muutmise mõttes kaubakäsutajaks isik, kes vastab Raudteede seaduse § 63 ettenähtud tingimustele, s.o.

- a) nimelise saadetise suhtes — kaubasaatja või kaubasaaja, selle järgi, kumb neist esitab saatekirja duplikaadi;
- b) nimeta saadetise suhtes — saatekirja duplikaadi pidaja.

sihtjaama kohalejõudnud saadetist seal vastu võtta, tasudes saadetisel lasuvad maksud. Laiemas ulatuses kaubakäsutamine, näit. veolepingu muutmise õigus on tal ainult siis, kui ta täidab ka eelmises p. 2 mainitud tingimused. Nimeta saadetise puhul on saatekirja duplikaadi pidajal ühtlasi kaubasaaja kui ka kaubakäsutaja õigused, s. o. ta võib kaupa vastu võtta kui ka veolepingut muuta.

4) Pärast kauba ja saatekirja väljastamist vastava saadetise suhtes „kaubakäsutaja“ mõiste kaotab maksvuse. Jäävad selle saadetise „saatja“ ja „saaja“ kui konkreetse isikud ühes kõigi nende õiguste ja kohustustega. Kaubasaajaks loetakse isik, firma või asutus, kellele või kelle jaoks saadeti välja anti.



Raudtee ametliku speditiooni „Oscar Stude“ veoauto raudtee kaubasaadetiste laadimistööl Thomas Clayhills & Son aitade juures

Erand vt. allpool, nõudmata saadetiste suhtes.

Siin toodud asjaolude puhul on „kaubakäsutaja“ mõiste hädatarvilik ja otstarbekohane, sest ta ei ole mitte kongruentne „saatja“ ja „saaja“ mõistetega, vaid selleks võib olla kord üks, kord teine, nagu see meie Raudteede seaduse järgi võimalik. Rahvusvahelises liikluses küll seda võimalust ei ole, sest RKK art. 21 järgi veolepingu muutmise õigus on ainult kaubasaatjal, kuigi temalt nõutakse sellejuures saatekirja duplikaadi esitamist.

3) Nimelise saadetise saatekirjas näidatud kaubasaajal on otseselt veolepingu põhjal, ilma eritingimusteta, ainult õigus

Ülaltoodud ridades tõime kokkuvõtte põhimõtetest, mille alusel raudteel on korraldatud „kaubakäsutaja“ ehk „kaubaomaniku“ küsimus. Alljärgnevates ridades paneme tähele kaubakäsutaja õigusi ja kohustusi. Kaubakäsutaja ja raudtee vastastikkused õigused ja kohustused tekivad veolepingust, mille tõestavaks dokumendiks on saatekiri ja selle duplikaat, nagu näeb ette Raudteede seaduse § 45. Kaubasaatja, esitades raudteele kauba ja saatekirja, ja raudtee, neid kaubasaatjalt vastu võttes, astuvad lepingu vahekorda. On oluline peatuda veidi veolepingu sõlmimise mõiste juures, sest niihästi kaubasaatjad kui ka raudteeametnikud pahatihti ei ole tarvilikul määral teadlikud veolepingu iseloomu, ja saatekirja, kui

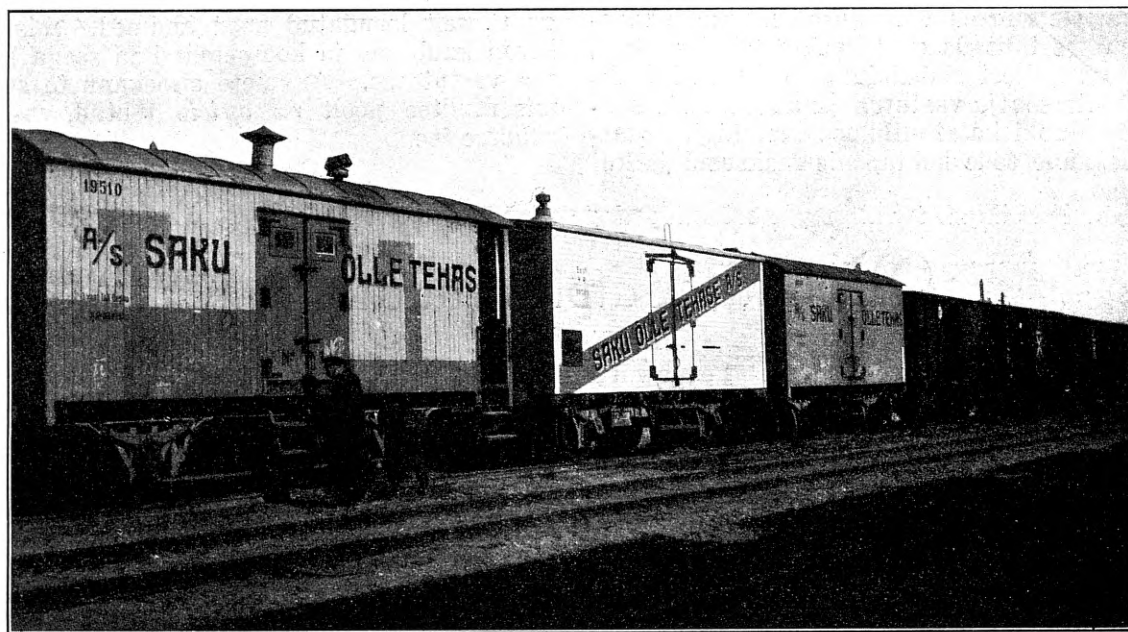
selle lepingu dokumendi, tähtsuse suhtes. Selle tagajärjel on tihtigi tekkinud halbu arusaamatusi.

Raudteele on kaubavedu kohuslik (Raudteede seaduse § 2). Juhud, millal kauba veoks vastuvõtmisest keelduda võib, on Raudteede seaduse § 3 loendatud. Seega on jäetud ära igasugune võimalus raudteeametnikkudele talitamiseks oma heaksarvamise ja meeldimise järgi. Raudtee on ikka valmis veolepinguid sõlmima kõigi kaubasaatjatega, kuid — tingimustel, mis on Raudteede seaduses ja selle seaduse alusel antud määrustes ja tariifides kindlaks määratud. Üksikute vedude puhuks eritingimuste kindlaksmääramine kokkuleppe teel kaubasaatjatega, näit. veohinna suuruse või raudtee vastutuse piiramise suhtes, on Raudteede seaduse järgi keelatud (§§ 60 ja 84). Sellepä-

ja tariife“, siiski tegelikult on see eeldus maksev täies ulatuses.

Kui nõnda veolepingu tingimused on juba varemalt seaduslikult kindlaks määratud ja üksikul juhul nende muutmist ei saa nõuda ega ette võtta raudtee ega kaubasaatja, siiski on viimasel, s. o. saatjal tähtis ülesanne täita veolepingu sõlmimisel. Tema kohuseks on koostada veolepingu dokument, saatekiri, täites seda vastava saadetise individuaalsete andmetega, mis Raudteede seaduse ja kaubaveotariifi järgi on iga saadetise suhtes nõutavad. Neid on terve rida, nagu: saatejaam, sihtjaam, saatja, saaja, kaubakohtade märgid, arv, kauba pakend, kaubanimetus ja siis saatja allkiri.

Üksikutel juhtudel tulevad siia juurde veel mõnesugused eriaandmed, mille näitamine saatekirjas on saatjale kohuslik või lubatud. Ni-



A/S. Saku õlletehase vaguneid Ülemiste jaamas

rast iga üksiku kaubasaadetise puhul raudtee astub lepingu vahetada kaubasaatjaga tingimustel, mis vastava veo kohta on Raudteede seaduse, määruste ja tariifide järgi kohaldatavad. Samuti, kui kaubasaatja esitab saatekirja, on sellejuures endastmõistetavaks eelduseks, et ta nende tingimustega on nõus; tingimuste mitte- teadmine ei vabasta kaubasaatjat nendest kohustustest, mida endaga veolepingu sõlmimine kaasa toob.

Mitmes Lääne-Euroopa riigis tarvitusel olevate kaubasaatekirjade vormides, samuti ka rahvusvahelise saatekirja vormis, on trükitud vastavad laused, mis sisaldavad viiteid seadustele ja eeskirjadele, mida veo suhtes kohaldatakse. Meie saatekirjades küll midagi sellesarnast ei ole ette nähtud, kuid ehk küll vormilikult neis puudub lause: „Veo suhtes kohaldatakse Raudteede seadust ja selle alusel antud määrusi

melt on saatjal õigus veolepingu sõlmimisel teha saadetise suhtes veel mõnesuguseid erikorraldusi, näit.:

— määrata saadetise veosihti, kui saadetist võib saata mitmes sihis;

— panna saadetisele lunamaksu ja sellejuures ära näidata lunamaksu saajat;

— nõuda, et saadetise sihtjaama kohale jõudmisest teatataks kaubasaajale või mõnele teisele saatekirjas nimetatud isikule;

— nõuda, et lühendatud vastuvõtu tähtajaga kauba nõudmatuse puhul temale teatataks, samuti et üldtähtajaga kauba nõudmatuse puhul teatataks temale telegraafi teel (kaubaveotariifi nr. 146 § 87 p. 2 ja § 85 p. 2);

— üles anda kaubaväärtust, kauba kaotsi- või rikkimineku juhiks teatavas suuruses tasu kindlustamise mõttes;

— nõuda teatud eriveotariifi või hinnalanduse kohaldamist ¹⁾).

Peab tähendama, et selliste, saatja poolt veolepingu sõlmimisel tehtavate erikorralduste arv on piiratud, nimelt, kas Raudteede seaduse või tariifide eeskirjadega kindlaks määratud. Korraldusi, mis pole mainitud eeskirjades ette nähtud, näit., et kui kaup 10 päeva jooksul pole sihtjaamas vastu võetud, see saatjale kohe tagasi saadetak, raudtee ei ole kohustatud lubama veolepingu tingimusena saatekirja üles võtta.

