Eesti Raudtee

TEEDEASJANDUSE AJAKIRI

K/ü E. R.

Ilmub kuus korda aastas.

Toimetus ja talitus: Tallinn, Nunne t. 32. Telefon: Balti 3-55

K.-Ü. „Eesti Raudtee“ väljaanne Tallinnas.

Nr. 4 (113). **1933.** **12. aastakäik.**

SISU: J. P.: Riigiautoteed Saksamaal. — A. B.: Itaalia riigiraudteedest. — Jul. Pihelgas: Piletita reisijaist ja piletite müügist rongis. — Kroonika. — Erikirjanduse ülevaade.

INHALT: J. P.: Deutsche Reichsautobahnen. — A. B.: Von den italienischen Staatsbahnen. — Jul. Pihelgas: Fahrkartenlose Reisende und Fahrkartenverkauf im Zuge. — Chronik. — Bücherschau.

EESTI KIVI-ÕLI

Aktsia-Ühisus

Juhatus ja müügibüroo:
Tallinn, Vene t. 7
Telef. 464-50 ja 463-05

Tehas ja kaevandus:
Kiviõli jaam
Telef. Sonda 15

I. Kütte-õli, immutus-õli, katusepapi tõrv, fenolaat ja muud saadused põlevkivist.

II. Parimas headuses segamata kodumaa avio- ja autobensiin „**Estolin**“ ning denatureerimise bensiin „**Estol**“.

E. S.

Kõik parimad Eesti auto- ja mootorspordi võistlustagajärjed on saavutatud „**Estolin**“ bensiini tarvitamisel.

„POLARIS“

Eesti Kinnitus Aktsiaselts

Võtab vastu järgmisi kinnitusi:

Tule-,
murdvarguse-
veo-,
väärtsaadetiste-,
kasko (laevakerede) ja
klaasi-

kinnitusi.

Seltsi põhi- ja tagavarakapitalid ületavad
Kr. 780.000.—.

Seltsi asutamisest peale on kahjude eest välja maksetud üldkokku
Kr. 3.803.290.90.

Soliidne edasikinnitus! Kahjud likvideeritakse viivitamata!

Pagasi- ja kaubasaadetiste ning hoiule antud käsipakkide kinnitus E. V. raudteejaamades

JUHATUS asub Tallinnas, Vana Viru tän. nr. 12.
Kõnetraat 426-66. Telegr.-aadr.: „POLARIS“.

OSAKOND asub Tartus, Lihaturg nr. 7. Kõnetraat 6-75.
Agendid kõigis linnades ja maakondades.

E2
E
42

EESTI RAUDTEE

TEEDEASJANDUSE AJAKIRI

ILMUB KUUS KORDA AASTAS.

Toimetus ja talitus: Tallinnas, Nunne t. 32. tel. 3-55 (raudtee keskjaamast). Kontor avatud 9—15.

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

KUULUTUSE HINNAD:
1 lehekülg . . . . . Kr. 60.—
½ „ . . . . . „ 32.—
¼ „ . . . . . „ 16.—

Nr. 4 (113) **1933.** **12. aastakäik**

Riigiautoteed Saksamaal.

J. P.

Saksa riigivalitsus on 27. juunist s. a. avaldanud seaduse, mille põhjal luuakse uus riiklik ettevõte: „Riigiautoteed". Selle eesmärk on elustada ja korraldada jõuvankrite liiklust, kuid ühtlasi ka võimaldada tööd paljudele töötutele.

Seaduse tekstist toome alljärgneva väljavõtte:

§ 1. Saksa Riigiraudteede Selts volitatakse jõudlusvõimelise jõuvankriteedevõrgu ehituseks ja käituseks looma haruettevõtte, nimega „Riigiautoteed". Ettevõte on avaliku õiguse juriidiline isik. Tema asukoht on Berliinis.

§ 2. Jõuvankriteed on avalikud teed ja määratud üldiseks liikluseks ainult jõuvankritega.

§ 3. Ettevõttel „Riigiautoteed" on jõuvankriteede ehitamiseks ja käituseks ainuõigus.

§ 4. Ettevõte „Riigiautoteed" kuulub riigivalitsuse järelvalve alla.

§ 5. Riigikantsler määrab ametisse Saksa maanteedeasjanduse peainspektori; viimane määrab kindlaks jõuvankriteede liinid ja nende väljakujundamise.

Ettevõtte „Riigiautoteed" haldus ja esindus kuuluvad Saksa Riigiraudteede Seltsile.

§ 6. Saksa Riigiraudteede Selts kutsub nõunikud, kes ettevõttele „Riigiautoteed" jõuvankriteede plaanimisel nõuandva häälega abiks on.

§ 7. Ettevõttel „Riigiautoteed" on õigus kasustusemaksusid võtta. Maksudetariif vajab teedeministri kinnitamist.

§§ 8—12 käsitavad maanteedeasjanduse peainspektori õigusi, maade võõrandamist kui ka riigi monopoliõigust jõuvankriteede suhtes. Seaduse elluviimiseks tarvilikud eeskirjad antakse riigivalitsuse poolt.

Seaduse kohta on avaldatud ka valitsuse seletuskiri, milles antakse lähemaid selgitusi eriliste jõuvankriteede ehituse vajaduse kui ka uue ettevõtte „Riigiautoteed" teostamise korra kohta.

Seletuskirjas mainitakse, et Saksamaal on ümmarguselt 300.000 km maanteid, millest 100.000 km evivad enam kui ainult kohaliku tähtsuse. Sellest arvust on jälle 25.000 km eriti tähtsad nimelt kaugeliikluse jaoks. See maanteede võrk, mis oma tekkimisel oli määratud kasutamiseks muudele liikumisevahenditele, kui jõuvankritele, peab kohastatama niivõrt, kui see on võimalik, ka autoliikluse jaoks, kuid täiel määral pole see kohastus siiski teostatav. Tarvilik ja otstarbekohane on luua eriline teedevõrk, mis on määratud ainult jõuvankrite jaoks.

Erilise jõuvankrite teede võrgu loomine Saksamaal ongi ülaltähendatud ettevõtte „Riigiautoteed" otstarve. Kavatsetav suurepäraline teedevõrk sisaldab endas kõik tähtsamad kaugeliikluse magistraal-liinid. Neist on eestkätt kavatsetud ehitada järgmised kuus, millest on kaks paralleelset põhja-lõuna, kolm paralleelselt lääne-ida ja üks traversaal-liin:

1. Aachen - Köln - Essen - Hannover - Berlin — Ida,
2. Saarbrücken - Mainz - Frankfurt - Erfurt - Leipzig - Dresden - Görlitz - Breslau - Beuthen,
3. Saarbrücken - Karlsruhe - Stuttgart - - Ulm - München — Ülembaieri riigipiir,

4. Lübeck - Hamburg - Bremen - Hannover - Kassel - Frankfurt - Mannheim - Heidelberg - Karlsruhe - Basel,
5. Hamburg - Berlin - Glogau - Breslau,
6. Stettin - Berlin - Leipzig - Plauen - Nürnberg - Augsburg - München.

Nende liinide kogupikkus on ligi 5000 km.

Katseteeosana on juba ehitamisel Frankfurt - Mannheim - Heidelbergi liin, mille kavad ja eeltööd olid valmistatud juba varem ühingu „Hafraba" poolt, kes selle liini ehitamise küsimusega tegelenud.

Uute jõuvankriteede mõiste oluline tunnus seisab selles, et nad on avalikud teed ja määratud üldiseks kasutamiseks, kuid põhimõttelikult a i n u l t j õ u v a n k r i t e l i i k l u s e k s. Sellest järgneb tarvidus nende lahutamiseks muust liiklusest (jalakäijad, jalgrattasõitjad, hobusevoorid) ja neid on otstarbekohane ehitada nõnda, et nad ei ristleks teiste liikluseteedega, juhtides viimaseid jõuvankritee alt või pealt läbi (viaduktid j. m.).

Teine oluline eritunnus seisab selles, et uued jõuvankriteed, ehk küll avalikkude teedena kõigile jõuvankritele kasutamiseks avatud, siiski sealjuures on m a k s u l i s e d. Maksu võtmine on põhjendatud sellega, et nende teede ehitus kui ka korrashoid on seotud väga suurte kuludega, teisest küljest aga võimaldavad uued teed nende kasutajaile aja- kui ka käitusekulude kokkuhoidu. Maksude määramisel saab raskusi sünnitama see asjaolu, et seni olemasolevate teede kasutamise eest, mida jõuvankrid nagu seniselt saavad kasutama, maksu ei võeta; sealjuures on aga uute teede suhtes tähtis, et neid võimalikult rohkesti kasutataks.

Seaduse järgi on ettevõte „Riigiautoteed" avaliku õiguse juriidiline isik. Seega on uuel ettevõttel peaaegu sama õiguslik seisukord, kui riigiraudteedel: ta on riigi avalik asutis. Ta ei kuulu küll mitte vahetult riigile, sest seaduse järgi on ta Riigiraudteede Seltsi haruettevõte, s. o. sisemiselt ja organisatsiooni suhtes on ta riigiraudteedega seotud. Seaduse seletusekirjas öeldakse selle kohta järgmiselt: "„Riigiautoteede" juhtimine on usaldatud Riigiraudteede Seltsile selle tõttu, et võistlus rööbasteede ja jõuvankri vahel peab lõppema sellega, et kogu tööstuslik kaubaveo kaugeliiklus koondatakse ühise juhtimise alla. Selles sihis on käesolev seadus esimene samm. Et tulunduslikkude toimingute kohta selgust kindlustada, selleks on ettevõte asutatud iseseisvana avaliku õiguse isikuna, kelle juhtimine ja esindus eeltähendatud põhjustel on Saksa Riigiraudteede Seltsi käes." Kuidas Riigiraudteede Selts uue ettevõtte juhtimist ja esindust tegelikult teostama saab, see ei ole üksikasjalikult veel mitte kindlaks määratud. Igatahes pakub seaduse eeskiri võimalust riigiraudteede asutisi ja tööjõudusid suurel määral ära kasutada uue ettevõtte otstarveteks.

Riigiautoteede lähedane ühendus riigiraudteedega on ka tehnilisest küljest täielikult põhjendatud: Riigiraudteed on riigi suurim tehniline ettevõte ja asutis. Ka peab tähendama, et seni ei ole Saksa riigiraudteedele veel kusagilt poolt sarnast etteheidet tehtud, et nad ei olevat tehniliselt ja eriti oma rööbasteede seisukorra poolest täielikult aja ja nõuete kõrgusel. Selle tõttu on loota, et ka nüüd riigiraudteede insenerid ja ametnikud saavad kõik tegema, et uut ettevõtet teostada kiiresti ja laitmatalt. Kus see tarvilik, saavad muidugi vastavad maanteedeasjanduse spetsialistid abiks kutsutud.

Siinjuures võib mainida, et riigiraudteed veel enne riigiautoteede kava otsustamist leidsid otstarbekohase olevat erilist tähelepanu pöörata jõuvankrite liiklusele. Sel alal tegutsemise mõttes otsustati muretseda suurem veoautode park, nimelt eestkätt kohe 1000 tükki.

Eriline seisukoht on seaduse järgi nähtud ette Saksa maanteedeasjanduse peainspektorile, kes määratakse riigikantsleri poolt. Seaduse seletusekirjas öeldakse selle kohta: „Näis olevat tarvilik jõuvankriteede liinide määramine ja väljakujundamine anda ühe erilise isiku kätte ja samal ajal üle anda temale ka viimane otsustamine plaanide kindlaksmääramise suhtes. Peale selle on seaduses nähtud ette määrus, mille järgi samale asutisele on võimaldatud vana maanteedevõrgu arenemist pidada silmas ja, niivõrt kui see ettevõtte „Riigiautoteed" suhtes tarvilik, ka mõjustada. Nendeks ülesanneteks näeb seadus ette riigikantsleri poolt määratava Saksa maanteeasjanduse peainspektori. Seega on maanteede peainspektori ülesanne kahesugune: esiteks määrata kindlaks uute jõuvankriteede liinid ja nende ehituse järjekorra, kui ka teiseks jälgida olemasoleva maanteevõrgu arenemist. Seaduse § 11 järgi on maanteede peainspektoril õigus nõuda kõigilt teede korrashoiu kohustuslikkudelt asutistelt plaanide esitamist maanteede uute või täiendavate ehituste kohta. Sellejuures võib peainspektor ehitusekavatsust, mille läbi ettevõtte „Riigiautoteed" ehitus ja arendamine võib saada takistatud, ära keelata.

Saksa maanteedeasjanduse peainspektoriks on riigikantsleri poolt määratud Dr. ins. Fritz Todt, kes seni oli töötanud insenerina firma Sager ja Wörner juures Münchenis ja on tuntud oma maanteedeasjandust käsitavate kirjatöödega.

