

Eesti Raudtee

TEEDEASJANDUSE AJAKIRI



Ilmub kuus korda aastas.

Toimetuse ja talituse aadress: Tallinn, postkast 243.

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

Nr. 1 (122).

1935.

14. aastakäik.

SISU: Teedeminister kolonel O. Sternbeck: Uutes oludes — uut vaimu! — Latvija teedeminister lüklusprobleemidest. — Jul. Pihelgas: Uus kaubaveotariif. — Dr. K. Hartmann: Saksa rügiraudteed aastal 1934. — Kroonika. — Erikirjanduse ülevaade.

INHALT: Verkehrsminister Oberst O. Sternbeck: In neuen Verhältnissen — einen neuen Geist! — Der lettländische Verkehrsminister von den Verkehrsproblemen. — Jul. Pihelgas: Der neue Gütertarif der estländischen Staatsbahnen. — Dr. K. Hartmann: Die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1934. — Chronik. — Bücherschau.

EESTI KIVIÕLI A.-Ü.

SUURIM ÕLITÖÖSTUS EESTIS.

Juhats jua müügiosakond

Tallinn, Jaani t. 6

Tel. 464-50, 463-05, 465-56, 462-04



Tehased ja kaevandus

Kiviõli jaam

Telef. Sonda 15

VALMISTAB JA MÜÜB:

Kütteõli,
immutusõli,
bituumen,
mootornafta,
puurimisõli,
„Karbestoleum“,

„Kresolaat“ (Fenolaat),
tolmuõli „Estolmit“,
katuselakk „Kivitõrv-Ekstra“,
puhas põlevkivi-katuselakk,
viljapuu-karbolineum „Estoleum“,
auto- ja aviobensiin „Estoliin“.

Tarvitage ja nõudke kõikjalt „Eesti Kiviõli“ A.-ü. saadusi.

„POLARIS“

Eesti Kinnitus Aktsiaselts

Võtab vastu järgmisi kinnitusi:

**Tule-, murdvarguse-, veo-, väärt-
saadetiste-, kasko (laevakerede) ja klaasi-
kinnitusi.**

Seltsi põhi- ja tagavarakapitalid ületavad Kr. 876.000.—

Seltsi asutamisest peale on kahjude eest välja maksetud
üldkokku Kr. 4.277.710,76.

Soliidne edasikinnitus! Kahjud likvideeritakse viivitamata!

**Pagasi- ja kaubasaadetiste ning hoiu-
le antud käsipakkide kinnitus
E. V. raudteejaamades**

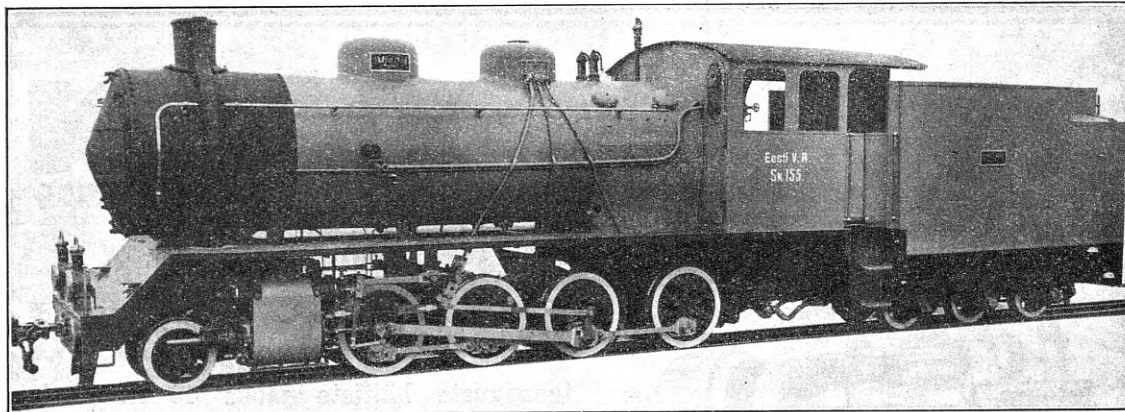
JUHATUS asub Tallinnas, Vana Viru tän. nr. 12.

Kõnetraat 426-66. Telegr.-aadr.: „POLARIS“.

OSAKONN asub Tartus, Lihaturg nr. 7. Kõnetraat 6-75.



Agendid kõigis linnades ja maakondades.