Mis puutub veo- ja lisamaksude tasumisse, siis välja arvatud teatud rutturiknevad ja väheväärtuslikud j. m. kaubad, mille veokulud nõutakse sisse saatejaamas, üldiselt on jäetud saatjale õigus neid maksusid tasuda täielikult või osaliselt saatejaamas või jätta nende tasumise saaja kohuseks. Kuid, kuna seega on antud saatjale suured võimalused maksude tasumise suhtes talitada oma heaksarvamise järgi, on teisest küljest siseliikluses praegu kindlaks määramata saatja vastutus nende maksude suhtes. Puudubki ka siseliikluse saatekirjas saatja sissekanne selle kohta, mis maksusid ja kui

suures ulatuses ta enda kanda võtab, analoogiline sellele, mis rahvusvahelises saatekirjas ette nähtud.

Praegu maksev saatekirja vorm on selle tõttu otstarbekohane, et kõik saatja poolt esitatavad andmed on koondatud lahtritesse, mis on piiratud üldise jämeda joonega. Ülejäävas osas on jäetud ruum raudtee sissekannete jaoks. Raudteeametnik, teise veolepinguosalise poole esindajana, kannab enda poolt saatekirja veel mõnesuguseid andmeid, näit. kaubakaalu, tariifklasside, vaguni laadimise all viibimise jne. kohta, peamiselt aga näitab ära üksikasjaliselt need maksud, mis vastavalt saadeti võetakse. Raudteede seaduse § 47 järgi „saatekirjas tähendatud andmete ja teadaannete täpsuse ja tõelikkuse eest vastutab kaubasaatja ning kannab kõik need puudulikkuse ja ebatõelikkuse tagajärjed“. Kaubaveotariifi nr. 146 § 74 p. 2—4, on täpselt loendatud need andmed, mis kuuluvad kaubasaatja kompetentsi ja seega ka tema vastutusse. Andmete sissekannete suhtes, mis raudtee poolt *ex officio* tehtud, vastutab raudtee ise.

(Järgneb.)

Mõnda Latvija raudteedest

E. Timma.

Latvija riigiraudteede tegevus 1935. aastal.

1934/35. aruandeaasta Latvija riigiraudteedel, võrreldes paari eelmise aastaga, osutas kõigiti olukorra paranemise tundemärke ja edusamme mõnelgi alal, kus areng kriisiaja tõttu oli olnud pidurdatud. Uute raudteede ehitus sai erilist hoogu ja teedevõrk suurenes 5,6% võrra, nimelt oli aruandeaasta lõpuks selle pikkus 1847,7 km laiarööpmelist, 318,9 km normaal (1435 mm)-rööpmelist, 357,7 km 750 mm rööpmelaiusega ja 547,5 km 600 mm rööpmelaiusega teed, kokku 2944,1 km.

1935. aasta suvel ja sügisel teostati rida kapitaliseid ehitustöid.

Uute jaamahoonete ehitustööd lõpetati Renge, Mežotne, Airite, Tadaiki, Sieksate, Carnikava, Dzirnūpe, Rinuži, Vecaki, Saulkrasti, Gaigala, Dricani, Medze, Upenieki ja Stopini jaamas. Nende tööde eest on välja antud ümarguselt 265.000 latti. Peale selle on uute hoonete ehitamist alustatud Limbaži, Berzpiļs, Dundange, Kuldīga, Saka, Malupe ja Kudupe jaamas. On ehitatud ka suurem arv elumaju raudtee-teenijaile kui ka rida kaubaaitasid ja muid majanduslikke hooneid.

¹⁾ Saatja võib saatekirjas üles anda ka kauba kaalu. Et aga sellel asjaolul praegusel ajal tegelikult mingisugust tähtsust ei ole kaubaomaniku suhtes, siis seni ei saa teda lugeda mingisuguseks saatja korralduseks või avalduseks.

Uusi raudteeliine on 1935. a. avatud liiklemiseks kogupikkusega 134,6 km ja nende väljaehituseks, maha arvatud hooned, mille ehitus veel lõpetamata, on välja antud 5.965.000 latti.

1. septembril 1935. a. avati liiklemiseks 29 km pikkune Alsunga—Kuldīga teeosa, mis moodustab lõpposa Liepāja—Kuldīga liinist. Selle liini ehitus alustati 1929. aastal ja 1932. a. oli lõpetatud ehitus teeosal kuni Alsungani. Kogu liini pikkus on 98 km ja selle ehitus läks maksma 3.701.000 latti.

Rīga—Ergli—Madona—Karsava raudteeliinil avati liiklemiseks 16. nov. 1935. a. teeosa Madona—Lubani, pikkusega 35 km. Tööd olid alustatud juba 1930. a. ja läksid maksma ümarguselt 1.700.000 latti. Nimetatud teeosal ajutiselt puuduvad jaamahooned.

26. novembril 1935. a. liiklemine avati sama liini teeharul Janavarti—Suntaži, pikkusega 50,5 km. Ka siin alustati tööd 1930. a. ja läksid maksma 2.470.000 latti. Jaamahooned on ehitatud ainult kahes jaamas, Saurieži ja Kivuli. Uus raudtee läbib rikast põllumajanduslikku rajooni, mis senini aga oli soodsatest liiklusteedest ära lõigatud. Käesoleval aastal loodetakse lõpetada ehitustööd ja avada liikumine sama raudteeliini osal Suntaži—Ergli, kus mullatööd juba valmis. Järgmiseks aastaks on ette nähtud ehituse läbiviimine Ergli—Madona teeosal.

Veel peab mainima Riga—Rujiena raudtee ehitust, mis alustatud 1928. a. detsembrikuus. Siin avati 23. novembril 1935. a. liikumiseks teosa Limbaži—Puikule, pikkusega 20,1 km. Selle teosa ehitus läks maksma 943.000 latti. Jaamahooned puuduvad veel; osalt on juba nad ehitusel.

1. jaanuariks 1936. a. oli Latvija riigiraudteede kogupikkus 3078,7 km, sellest arvust 2168 km laia- ja normaalarööpmelised teed. (Vrdl. Eestis 771,8 km laia- ja 674,8 km kitsarööpmelised teed, kokku 1446,6 km).

1933/34. aruande aastal Latvija raudteedel tekkinud pööre kõigil aladel niihästi vedude kvantumi kui ka tulude suurenemise suunas jätkus edasi ka 1934/35. aastal, kuigi need saavutused ei küündinud mitte näit. 1929/30. a. tasemele, mil aastal oli raudteede tegevuses eriline tõusuaeg.

1935/36. aruande aasta esimese 9 kuu jooksul, s. o. 1935. kalendriaasta lõpuni võis märkida, võrreldes eelmise aastaga, reisijateveos tõusu, kuid kaubaveos selle vastu jälle uuesti teatud tagasiminekut, nõnda, et 1935. kalendriaasta lõppes üldiselt samade rahaliste tulemustega, kui eelmine.

Allpool vaatleme lähemalt riigiraudteede tegevust ja saavutusi 1935. kui ka paaril eelmisel aastal, neid mõnes suhtes kõrvutades ka meie oludega.

Vaadeldes üksikuid liikluse alasid, paistab silma eriline tõus rong-kilomeetrite alal, mis peaaegu iga aastaga on järjekindlalt tõusnud, nõnda et see 1934/35. aruandeaastal isegi ületas 19,5% võrra arvu, mis teostati parimal tegevusaastal, s. o. 1929/30. aruande-

aastal. Samal ajal aga vagunite telg-kilomeetrite arv on kõikunud üles ja alla, peegeldades endas raudteede tegevuse tõusu ja mõõna.

Järgmised arvud selgitavad nende arvude vahekordi:

1929/30. a.	7878	tuh. rong-km	324,7	milj. vag.-telg-km
1930/31. a.	8559	"	325,4	"
1931/32. a.	8577	"	275,2	"
1932/33. a.	8086	"	240,6	"
1933/34. a.	8759	"	263,7	"
1934/35. a.	9419	"	291,4	"
1935. k.-a.	9472	"	287,2	"

Rong-kilomeetrite arvu tõus, olenemata vagunite telg-kilomeetrite arvu tõusust või langusest, põhjeneb suurel määral selle asjaolul, et reisijateveo tihendamiseks on määratud käiku kergeid reisijate-ronge tankveduritega. Üldiselt on rong-kilomeetrite arvu tõusule mõju avaldanud ka teedevõrgu laienemine kui ka vedude tõus kitsarööpmelistel teedel.

Nagu juba tähendatud, on tõusu märgata eriliselt reisijateveos, mida tõendavad alltoodud arvud:

Aasta	Reisijate arv (tuhand)	Reisija km (milj.)
1932	10.707	459,0
1933	11.981	508,0
1934	13.628	582,2
1935	13.973	616,3

Reisijate arvu kui ka reisija-km arvu suurenemist ei saa panna ainult raudteedevõrgu laiendamise arvele, milline asjaolu ka teatud osa selles võib etendada, vaid et liiklemistihedus üldiselt on kasvanud, seda näitavad arvud, kui palju reisija-kilomeetreid langes neil aastatel ühele ekspluateeritavale tee-kilomeetrile. Võrdluseks toome ka andmed Eesti riigiraudteedelt, mis näitavad, et reisi-liiklus meil nii sage ei ole, kui meie naaberriigis.



Janis Stakle,

Latvija riigiraudteede ekspluatatsiooni direktor.