On arusaadav, et samuti nagu uue raudteeliini, nõnda ka jõuvankritee ehitamine võib teostuda takistamatult ainult siis, kui tal on õigus maade võõrandamiseks. Uue seaduse § 9 järgi ongi ka ette nähtud, et ettevõte „Riigiautoteed" kasutab täiel määral Riigiraudteede seaduse § 38, mis käsitab maade võõrandamist ja peale selle on ettevõttel õigus maade võõrandamist teostada erilises lihtsustatud ja kii-

E2 1040

rendatud korras, mis ühe töömuretsemise teostamise dekreediga juba varemalt on maksma pandud.

Nagu juba tähendatud, on ettevõte „Riigiautoteed" majanduslikult iseseisev ettevõte, kellel on oma varandus, oma arvepidamine ja oma kasude- ning kahjudearved ja bilansid. Eestkätt on aga Saksa Riigiraudteede Seltsi nõukogu otsustanud määrata uue ettevõtte käsutusse laenuna 50 milj. Saksa marka, mis kasutatakse ülaltähendatud uue katseteeosa Frankfurt—Mannheim ehituseks. Uue tee ehituseametid asutati Frankfurdis, Darmstadtis ja Mannheimis.

7. augustil s. a. avaldati 1. määrus „Riigiautoteede" seaduse elluviimise kohta. Ta sisaldab eeskirju ettevõtte organite, kapitali, arvepidamise ja muu kohta. On ette nähtud, et ettevõttel on 7-liikmeline nõukogu, mille eesistujaks on riigiraudteede peadirektor, sama on maksev ka juhatuse kohta.

Raudtee-auto probleem on kõigis maades eriliseks küsimuseks, mille rahuldav lahendus seni veel kusagil ei ole õnnestunud. Ka viimane katse Saksamaal, siduda autoliiklust raudteetariifide kohaldamisega, ei toonud kontrollimise raskuste tõttu mingit erilist paremust. Ülaltoodud seadus on uus tähtis samm probleemi lahenduse katseks. Et seda seadust ellu viia, selleks on suured summad vajalikud, mille soetamine võib raskusi sünnitada, kuid igatahes on selle praktiline teostamine usaldatud asutisele — Riigiraudteed — kes täiesti oma ülesande kõrgusel seisab ja kes uue ettevõtte head kordaminekut tagada võib.

Itaalia riigiraudteedest.

A. B.

I.

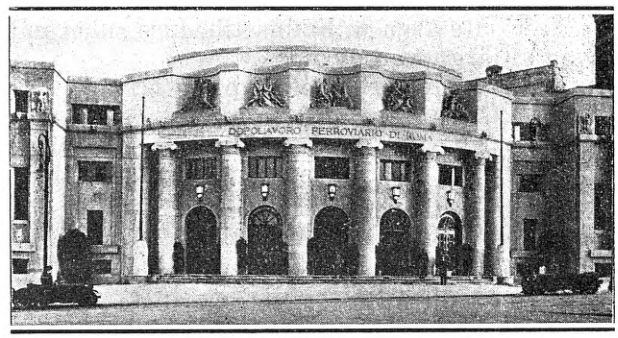
Esimeste raudteede ehitamise ajal Itaalias oli see maa politiliselt tükeldatud ja selle tõttu evisid raudteed, mis üksikute iseseisvate riikide poolt või tarviduseks ehitati, ainult kohaliku tähtsuse, kuna väljavaated suure ühtlase, orgaaniliselt seotud raudteevõrgu kohta puudusid.

Peale ühendatud kuningriigi loomist asus valitsus ka raudteevõrgu ühtlustamisele, kuid raudteed koondati nelja suure raudteedeseltsi kätte, kellele ka senised riigiraudteed üle anti. Kuigi hiljem, kus mõni selts majanduslikkudesse raskustesse sattus, riik oli sunnitud osa raudteid jälle tagasi ostma, kuid üldiselt peeti siiski otstarbekohasemaks, et ka riigiraudteede käitus toimuks mitte riigi, vaid eraseltsi poolt.

Siiski 1905. a., millal lõppesid mitmed kontsessioonid eraseltsidega, võeti riigiraudteed jälle riigi enda käitusse ning 1. juulil 1906 oli selliste liinide kogupikkus 13232 km.

Riigiraudteedevalitsus hakkas hoolega teostama raudteedevõrgu väljakujundamist ja uuendamist, kusjuures selleks talle valitsuse poolt suuremad summad, näit., üksi 1905/1906. aastal üle 100 milj. liira käsutusse määrati.

Maailmasõja lahtipuhkemisel oli Itaalia riigiraudteede seisukord enam-vähem rahuldav ja sõja kestvusel suutsid nad oma rasket ülesannet võrdlemisi hästi täita. Kuid sõja lõppedes olid niihästi rööbasteed kui ka veerev materjal väga kurvas seisukorras. Sellele tulid lisaks veel korralagedus ja distsipliini puudus raudteeteenijate ja -tööliste seas. Sagedad streigid ja rahutused häirisid raudteede korrapärast tegevust ja halvasid liiklust. Suurem streik, mis puhkes jaanuarikuus 1920, kestis 10 päeva ja lõppes valitsuse ning ametiühingute vahelise kokkuleppega, mille järgi 8-tunniline tööpäev maksma pandi ka kõigis raudteekäituse harudes. Kuigi sellega rahuldati teenijaskonna olulisem nõudmine, siiski ei lõppenud sellega veel mitte mitmesugused alalised korratused ja häired raudteedel. Veereva materjali hoolimata käsitus kui ka süte- ja muude käituseainete ülemäärane kulutamine olid iseloomustavamateks näheteks riigiraudteede käituses.



Raudteelaste „Dopolavoro ferroviario" Roomas.

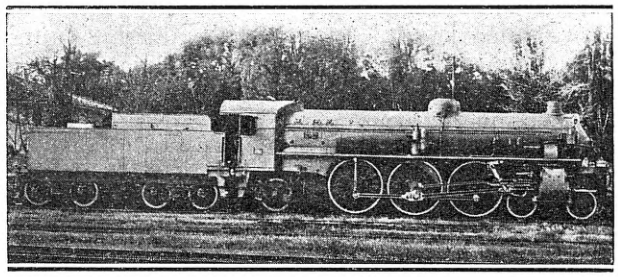
1922. a. revolutsioon tõi täieliku pöörde ka raudteedeasjandusse nii juhtimise kui ka käituse alal. Uus valitsus asus karmilt ja temale omase hoolimatusega seniste pahede kõrvaldamisele, kuid ka ülesehitava iseloomuga kavade ülesseadmisele ja teostamisele.

Kuivõrt see õnnestunud ja mis viimase kümne aasta jooksul on ära tehtud, sellest kõneleb riigiraudteedevalitsuse poolt hiljuti väljaantud teos, nimega „Itaalia riigiraudteed fašismi esimese aastakümne 1922—1932 jooksul." Nimetatud teoses esitatud andmed on ka alljärgneva ülevaate aluseks.

II.

Teenijate arv Itaalia riigiraudteedel oli maailmasõja ajal, kuid eriti sellele järgnevatel esimestel aastatel, väga rohkesti tõusnud. Põhjustest võib nimetada: liikluse tõus, tööaja lühendamine (1920. a.), kuid ka tööproduktiivsuse vähenemine distsipliini languse tagajärjel ja muud. Suure teenijate arvu ülalpidamine oli seotud suurte kuludega, mis raudteedel ülejõu käisid.

Et eestkätt saavutada kokkuhoidu palkade alal, kuid peale selle, et puhastada teenijaskonda uuele valitsusele mittemeeldivatest elementidest, selleks asuti suurejoonelisele koosseisude kokkutõmbamisele. 1921./22. a. teenijate arv 241.000 alandati juba 1923./24. aastaks kuni 176.000 ja ka järgmistel aastatel jätkati samas sihis edasi, nõnda et 1931./32. a. oli Itaalia riigiraudteedel teenijaid ligi 144.000, seega $^1/_3$ võrra vähem kui 10 aasta eest. Sealjuures peab aga tähendama, et liiklus 1931./32. aastal oli sama suur, kui 1921./22. aastal.



Uuemat tüüpi Itaalia auruvedur 1600 h.-j.

Teenijate arvu ja liiklusetiheduse suhet näitavad alljärgnevad arvud:

Iga 1000 telg-kilomeetri peale oli:
1913./14. a. — 38,75 teenijat,
1921./22. a. — peale 8-tunnilise tööpäeva maksmapanekut — 46,39 teenijat,
1931./32. a. — 29,0 teenijat.

Selline teenijate arvu vähendamine võis teostuda ainult mitmesuguste eriliste korraldusvõtete abil, millest võib nimetada eriti tööaja pikendamist kui ka käituse lihtsustamist ja ratsionaliseerimist. Näiteks, seati sisse lihtsustatud käitusesüsteem *Dirigente unico,* mis võimaldab rongide liikumist teostada ilma tehnilise teenijaskonnata paljudes vähemates jaamades. Rongide liikumine sünnib nimelt ainult rongijuhi korraldusel, kes saab selleks vajalikud juhatused telefoniteel liini korraldajalt ametnikult. Seda süsteemi kohaldatakse nimelt neil liinidel, kus liikumine ei ole sagedane. Selliste liinide kogupikkus on praegu ligi 3500 km.

Suuremates liiklusekeskustes on tarvitusele võetud ka dispatching-süsteem *Dirigente centrale* nime all.

Kaubavagunite varustamine läbiminevate õhkpiduritega võimaldas ka kaubarongide teenijaskonna koondamist.

Ühes koosseisude koondamisega käsikäes teostati ka teenijate palkade reguleerimist, kooskõlastades neid eluülalpidamise kuludega. Uus valitsus leidis tarviliku olevat erilist tähelepanu pöörata kõrgemate ametnikkude ametiastmete jaotusele ja palkasid tõsta eriti juhtivatel ametnikkudel.

Teenijate olukorra tõstmisele pöörati üldiselt rohkesti tähelepanu. Kutsuti ellu mõnesugused uued asutised ja keskused, mille eesmärk on raudteeteenijate ja nende perekonnaliikmete toetamine ja abistamine. Võib nimetada ka ettevõtet „Provida", mis varustab raudteeteenijaid igapäevaste tarbeainetega, hankides viimaseid otseteed kaubavalmistajatelt, millega langevad ära vaheltkauplejate kasud.

Korteriolude parandamiseks on raudteevalitsus toetanud teenijate poolt ellukutsutud korteri-ehituseühingud, kuid ka ise ehitanud uusi elumaju seal, kus see hädatarvilik.

Eriline asutis on *Dopolavoro ferroviario,* mis töötab Itaalia rahvusliku asutise *Opera nazionale del Dopolavoro* haruna. Selle tähtsa asutise eesmärk on, nagu ta nimi ka tähendab, töötava klassi elutaseme tõstmine ja arendamine, pakkudes töölistele paremaid võimalusi vaba aja ärakasutamiseks otstarveteks, mis soodustavad nende kehalist kui ka vaimlist arenemist. Sellel asutisel on mitmesugused haru, nagu: spordi, puhkuse, koduabi ja põllumajanduse dopolavoro. Dopolavoro ferroviario, millel on tervel raudteedevõrgul arvurikkad osakonnad, omab Roomas suurepärase ehitise, milles asub ka ruumikas teater.

III.

Riigiraudteede rööbasteede kui ka veereva materjali halva seisukorra parandamiseks otsustas uus valitsus tarvilikud sammud kohe ette võtta. Tähtsamaks ja esmajärguliseks ülesandeks osutus veereva koosseade uuendamine ja täiendamine.

30. juunil 1922. a. oli reisivagunite arv 10.337. Sellest arvust on nüüd 10 aasta jooksul 5.300 vana kaheteljelist reisivagunit liiklemisest kõrvaldatud ja asendatud 1.700 neljateljelise vaguniga, mis tõttu vagunite mahutuse kogusumma ei ole vähenenud. Uued reisivagunid vastavad kõigiti praeguseaja nõuetele. Viimastel aastatel on reisivagunid ehitatud ainult puhtmetallist.

Kaubavagunite koguarv on aastakümne jooksul tõusnud 129.450 pealt 150.000 peale ja nende kandejõud 2.295.000 t pealt 2.771.000 t peale, s. o. ligi 20%.

Westinghouse-piduriga varustatud kaubavagunite arv oli 1922. a. 16.500, kuid praegu üle 25.000.

Vedurite suhtes tuleb teha vahet auru- ja elektrivedurite vahel. Elektrivedurite arv on tõusnud 300 pealt 930 peale (210%) ja nende koguvõime 575.000 HP pealt 1.990.000 HP peale (246%).

Auruvedurite arv selle vastu on langenud 5.630 pealt 5.480 peale, kuid selle tõttu, et uut tüüpi vedurid on tugevamad, on auruvedurite koguvõime 4.400.000 HP jäänud endiseks.

Uute vedurite juures on ära kasutatud kõik viimased uuendused, nagu: auru ülekuumendus, toitevee eelsoojendus, katlasurve kõrgendus j. m.

Veereva koosseade uuendamise, kuid ka parema, korraliku ja hoolsa ümberkäimise tagajärjel on haigete vagunite ja vedurite arv märksa vähenenud, nagu see selgub alltoodud arvudest.