Eesti Raudtee

PILTIDEGA ILUSTATUD
TEEDEASJANDUSE AJAKIRI

NELJATEISTKÜMNES AASTAKÄIK

1935

Eesti Raudtee Ajakirja

Tegev toimetaja ERNST TIMMA

Vastutav toimetaja E. GRÜNBERG

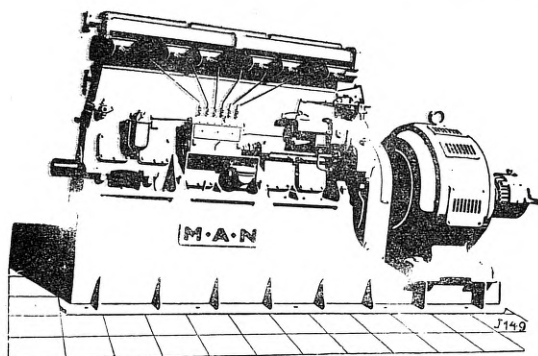
TALLINN

KIRJASTUSE-ÜHISUSE „EESTI RAUDTEE“ VÄLJAANNE

1935

78.
4514.

M A N
MASCHINENFABRIK AUGSBURG-NÜRNBERG



Maailmakuulsad

Diiselmootorid

igasuguste käitiste jaoks 40 h. j. ja rohkem: laevade, tööstuste, jõuamade, vedurite, mootorvagunite jaoks.

Eritellimisel kerged mootorid.

Automaatselt lülitatavad diiseli-elekt-riagregaadid jõuamade jaoks (Not-stromaggregat).

Meie mootorid on tuntud oma kõrge häduse tööga, vähese nafta tarvitusega ja suure vastupidavusega.

Lähemalt meie esindaja kaudu:

K-m. Ins. tehn. **B. W. SCHMIDT & Ko.**

Tallinn, Raua t. 46-4
 Telef. 303-27

MASCHINENFABRIK AUGSBURG-NUERNBERG A/G

NARVA KALEVI MANUFAKTUUR $\frac{O}{Ü}$

end. par. A. L. STIEGLITZI Kalevivabrik

NARVAS. ☼ Asut. 1845.

Ladu: TALLINN, Vene 8

valmistab kõrges headuses ÜLIKONNA-, MANTLI- JA PALITURIIDEID härradele,

KLEIDI-, KOSTÜÜMI- JA MANTLIRIIDEID daamidele,
 VORMIRIIDEID kaitseväge, kaitseliidu, raudtee- ja postiametnikkudele.

IGA KANGAS KANNAB VABRIKUMÄRKI.



Sisujuhataja

Artiklid

Lhk.		Lhk.
	Uutes oludes — uut vaimu! — Teedeminister	
1	<i>O. Sternbeck</i>	
2	Latvija teedeminister liiklusprobleemidest	
4, 27	Uus kaubaveotariif — <i>Jul. Pihelgas</i>	
10, 21	Saksa riigiraudteed aastal 1934 — <i>Dr. K. Hartmann</i>	
17	Uusi soodustusi reisijate- ja pagasiveo alal — <i>H. Sulg</i>	
33, 54	Huvirongid 1934.—1935. aastal — <i>Ins. V. Veerus</i>	
	Läti riigiraudteede veerev-koosseisust — <i>Dipl. ins. A. W. Livens</i>	40
	Hollandi raudteedest — <i>E. Timma</i>	45, 58
	Tööstusolude korraldamisest raudteedel — <i>Dipl. ins. Hans Truu</i>	49
	100 aastat Saksa raudteid ja juubeli raudteenäitus Nürnbergis — <i>E. Timma</i>	65, 88
	Veel mõnda meie raudtee-terminoloogiast — <i>Jul. Pihelgas</i>	81
	Kroonika	15, 30, 47, 62, 79, 95