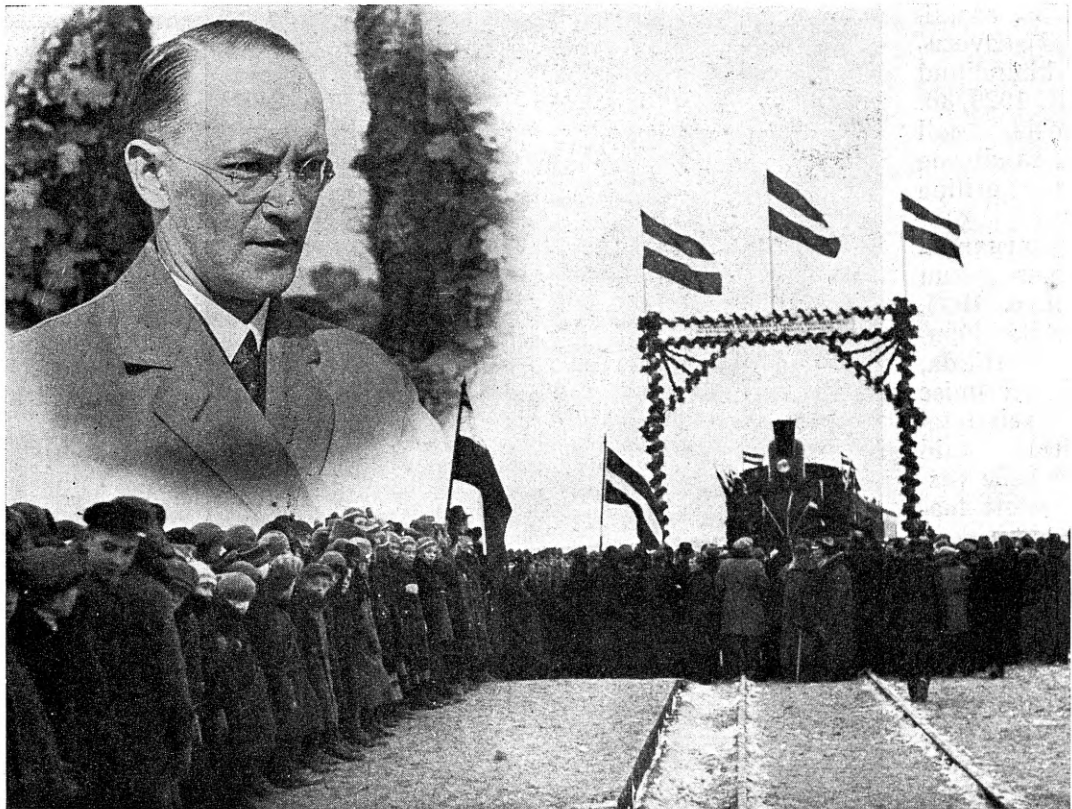
Dipl.-ins. J. Stakle on sündinud 1895. a. Jaunburtniekus. 1913. a. lõpetas Riia Peetri realkooli, mille järel astus Peterburi teede-inseneride instituuti, mida aga ei jõudnud lõpetada, sest 1918. a. pööras Latvijassee tagasi. Pärast kaitseväeteenistuse lõpetamist astus Latvija ülikooli inseneriteaduse fakulteedi, mille lõpetas 1922. a. ehitusinsenerina. Kuni 1925. aastani teenis insenerina kaitseministeeriumis. 1925. a. astus raudtee teenistusse ja kuni 1935. a. oli jaoskonna ülemaks uut ehitatavatel Liepaja—Gluda ja ka Riga—Rujiena raudteeliinidel. 1935. a. veebruarikuus määrati raudteede peavalitsusse osakonna juhatajaks, millises ametis oli kuni tema määramiseni ekspluatatsiooni direktoriks.

Aasta	Reisija-km	ühele tee-km
	Latvijas	Eestis
1932/33	169,3	147,9 tuh.
1933/34	194,0	152,9 "
1934/35	206,0	175,8 "

Keskmine sõidukaugus Latvija raudteedel oli 1934/35. a. 42,4 km ja eelmisel aastal 42,9 km. Meil keskmise sõidukauguse määramisel olulise tegurina mõjub kaasa tihe liiklus Tallinna—Pääsküla liinil. Kui seda kaasa arvestada, siis 1934/35. a. meil keskmine sõidukaugus oli kõigest 29,5 km; ilma nimetatud liini arvestamata oli meil keskmine sõidukaugus laiarööpmelisel teel 57,2 km ja kitsarööpmelisel teel 48,2 km.

Nagu sellest tabelist nähtub, on keskmine reisijate arv rongis üldiselt Latvija raudteedel väiksem kui meil, mis jällegi seletatav kergete reisirongide sisseseadmisega. Kuid siiski silmapaistev väike on reisijate arv kitsarööpmelise tee rongides.

Reisijateveo kasvamisega käsikäes on tõusnud ka sellega seoses olevad tulud, kuid sugugi mitte samal määral, sest samal ajal on tulu ühelt reisija-kilomeetrilt järjekindlalt langedud. Seda asjaolu tuleb panna igasuguste hinnanäilanduste ja soodustuste arvele, mida üksikuile reisijaile kui ka laiematele hulkadele võimaldatakse.



*Riga—Suntaži raudteeliini avamise pidustus
Vasakul ülal Latvija teedeminister hr. dipl.-ins. B. Einbergs*

Kui võrrelda sõitude sagedust, siis näeme, et Latvijas sõitis iga elanik 7,1 korda ja Eestis 7,6 korda aastas, millised arvud võrreldes aga näit. Saksamaaga, kus iga elanik sõidab 28 korda ja Prantsusmaaga (19 sõitu aastas), tunduvad väikestena.

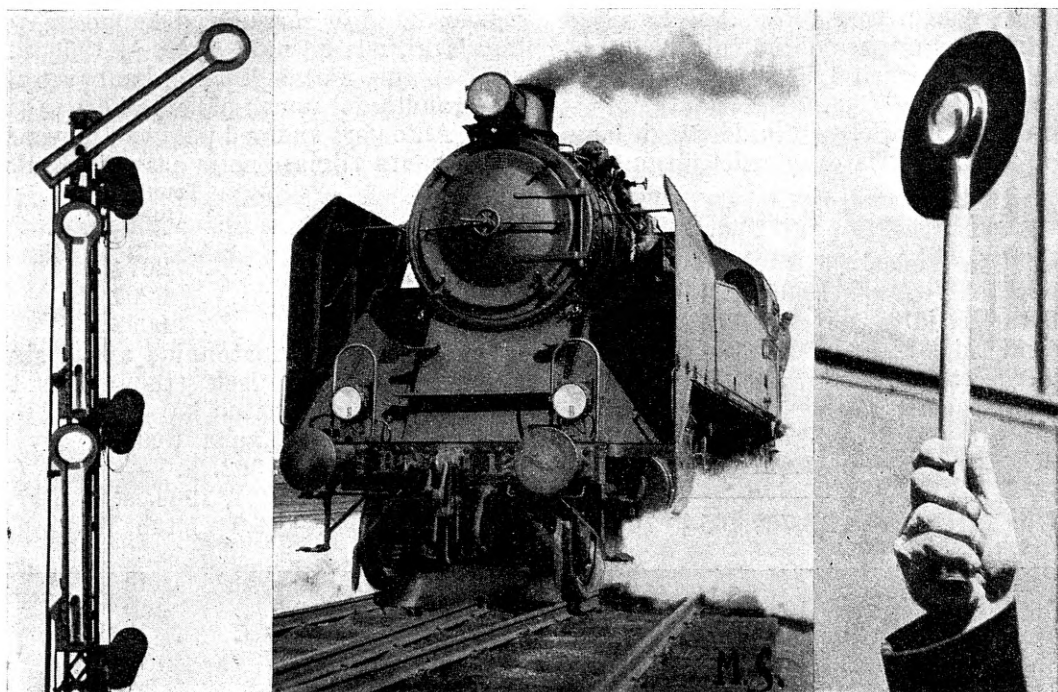
Keskmine reisijate arv ühes rongis oli:

Aasta	Rööpme laius	Latvija	Eestis
1933/34	1524 mm	88	109
	750 mm	26	67
	600 mm	21	—
1934/35	1524 mm	91	138
	750 mm	26	87
	600 mm	21	—

Aasta	Tulud reisijateveost	
	üldse (tuhand. latt.)	ühele reisija-km (santiimi)
1932	12.128	2,64
1933	11.863	2,33
1934	12.762	2,19
1935	13.284	1)

Eesti riigiraudteel oli keskmine tulu ühelt reisija-kilomeetrilt 1932/33. a. 1,84 senti, 1933/34. a. 1,76 senti ja 1934/35. a. 1,65 senti, seega näitab samuti järjekindlalt alanemise

¹⁾ Täpne summa veel puudub, kuid see võiks olla ligi 2,16 santiimi.



Latvija raudteede uus Bt tüüpi vedur, avatud semafor ja ärasõidu signaal

tendentsi. Nii kaua kui on tegemist samal ajal reisijate arvu suurenemisega sel määral, et üldine tulu reisijate veost ei lange, siis võib ehk sellise olukorraga kuidagi leppida, kuid ometigi on see siiski nähe, mis raudteele võib muutuda raskesti lahendatavaks probleemiks.

Kõneledes tuludest reisijateveo alal, kõrvutame allpool mõlema riigi raudteede reisijateveo tulud ühelt tee-kilomeetrilt :

Aasta	Latvija:	Eesti:
1932/33	4390 latti	2729 krooni
1933/34	4399 „	2689 „
1934/35	4520 „	2906 „

Kuigi tegeliku olukorra võrdluseks ja selgitamiseks ei saa lattides näidatud summasid meie valuutasse ümber arvata ametliku börsi kursiga, siiski on silmanähtav see asjaolu, et Latvija raudteede tulud reisijateveost ühelt tee-kilomeetrilt märksa suuremad, kui meil. See on ka loomulik juba selle tõttu, et nagu ülalpool tähele panime, on Latvija raudteedel reisijate liiklus tihedam, kui meil (1934/35. a. langes ühele tee-km Latvijas 206,0 ja Eestis 175,8 tuhat reisija-km). Kas meie reisijateveo-tariif üldiselt võttes igasuguste (ka väljaspool tariifi tehtavate) soodustuste, poole hinnaga ja



Raudteesild Riga—Rujiena liinil Milgrave juures

maksuta sõitudega kaasa arvatult, rahandusli-
selt raudteele vähem tulu toob, kui Latvijas,
on raske ütelda. Igatahes oli ka tulu ühelt rei-
sija-km 1934/35. a. meil 1,65 senti ja Latvijas
2,19 sentiimi.