Haigete ja selle tõttu liikumisest kõrvaldatud sõidukite protsent:

	1922/23.	1925/26.	1929/30.	1931/32.
Reisivagunid	40%	37%	20%	13%
Kaubavagunid	15%	14%	7%	5%
Vedurid	25%	20%	14%	10%

Vedurite vigastuste keskmine arv iga 100.000 vedur-kilomeetri peale:

1921/22 . . .	7,5	1929/30 . . .	1
1925/26 . . .	2,5	1931/32 . . .	1

Kõneledes veoabinõude uuendamisest ja täiendamisest, tuleb mainida ka riigiraudteede parveühendust Sitsiiliaga Messina väina kaudu. See ühendus oli loodud juba 1897. a. ühe parvlaeva abil, mis mahutas enda ühel rööpmel kuni 8 vagunit. 1931. a. pandi liiklusesse uus raudteeparv, millel on 3 rööbet ning võib mahutada terve kaubarongi (28 vagunit) 620 tonni raskuses või selle asemel 14 reisivagunit. On kavatsus ehitada ja käiku panna veel üks selline sõiduk. Parvlaeva ühendus on määratud peamiselt puuvilja väljaveoks Sitsiiliast.

IV.

Uusi raudteeliine on juurde ehitatud aastakümne jooksul: ümmarguselt 500 km normaalrööpmelist ja ligi 130 km kitsarööpmelist raudteed; viimased asuvad peamiselt Sitsiilia saarel.

Uutest liinidest on tähtsamad:

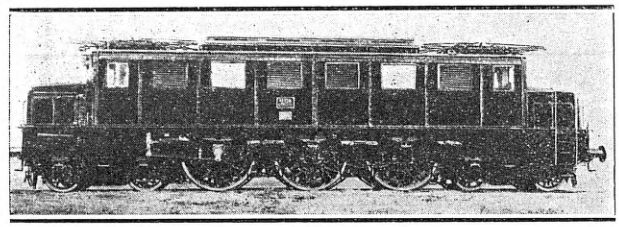
Otseliin *(direttissima)* Rooma ja Neapeli vahel Formia kaudu, mis avati liiklemiseks oktoobrikuus 1927. a. ja mille kaudu kaugus nimetatud linnade vahel osutus 250 km asemel 215 km. Selle ehitusel peeti silmas kõiki uuemaid, esimese klassi tee kohta maksvaid nõudeid: kaherööpmeline, pikad sirged teeosad, kõverikud väga suure raadiusega, ülekäigud rööbastee kõrgusel puuduvad täiesti, kuna need on kõik juhitud kas viimase alt või pealt läbi; rööbastiku pealisehitus on raskekaaluline; signalisatsiooni alal on kasutusel automaatne blokk-süsteem. Lähemal ajal elektrifitseeritakse see liin täies ulatuses.

Teine tähtis, kuid ainult 99 km pikk uus liin asub Comeo ja Ventimiglia vahel. Tema ehitus oli seotud suurte raskuste ja kuludega: tuli ehitada 60 tunnelit kogupikkusega kuni 36 km. Suurim neist, mis läbistab Col di Tenda, on üksi 8,1 km pikk.

Praegu ehitusel olevatest normaalrööpmelistest raudteeliinidest, kogupikkusega ligi 400 km, on tähtsam *direttissima* liin Bologna ja Firenzi vahel, mis loob parema raudteeühenduse Põhja-Itaalia ja Rooma vahel. Ka sellel liinil on üks 18,5 km pikkune tunnel.

Raudteeliinide uuendamise ja väljakujundamise kavas on raudteevalitsus erilist tähelepanu pööranud liinide teise rööpme juurdeehitusele kui ka pealisehituse kõvendamisele, asendades kerged rööpad raskematega.

Teine rööbe on juurde ehitatud 500 km ulatusel, nõnda, et kaherööpmeliste teede pikkus teeb välja praegu ümmarguselt 4000 km, s. o. ligi 25% liinide üldpikkusest.



Elektrivedur Itaalia riigiraudteel.

Kuna varemalt oli liinide ehitamisel kasutatud rööpaid 36 kg meeterkaaluga, siis on need nüüd hiljem, tugevama kandejõuga vagunite tarvituselevõtmisega osutunud mitte küllalt vastavateks. 6000 km ulatusel on sellised rööpad asendatud uutega, mille meeterkaal on 46 kuni 50 kg. Samal ajal on ka osa raudteesildu ümber ehitatud, neid kõvendades.

Peaaegu kõigil liinidel on osalt vanu jaamahooneid ümber ehitatud, osalt uusi juurde ehitatud. Suurematest ümberehitustest tuleb nimetada need, mis Milanos ja Bolognas teostati.

Rohkesti tähelepanu on uus valitsus osutanud ka raudteejaamade ilustamisele. Jaamateenijatele avaldati üleskutsed osa võtta võistlusest jaamade ning nende lähema ümbruse ilustamise alal. 1931. a. korraldatud „Rahvuslikul võistlusel jaamade ilustamiseks" loeti esimese auhinna (kuldmedali) vääriliseks Trieste Servola jaam teeosal Trieste—Parenzo.

V.

Uue valitsuse kavatsused raudteedeasjanduse alal näevad ette ka raudteede elektrifitseerimise võrdlemisi laias ulatuses.

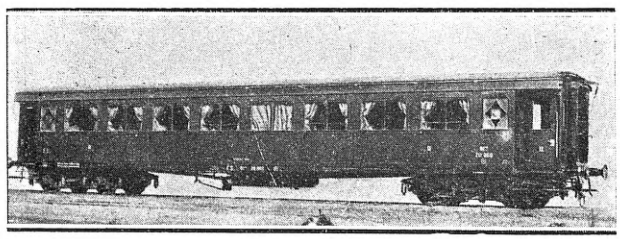
Esimesed katsed elektrifitseerimise alal Itaalia raudteedel alustati juba 1901. a. Kuni

1922. a. oli 700 km raudteed elektrifitseeritud. Järgmise 10 aasta jooksul tuli juurde veel 1300 km, nõnda et praegu on selliste liinide pikkus ligi 2000 km. Valitsuse lähemas kavas on 1400 km raudteede elektrifitseerimine, milleks on lubatud 1200 milj. l.

Senised elektrifitseeritud liinid asuvad riigiraudteede võrgu mitmes osas. Tähtsam grupp on Toskana—Liguuria—Piemont, kus asub ka tähtis teeosa Livorno—Modane, mis oma pikkuse tõttu (457 km) käesoleval ajal on esimesel kohal selliste liinide hulgast Euroopas, kus liikumine toimub elektrijõul.

Elektriteedel kasutatakse peamiselt madala sagedusega vahelduvat voolu, mis mägistel teeosadel, kus elektrifitseerimine varem ette võeti, enam vastav. Elektrikäituse laiendamisel ka lausmaa raudteeliinidele, kus liiklevad rasked ja kiired rongid, osutus otstarbekohasemaks võtta kasutusele alaline vool, mis ka võimalikuks ja soodsaks osutus nende uuenduste ja täienduste tagajärjel, millised viimasel ajal Itaalia raudteedel sel alal läbi viidud.

Elektriteede jaoks tarvisminev vool saadakse osalt raudteede enda jõujaamadest, mis töö-



Puhtmetallist 2. klassi reisivagun.

tavad auru- või vee jõuga, osalt eraasutistelt.

1930. a. tarvitati rongide liikumiseks 376 milj. kwt., millisest arvust raudtee jõujaamad andsid 122 milj.

Rongide liikumine elektrijõul on neil liinidel, kus ta tarvitusele võetud, annud ka neid soovitavaid tagajärgi ja paremusi, mida sellelt käituseviisilt oodati. On võidud tõsta rongide kiirust kui ka kaalu ning sellega suurendada teeosade läbilaske võimet. Ka seisab elektrilise käituse eriline eelis selles, et see on vaba suitsust, ja tähtis on see nimelt neil teeosadel, kus on tunnelid olemas.

Elektrifitseerimise tagajärgede kohta paar näidet:

Genua sadama ümberehitusega seoses oli oodata suurt liikluse tõusu, eriti Po orgude sihis. Seda arvestades said selles sihituses asetsevatel Giovi ja Ovada liinidel võetud ette elektrifitseerimise tööd, mille tagajärjel nüüd on võimalik neil liinidel 2400 kaubavaguni asemel 4000, s. o. 1600 vagunit rohkem läbi lasta ööpäeva jooksul.

Samuti Porrettana teel, mis ühendab Bolognat Firenze'ga Appeniinide kaudu, oli aurukäituse juures liini ekspluatatsioon väga tülikas ja kulukas. Rohked tõusud ja tunnelid sellel teeosal raskendasid rongide liiklemist, nõnda et seda liini kaudu jõuti ainult reisirongide ühendust pidada, kuna, eriti elavama liikluse puhul, kaubarongid tulid juhtida ringteed kaudu mujalt läbi. Liini jõudlus oli ainult 180.000 sõidukit aastas. Peale liini elektrifitseerimist ja ka signalisatsiooni seadiste ümberehitust ning ümberkorraldamist tõusis liini jõudluse arv kuni 320.000 sõidukit aastas.

VI.

Ülalpool tähendatud korraldusvõtted: sõidukitepargi suurendamine ja uuendamine kui ka teeosade läbilaskevõime suurendamine teise rööpme juurdeehituse või liini elektrifitseerimise läbi kergendasid suurel määral raudteede käitust kaupade veo alal. Rongi keskmine koosseis oli 1922./23. a. 45 telge, kasuliku kaaluga 170 tonni, kuid 1930./31. a. juba 60 telge, kasuliku kaaluga 216 tonni. Selle tõttu võisid raudteed suure liikluse juurdekasvu puhul 1922.—1930. a. ka ülalmainitud vähendatud teenijatekoosseisude juures siiski rahuldavalt toime tulla.

Nimelt veeti kaupu:

1921./22. a.	41	milj. tonni.
1923./24. a.	63	„ „
1929./30. a.	65	„ „

Tegevusaastast 1929./30. peale on liiklus vähenenud.

Vagunsaadetised moodustavad Itaalia raudteedel 90% vedude üldarvust, kuna väikesaadetistele langeb ainult 10%.

Et vagunsaadetiste kiiremat edasisaatmist võimaldada, selleks said 1926. a. pandud käiku kaubarongid, millised koosnevad ainult suuremate sorteerimisjaamade vagunitest. Et sellega ära jäid peatused ja manöövritööd vähemates vahejaamades, siis võivad sellised rongid võrdlemisi suurt sõidukiirust saavutada. Neid ronge kasutatakse peamiselt rahvusvahelises liikluses ja nad on võimaldanud ka Itaalia riigiraudteedel osa võtta rahvusvahelisest kaubarongide sõiduplaanist, mis korraldab Euroopa tähtsamaid ühendusi kaubaliikluse alal.

Ka nimelt toiduainete (aed-, juur- ja puuvili) veos, mis juba enne maailmasõda oli laia ulatusega (1913./14. a. 105.626 vagunit), ja milleks 1931./32. a. kasutati 197.000 vagunit, on sellised otserongid tarvitusel. Näiteks liiklevad Campania, Apulia ja Romagna hooajal igapäev kaubarongid kindla kaaluga 450 tonni ja sealjuures 38 km/t. kiirusega. Catania—Brennero teeosal sõiduks tarvitab 620 t. raskune maršruutrong nüüd ainult 52 tundi, kuna varemalt 105 tundi.

Väikesaadetiste veos on leitud olevat tarvilik sisse seada otse-kogukaubavagunite liiklust tähtsamate sõlmejaamade vahel ja sealjuures

ka ümberlaadimise juhtumeid vähendada kuni võimaluse piirini.

Lühematel kaugustel, kus võistlus autoga ennast teravamalt tunda annab, on seatud käiku n. n. *kerged rongid* (treni leggieri). Need rongid koosnevad ühest vähemast vedurist, ühest pakkvagunist ja mõnest kaubavagunist, millel on läbiminevad käigud ühest vagunist teise vagunisse ja mis on ka varustatud õhkpiduritega. Sõidukiirus on kuni 60 km tunnis. Rongi sõidu ajal viibivad vagunites teenijad, kes kaubakohad nende sihtjaamade järgi korraldavad ja mahalaadimiseks valmis seavad, mis tõttu on võimalik nendel rongidel piirduda väga lühikeste peatustega neis vahejaamades, kus laadimistöid teha tuleb. Et nende rongide sõidukiirus on kaks korda nõnda suur, kui harilikkudel kaubarongidel, millised nendega asendatud, siis on nüüd võimalik samas sihituses, kasutades sama vedurit ja rongi meeskonda, ühe rongi asemel kaks rongi käiku panna. Kaupade (väikesaadetiste) kohaletoimetamise kiirus on ka sellega tõusnud sedavõrt, et saadetised, vastavalt veokaugusele, kas juba veoksandmise päeval, või sellele järgneva päeva esimestel töötundidel, saajale sihtjaamas väljastatakse.

Reisijateliikluses on rongide jõudlus tõusnud 59 milj. km pealt 1922./23. a. kuni 88 milj. km 1929./30. a. See juurdekasv puudutab peamiselt pealiinisid ja kiirronge. Viimased moodustavad praegu üle 40 % üldarvust.