Reisijad nende piletite liikide järgi jagu-
nesid 1934/35. a. Latvija raudteedel järgmiselt:

Piletiliik:	Sõitude arv	Moodustab sõitude üldarvust %
Ühekordsed ja edasi- tagasi-piletid	10.333.134	74,7
Alandatud tariifi järgi	849.775	6,5
Pühapäevapiletid	148.704	1,1
Huvirongide piletid	26.362	0,2
10-sõidu (abonement) pi- letid	783.170	5,7
Kuupiletid	1.621.080	11,8
	13.762.465	100,0

kahel järgmisel aastal järjekindla tõusu tunde-
märke, kuigi ei saavutatud kaugeltki veel neid
tagajärgi, mis olj näit. 1929. ja 1930. a. Nagu
nüüd selgub, näitab 1935. a. kaubaveo alal Lat-
vija raudteedel uuesti jälle väikest tagasimine-
kut. Alltoodud andmed pakuvad ülevaadet kau-
baveo kohta viimase nelja aasta jooksul:

Aasta	Tonnide arv (tuhand.)	Tonn-km (milj.)
1932	2217	262,7
1933	2674	293,0
1934	3201	370,7
1935	3056	349,8

Ülaltoodud kaubatonniide arvud sisaldavad
transiitkaupu järgmiselt (tuhandetes tonnides
— sulgudes on näidatud ka millise protsendi
moodustab transiitkauba tonnide arv üldisest
tonnide arvust): 1932. a. — 284 (12,8%),
1933. a. — 187 (7,1%), 1934. a. — 185 (5,8%)
ja 1935. a. 204 — (6,7%) tuh. tonni.



Latvija uus 3. klassi reisivaguni sisemus.

Eesti riigiraudteede 1934/35. a. aruande
järgi sõitude arv piletite liikide järgi jagunes
järgmiselt:

Ühekorralised ja edasi- tagasi-piletid	5.048.044	59,0%
Abonementpiletid	381.800	4,5%
Pühapäevapiletid	452.669	5,3%
Huvirongipiletid	242.962	2,8%
Tähtajalised piletid	2.428.383	28,4%
	8.553.858	100,0%

K a u b a v e o alal niihästi kauba tonnide
kui ka tonn-kilomeetrite arv, mis 1932. a. oli
langenud oma madalaimale tasemele, näitasid

Kaubaliikluse intensiivsust mõlemas naa-
berriigis võime võrrelda vaadeldes, kui palju
kauba tonn-kilomeetreid langeb ühele tee-kilo-
meetrile. Siin toome arvud möödunud kolme
aruande-aasta eest, eraldi laia- ja eraldi kitsa-
rööpmeliste teede kohta:

	Ühele tee-kilomeetrile langes kauba tonn-km
	Latvijas: Eestis
1932/33. a. l/r.	126,2 167,6
k/r.	18,3 61,7
1933/34. a. l/r.	149,1 184,2
k/r.	22,1 75,3
1934/35. a. l/r.	167,9 236,0
k/r.	27,8 91,1

Reisijateliikluse juures võisime tähele panna, et see Latvija riigiraudteedel on märksa elavam kui Eestis, kuid siin kaubaliikluse suhtes tõendavad ülaltoodud arvud vastupidist.

Keskmine veokaugus Latvija raudteedel oli 1933/34. a. 112,7 km ja 1934/35. a. 116,2 km (meil vastavalt 116,1 ja 118,2 km).

Kuidas siseriiklikus liikluses veetud kauba tonnide arv veomaksu arvutamise suhtes üksikutesse tariifiklassidesse jagunes, selle kohta on Latvija riigiraudteede aruandes 1934/35. a. kohta toodud alljärgnevad andmed, mis võiksid ka meile teatud huvi pakkuda, sest mõlema naaberriigi kaubaveotariifid on sarnased ja kaupade klassifikatsioon on ainult vähe lahkuminekuid. Võib sellepärast väita, et toodud arvud kaupade kuuluvuse kohta tariifiklassidesse teatud määral ka meie oludele vastavad.

1934/35. a. Latvija riigiraudteedel (siseriikluses) veetud kaupadest nende tonnide arvu järgi kuulusid üksikutesse tariifiklassidesse järgmised kvantumid:

Klassid:	1	2	3	4	5	6	7
Tonnid (tuh.)	4,9	9,5	21,0	51,7	33,5	59,9	29,5
% üldarvust	0,2	0,3	0,8	1,9	1,2	2,2	1,1
Klassid	8	9	10	11	12	13	14
Tonnid (tuh.)	20,7	18,8	38,3	109,2	58,9	36,8	119,3
% üldarvust	0,8	0,6	1,4	4,0	2,1	1,3	4,4
Klassid	15	16	17	18	19	20	21
Tonnid (tuh.)	120,4	262,5	145,0	189,1	348,7	415,9	643,2
% üldarvust	4,4	9,6	5,3	6,9	12,8	15,2	23,5

Nagu tabelist nähtub, kuulus 50% kaubasaadetisi (tonnide arvu järgi) veomaksu arvutamisel tariifiklassidesse 19 kuni 21, kuna selle vastu näit. esimesesse kümnesse tariifiklassi kuuluvate kaubasaadetiste tonnide arv kokku moodustas ainult 10% üldarvust, mis veetud.

Kaubaveost saadud tulud Latvija riigiraudteedel olid järgmised: 1932/33. a. 12.668 tuh. latti, 1933/34. a. 13.522 tuh. latti ja 1934/35. a. 15.158 tuh. latti. Samal ajal aga tulu ühelt tonn-kilomeetrilt langes järjekindlalt, nimelt 1932/33. a. oli see 4,41 sant., 1933/34. a. 4,03 sant. ja 1934/35. a. 3,89 santiimi.

Tulu kaubaveost ühele tee-kilomeetrile langes 1932/33. a. 4390 latti, 1933/34. a. 4399 latti ja 1934/35. a. 4520 latti. Eestis samadel aastatel kaubaveo-tulu ühe tee-kilomeetri kohta oli vastavalt 3719, 4215 ja 5205 krooni.

Latvija riigiraudteede eksploatatsiooni tulud ja kulud kolme viimase aruandeaasta jooksul olid järgmised:

Aasta	Tulud (tuhand. latt.)	Kulud (tuhand. latt.)	Eksplua- tatsiooni koefitsient
1932/33 . . .	29.692	31.009	104,4
1933/34 . . .	30.548	29.383	96,2
1934/35 . . .	33.324	29.339	88,0

Eesti riigiraudteede eksploatatsiooni koefitsient samadel aruandeaastatel on olnud vastavalt 106,7, 98,0 ja 88,5, millised arvud tõendavad, et mõlema naaberriigi raudteed rahandusliselt viimastel aastatel on töötanud enamvähem ühesuguste tulemustega.

Lõpuks ei saa tähendamata jätta, et Latvija raudteed on möödunud kahe aasta jooksul uuenduste näol rekordilisi edusamme teinud. Eriti suurt rõhku on pandud reisimugavuste tõstmisele uute moodsate reisivagunite juurdeehitamise näol. Kuna veel mõni aasta tagasi toimus reisiühendus Riia ja Riia mereranna (Jurmala) vahel pahatihti kaubavagunites, siis sünnib nüüd see suvine massiliiklemine ainuüksi reisivagunitega. Kaugeühenduste, eriti Riga—Berlini liini jaoks, on ehitatud moodsad metallist vagunid, mis täielikult vastavad Lääne-Euroopa nõuetele. Ka vene teelaiusega teede jaoks on ehitatud ja on ehitamisel terve rida puhtmetallist reisivaguneid, mis oma ehitusviisi ja sisustuse poolest tulevad lugeda parimaiks Balti riikides.

Samuti kõrvaldatakse liiklemisest ebaratsionaalsed vedurid, asendades neid uute moodsamate ja tegelikule nõuetele sobivate ehitustüüpidega. Kuna kogemused on näidanud, et suured vedurid ei ole majanduslikult kasulikud Latvija liiklemisoludele, siis on peatuma jäädud tankveduri tüübi juurde, eriti reisirongide liiklemise otstarbeks. Käesoleval aastal telliti eelmistele lisaks veel 5 uut moodsat tankveduri tüüpi reisirongi vedurit. Mootorvagunite ehitamisele pole seni veel asutud, sest on leitud, et viimased pole otstarbekohased Latvija raudteede liiklemisnõuetele.

Ka personaali väljakoolitamisel on üles näidatud eriti suurt hoolt, mille tõttu Latvija raudteelased sammuvad seda rada, mis Lääne-Euroopas ammu juba enesest mõistetav on, ja nimelt, et raudtee on nende kasutajate päralt, aga mitte ümberpöördukt.

Unustusesse pole jäetud uute ehituste püstitamine. On ehitatud rida uusi jaamahooneid ja raudteesildu, millest olgu mainida viimase aja ehitistena suuremad sillad üle Daugava jõe Krustpilsis ja Daugavipilsis linna juures. Üheks suuremaks tööks on ligemal ajal Riia peajaama väljaehitamine moodsaks tsentraaljaamaks vastavalt kõigile uuema aja tehnilistele nõuetele.

Raudtee moodsale tasapinnale viimine on ligidalt seotud teedeminister dipl.-ins. B. Einbergi teenete ja organiseerimisvõimetega, kes on suutnud, samuti nagu meilgi, välja juurida varemalt maksva vene raudteede vaimu, luues moodsa raudteekäitise, mis ligineb jõudsalt Lääne-Euroopa moodsate raudteede tasemele.

Mõtteid TEM ümbertöötamisest

Ins. V. Veerus. E. I. Ü.

Ala, mis nõuab kindlapiirilisi ja kõrvalekaldumatuid juhtnööre, on liiklemisala, kuna on siin tegemist kahe paari komponendiga: üheltpoolt mass ja kiirus, teiselt poolt inimeselud ja varandus. Need mõjuvad tegurid põhjustavad suurte ettevaatusabinõude tarvituselevõtu liikluse korraldamisel, et võimaldada täiesti hädaohutut, otstarbekohast ja kiiret liikumist. Selleks on loodud teatud põhialused, mis leiavad fikseerimist Tehnilise Eksploatatsiooni Määruses, lühendatult TEM, mille esimene trükk ilmus 1924. a. Nimetatud trükki on parandatud väga palju kordi, kuna raudtee eksplateerimine on pidevalt ratsionaliseerunud, põhjustades ühtlasi määrustiku sisus mitmekordseid muudatusi, parandusi ja uuendusi. Kõige selle tõttu on TEM muutunud nüüd raskestikäsitatavaks, kui mitte peaaegu käsitamatuks, eriti uustulnukaile.

1927. a. oktoobrikuus on alustatud eeltöödega teise trüki korraldamiseks, mis on nüüd ligi 9 aasta pärast lõpule jõudmas. Uue trüki koostamisel on püütud koondada kõik püsiva väärtusega materjal, mis puudutab liiklemisala ning mitme Ameti teenijaid üheaegselt. Ei ole ligne vast tähendada, et mitmed elulised korraldused on kehtivad vabadussõja-aegsete käsukirjadena, mis on ammugi vast muidu arhiivmaterjal (D käsukiri rongide peatamise kohta jaamade vahel — k/k 1. 1. 1920. a.) ja mille käsitamine seetõttu jaamakorraldajale väga tülikas. Samuti on praegu, näiteks vagunite kasutamise korraldused laiali paisatud Direktori 11 käsukirja ja Eksploatatsiooniameti 6 ringkirja, rääkimata täiendavaist korraldusist ja telegrammidest, mis teevad väga raskeks korralduste täpse täitmise.

Teiseks püüti välja jätta asjatu materjal, samuti, mis on oluline ainult teatud teenijaile nende töö ülesannete üksikasjus.

Kolmandaks on peetud silmas materjali jaotust, et TEM oleks teenijaile hõlbus käsitada. Selleks asetatakse raamatusse 2 sisukorda, nimelt järjekordne ja asisisukord.

Oskussõnad

Oluline oli TEM ümbertöötamisel ka oskussõnad, kuna tuli luua mõningaid uusi termineid ja fikseerida teatud mõisteid. Kõigepealt võiks mainida, näiteks: reisijaterongid ja reisirongid, kuna mõlemad kujutavad erimõisteid. Reisijaterongide liiki kuuluvad kõik reisijateveoks määratud rongid, nagu lend-, kiir-, reisi- ja segarongid, kuna reisirong on alaliike reisijaterongidest teatud kiiruse juures: 1/r — 40—50 km/tunnis, k/r — 35—45 km/tunnis.

Täiendava näite võiks tuua jaamade liigtusest liiklemise alal:

a) rongi liikumise järgi jagunevad jaamad rongi alg-, vahe- ja lõppjaamaks;

b) rongi liikumise korraldamise järgi: rongi saatejaamaks, mis annab sõiduloa rongile väljumiseks, ja rongi sihtjaamaks, millise jaamani võib rong liikuda antud sõidu- loaga;

c) rongitelegrammide vahetusest osavõtu järgi: alalisjaamaks, mis alaliselt võtab osa rongitelegrammide vahetusest, ja sulgejaamaks, mis normaaloelukorras on sulgeolekus ja tarbekorral ainult võtab osa rongitelegrammide vahetusest. Eriti sulgejaama mõiste väljendamiseks on tarvitatud seni pikki lauseid, sageli ühes kõrvallausetega, nagu: ajutiselt rongitelegrammide vahetusest osavõttev jaam; jaam on suletud rongide vahetuseks, kuid võib tarbekorral avatud saada (täiesti ebatäpne! Muuks puhuks ei tohi avada, kui rongide kohtamiseks); suletud vahejaam; jaam, mis ainult perioodiliselt või ajutiselt, tarbekorral, rongidele sõidulubasid annab jne.

Võib olla kerkib küsimus, et rongi saate- ja sihtjaama nimetused ei ole küllaldaselt sobivad. Nimelt on olemas kaubandusalal juba saate- ja sihtjaam kaubasaadetistele, mistõttu võib arusaamatusi tekkida, kuid siin just tahan alla kriipsutada seda asjaolu, et need mõisted täpselt ühtuvad. Kauba saate- ja sihtjaama vaheline teeosa kujutab seda teeosa, kus saadetis liigub vastava dokumendiga; sama on maksev täpselt rongi suhtes, kuna rong liigub saatejaamast välja vastava sõiduloaga, mis antakse kirjaliku dokumendina, sauana, välja- või läbisõidusignaalliga, et sõita selle jaamani (mitte järgmise jaamani, sest vahepeal võib olla 2—3 suletud sulgejaama), kust rong saab uue dokumendi edasisõiduks.

Võiks veel juhtida tähelepanu reisi-, klass- ja reisijatevagunite, samuti konduktori- ja soojakvagunite mõistete erinevustele, kus tuleb anda kõigile oma kindel tähendus.

Rongitelegrammide vahetus telegraafi piirkonnas

Põhjalikum muudatus on telegraafi- ja telefonipiirkonnas ette võetud rongitelegrammide vahetuses, kus jäetakse kõrvale praegune rongitelegrammide kirjutamise kord. Vanast Vene ajast pärandusena jäänud kehtiva määrustikuga nõutakse rongitelegrammide täielikku tähttähest kirjutamist rongitelegrammide märkmikku, kus saabuvad telegrammid tähen- datakse vasemale poole ja väljuvad — paremale

poole. Sarnane kirjutamiskord on osutunud ebaapraktiliseks oma šabloonlikkusega eriti Eesti oludes, kus jaamateenijate arv on tunduvalt vähenenud endiste Vene oludega. Jaamakorraldaja peab nüüd peale oma otseste ülesannete täitmise asendama telegraafiametnikku, piletimüüjat, kaubandusametnikku, täitma igasuguseid postioperatsioone j.m.s., mis kõik on suurenendanud jaamakorraldaja töökoormust. Seetõttu on loomulik, et seda kõike arvestades võetakse tarvitusele need rongitelegrammide märkmikud, mis on samasugused sauapiirkonnas tarvitatavaile märkmikele. Ühe rongi kohta antavad rongitelegrammid kirjutatakse ühele reale, millega saavutatakse juba majanduslik sääste kuludena. Eriti tuleb siin alla kriipsutada suurt ülevaatlikkust, mis võimaldab meile sarnane kirjutamisviis, teiseks — kiiresti täidetavus (endise 150 tähe kirjutamise asemele ainult 25—30 tähte) ja kolmandaks — suurem tagatis julgeolekuks.

Teise uuendusena on kavatsusel lühendada harilikke rongitelegramme telegraafilisel ülendmisel, kusjuures antaks üle ainult teatud üksikud tähed. Katsed on näidanud, et praeguse korra järgi teelõa küsimine ja andmine kestab headel tingimustel 2 min. 15 sek., uue korra järgi ainult 40 sekundit, seega 3 korda kiiremini.

Täiendavalt on võimaldatud teelubade etteküsimine rongide kohtamisel, samuti kohesel järeleaatmisel, mis väldib asjatut rongide kinnipidamist ja võimaldab jaamakorraldajale just viibida väljas rongide juures nende saabumisel ja väljumisel.

Sulgejaama avamine ja sulgemine

Seni maksev kord sulgejaama avamise kohta on väga raskepärane ja aegaviitev, kuna tegelikus elus just sulgejaama avamise tarvidus selgub alati viimastel minutitel, enne rongide saatmist, mil on ajakaotus olulise tähtsusega, põhjustades rongide asjatut kinnipidamist. Sauapiirkonnas tuleb praegu kirjutada rongitelegrammide märkmikku keskmiselt 395 tähte sulgejaama avamiseks, uue korra järgi ainult 105 tähte, seega 4 korda kiiremini. Seetõttu nõuab praegune kord keskmiselt 6—8 minutit sulgejaama avamiseks, edaspidi ainult 1,5—2 minutit. Ei ole seepärast anekdoot, kui mõnede jaamade vahel oli soodsam sulgejaamad avamata jätta, kuna rongide hilinemine oli väiksem sel puhul, kui sulgejaam avada keerulise protseduuriga.

Sama on maksev ka sulgejaama sulgemisel. Kui Vene ajal oli telegraaf esiplaanil, siis seda enam on nüüd telefon, mille kaudu võib küllaldaselt selgitada sulgejaama sulgemise tarvidust, kuna sulgejaama sulgemise akt endiselt fikseeritakse, kuid lühidase telegrammiga.

Praegu peab andma sulgejaama sulgemiseks 320 tähte üle, uue korra järgi ainult 30 tähte, seega 11 korda lihtsam ja kiirem.

Muu seas on tegelik elu dikteerinud olukordi sulgejaama kõige kiiremaks avamiseks, mispärast lubatakse uutes TEM sulgejaama avamise korraldamiseks antavad rongitelegrammid anda üle rongi teelolekul. Ainult sulgejaama poolt antav avamise fakti telegramm antakse pärast rongi saabumisteate saamist.