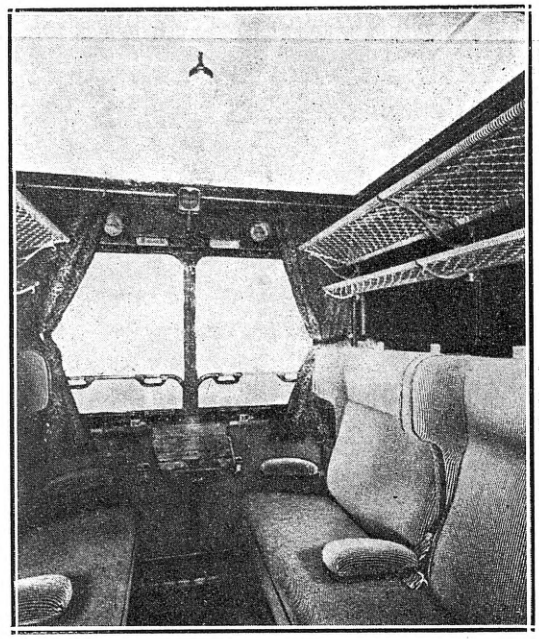
Korraldusvõtted, millest kaubaveo suhtes ülalpool kõneldud, andsid ka reisijateliikluses häid tagajärgi, mis tõttu oli võimalik ka sellel alal täpsamat ja kiiremat liikumist korraldada. Põhja- ja Lõuna-Itaalia vahelise reisuaja lühendamiseks aitasid kaasa tähtsamate teeosade elektrifitseerimine, kuid eriti ka direttissima liini Rooma—Neapeli avamine. Kõik Lõuna-Itaaliasse kui ka Sitsiiliasse minevad kiirrongid kasutavad seda liini. Osa ronge sõidab isegi kuni 100 km/t. kiirusega ja ilma peatusteta vahejaamades. Selle tõttu on sõiduajad paljude tähtsamate linnade vahel märksa lühenenud. Näiteks, sõiduks Milanost Neapeli läks aega 1925. a. lõpus 16 tundi 40 minutit, praegu aga 12 tundi 20 minutit. Kui kord direttissima liin Bologna—Firenze avatakse liikumiseks, teise rööpme juurdeehitus Firenze ja Rooma vahel täielikult läbi viiakse ja elektrifitseerimine Firenze ja Neapeli vahel lõpetatakse, siis selle tagajärjel Firenze ja Neapeli vahel sõiduaeg saab kestma ainult 10 tundi.

Samuti nagu pikiühendused, nõnda ka poolsaart põigiti läbistavad ühendused on muudetud paremateks ja soodsamateks. Milano—Veneetsia pikal teeosal, mis asetseb terves ulatuses lausmaal ja on kaherööpmeline, liiklevad ka eriti kiired reisirongid, mis kuni 120 km/t. kiirust võivad arendada. Sõiduks Milanost Veneetsiasse kulub nüüd ainult 3 tundi 5 minutit, kuna varemalt 4½ tundi.

Arvestades Itaalia tähtsust turistide-maana, on reisijateühenduste juures silmas peetud eriti ka välismaalaste tarvidusi ja nõudeid. Ühenduses välismaaga on käiku pandud isegi luksusronge.

VII.

Maailmasõjale järgnevatel esimestel aastatel olid riigiraudteedel majanduslikult väga rasked ajad läbi elada. Kulud paisusid suureks hindade ülemäärase tõusu, teenijate suurte koosseisude kui ka käituse korratuste tõttu. Tulud aga jäid väikseks, sest et tariifid ei vastanud üldisele hindadetõusule ja ka liiklus oli



2. klassi reisivaguni kupee.

vähene. Käitusekulud ületasid kaugelt liikluse- ja muud tulud, mis tõttu kõrvalkulude katmisele ei olnud mõeldagi. Raudteede bilanss lõppes igal aastal puudujäägiga: 1921./22. a. oli see 1,5 miljardi liirat.

Uuel valitsusel õnnestus mitte üksi plaanikindlat käitust uuesti korraldada, vaid ka raudteede majanduslikku seisukorda saneerida lühikese aja jooksul.

Tulude ja kulude käik aastakümne kestvusel oli järgmine:

Tulud: Kiire tõus aastatel 1921./22. kuni 1926./27., kus saavutati haripunkti 5100 miljoni liirat; püsiv seisukord kuni 1929./30.; siis langus majandusliku kriisi tagajärjel.

Kulud: Energiline kokkutõmbamine 1921/22 ja 1924./25. vahel, 4500 milj. l. pealt 2800 milj. l. peale; järgmisel mõlemal tegevuseaastal kulude tõus liikluse suurenemise tagajärjel; 1926./27. a. peale pikaldane langus kuni

1929./30. a.; viimastel aastatel kulude langus suurem, vastavalt liikluse vähenemisele.

Tulunduslikud tulemused:

1921./22. a. olid kulud tuludest 1253 milj. võrra suuremad; see puudujääk vähenes 1923./24. a. 232 milj. l. peale.

Täielik pööre tulunduses tuli 1924./25. a. Tulude ülejääk oli nimetatud tegevuseaastal 414 miljoni. Sellest summast arvates 238 milj. kõrvalkulude (enamuses riiklikkude laenude protsentideks ja kustutuseks) katteks, jäi puhast ülejääki riigikassale 176 milj. See aktiivasaldo tõusis oma haripunktile 1925./26. a. 350 milj. liiraga. Aktiivasaldo jääb kõikumistega kuni 1930./31. a., millal ta oli veel 11 milj. l.

Itaalia kuninga salongvaguni sisemus.

1931. a. olid käitusetulud küll veel 312 milj. liira võrra suuremad käitusekuludest, kuid see ülejääk ei ulatunud 512 milj. kõrvalkulude katteks, mispärast nende kulude suhtes oli paarisajamiljoniline puudujääk.

1929. a. peale on liiklus suurel määral vähenenud, nimelt: kaubaveos 25% ja reisijateveos ligi 20%.

Selleks, et reisijatele pakutavaid mõnususi ja võimalusi mitte kitsendada, raudteevalitsus on reisijateliiklust piiranud hoopis vähesel määral: 88 milj. rong-kilomeetrit oli 1929./30. a. ja 83,4 milj. rong-km 1931./32. a., s. o. 5,6% vähem. On seatud sisse kerged reisijaterongid, uuendus, millest allpool lähemalt mainitakse.

Kaubaveos on rongide jõudlust vähendatud 60 milj. rong-km pealt 47 milj. rong-km peale, s. o. 21,6%, kuid selle eest on sel alal tarvitusele võetud uuendused arendanud liiklust rohkel määral.

Raudteevalitsuse peamiseks püüdeks oli saavutada kulude vähendamist kütteainete kulutuse kui ka teenijate palkade alal; viimasest asjaolust oli juba kõne ülalpool.

Kütteainete kulu on aurukäituses vähenenud viimase 10 aasta jooksul 3000 milj. tonnilt 2000 milj. tonnile. Sellest vähenemisest tuleb kahtlemata 600.000 tonni kirjutada rongide elektrikäituse laiendamise arvele, ülejääv osa aga on puhtkokkuhoid sütetarvituse alal. Tänu hoolsamale süte valikule, vedurite ehitusviiside täiendustele, rongide liikluse järelvalvele, ja peale selle ka nimelt meeskonna hoolsusele ja tähelepanelikkusele, mille ergutamiseks on loodud teatud preemiate süsteem, on süte tarvitus vähenenud: 1000 virtuaal tonn-km pealt oli see 1921./22. a. 78,6 kg, nüüd 49,5 kg.

Raske on näidata arvudes, kui suurt kasu on raudteele toonud mõne liini elektrifitseerimine. See ripub ära sütehindadest ja veel paljudest kohalikkudest tingimustest. Üldiselt võib aga väita, et aurukäituse asendamine elektrikäitusega toob endaga kaasa käitusekulude vähenemise ja peale selle veel arvurikkad paremused käituseoludes.

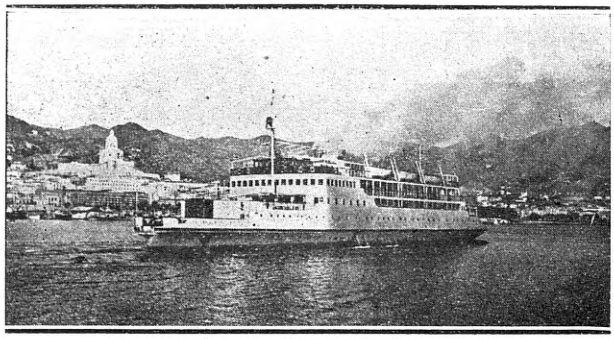
VIII.

Kõneledes raudtee korraldusvõtetest liikluse suurendamise suhtes, peab tähendama, et need põhjustatud on peamiselt raudtee ja autoliikluse vahelisest võistlusest, kuigi viimane Itaalias ei ole nii teravat iseloomu omandanud, kui mõnel pool mujal, sest et poolsaare pikerguse kuju tõttu on reisijate ja kaupade veo keskmised kaugused seal võrdlemisi pikemad.

Kaupade veo alal on loodud eriline „Rahvuslik Transpordiasutis (INT)“, millest riigiraudteed oma kapitaliga osa võtavad. Sellel asutisel on harukontorid paljudes linnades, kus ta teostab kaupade kodunt-koju vedu, töötades raudteevalitsusega käsikäes ja viimast toetades seega võitluses teiste autoettevõtetega.

Vagun- kui ka väikesaadetiste kiiremaks kohaletoimetamiseks tarvitusele võetud korraldusvõtetest kõneldi ülalpool. Siinkohal tuleb veel mainida uut korraldust k i i r k a u b a s a a d e t i s t e veoks, mille kaal on alla 30 kg. Need saadetised võetakse veoks vastu teatud jaamade vahel võrdlemisi madala tariifi järgi, kusjuures nende formaliteedid on äärmiselt lihtsustatud; saadetised toimetatakse saajale koju kätte 6 tunni jooksul peale sihtjaama jõudmist.

Reisijateveo alal loodud uuendustest tuleb nimetada n. n. kergeid ja rahvaronge.



Raudteeparvlaev liiklemiseks Messina väinas.

Kerged rongid (treni leggieri) koosnevad mõnest üksikust kergest vagunist ja on määratud reisiliikluse tihendamiseks, pakkudes reisijaile lühikestel kaugustel samu häid ja kiireid reisivõimalusi, nagu jõuvankrite-ühendused.

Mõnel kõrval-liinil on tarvitusele võetud *rööbasomnibused,* kuid nende suhtes on asjaolud veel enam-vähem katsetamisajajärgus.

Rahvarongid (treni popolari) on huvitav ja omapärane uuendus Itaalia riigiraudteedel, mis tõttu nende juures tuleb peatuda pikemalt.

Rahvarongide organiseerimise mõte sai algatuse valitsuselt, kellel olid selle suhtes järgmised eesmärgid:

a) sotsiaalsed — pakkuda rahva kõige laiematele kihtidele võimalust osa võtta huvi- ja õppereisudest, mis korraldatakse kas mere rannikule, mägestikku või mujale huvitavasse kohta, enneolemata madalate sõiduhindadega.

b) tulunduslikud — suurendada raudteedetulusid, luues ühe uue liikluseharu, mida ilma selle korralduseta ei oleks olnud.

Esmakordselt korraldati rahvarongid 1931. aasta juulis ja selle järgnevatel kuudel, mil tehti katseid mitmet tüüpi rongidega ja mitmesuguste sõidukavadega.

1932. a. suvel ja sügisel korraldati need rongid juba vastavalt eelmise aasta kogemustele. Alljärgnevalt toome iseloomustavamaid jooni 1932. a. rongidest.

Rahvarongideks nimetatakse Itaalias teatud eraronge, mis määratakse käiku raudteevalitsuse algatusel ja korraldusel, suve ja sügise jooksul, sõidumatkadeks, mis pakuvad rohket huvi laiematele kihtidele. Harilikult on need sinna-tagasisõidud, harva ringsõidud.

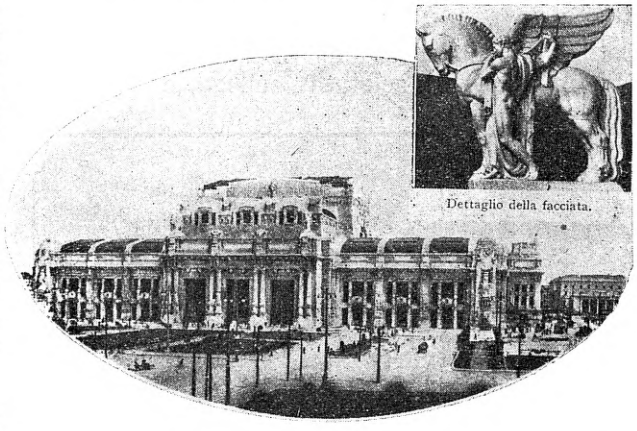
Rahvarongid on käigus teatud pühapäevadel või pühadel: nad väljuvad laupäeva õhtul või pühapäeva hommikul ja jõuavad lähtejaama tagasi kas pühapäeva õhtul või esmaspäewa hommikul vara. Nende rongide sõidukiirus on suur, nõnda, et neid selles suhtes võib võrrelda „diretti" või isegi „direttissimi" kiirrongidega.

Rahvarongide korraldamine täidab oma otstarvet ainult siis, kui järgmised tingimused on täidetud: a) nad peavad moodustama uut liikluseharu, mis sellele toob juurdekasvu, seega ei tohi need rongid reisijaid ära võtta teistelt rongidelt; b) nad peavad täielikult ära kasutatama tervel teeulatusel. Selleks tuleb ühest küljest silmas pidada, et rongid määratakse selliste asjaolude juures, mis enam-vähem kindlustavad rohket sõitjate arvu. Õnnelik valik lähte- ja sihtjaama, sõidukava ja -aja suhtes, võimalused reisijail päeva mööda saata lõbusalt ja huvitavalt, ka midagi uut tundma õppides, — neist tingimustest ripub ära kordaminek rahvarongi korraldamisel. Teisest küljest aga on rahvarongides sõitjate arv piiratud: pileteid müüakse ainult niivõrt, kui rongis vabu kohti olemas.

Sõidukavad rahvarongide liikumiseks määratakse igal nädalal kindlaks riigiraudteede peadirektsiooni poolt Roomas, kes selleks ära kuulab raudteede jaoskonnaülemate ja peale selle ka tihti rongi lähte- ja sihtkohtade kohalikkude ameti- ja muude asutiste ja organisatsioonide soovid ning ettepanekud selles asjas. Mõnikord korraldatakse ka ekskursioonid rahvarongi sihtkohast edasi mõne teise veoabinõuga (laev, auto j. m.), selleks kokku leppides vastava veoettevõttega. Rahvarongide määramine üldse nõuab raudteede peadirektsioonilt nende rongide lähte- ja sihtkohtade kohalikkude olude põhjalikku tundmist ja kiiret otsustamisvõimet otstarbekohasteks korraldusteks.

Sõidukava avaldatakse üldiseks teadmiseks küllalt aegsasti, nimelt esmaspäeval või teisipäeva hommikul ajalehtede, mõnikord ka raadio ja müürilehtede kaudu. Pileti müük alustatakse ka juba teisipäevast peale. Rongis leiduvate istekohtade arvule vastavalt teostatakse piletimüüki kuni vabade kohtade lõppemiseni. Mõne rahvarongi jaoks müüakse alandatud hinnaga pileteid ka sõiduks teistest jaamadest kuni rahvarongi väljumise jaamani.

Rahvarongi sõiduhind on arvutatud üldtariifi järgi *80%* *hinnaalandusega,* arvesse võttes kogu teeulatust, mis rong läbi sõidab; ka juhul, kui mõni vahejaam on volitatud müüma pile-



Milano jaama uus hoone.
Kõrval fassaadi detail.

teid rahvarongile, jääb piletihind ikka samaks. Müüdud piletid on maksvad sõiduks ainult selles rongis, mille jaoks need välja antud. Kasutamata piletite eest hinda tagasi ei makseta.

Pagasit rahvarongides ei veeta. Igal reisijal on õigus kuni 10 kg käsipakke vagunisse endaga kaasa võtta.

1932. a. hooajal (5. juunist — 19. septembrini) on määratud käiku 948 rahvarongi, mille keskmine sõidukaugus sinna-tagasi oli 485 km. Sõidud teostati 17 pühapäeva või püha puhul, igapäev keskmiselt 60 rongi. Tagajärjed olid järgmised:

Sõitjate üldarv	833.943
Rahvarongide rong-km arv . .	447.097
Keskmine sõitjate arv rongis .	817
Brutto sissetulek . . . . . Liir.	15.000.000
Sissetulek ühelt rong-kilomeetrilt Liir.	33

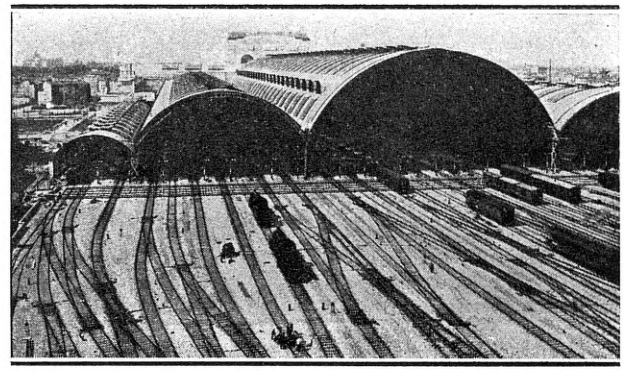
Peab tähendama, et tulu ühelt rong-kilomeetrilt oli rahvarongides suurem, kui harilikkudes reisirongides.

IX.

Lõpuks toome veel ülevaate tulemustest Itaalia riigiraudteedel tegevuseaastal 1931./32.

Selle aasta peatunnuseks oli, nagu ka eelmisel aastal, liikluse tagasiminek ning selle tõttu tulude vähenemine.

Järgnev tabel sisaldab võrdlevaid statistilisi andmeid liikluse kohta 1930./31. ja 1931./32. a.



Sissesõidud Milano jaama.

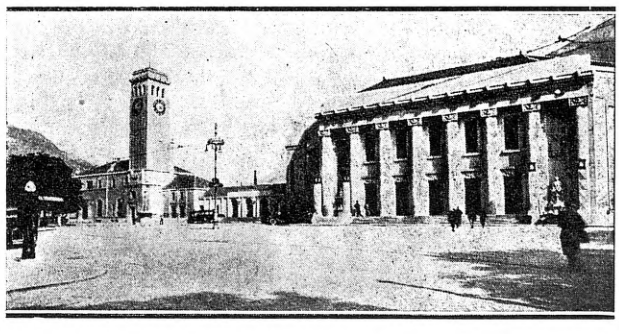
arv on vähenenud enam kõrgemates klassides, kui alamates ja peamiselt, et on maksma pandud veel mõnesuguseid hinnaalandusi reisijatekui ka kaubaveo alal.

Siinkohal peab nimetama, et Itaalia riigiraudteedel on eriti reisijateveos rohkesti mitmesuguseid sõiduhinnaalandusi maksmas, mis on ette nähtud näit. riigiametnikkudele, sõjainvaliididele, veteraanidele, parlamendivalijatele, sõiduks kuurortidesse, messidele, rahva- ja spordipidustustele, kiriklikkude pidustuste, näit. „püha aasta“ puhul ja veel palju muud. Hinnaalandused ulatuvad 30—70% üldisest reisijateveotariifist.

Kaubaveos oli liikluse vähenemine vagunsaadetiste suhtes suurem (17,20%), kui väike-

	1930./31. a.	1931./32. a.	Vähenenud %.
Müüdud reisipiletite arv	96.500.000	83.500.000	—13,43
Reisija-km . . . . . milj.	7.370	6.527	—11,50
Tulud reisijate- ja pagasiveost . . . milj. liir.	1.464	1.255	—14,26
Nettotonnide arv kaubaveos	48.880.000	40.640.000	—16,80
Tonn-km . . . . . milj.	11.006	9.598	—12,79
Tulud kaubaveost . . . . . milj. liir.	2.516	2.073	—17,61
Tulu igalt reisija-km . . . . . liir.	0,192	0,187	—2,6
Tulu igalt tonn-km . . . . . „	0,224	0,211	—5,6
Tulud igalt reisirong-km . . . . . „	16,89	14,64	—13
Tulud igalt kaubarong-km . . . . . „	46,99	43,62	—7

Reisijate- ja ka kaubaveos on tulu protsentuaalne tagasiminek ühelt liikluseühikult (reisija- ja tonn-km) seletatav sellega, et reisijate



Bolzano (Bolzen) raudteejaam.

saadetiste suhtes (13,50%). Eriti suur tagasiminek oli välisotseühendustes: sissevedu Itaalia piirijaamade kaudu vähenes 5.226.800 tonnilt 3.708.300 tonnini, s. o. 29,05% ja väljavedu 2.821.000 tonnilt 2.330.000 tonnini, seega 17,43%. Toiduainete veos, mis itaalia kaubanduses liikluses Kesk-Euroopaga tähtsat osa etendab, on välismaale saadetavate suurkiiruse vagunite arv langenud 95.026 pealt 77.449 peale, seega 18,6%.

Auru- ja elektrivedurite ning mootorite virtuaal-jõudlused on langenud 203.336.400 km pealt 192.761.900 km peale (5,2%). Rongidejõudlused 1931./32. a. olid 131 milj. km, kuna eelmisel aastal 137 milj. km. See vähenemine langeb ainult kaubarongide arvele, kuna reisirongide jõudlused on jäänud endiseks, sest kok-

kutõmbamist sel alal ei pidanud raudteevalitsus scovitavaks. Sellevastu püütakse mõnesuguste korraldusvõtete läbi saavutada reisirongide omakulude vähendamist. Näiteks kaotati ära 1. klass paljudes rongides, kus selle vähese tarvitamise tõttu erivaguni paigutus rongi osutus surnud kaalu suurendamise mõttes mitteotstarbekohaseks. Ka n. n. „kergete rongidega" saavutati reisijateveo omakulu vähenemist. Rahvarongid, millest juba ülalpool kõneldud, osutusid nende täieliku ärakasutamise tõttu omakulude suhtes väga kasulikkudeks.

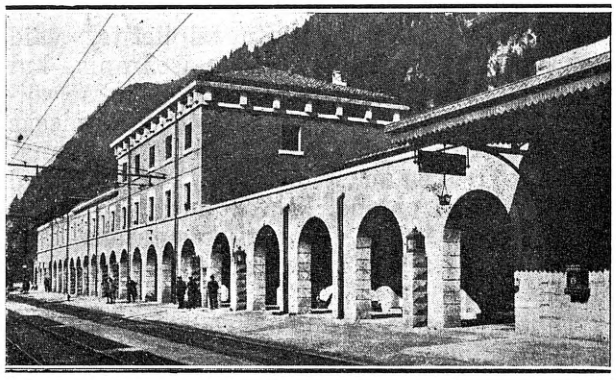
Liikluse suur tagasiminek raudteedel, alates 1929./30. a. peale, on muidugi seoses üldise majandusliku surutisega; ta on aga teatud määral põhjustatud ka autotranspordi-võistlusega, mis maanteedeolude paranemise ja autotehnika täienemise tõttu on iga aastaga enam arenenud.

Kuivõrt autoliiklus on Itaalia riigiraudteede tulundust kahjustanud, seda ei saa täpsalt välja arvutada, kuid mõnesugustel andmetel oletatakse, et autoliikluse kätte üleläinud vedude hulk moodustab praegu ühe kümnendiku riigiraudteede vedude koguhulgast. Raudteede kahju hinnatakse kuni 400 milj. liir. aastas.

Selline olukord on sundinud valitsust kui ka raudteid asuma raudtee ja autotranspordi suhete igakülgsele vaatlusele ning leidma otstarbekohast lahendust mõlema liiklusevahendi vahelise võistluse suhtes.

Seadusega 21. dets. 1931. a. on riigiraudteed õigustatud reisijate- ja pagasivedu rööbasteedel asendama veoga autol, teostades seda vahetult ise või teiste isikute ja asutiste kaudu. Selle seaduse põhjal ongi katseviisil mõnel liinil, kus liiklus küllalt elav ei olnud, reisirongid ära muudetud; selle asemel toimub reisijatevedu seal nüüd autodega, milline ülesanne on raudteevalitsuse poolt usaldatud ülalnimetatud ettevõttele INT. Raudteed kaudu teostatakse neil liinidel ainult veel kaupade vedu, mis otstarbeks liigub igapäev üks paar ronge erilises lihtsustatud (manöövri-) korras.

Kaubaveo alal on riigiraudteed pannud maksma korraldusvõtteid, mille eesmärk on vedu raudteel kooskõlastada praeguseaja tarvetele ja ka kaubasaatjate nõuetele. Peale mitmesuguste tariifisoodustuste on Itaalia riigiraudteed annud välja kontsessioone teatud veohinnaalanduse saamiseks, asutistele ja ettevõtetele, kes kohustuvad aasta jooksul teatud kvantumi vedu täisvagunsaadetistena teostama raudteed kaudu. Selliseid kontsessioone anti 1931./32. a. välja 135. Nende järgi ettenähtud vedude kaalualammäär oli ümmarguselt 1.733.000 tonni ja raudtee tulud üle 50 milj. liira, kuna hinnaalandus tegi välja keskmiselt 16,9% üldtariifist.



Brennero (Brenner) piirijaam Itaalia—Austria piiril.

Piletita reisijaist ja piletite müügist rongis.

Jul. Pihelgas. (Lõpp.)