Rongide koostamine

Rongide koostamise alal võiks nentida muudatusi kaitsevagunite asetamisel laskemoona, lõhke-, lämmastavate, mürk- ja kergestisüttivate ainete veol. Nimelt seni nõutud suur arv kaitsevaguneid (1/r 10, k/r 7) veduri ja mainitud kaubaga laetud vagunite vahel on põhjustanud tühjade vagunite asjatut jooksu, kuna mõnigi kord pole võimalik olnud seda nõuet täita vagunite puudusel, eriti kitsal rööpmel. Uues määrustikus on ette nähtud laskemoona vagunite asetamine 1/r kui k/r vähemalt 2 vaguni kaugusele vedevedurist. Kergestisüttivate ainete veol arvestatakse vaguni liiki ja vedeveduri kütteainet:

Vagunite liik	Veduri kütteaine	Kaitsevagunite arv	
		1/r	k/r
Lahtine (platvorm, võre, poolvagon)	põlevkivi, puu	10	6
	õli	5	3
kinnine	põlevkivi, puu	5	3
	õli	0	0

Nagu tabelist nähtub, ei ole vajaline kaitsevagunite asetamine kergestisüttivate ainete veol kinnises vaguni õliküttega vedeveduri juures, mis on täiesti mõistetav.

Rongide kaalunormid

Rongide kaalunormid kahe vedeveduri teenimisel on suurendatud. Nimelt võetakse arvesse teise veduri veovõime 75% suuruses, endise 50% asemele, kusjuures rongikaal ei tohi ületada 1/r — 1400 t, k/r — 750 t arvesse võttes sidurite tõmbetugevust. Nimetatud muudatust ei saa täiel määral kasutada ainult Tallinna—Tapa vahel seeria O vedureil ja k/r seeria K vedureil, kuna nende kaksikvedurite teenimisel on juba 50% suurendamisel rongi max. kaal saavutatud. Ent kõigis muus piirkondades muude veduritega on võimalik tarvitada seda kasulikkust.

Pidurite arvutus

Lõppeks võiks peatuda pidurite arvutuse meetodite juures. Seni on säilinud meil veneaegne arvutusviis pidurite arvu määramisel, kus arvestatakse laetud vagunite telgede ar-

vuga. Kuid sarnane arvutusviis on liiga ebaõige. Esiteks on laetud vaguni kaal väga kõrv: 11 tonnist kuni 26 tonnini, mistõttu võib pidurdamisjõud olla kuni 2,5 korda vähem vajalikust jõust. Teiseks on pidurite arvutusviis telgede järgi väga ebatäpne praeguste tabelite käsitamisel. Näiteks: nõuavad tabelid 35 km/t kiiruse juures 60/00 kallakul 13 laetud vagunile (tabel 1) ainult 1 pidurvaguni, kuid teisalt 4 laetud ja 4 tühjale vagunile, mis võib kaaluliselt olla 3 korda kergem, — 2 pidurvagunit. Lisaks olgu öeldud, et 13 laetud ja 20 tühjale vagunile piisab tabeli järgi samuti 2 pidurvagunist.

Eeltoodud väheseist näiteist juba nähtub telgede arvutuse ebatäpsus, mille tõttu on välismaal ammu kasutatud pidurite arvu määramise aluseks rongi kaalu, kusjuures teenitavate pidurvagunite kaalusumma peab moodustama

teatud protsendi rongikaalust. Seega oleks loomulik võtta meilgi uutes TEM aluseks pidurkaal pidurdatavate telgede asemele, kuna kohati võimaldub seetõttu vähendada pidurdajate arvugi.

Ongi veel mitmesuguseid muid muudatusi ette võetud, nagu manöövr tööde katkestamise aja lühendamine teise rongi saabumisel, l/r haurtee pöörme teenimine rongijuhil poolt, rongi vastuvõtmine kinnisele teele avatud sissesõidusignaalseadise juures jne., kuid praegu enam nende juures ei peatu.

Üldiselt on uue TEM koostamisel arvestatud asjaoluga, et teenijad suhtuvad teadlikult, kohusetundlikult ja täpselt uutesse määrustesse. Seetõttu on võetud ette tegelikust tööst ja elust võrsunud parandusi, et saavutada liiklemisalal suurem julgeolek, elastsus ja paindumus kogu töös.

Raudteelaste vormiriietuse muutmise kavatsusi

E. V.

Riigiteenijate vormiriietuse ühtlustamiseks, nagu seda ette näeb 1. IV. 1935. a. kehtiv riigiteenijate vormiriietega varustamise seadus, kavatseb Raudteevalitsus lähemal ajal muuta raudteeteenijate vormiriietust. Kuna riigiteenijate vormiriietusest Siseministri poolt on vastu võetud ja heaks kiidetud politsei vormiriietus, milline osutunud praktiliseks ja nägusaks, siis kannab kavatsetav vormimuutus loigetes üldiselt lähenemise tendentsi praegusele politseivormiriietusele, nagu seda kannavad ka

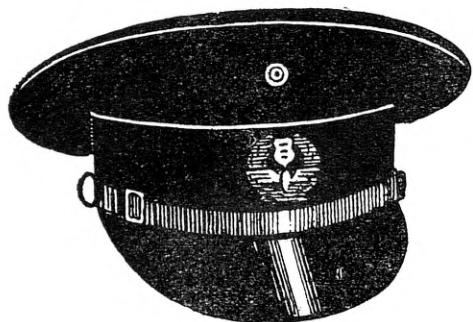
lähemal ajal teiste ametkondade poolt teostatavad vormimuutused. Uue vormiriietuse vastuvõtmisega leiab erilist tähelepanu arvatavasti uus eraldusmärkide süsteem, mis kõrvaldab senised murduvad, teravanurgelised nurgad ja numbrid, andes ühtlasem kuju kogu ametkonnale.



Kuub kahekordse mahakäänatud kaelusega.



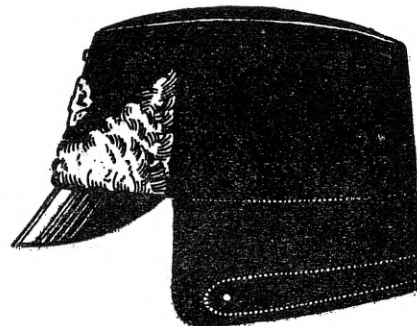
Kuub lahtise kaelusega.



Suvimüts.



Talimüts, eestvaade.



*Talimüts, külgsaade
(allalastud kõrvalappidega).*



Mütsimärk ametnikkudele.



Mütsimärk vabateenijaile.

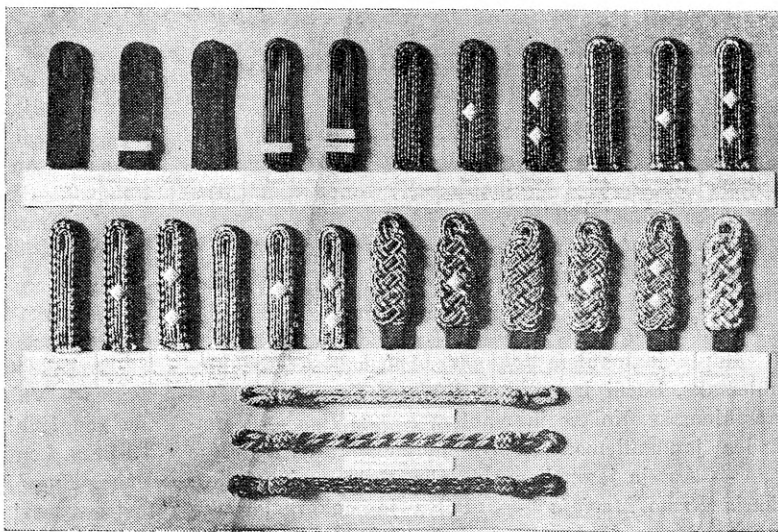
Olulisema muudatusena kuue juures on nähtud ette senise püstkrae asemel kahekordne poolköva kaelus, milline poolehoidu leidnud praktilisuse ja hügieenilisuse tõttu, olles mugav kanda iseäranis suvel. Täielised nõuded vormiriietuse kandmiseks suvel lahendab aga kergemast riidest kuub, lõikelt täiesti sarnane eelmisele. Seega on rahuldatud põhjendatud nõudmine suvise riietuse suhtes, kusjuures uudsusena on ette nähtud lahtine kuub mahakäänatud kaelusega kandmiseks kõrgemaile ametnikele. Üldiselt on kuub rohkem taljes senisest, et võimaldada sama kuue kasutamisel kaitseliidus kanda vöörihma, kõrvaldades erilise tarvituse kaitseliidu vormiriietuse järgi. Kuna senine viie nõobiga kuub nõopide kauge vahe tõttu kaldus istudes eest lahti hoidma, on uuel vormil ette nähtud nõope kuus, mis jätab korrektsema mulje. Mis puutub eraldusmärkide paigutusse kuuel, siis on see sarnane kaitseliidu märkide paigutusele, nagu näha eeloleval joonisel. Üldiselt endiseks jääb palitu, muudetud on vaid eraldusmärkide paigutus.

Suurema muutmise osaliseks on saanud mütsid, millised mõlemad, nii talve- kui ka suvemüts, saavad täiesti uue kuju. Suvemütsina on kavatsusel ümmarguse põhjaga, eest püstiseisev, tagant maasoleva pehme äärega müts,

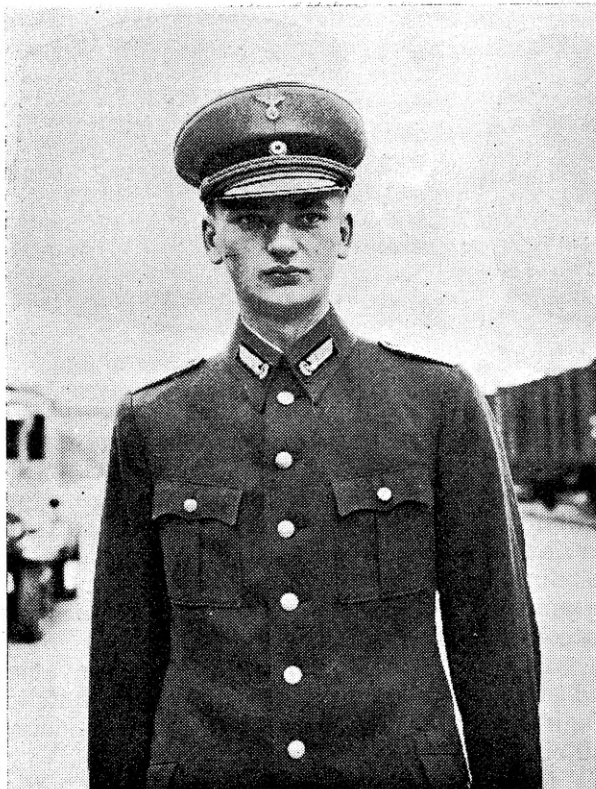
sarnanev umbes praegusele mereväehvitseri mütsile. Muutmisele tuleks ka mütsimärk, mille alla paigutatakse vastava ameti värv: raudteevalitsusel — kollane, finantsametis — punane, tervishoiuametis — terashall, ehitusametis — roheline, ekspl. ametis — vabarna punane ja veoametis — sinine. Seega on võimaldatud ka parem teenija eraldamine ametite järgi.