Erinevused üksikutes maades maksvate, piletita sõitu käsitlevate eeskirjade vahel põhjenevad, nagu juba eelpool tähendatud, mitmesugustes lahkuminevates asjaoludes, mis otsest või kaudset mõju avaldavad nende eeskirjade kujundamisel. Mõõduandvad on siinjuures nimelt rahva üldine kultuuriline kui ka majandusline tasapind ja iseloom.

Et meil Eestis piletita sõidu juhtumeid võrdlemisi rohkesti ette tuleks, ei saa väita. Arvuliselt on neid viimastel aastatel kindlaks tehtud keskmiselt 10.000—12.000 aastas, kuid samal ajal võrdus üldine reisijate arv 8 kuni 9 miljonile.

Võttes lähemale vaatlusele piletita sõidu juhtumite kogumit, võib leida, et need üksikult olenevad küll mitmekesistest põhjustest, kuid sellejuures pakuvad nad siiski mõnesuguseid tüübilisi nähteid, mis võimaldavad ka liigitamist nende juhtumite suhtes.

Esimesena võib mainida teatud „elukutseliste jäneste" liiki, keda õnneks võrdlemisi mitte palju ei ole, kuid kes raudteele mõnel pool teatud määral „nuhtluseks" osutuvad. Need on harilikult ilma kindla asupaigata isikud, kes oma juhuslikku tööd või ka muid elatamise võimalusi otsivad siit ja sealt. Kui neid tabatakse rongist piletita, siis ei tasu nad mitte ära neilt nõuetava maksu, ja ehk küll vastav protokoll selle kohta koostatakse, siis pole sellel ikkagi suurt tagajärge, sest sissenõudmise korralduse täideviimiseks ei leita neid enam

üles või — neilt pole midagi võtta. Siia kuuluvad ka mitmesugused rändkauplejad ja ülesostjad, kellel on tihti raudteel sõitmist ja kes oma sõidukulude kokkuhoidu püüavad teostada pileti ostmata jätmise teel. Mõnikord, eriti praegusel raskel majandusliku surutise ajal, tuleb ette, et oma sõitu teostada ilma piletita katsuvad tööotsijad, kellel pole küllalt raha pileti ostmiseks.

Katseid piletita sõidu teostamiseks võtavad ette tihti ka muidu „korralikud" kodanikud, eriti kui mõnesugused tingimused selleks soodsad on, näit., tulvil täis rongid pühade ajal j. m.

Kõne all olevasse esimesse gruppi tulevad arvata ka need isikud, kes pole rongis küll mitte „piletita", kuid kes püüavad ära kasutada sõiduks mitmesuguseid vanu, juba tarvitatud pileteid või nende osi, või jälle kasutada mõnesuguseid hinnaalandusi, milleks nad pole õigustatud. Mõnikord kustutatakse piletitel pealkirju, asendates neid uutega või võetakse ette muid võltsimisi ja ümbertegemisi. Sellised kuritarvitused tulevad ette peamiselt mitte harilikkude ühekorraliste ja edasitagasipiletite, vaid mitmesuguste eripiletite juures, iseäranis, kui viimased kasutatakse rohkem kui üheks sõiduks. Kuritarvituste võimaluste vältimiseks tuleb sellepärast iga uue piletiliigi ja hinnaalanduse maksmapanemise kavatsuse puhul hoolega silmas pidada, kuivõrt need on kindlustatud selle eest, et neid ei kasutataks kurjasti. Ka faktilisele kontrollile tuleb küllaldast tähtsust anda.

Tahtlikud piletita sõidud leiavad soodsat pinda tekkimiseks ja arenemiseks muidugi seal, kus raudtee enda poolt teostatav kontroll ei ole küllaldane või — kui isegi rongi meeskonnad soodustavad piletita sõitmist, endale sellest tuluallikat luues reisijailt võetava tasu näol. Selline oli olukord Vene ajal raudteedel mitmel pool, kus tuli ette, et konduktorid peaaegu avalikult vedasid rongides inimesi ilma piletita, mõnikord isegi poolvägisi sundides reisijaid asuma rongile ilma piletita. Reisijailt võetav taks oli — pool pileti hinnast.

Praegu vabariigi raudteede teenijaskonnale selles suhtes üldiselt ei saa midagi ette heita, ja võib isegi kinnitada, et piletita reisijate võrdlemisi väga väikene protsent oleneb suurel määral meie rongiteenijate kohusetruudusest ja korrektsusest oma ülesannete täitmisel.

Mis puutub meie raudteekasutajate peresse, siis ehk peab tähendama, et asjaolusid seal ei saa veel mitte küllalt rahuldavateks pidada, niivõrt, kui see puutub nimelt reisijate aususse ja lihtsalt kodaniku enesetundesse, mis teda ei luba ennast alandada katseni, sõita raudteel ilma piletita, vana piletiga jne. Kui aga sellepoolest lugu veel nõnda on, siis pole imestada, et meil praegu raudteel maksvad seaduse-eeskirjad kohtlevad reisijate publikut karmilt ja ilma teda usaldamata.

Viimane asjaolu on eriti tähtis, sest usaldades enam reisijate ausust, oleks võimalik määruste piire tõmmata avaramatena ja arvestades nimelt ka neid reisijaid, kellel ei olnud mingisugust kavatsust ega tahet sõita raudteel t a s u t a, kuid kes siiski mingisugusel põhjusel on asunud rongile ilma piletita, või — seal viibides, osutuvad ilma sõidupiletita. Sellised reisijad moodustavad teise, küllalt arvurikka grupi piletita sõidu juhtudest.

Eestkätt kuuluvad siia harilikud hiljaksjäämise juhud, kus reisija jõuab jaama niivõrt hilja enne rongi väljasõitu, et ta ei jõua enam endale sõidupiletit osta piletikassast või on viimane juba suletudki. Arvesse võttes oma sõidu vajadust ja et järgmine rong läheb mitme tunni, võib olla isegi 12 ja enam tunni pärast, siis reisija on sunnitud seega asuma rongile, ilma et ta oleks võinud muretseda endale vastava sõidupileti. Sellisteks juhtudeks endine Vene raudteede seadus kui ka seda jäljendavad Eesti, Läti ja Leedu raudteede seadused näevad ette, et reisija, kes ei jõua või ei saa endale piletit osta piletikassast, peab võtma jaamaülemalt või -korraldajalt sellekohase „hiljaksjäämise tunnistuse", millised antakse välja seni, kuni jaama korraldaja annab käsu rongi liikumiseks. Hiljaksjäämise tunnistuse ettenäitamisel rongis konduktorile, viimane nõuab reisijalt sisse hariliku piletihinna tariifi järgi: meil 15 km eest esimese tariifjaamade vahe kauguse eest ja 25-sendilise lisamaksuga, Lätis ja Leedus tõeliku kauguse eest ilma lisamaksuta.

See korraldus arusaadavalt võib ainult piiratud ulatuses täita oma ülesannet. Reisija on kohustatud siin ikkagi minema üles otsima jaamakorraldajat, milleks tal samuti võib puududa aeg, või see on raske teostada selle tõttu, et jaamakorraldaja, kellel rongide tuleku ja mineku ajal mitmesugused ülesanded täita, ei ole reisijale kätte saadav; iseäranis harilik on see nähe sel puhul, kui jaamas on rongide vahetus ja jaamakorraldaja viibib kord ühel, kord teisel platvormil ja seega mitte ikka sellel rongi küljel, kus reisija teda võib loota leidvat.

Neid puudusi arvestades ja võrreldes mujal paljudes riikides maksva korraga, kus hiljaksjäänud reisija võib asuda kohe rongile, ilma et tal oleks vaja minna otsima veel mingisugust kirjalikku luba selleks ja kus reisijal tarvitseb ainult sellest teatada konduktorile, et saada viimaselt sõidupileti, kuigi teatud lisamaksuga, leiame, et meil maksvat korda ei saa pidada eeskujulikuks ja otstarbekohaseks niivõrt, kui see puutub reisijate tarvidustele vastutulekusse. Sellele asjaolule on tähelepanu juhitud Läti raudteede ajakirjas „Dzelzcelu Vestnesis" nr. 15 — 1932. a.

Teisest küljest on aga hiljaksjäämise tunnistuste sisseseadmine ja senine kasutamine meil kui ka teistes, ülalnimetatud naaberriikides põhjendatud mõne, raudteedele küllalt tähtsa

asjaoluga. Need tunnistused teatud määral tagavad kuritarvituste ärahoidmist piletita sõidu suhtes ja, mis peaasi — nad on loomulikus ja järjekindlas seoses neil raudteedel üldse maksva käituse ja kontrolli teostamise korraga, mis tõttu neist loobumine osutuks võrdlemisi suureks pöördeks raudtee asjaajamises.

Praegu maksev kord lähtub sellest ammu kord kujunenud seisukohast, et iga reisija, kes rongile asub, peab olema muretsenud endale j a a m a s t kas sõidupileti või hiljaksjäämise tunnistuse. Rongiteenijaile ei ole jäetud mingit õigust puhtiseseisvaid sõidudokumente välja anda. Selle tagajärjel ei saa ka rongijuht kellelegi reisijale, kes viimasel hetkel rongi juurde jõuab, lubada rongile asuda ja temale seal piletit müüa või vastavat sõiduhinda sisse nõuda kviitungi järgi. Ka ei saa enam midagit parata, kui reisija alles rongis leiab, et ta on oma kuu- või abonementpileti või mõnesuguse hinnaalanduse tunnistuse koju unustanud, vaid kõigil neil juhtudel kuulub reisija seaduse paragrahvi järgi paratamatult „jänesena" trahvimisele. Teisest küljest on aga, sama põhimõtet arendades, seaduse järgi trahvist vabastatud need reisijad, kes osutuvad rongis ka küll ilma sõidupiletita, kuid saavad seda tõestada, et nad olid endale pileti ostnud jaamast, kuid ära kaotanud.

Kuivõrt ülalnimetatud kauaaegne, järjekindlalt läbiviidud põhimõte endast raudteekäituses otstarbekohane on või mitte, siiski on just viimastel aastatel raudteed olnud sunnitud ühel juhul sellest loobuma ja vastu tulema tegeliku elu nõuetele. Mootorvagunite käitusele võtmine 1928. a. Jõgeva—Irboska liinil, mille eesmärk oli seal reisijateliiklust elustada ja tihendada, nõudis terve rea uute peatuskohtade avamist, kusjuures viimane osutus võimalikuks ja ratsionaalseks ainult sel teel, et uusi kulusid ei tekkinud raudteele hoonete ehitamisega ja — piletimüüjate määramisega. Neis n. n. „teivasjaamades" pealetulijad reisijad pidid oma sõidupiletid ostma rongi meeskonnalt esimesel jaamavahel, kui konduktor läbi läheb pileti müügiga. Kuigi see polnud tol ajal maksvate seaduse määrustega otsekohe ette nähtud, siiski otsustati tegelikkudele liikluse tarvidustele vastu tulla, ja tulemused olid enamvähem rahuldavad, mis tõendab uuenduse otstarbekohasust.

Uus Raudteede seadus andis sellele uuendusele ka seadusliku eluõiguse, jättes korraldamiseks raudteevalitsusele küllalt laiad piirid.

Praegu teostatakse piletite müüki rongis neile reisijaile, kes tulevad rongile: mootorrongide liiklemise piirkondades — tariifjaamade vahelistest mootorrongide peatuskohtadest ja mujal — teatud, jaamade nimekirjas ja kaugustetabelites kindlaksmääratud tariif- ja mittetariifjaamadest, kus ei ole seatud sisse piletite müük. Piletite müük rongis nimetatud juhtudel on osutunud tegelikult läbiviidavaks selle tõttu, et pealetulijate reisijate arv neis rongides ja mootorvagunites ei ole olnud suur ja et nende jaamade ning peatuskohtade vaheline sõiduaeg on küllalt pikk, mis võimaldab pileti müügi ja kontrollimise teostamist.

Peatuskohad, kus piletite müüki ei ole, asuvad peamiselt laiarööpmelisel raudteel, kus neid on arvult 36, mis moodustab võrdlemisi suure protsendi (27,3) laiarööpmelise tee jaamade ja peatuskohtade üldarvust (132).

Tagasi tulles küsimuse juurde, kas piletite müüki rongis ei oleks võimalik sisse seada ka Tallinna—Pääsküla liinil, peab tähendama, et siin olud on hoopis teistsugused: esiteks on piletite müük rongides seni sisse seatud ainult seal, kus see paratamatult tarvilik piletimüüja puudumise tõttu vastavas peatuskohas, milline eeldus ei vasta sugugi Tallinna—Pääsküla liinil maksvale olukorrale. Teiseks on tehnilised liiklemise tingimused sellel liinil äärmiselt ebasoodsad pileti müügiks: reisijate arv on võrdlemisi suur ja rongi sõiduaeg üksikute jaamade vahel kõigest 2—4 minutit.

Piletimüügi sisseseadmine rongides Tallinna—Pääsküla liinil s a m a s k o r r a s kui mujal liinidel mootorrongide-peatuskohtades oleks seega läbi viidav ainult sel teel, et rongiteenijate arv sellel liinil liiklevates rongides saaks märksa suurendatud, mis aga, arvestades selle korralduse vähest vajadust, osutuks vähemalt praegusel majanduslikult raskel ajal täiesti ebaratsionaalseks kulutuseks.

Võimaluse piirides aga siiski vastu tulles Nõmme elanikkude soovidele, on 1. maist s. a. Tallinna—Pääsküla liiklevates rongides piletimüük sisse seatud e r i t i n g i m u s t e l, mis väljenduvad järgmiselt (üldise reisijateveotariifi § 12 täiendus):

„Reisija, kes elektrirongis sõiduks hiljaksjäämise tõttu ei ole saanud osta endale piletit jaama piletikassast, võib seda osta rongijuhilt rongis, mootorvagunis või, elektrirongi aset täitvas aururongis — esimeses vagunis, kusjuures reisija on kohustatud sellest, et tal puudub sõidupilet, teatama rongijuhile. Rongis müüdava pileti hind on 60 senti ja see on maksev üheks sõiduks kuni rongi lõppjaamani (Tallinn või Pääsküla). Reisijad, kes sõidupileti puudumisel, mootorvagunis (aururongis — esimeses vagunis) sõites, ei teata sellest rongijuhile või ei osta piletit, samuti ka reisijad, kes leitakse ilma piletita teistes vagunites, loetakse piletita sõitjaiks ja nendega talitatakse Raudteede seaduses ettenähtud korras."

Et see tariifimäärus nõmmelaste soovid täiesti rahuldaks, ei saa muidugi tõendada, sest selle olulised tingimused — piletimüük toimub ainult ü h e s vagunis ja piletihind on võrdlemisi kõrge — ei ole just eriti soodsad. Mis puutub piletihinnasse, siis on see täpselt sama, mis Raudteede seaduse § 25 p. 1 järgi

võetakse rongides hiljaksjäämise tunnistuse esitamisel: 15 km sõiduhind = 35 senti ja lisamaks 25 senti, kokku 60 senti. Kuna see korraldus alles veel võrdlemisi lühikest aega on maksvusel olnud, siis on varajane kõnelda tema tegelikkudest tagajärgedest, mis ehk küll teatud huvi võiksid pakkuda, sest siin on tegemist ühe uue, ainulaadse korraldusvõttega meie raudteedel ja erilise lahendusviisiga korraldada piletimüüki rongis.

Kroonika.

ÜLDOSA.

SAKSA—LEEDU—LÄTI—EESTI RAUDTEEDEVAHELISE OTSEÜHENDUSE KONVERENTS RIIAS. MUUDATUSED OTSEÜHENDUSE KAUBAVEOTARIIFIDES.

4.—19. juul. 1933. a. peeti Riias Saksa—Leedu—Läti—Eesti raudteede otseühenduse 12. järjekorraline konverents. Eesti raudteede esindajana võttis sellest konverentsist osa finantsameti juhataja hr. Jemm.

Tähtsamaks küsimuseks oli selle otseühenduse, mis seni ainult Ida-Preisimaa kohta maksev oli, maksmapanek kaubaveo alal ka ülejääva Saksamaa kohta. Põhimõttelikult oli see küsimus jaatavalt otsustatud juba 10. järjekorralisel konverentsil 1930. a., kuid selle tegelikku teostamist olid seni takistanud mõnesugused mõtete lahkuminekud Saksa ja Poola riigiraudteede vahel, kuna sel puhul pidid ka viimased sellest otseühendusest osa võtma, kuigi ainult transiitteedena.

Et nüüd Riias Saksa ja Poola raudteede esindajad seni lahendamata olnud küsimuste suhtes kokku leppisid, siis otseühenduse maksmapanekuks täies ulatuses ei ole enam takistusi ees. Konverents võttis vastu kauba- ja loomadeveotariifide uued kavad, mis tahetakse maksma panna osalt 1. novembrist 1933. a., osalt hiljem. Uute tariifide maksmapanekuga kaotavad oma maksvuse Saksa—Leedu—Läti—Eesti otseühenduse kaubaveotariifi osad I ja II (Eestis välja kuulutatud tariifina nr. 88).

Uus tariif koosneb osadest I—III:

I osa sisaldab sissejuhatavaid ja põhimäärusi, mis üldiselt on maksvad kaupade ja loomade veo kohta Saksa—Leedu—Läti—Eesti otseühenduses tema terves ulatuses. Ta vastab enam-vähem senisele tariifi osale I.

II osa koosneb kahest jaost:

I jagu sisaldab, nagu praegu maksev tariifi II osa, otsetariifi kaupade veoks Ida-Preisimaa ja Leedu jaamade vahel ühelt poolt ja Läti ning Eesti raudteejaamade vahel teiselt poolt.

II jagu sisaldab 10 otsetariifi, n. n. *artikkeltariifi* teatud kaupade veoks Saksa riigiraudteede jaamadest või jaamadesse, mis on neis tariifides ette nähtud. Need artikkeltariifid on järgmised:

Nr. 1. Vanaraua veoks Eestist või Lätist Saksamaale.

Nr. 2. Teravilja veoks Saksamaale või Saksamaalt.

Nr. 3. Põllutööriistade veoks Saksamaalt Lätisse ja Eestisse.

Nr. 4. Värske puuvilja veoks Eestist või Lätist Saksamaale.

Nr. 5. Savist teoste veoks Saksamaalt Lätisse ja Eestisse.

Nr. 6. Või veoks Eestist ja Lätist Saksamaale.

Nr. 7. Munade veoks Eestist ja Lätist Saksamaale.

Nr. 8. Liha (ka peekoni) veoks Eestist või Lätist Saksamaale.

Nr. 9. Töötlemata nahkade veoks Eestist ja Lätist Saksamaale.

Nr. 10. Kalade veoks Eestist ja Lätist Saksamaale.

Ülaltähendatud tariifidest sisaldavad esimesed kaks ainult vagunsaadetiste maksumääri, kuna ülejäävate kohta on niihästi väike- kui ka vagunsaadetiste maksumäärad ette nähtud.

Tariifi III osa käsitleb loomade vedu ja koosneb samuti kahest jaost (I jagu — liiklus Ida-Preisimaa ja Leedu jaamadega, II jagu — liiklus ülejääva Saksamaa jaamadega). Sellest tariifiosast Eesti raudteed osa enam ei võta.

Nagu juba ülalpool tähendatud, kavatsetakse tariifi maksma panna osaliselt, ja nimelt I osa kui ka II osa I jagu ja III osa I jagu 1. novembrist 1933. a., kuna ülejäävad osad 1. jaanuarist 1934. a.

Olulisematest muudatustest, mis uus kaubaveo tariif, nimelt II osa I jagu toob, tuleb nimetada seda, et selles Läti transiittariifgrupid, mis seni maksmas, on välja jäetud. See muudatus on seoses Läti sisetariifis transiitkaupade suhtes ettevõetud muudatusega. Saksa—Leedu—Läti—Eesti otseühenduse kaubaveotariifis, mille kaupade nimekiri ja klassifikatsioon sisaldab 137 järjenumbrit, on uue kava järgi Läti teeosade jaoks teatud hinnaalandused transiitsaadetistelt ettenähtud ainult veel 27 kaubanimetuse kohta, mis on väljendatud nende kaupade jaoks kindlaksmääratud *madalamate* tariifklasside näol. Ülejäävad kaubad veetakse ka transiitsaadetistena üldiste tariifklasside järgi. Kaupadest, mille transiitsaadetiste jaoks on uue kava järgi määratud alandatud tariifklassid, nimetame tähtsamad:

	Transiittariifi klassid.			
Bensiin, kalad, kaltsud, kanep, liha ja lihasaadused, lina, masinad, mineraalõlid, munad, määrdeõlid, nahad, töötlemata, paber, papp, petrooleum, põlevkiviõli, põllutööriistad, raud ja teras, riie, seemned, suhkur, takud, teosed rauast ja terasest	Väike-saad.	5 t	10 t	15 t
	Transiit-veokaugustel:			
	kuni 100 km			
	15	16	17	17
	üle 100 km			
	9	10	11	12
Heeringad, keedusool, kivisüsi, teravili	Transiit-veokaugustel:			
	kuni 100 km			
	17	18	20	20
	üle 100 km			
	12	13	14	15

Huvitav on tähele panna, et lühemate transiitveokauguste jaoks on määratud madalamad tariifklassid, kui pikemate kauguste jaoks.

Saksa—Leedu—Läti—Eesti otseühenduses Eestist või Eestisse veo puhul tulevad Läti transiit-teeosadel arvesse loomulikult ainult pikemate kauguste kohta ettenähtud tariifklassid. Võib tähendada, et Läti tariifklasside 9-10-11-12 veomaksumäärad vastavad enamvähem senise transiittariifi I grupi maksumääradele. Sama võib öelda ka tariifkl. 12-13-14-15 kohta võrreldes II grupi maksumääradega. Tähele pannes, et aga paljude kaupade kohta alandatud transiittariifi pole Läti teeosadel enam ette nähtud, siis tähendab see nende kaupade suhtes veohinna kõrgendust, millist asjaolu kõne all oleva raudteede-otseühenduse arendamiseks ei saa soodsaks lugeda.

Teiseks tähtsamaks küsimuseks oli konverentsil senise USA dollari kui tariifivaluudi asemel uue valuudi tarvitusele võtmine. Otsustati võtta selleks „tariifiühik", mis juba varem Saksa—Poola—Vene kui ka Saksa—Leedu—Vene otseühendustes on tarvitusele võetud. Et see küsimus väga kiire iseloomuga, siis pandi juba praegu maksvas otseühenduse kaubaveotariifis maksma 1. augustist 1933. a. vastav määrus, mille järgi kõik nimetatud tariifis näidatud veomaksud, maksumäärad, lisamaksud ja muud kulud loetakse väljendatuks tariifiühikutes ja tariifiühikute-sajandikkudes. Üks tariifiühik võrdub 4,20 Saksa margale = = 10 litile = 5,15 latile = 5,75 Eesti kroonile. Nende väärtusesuhete aluseks on võetud 1,50462 grammi puhta kulla väärtus. Ka uutes tariifikavades on kõik maksud väljendatud tariifiühikutes.

Ühenduses Eesti krooni väärtuse langusega sai Saksa—Leedu—Läti—Eesti otseühenduses Eesti teeosade veomaksumäärade tabel ümber arvatud uue tariifiühiku väärtusesuhte kohaselt ja 1. augustist 1933. a. maksma pandud.

EESTI.

MUUDATUSED RIIGIRAUDTEEDE JAAMADE NIMEKIRJAS.

„Jõhvi-Alev", mis seni oli avatud mittetariifjaamana reisijate- ja pagasiveos, loetakse 1. juulist s. a. avatuks tariifjaamana kõigiks kaubanduslikkudeks operatsioonideks.

„Jõhvi" jaama nimetus muudeti 1. septembrist s. a. „T o i l a". Ühes sellega on kavatsus kord hiljem ka „Jõhvi-Alevi" nimetus muuta, nimetades teda „Jõhviks".

TRANSIITTARIIFI ÄRAMUUTMINE.

Üldises kaubaveotariifis nr. 66 olid seni transiidina Eesti kaudu veetavate kaupade jaoks ette nähtud erilised transiittariifi-grupid I ja II, mis võrreldes üldtariifiklassidega, andsid transiitkaupadele suuri hinnaalandusi. Need tariifigrupid ühes vastava veomaksumäärade tabeliga kustutatakse maha, arvates 1. okt. s. a. Seega ei ole üldise kaubaveotariifi järgi transiitkaupade jaoks enam mingisuguseid soodustusi ette nähtud, vaid need kuuluvad üldiste tariifiklasside alla. Vene transiitkaubad tegelikult saavad siiski veohinnaalandust, sest nende kohta kohaldatakse Eesti-NSVL raudteedevahelise otseühenduse tariifi nr. 116, niivõrt muidugi, kui need kaubad selles tariifis on ette nähtud.

LÄTI.

LIIKUMISE AVAMINE RIGA—RUJIENA LIINIL.

Uuel ehitataval Riga—Rujiena raudteeliinil, sellel osal, mis juba valmis saamas, nimelt kuni Čarnikavani, avatakse reisirongide liikumine juba septembrikuu teises pooles. Määratakse käiku kaks paari reisironge iga päev.

Üle Gauja jõe ehitatava raudteesilla monteerimistööd kavatsetakse lõpetada detsembrikuus s. a. Peale seda jätkatakse rööbaste mahapanekut, nõnda, et järgmisel kevadel võidakse avada rongide liikumine kuni Neibade'ni.

HUVISÕIDURONGID LÄTI RAUDTEEDEL.

Selleks, et võimaldada laiematele rahvakihtidele tundma õppida Läti tähtsamaid ja vaatamisväärilisi kohti, kui ka et propagandat teha Läti suvituskohtade kasuks, otsustas valitsus teedeministri ettepanekul panna käiku raudteel erilised n. n. „huvisõidurongid" *(izpriecas vilcieni,* hiljem nimetati neid *turisma un izpriecu vilcieni).* Sellised rongid määratakse käiku pühapäevadel raudteede peadirektori käsukirjaga igal üksikul juhtumisel eraldi, näidates käsukirjas rongi lähte- ja sihtjaama, sõiduaega, sõiduhinnaalanduse suurust ja muid vastavasse rongi puutuvaid eeskirju.