Talvemüts mustast karakulist on kavatsatud nokaga, sarnane praegusele politseimütsile. Nagu suvimütsil, nii esineb ka siin muudetud mütsimärk ja vastav eraldusvärv.

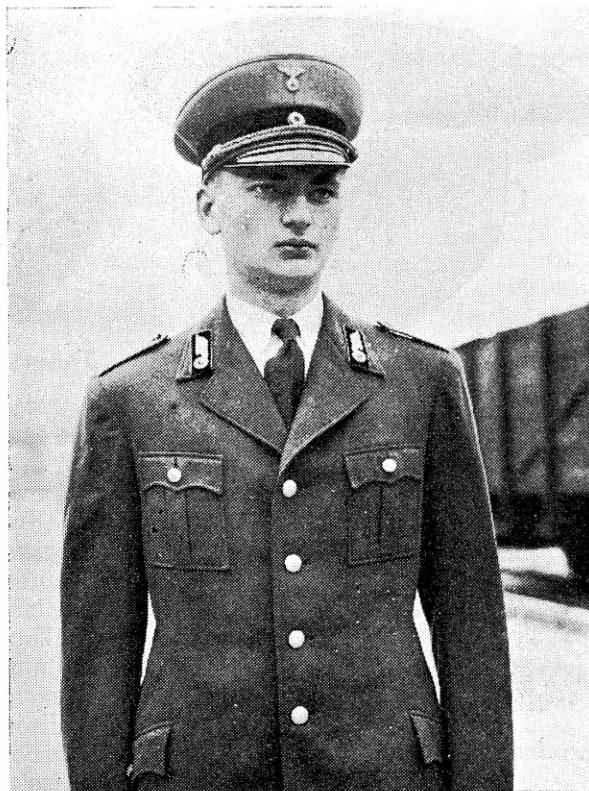
Mis puutub eraldusmärkidesse, siis on siin püütud saavutada suuremat ametnikkude eritlemist väliste tunnuste järgi. Vastavalt sellele esineb 14-astmeline ametalaline liigitus, eraldusmärkide järgi, kusjuures 15. astme moodustaksid õpilased, kes ei kannaks mingisugust märki. Nagu juba nimetatud, kaovad nende märkide tarvituselevõtmisega senised nurgad ja numbrid, kusjuures teenijad, kel senij üldse puudus eraldusmärk, need nüüd saavad uue vormiriietuse vastuvõtmisega. Eraldusmärgid on ette nähtud kahes suuruses, kusjuures nende arv kokku maksimaalselt on neli ühel kraenurgal. Lisaks sellele liitub nende erinev värv, kusjuures



Saksa raudteelaste õlakud.



Saksa raudteelase vorm püstkraega



Saksa raudteelase vorm lahtise kraega

res ametnikel oleks see kullavärviline ja vaba-teenijail hõbedavärviline.

Üldiselt uue vormiriietusega on püütud saavutada otstarbekohasemat ja praktilisemat riietust, nagu selle järgi tarvidust tundis tegelik elu. Samuti on silmas peetud nägusust ja mugavust vormiriietuse kandmisel.

Eelpool toodud joonised aitavad piltlikult selgitada meie raudteelaste kavatsatud uut vormiriietust.

Võrdluseks on lõpuks toodud pildid ka möödunud aastal Saksa riigiraudteedel maksmat pandud vormide kohta, mille lähem kirjeldus ilmus „Eesti Raudtees“ nr. 4, 1935. a., lhk. 64.

Kroonika

EKSPLUATATSIOONIAMETI ISIKLIKU KOOS- SEISU MUUDATUSI:

Ümberpaigutusi: arvates 1. veebruarist 1936:

Tallinna jaama liiklemisametnik *Gustav Bäärt* — Tallinna Veoameti I veojaoskonna vanema elektromehaaniku kohustetäitjaks.

Ümberpaigutusi: arvates 16. veebruarist 1936:

Valga jaama vanem konduktor *Karl Hindreks* — Tallinna Veoameti I jaoskonna elektromehaanikuks.

Ümberpaigutusi: arvates 1. märtsist 1936:

Rapla jaamaülem *Johannes Avikson* — Türi jaamaülemaks, Loodi jaamaülem *Richard Soopere* — Tori jaamaülemaks, Koikse jaamaülem *Elmar Ilus* — Vana-Vändra jaamaülemaks, Põlva jaamakorraldaja *Heino Peets* — Antsla jaamakorraldajaks, Vaivara jaamakorraldaja *Ermo Merioja* — Põlva jaamakorraldajaks, Tallinna jaama lähetusametnik *Karl Pilden* — Vaivara jaamakorraldajaks, Ollepa peatuskoha jaamateenija

Arnold Kaasik — Tori jaamakorraldajaks, Avinurme jaamateenija *Juhan Varemäe* — Vaivara jaamateenijaks, Kiviõli jaamateenija *Aleksander Iskül* — Sonda kaubandusametnikuks, Riisipere jaama rööpaseadja *Voldemar Nurk* — Avinurme jaamateenijaks, Järva-Jaani jaama valvur *Erik Liigand* — Ollepa peatuskoha jaamateenijaks, Pärnu jaama vanem konduktor *Arnold Liedlein* — Pärnu jaama rongijuhi kohustetäitjaks, Tallinna konduktorite reservi vanem konduktor *Anton Uusna* — Pärnu jaama rongijuhi kohustetäitjaks, Tallinna konduktorite reservi konduktor *Peeter Feldmann* — Valga jaama vanem. konduktoriks, Tapa jaama rongijuhi kohustetäitja *Johannes Koonukõrb* ja Tallinna konduktorite reservi konduktorid: *Erich Moor*, *Elmar Suur* ja *Harald Tannebaum* — Tallinna konduktorite reservi vanem. konduktoriks. Tallinna jaama kaubandusametnik *Herbert Poomann* — Tallinna jaama kaubavastuvõtja-väljaandjaks.

Ümberpaigutusi teenistuse huvides: arvates

1. märtsist 1936:

Tori jaamaülem *Jaan Nõges* — Loodi jaamaülemaks, Tori jaamakorraldaja *Robert Jakustant* — Viluvere jaamateenijaks, Vaivara jaamateenija *Arnold Laur* — Lelle jaamateenijaks.

Ümberpaigutusi: arvates 1. aprillist 1936:

Keava jaamaülem *Tõnis Siimann* — Rapla jaamaülemaks, Tallinna jaamakorraldaja *August Kask* — Vaivara jaamaülemaks, Kiisa jaamaülem *Heinrich Lents* — Mustvee jaamaülemaks, Märjamaa jaamakorraldaja *Arnold Silla* — Kõnnu jaamaülemaks, Kohtla jaamakorraldaja *Karl Priido* — Karula jaamaülemaks, Vaivara jaamaülem *Johannes Essi* — Tallinna jaamakorraldajaks, Tallinna konduktorite reservi rongijuht *August Tari* — Türi jaamakorraldajaks, Kaarepere jaamakorraldaja *Aleksander Rehepapp* — Kohtla jaamakorraldajaks, Lohu peatuskoha jaamateenija *Johannes Lampson* — Märjamaa jaamakorraldajaks, Irboska jaamateenija *Valerian Pikkat* — Kaarepere jaamakorraldajaks, Ekspluatatsiooniameti vanem kantsleiametnik *Arnold Arro* — Tallinna jaama laekuriks, Tallinna-Sadama jaama liiklemisametnik *Ernst Paju* — Tall-Sadama jaama vanemaks liiklemisametnikuks, Ekspluatatsiooniameti liiklemisetoimkonna liiklemise ametnik *Mihkel Ester* — Tallinna jaama lähetusametnikuks, Halliste jaama valvur-piletimüüja *Hugo Seepa* — Lohu peatuskoha jaamateenijaks, Irboska jaama rööpaseadja *Voldemar Gierdmann* — Irboska jaamateenijaks, Tapa jaama rongijuht II kl. *August Linno* — Tapa jaama rongijuhiks I kl., Möisaküla jaama rongijuht *August Raistik* — Tapa jaama rongijuhiks, Tallinna konduktorite reservi vanem konduktor *Eduard Lints* — Tallinna konduktorite reservi rongijuhi kohustetäitjaks, Möisaküla jaama vanemkonduktor *Peeter Rannaste* — Möisaküla jaama rongijuhi kohustetäitjaks, Tapa jaama konduktor *Hillar Ohmann* — Tapa jaama vanemkonduktoriks, Tartu jaama konduktor *Hugo Tõugjas* — Tartu jaama vanem. konduktoriks, Tallinna konduktorite reservi vanem konduktor *Erich Moor* — Tartu jaama vanem. konduktoriks, Tallinna konduktorite reservi konduktorid: *Johannes Saarjärv*, *Mihkel Haavamäe*, *Georg Unt* ja *Julius Kuiv* — Tallinna konduktorite reservi vanem. konduktoriks, Pärnu jaama konduktor *Paul Kangur* — Pärnu jaama vanem. konduktoriks, Tapa jaama vanem konduktor *Aksel Tamm* — Pärnu jaama vanem. konduktoriks, Tartu jaama vanem konduktor *Richard Laht* — Möisaküla jaama vanem. konduktoriks, Tapa jaama rongiseadja *Johannes Ehrlich* — Tapa jaama haakijaks, Tapa jaama haakija *Hein Leesmaa* — Tapa jaama rongiseadjaks, Türi jaama noorem telegraafiametnik *Jenny Vorna* — Tallinna telegraafijaama noorem. telegraafiametnikuks, Kõnnu jaamaülem *Adolf Rull* — Türi jaama noorem. telegraafiametnikuks, Eidapere jaamateenija *August Soosaar* — Kohila jaama kauba vastuvõtja-väljaandjaks.