Esimene rong määrati Riia ja Plavina vahel pühapäeval 30. juulil, minekuga Riiast kell 8,38 hom. Tagasisõit alustati pühapäeva õhtul.

Järgmised rongid määrati laupäeval, 5. augustil Riia ja Liepaja vahel ja 12. augustil Daugavpilsi—Dubulti vahel.

Kuna neist rongidest võrdlemisi elavalt osa võeti, siis jätkati nende määramist ka järgmistel pühapäevadel augusti ja septembri kuus. Huvisõidurong, mis määrati Rezeknest ja Daugavpilsist Siguldasse sõiduks, jäeti selle tõttu ära, et sellele ilmus ainult paarkümmend sõitjat. Selliste nähete ärahoidmiseks on hiljem huvisõidurongide käiku määramise korralduses ette nähtud, et huvisõitjad peavad enda sõidupiletid lunastama juba aegsasti. Sel juhul, kui reede õhtu kella 18-ks lunastatud sõidupiletite arv ei ulatu kuni selle alammäärani, mis vastava rongi jaoks on ette nähtud, (100—150 in.), siis jäetakse rong käigust ära ja piletihind makstakse täielikult tagasi.

Huvisõidurongi piletihind arvutatakse vastava rongi kohta ettenähtud 40 või 50% hinnaalandusega, arvesse võttes kaugust rongi lähte- ja sihtjaama vahel. Vahejaamades ei ole piletitemüük ette nähtud. Huvisõitjaile antakse välja erilised, kasutatava rongi jaoks eraldi trükitud, paberist sõidupiletid, mida ei kompostreerita.

Mõnikord on huvisõitjaile võimaldatud rongi sihtkohas osa võtta seal korraldatavast mõnest ekskursioonist või osa teed sõita näit. laeval. Sel puhul tulevad lunastada veel erilised lisapiletid.

Igas huvisõidurongis on käigus restoran-vagun, milles jookisid ning suupisteid müüakse raudteevalit-

suse poolt kinnitatud hindadega. Vagunites on üles seatud raadio-valjuhääldajad maksuta kuulamiseks reisijaile, milline uuendus on Läti raudteedel tarvitusele võetud esmakordselt nimetatud huvisõidurongides.

SAKSAMAA.

SAKSA RIIGIRAUDTEEDE TÖÖKAVA.

Saksa riigiraudteede tulude eelkokkuvõttest 1933. aasta esimese poole eest on näha, et tulud, võrreldes eelmise aasta sama ajavahemiku eest, on vähenenud 4,3% võrra, kuid võrreldes 1929. a., isegi 47,7%. Peab tähendama, et võrreldes 1932. a. esimese poolega, on käesoleval aastal langenud ainult tulud reisijate- ja pagasi veost, kuna kaubaveo tulud on isegi tõusnud 2% võrra, millest tahetakse näha raudteede tulunduse paranemise tundemärki. Raudteede tulud 1933. a. esimesel poolel üldse on osutunud sellisteks, kui eelarve järgi oli ette nähtud.

Tööpuuduse vastu võitlemise alal on Saksa riigiraudteed töötanud välja laialise töökava. See kava sisaldab eestkätt töid, mis on seotud olemasolevate sisseseadete ja materjalide uuendamise ja parandamisega. Peale selle on ette nähtud ka tööd uute ehituste ja uute materjalide soetamise alal. Üldse on aga kavasse võetud sellised tööd, mille teostamine praeguse olukorra juures on majanduslikust seisukohast otstarbekohane.

On nähtud ette järgmised tööd:

1. Raudtee pealisehituses uuendada ligi 1200 km rööpaid ja 3000 tükki pööranguid. Selle läbi võimaldatakse tööd 60.000 ajutisele töölisele kuni aasta lõpuni. Pealisehituse materjali soetamiseks sõlmitakse kokkulepped pikaajalise krediidiga, 40.000 t. peale kuus. Liipreid muretsetakse 10 milj. marga eest. Üldse on raudteede pealisehituse töödeks ette nähtud 155 milj. marka.

2. Veereva materjali pargi uuendamiseks ja parandamiseks on nähtud ette välja anda 55 milj. marka. Sellest summast läheb ligi 15 milj. marka palkadeks, kuna ülejääv summa — tasuks tööstuseettevõtete poolt valmistatavate materjalide eest kui ka muudeks sellega ühenduses olevateks kuludeks.

3. Ehitiste, sildade ja nende osade parandamiseks ja uuendamiseks on määratud 70 milj. marka. Kuna viimastel aastatel olid mitmesugused tööd sel alal tegemata jäetud kokkuhoiu otstarbel, siis on kavatsus neid osalt nüüd ära teha.

4. Mehaaniliste seadiste jaoks on ette nähtud 11 milj. marka.

5. Vedurite ja vagunite soetamiseks on määratud 78 milj. marka. Kuigi praeguse olukorra juures ei ole just erilist vajadust veereva koosseade pargi suurendamiseks, siiski uute mootorvagunite ja muude sellelaadiliste liiklusevahendite muretsemine võimaldab mõnedel liinidel, kus see soovitav, tihendada liiklust või nagu Hamburgi liinil, seda kiirendada. Kergemat tüüpi vedurite kasutamisele võtmine liiklemises võimaldab kiirendada ja kergendada kaupade vedu suurematest keskustest vahejaamadesse.

6. Raudteede autoühenduste tarveteks on määratud 15 milj. marka. Möödunud aastal alustatud auto ja raudteede plaanikindla koostöö arendamist jätkatakse edasi ka tulevikus.

7. Alustatud ehituste jätkamiseks ja lõpuleviimiseks on nähtud ette 126 milj. marka. Ka mõned uued tööd on kavatsetud alustada. Tähtsam töö, mida edasi jätkatakse, on Rügeni mulde ehitus.

Üldse on kõigi ülaltähendatud tööde jaoks ette nähtud 510 milj. marka. Selle kava teostamisel leiavad tööd ligi 250.000 töölist aasta jooksul.

RAUDTEEMUDELITE NÄITUS.

Hiljuti peeti Berliinis, Stettini vaksali lähedal, raudteemudelite näitus, kus olid pandud välja asjaarmastajate poolt valmistatud mitmesugused raudtee, selle veereva koosseade, jaamade, signalisatsiooni j. m. sisseseadete mudelid. Näitus oli korraldatud aasta eest asutatud „Mudelraudteeklubi“ poolt, millel on praegu ligi 85 liiget. Antakse välja ka ajakirja „Modelleisenbahnbau“. Näitusel väljapandud mudelid olid oma täpsuse ja korraliku väljatöötamise poolest üllatavad. Sellistest mudelitest ja nende ehitamisest huvitatud isikud kuuluvad väga mitmesugustele ametialadele, peakohtunikust kuni trammikonduktorini.

INGLISMAA.

INGLISE RAUDTEESELTSI ÕHUÜHENDUSED.

1929. a. maksma pandud vastava seaduse põhjal on inglise raudteedel õigus ka õhuühendusi korraldada. Seni inglise raudteedeseltsid kasutasid seda võimalust ainult selles mõttes, et nad sõlmisid lennuettevõttega Imperial Airways kokkulepped, mille järgi korraldati kaupade otsevedu Inglismaa ja mannermaa vahel, kusjuures vedu teostati osa teel raudteega, osa teel lennukiga. Nüüd on aga hiljuti Great Western Railways Selts sisse seadnud esimese lennuühenduse, nimelt Torquay ja Cardiffi vahel. Raudteeliin nimetatud kohtade vahel, mis Severni jõesuu tõttu läheb ringi Bristoli kaudu, on 225 km pikk ja sõit sellel kestab 4 tundi. Õhuliini pikkus on aga ainult ligi 120 km ja lennuk tarvitab selleks 45 minutit. Esialgu teostatakse kaks lendu igapäev. Sõiduhind on võrdlemisi kallis: 3 naelsterlingit ühekorralise sõidu ja 5 n.-st. sinna-tagasi sõidu eest. Kasutatakse lennukeid, millel on 6 reisija jaoks ruumi. Lennuk on raudteeseltsi omandus, kuna lendur on Imperial Airways poolt. Ka omnibuseühendus lennuvälja ja linna vahel teostatakse raudteeseltsi sõidukitega. Lennuliin kavatsetakse pikendada kuni Cornwalli poolsaareni.

Tegev toimetaja: *E. TIMMA*, korter: Lühikejalg 4—3., telef. 429-58. — Vastutav toimetaja: *E. GRÜNBERG*, krt.: Vaksali puiestee 14—7., telef. 434-41. — Väljaandja: K.-ü. „EESTI RAUDTEE“, Tallinnas.

J. Zimmermann'i trükikoda Tallinnas, Lühike jalg 4.

Erikirjanduse ülevaade — Bücherschau.

Neumann, Dr., Rudolf. Der Privatgleis-Anschlussvertrag. Ilmunud vihuna nr. 53 seeriast „Rechtswissenschaftliche Studien. Kirjastus Dr. E. Eberling. Berliinis 1932. 91 lk. Hind 3,60 Saksa marka.

Saksamaal, kus on ligi 14.000 eraomaniku-teeharu, kogupikkusega üle 12.000 km, evivad sellised teeharud erilise tähtsuse tööstuse- ja kaubanduse elus kui ka raudteede käituses. Selle tõttu on ka erateeharudega ühenduses olevate küsimuste kohta Saksa vastavate eriteadlaste sulest ilmunud terve rida mitmesuguseid arutlusi, kirjutisi kui ka pikemaid teoseid.

Käesolev raamat teeb tegemist nende peamiselt juriidiliste küsimustega, mis puudutavad teeharulepingut ja selle sõlmimist eraomaniku ja raudtee vahel. Toodud arutlused on eestkätt teoreetilist laadi ja käsitlevad erateeharude mõistet, avalik-õiguslikke eeldusi erateeharude kohta kui ka teeharulepingu õiguslikke omadusi. Erilist tähelpanu on pööratud küsimuste selgitamisele, kellel ja missugused omanduseõigused on teeharumaterjali kui ka teeharu all oleva maa-ala suhtes. Raamatus tuuakse ka võrdluseks andmeid teistest Euroopa riikidest selle kohta, missugused seaduseeskirjad on maksvad kusagil erateeharude ehitamise ja nende kasutamise kohta. Lõpuks on toodud lisana: Saksa raudteede Üldtingimused erateeharude kohta (Allgemeine Bedingungen für Privatgleisanschlüsse PAB) ja näitena kaks lepingut, mis on sõlmitud Saksa raudteevalitsustega.

Võib tähendada, et raamat sisaldab kokkuvõtliku ülevaate tingimuste kohta, mis erateeharude-lepingute suhtes Saksamaal maksvad on.

Couvé, Dr. rer. pol., Reichsbahnrat. Die Eisenbahn-Güterabfertigung. I osa. 216 lk., 30 pilti. Hind 3,00 Saksa marka. Berliinis 1931. II osa. 187 lk., 5 pilti. Hind 3,60 Saksa marka. Berliinis 1933. Kirjastus „Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn, Berlin W 9, Vossstr. 9."

Esimene osa sisaldab esimeses peatükis kokkuvõtlikus, kuid hästi arusaadavas käsitluses üldmõisteid ja -korraldusi kaubaveo alalt; järgmised peatükid selgitavad kauba ja saatekirja käsitust saate- kui ka sihtjaamas, kaubaomaniku järelkorraldusi veolepingu muutmiseks ja lõpuks eeskirju loomade ning piimaveo alal. Teises osas käsitletakse raudteede vastutust kaubaveo alal, eeskirju puuduvate ja üleliigsete kaubakohtade suhtes, tariifiasjandust, korraldusi ja eeskirju kaubavagunite liikluse ja vahetuse alal, tolli-, maksuameti- ja politseieeskirju, niivõrt, kui sellised puudutavad raudteeliiklust ja lõpuks ametvedu. Iga peatüki alguses on mainitud need Saksa sisemääruste kui ka Rahvusvahelise kaubaveo konventsiooni artiklid ja paragrahvid, mis käsitlevad vastavat ala.

Mõlemad osad on määratud peamiselt küll neile, kes Saksa raudteede teenistusse soovivad astuda või ennast oma ameti alal täiendada, kuid nad pakuvad head ülevaadet raudteede tegevusest ja asjaajamisest ka üldse raudteedeasjandusest huvitatud isikutele.

SAKU ÕLLETEHAS A/S.

ASUT. 1876.

PÕHIKAPITAL KR. 1.500.000.

❄

ÕLU ja MÕDU

JUHATUS TALLINNAS

PEALADU: *TALLINN, SUUR KLOOSTRI TÄN. 10-12.*
TELEFONID: 437-36 ja 437-38.

LADUD KÕIGIS LINNADES ja SUUREMATES ALEVITES

MUU SEAS *ÕLU JA MÕDU müügil IGAS RAUDTEEJAAMA EINELAUAS ning RESTORAANVAGUNITES.*