Ümberpaigutusi teenistuse huvides: arvates

1. aprillist 1936:

Ekspluatatsiooniameti liiklemisetoimkonna liiklemise korraldaja *Viktor Veerus* — Ekspluatatsiooniameti liiklemisetoimkonna välisühenduse agendi kohustetäitjaks, Ekspluatatsiooniameti liiklemisetoimkonna liik-

lemise korraldaja kohustetäitja *August Puu* — Ekspluatatsiooniameti liiklemisetoimkonna liiklemise korraldajaks, Mustvee jaamaülem *Andres Leinbok* — Keava jaamaülemaks, Karula jaamaülem *Voldemar Küppar* — Koikse jaamaülemaks, Kiisa jaamaülem *Heinrich Lents* — Mustvee jaamaülemaks, Tallinna jaama vanem korraldaja *Karl Pütsep* — Tallinna jaamaülema abi väljaspool klassi kohustetäitjaks, Tallinna jaamakorraldaja *Alfred Salumaa* — Tallinna jaama vanemaks korraldajaks, Tallinna konduktorite reservi rongijuhi kohustetäitjad: *Eugen Zastrov* ja *Harry Koppel* — Tallinna konduktorite reservi rongijuhiks, Tallinna jaama kaubandusametnik *Harri Randma* — Tallinna jaama kaubavastuvõtja-väljaandjaks, Türi jaamakorraldaja *Hendrik Lääts* — Türi jaama kaubavastuvõtja-väljaandjaks, Tallinna jaama kaubavastuvõtja-väljaandja *Johannes Silla* — Tallinna jaama kaubandusametnikuks, Tallinna telegraafijaama telegraafiametnik *Hilda Krooni* — Rakvere jaama telegraafiametnikuks.

Teenistusest lahkunud parandamatu haiguse tõttu, arvates:

1. veebr. 1936: Palupera jaama rööpaseadja *Rudolf Thal*, Paide jaama valvur *Vilup Liigand*; 2. veebr. 1936: Pärnu jaama rongijuht *Johann Kask*; 16. veebr. 1936: Tallinna konduktorite reservi konduktor *Magnus Raeder*, Valga jaama vanem rööpaseadja *Jaan Susi* ja Sonda jaama kaubandusametnik *Anton Vaino*; 1. märtsist 1936: Türi jaamaülem *Jaan Jaski*, Pärnu jaama rongijuht *Antoni Tomast* ja rongijuhi kohustetäitja *Oskar Männi*, Jõgeva jaama rööpaseadja *Kristian Öunap*, Vägeva jaama rööpaseadja *Johannes Raamat*; 6. märtsist 1936: Kadrina jaama rööpaseadja *Aleksander Luhaveer* ja Rakvere jaama telegraafiametnik *Eduard Lande*; 11. märtsist 1936: Vana-Vändra jaamaülem *Johan Uibokand* ja Tallinna-Sadama kaubavastuvõtja-väljaandja *Karl Vellmann*; 13. märtsist 1936: Tallinna jaama kaubandusametnikud: *Helene Neudorf* ja *Marie Orraka*; 16. märtsist 1936: Narva jaamakorraldaja *Vassili Kritšmann*; 21. märtsist 1936: Lehtse jaama rööpaseadja *Martin Pogri*; 31. märtsist 1936: Ekspluatatsiooniameti vanem ekspluatatsiooni revident *Aleksander Hammerbeck*, Möisaküla jaamaülem *Hendrik Tats*, Viljandi jaamakorraldaja *Jaan Sepp*, Oru jaama vanem jaamateenija *Karl Kitsas*, Viluvere jaamateenija *Robert Jakustant*, Möisaküla jaama vanem konduktor *Jakob Pillis*, Pärnu jaama vanem konduktor *Martin Peterson*, Tallinna konduktorite reservi vanem konduktor *Gustav Leison*, Valga jaama töömees *Jaan Lehe*, Tallinna jaama töömees *August Laks*, Pärnu jaama valvur *Jüri Tammann*.

Teenistusest lahkunud omal palvel:

Saue jaama rööpaseadja *Igor Jõgis*, arvates 1. märtsist 1936, Eidapere jaama ajutine valvur-piletimüüja *Pauß Ups*, arvates 5. märtsist 1936, Tallinna jaama kaubandusametnik *Jean Uustuba*, arvates 6. märtsist 1936, Elva jaama kaubandusametnik *Georg Muri*, arvates 12. märtsist 1936; Järve jaama rööpaseadja *Aleksander Jõgi*, Tallinna konduktorite reservi konduktor *Jüri Kuldkepp*, Küttejõu jaama ajutine valvur-piletimüüja *Julius Preeks*, Tallinna-Väike jaama

ajutine vagunipuhastaja *Heinrich Tuurmann*, arvates 1. aprillist 1936.

Teenistusest lahkunud B. E. S. § 4186 korras:

Lelle jaamateenija *Arnold Mangulson*, arvates 6. märtsist 1936 ja Tallinna konduktorite reservi vanem konduktor *Anton Jakob*, arvates 21. märtsist 1936.

Teenistusest lahkunud surma tõttu:

Valga jaama rööpaseadja *Karp Leetus* 11. veebr. 1936, Nõmme jaama õpilane *Miina Mänd* 27. märts. 1936.

DIPL.-INS. ALEKSANDER HAMMERBECK.



31. märtsil lahkus raudtee teenistusest vanaduspensionile määramise tõttu Ekspluatatsiooni ameti vanem liikumiserevident ins.-tehn. *Aleksander Hammerbeck*.

Aleksander Hammerbeck on sündinud 24. mail 1870. a. Kolga vallas. Lõpetas Riia Politehnika instituut oma stuudiumi 1897. a. Vene aegu teenis mitmes era- ja omavalitsuse asutuses. Tallinna—Pärnu k/r. teenistusse astus 1. I 1919. a. liikumisosakonna ülema abina, samal aastal 1. VII määrati liikumisosakonna ülemaks.

Kui 1. IX 1926. a. likvideeriti k/r. raudteevalitsus ja kõik kitsarööpmelised liinid läksid Riigiraudteevalitsuse valdusse, siis määrati A. Hammerbeck liiklemise inspektoriks 1. X 1926. a. ning 10. VII 1931. a. kuni vanaduspuhkusele minekuni teenis Ekspluatatsiooni ameti vanema liiklemiserevidendina.

Vanaduspuhkusele lahkunu on pälvinud kõigi kaasteenijate suurima lugupidamise ja austuse oma siira ja õiglase suhtumisega kõigile kaaskodanikele. Lahkunu saab veetma oma vanaduspäevad Pärnus, mis teda seob parimate mälestustega möödunud teenistus-aastatest. Kõik lugupeetud A. Hammerbecki tuttavad, eriti aga kõik raudteelased, soovivad vanale veteraanile rahulikku elu, kosutavat tervist ja päikeseküllast elusügist.

ALEKSANDER KRAUT.

Ekspluatatsiooni Ameti Kaubandustoimkonna Juhataja.



19. märtsil s. a. pühitses Ekspluatatsiooniameti Kaubandustoimkonna juhataja *Aleksander Kraut* oma 60. sünnipäeva, mis puhul teenijaskond esotsas Ametijuhatajaga austas teda õnnitlustega ja väerika kingitusega.

A. Kraut on sündinud 19. märtsil 1876. a. Keila jaamas raudteelase pojana. Raudteelase peres üles kasvades ta süvenes raudteeteenistusse juba maast-madalast. Oma teenistuskarjääri ta alustas Püsi jaamas telegraafi ametnikuna 24. märtsist 1894. a. Samast ajast alates lugupeetud juubilar on vahetpidamata teeninud raudteel olles mitmes ametis, saavutades järkjärgult kõrgemaid ameteid.

Eesti Vabariigi raudteeteenistusse A. Kraut astus 6. detsembril 1919. a. tagavara ametnikuna. Olles koosseisu järele tagavara ametnik ta täitis liikumise revidendi kohustusi umbes kahe aasta jooksul. 28. VI 1922 määrati ta Kaubandusjaoskonna tariifiteadlaseks ning samal aastal 1. XII Kaubandusjaoskonna tulude kontrolli toimkonna juhatajaks.

Juubilari suured kogemused teenistuse alal leidsid vastava ülemuse poolt väärilist hindamist: 1. I. 1924 ta määrati Kaubandusjaoskonna juhatajaks; 1. X 1926. a. Ekspluatatsiooniameti administratiivjaoskonna juhatajaks ja 1. X. 1927. a. sama Ameti Kaubandustoimkonna juhatajaks, millisel ametikohal teenib tänini.

Kõik raudteelased hindavad juubilari, kui õiglast ja hääsüdamlikku kaasteenijat, kes alati abivalmilt tuleb vastu oma teenijale kui ka tutvatele. Kõigi meie ühine soov on, et juubilar püsiks meie keskel veel kaua aastaid sama hää tervise juures kui ta on püsinud tänini.

Tegev toimetaja: *E. TIMMA*, korter: Lühikejalg 4—3., telef. 429-58. — Vastutav toimetaja: *E. GRÜNBERG*, krt.: Toompuiestee 30—7., telef. 434-41. — Väljaandja: K.-ü. „EESTI RAUDTEE“, Tallinnas.

Trükikoda J. Roosileht & Ko. Tallinnas, Lühikejalg 4.