Pildid ja joonised

Lhk.		Lhk.
1	Kolonel O. Sternbeck, Teedeminister	
2	Dipl. ins. B. Einbergs, Latvija teedeminister	
3	Moodne puhtmetallist 2.3. klassi reisivagun Latvija riigiraudteedel	
5	Sild üle Pärnu jõe Sindi-Tammiste jaamade vahel	
6	Sild üle Päärdu jõe Rumba jaama juures	
7	Sild üle Võhandu jõe Ruusa jaama juures	
8	Mööbli veoauto Tallinnas	
9	O/Ü „Mootor“ „bulldog“-autobus Tallinna autobuse jaama ees	
11	Hindenburgi-raudteetamm Schleswigi ranniku ja Sylti saare vahel	
12	Kiirrong läbi mere Hindenburgi-raudteetammil Friedrichshafeni sadamajaam Bodensee järve ääres	
13	Saksa riigiraudtee tänavasõiduk kaubavaguniga sõidul läbi uulitsate	
14	Saksa riigiraudteede voolujoone-vedur 175 km/t. sõidukiiruse jaoks	
22	Saksa riigiraudteede uusimat tüüpi tankvedur	
23	Väikevedur Saksa riigiraudteedel manöövrivõtte jaoks	
24	Kiirrongi vedur Saksa riigiraudteel	
25	Riigiautoteed Saksamaal	
25	Oberhauseni raudteejaam Saksa riigiraudteel	
26	Rööbasomnibus Saksa eraraudteel (4 pilti)	
34	Huvirongid 1934. a.	
	Kui kaugele saame reisida 5 kr. reisirahaga mitmesugustel sõidukitel	
37	Läti riigiraudteede vedur seeria Tk.	
41	„Bt.“	
42	Uus 750 mm rööpmelaiuse 3. kl. reisivagun Läti riigiraudteedel	
43	Uus 750 mm rööpmelaiuse pagasivagun Läti riigiraudteedel	
43	Tänavautobuse šassii skeem	
43	Rööbas-autobuse „	
44	Imevgaasi mootorvagun	
44	Naarden-Bussumi raudteejaam	
45	Maastriichti raudteejaam Hollandi raudteedel	
46	Nijmegeni raudteejaam	
46	Hembrugi raudtee-pöorsild Zaandami juures	
47	„Balti ekspress“ Tallinna jaamas	
47	Esimese „Balti ekspressi“ veduri meeskond	
47	Tallinna jaama korraldaja Borisov ära saatmas esimest „Balti ekspressi“	
47	Muusika- ja tantsuvagun Läti huvironges	
55	Läti raudteede ekspl. direktori dipl. ins. R. Garselsi lahkumispidustustest osavõtjad, tema määramise puhul Riia linnapeaks	
57	Kiir-kaubarongi vedur Hollandi raudteedel	
59	Terasest pagasivagun Hollandi raudteedel	
59	Kiir-reisirongi vedur Hollandi raudteedel	
	Hollandi raudteede diiselektri-mootorrong	61
	Terasest 3. kl. reisivagun Hollandi raudteedel	61
	Diiselektri-mootorvaguni sisemus	61
	Ludwigi-raudtee rong Nürnbergi raudteenäitusel	65
	Esimene auruvedur Saksamaal	66
	„Saxonia“	66
	Dr.-ins. h. c. Dorpmüller	67
	3. kl. reisivagun 1839. a.	68
	2. kl. reisivagun 1839. a.	68
	Dr. Friedrich List	69
	Paul Denis	69
	Esimene raudteejaam Berlinis Berlin—Potsdami teel	70
	Riigiraudteede ametnikkude teenistusvorm 1850. a.	70
	Sissekäik näitushallidesse	71
	Mälestustahvel maailmasõjas langenud raudteelastele Nürnbergi raudteedirektsiooni hoones	71
	Saksa raudteede peadirektor dr. Dorpmüller vedurijuhina esimesel Saksa veduril	71
	Raske 2C1 kahesilindrilise kuumaauru ühtluskirrongi vedur, seeria O1	72
	2C2 kahesilindrilise kuumaauru tendervedur vooluhoonelise kattega	72
	Kiirrongi vedur	72
	1Do1 — kiirrongi vedur elektri käituse jaoks	73
	„Lendav hamburglane“ väljasõidul Kölni jaamast	73
	Moodne 1.2.3. kl. kiirrongi vagun	73
	Moodne kiirrongi vagun (2 pilti)	74
	Lühimaa vahelduvvoolu mootorvagun polsterdatud istmetega	75
	Moodne salongvagun	75
	„Mitropa“ restoranvagun	76
	„Mitropa“ 2. kl. magamisvagun	76
	„Mitropa“ 2. kl. magamisvagun	77
	Tallinna raudteejaama hoone. (Ehitatud 1873. a.)	83
	Vaade Nõmme jaamast (Tallinna suunas)	84
	Piusa raudteesild Tartu—Petseri liinil	85
	Surju raudteesild Pärnu — Mõisaküla liinil	87
	Esimene Saksa raudteerong väljasõidul Nürnbergi jaamast	89
	Saksa raudteede kiirrong Rheini ääres	89
	Voolujoone vedur teel	90
	„Rheingold“-rongi vagun tänavasõidukil	91
	Veduri katla remont enne	91
	Veduri katla remont nüüd	92
	„Ops!“ seadisega varustatud semafor	92
	„Ops!“ seadis veduril	92
	Helgiheitja sõidukiiruse järelevalveks	93
	Leedu kitsarööpmelised vedurid Šiauliai — Biržai liinil	95
	Leedu uus kitsarööpmeline mootorvagun	95
	Kummist polsterdusega iste	96

Eestimaa põllusaaduste ümbertöötamise osaühing

„VIRU“

TALLINN, S. Kloostri 22/18

Telegr. aadress „Turum“. Telef. 437-84

V A B R I K U D :

Rakveres, Kadrinas ja Jõhvis.

Toodavad: kartulitärklist, kartulisiirupit
ja dekstriini.

Peaesindaja:

A-S. RUMBERG, TUBERG & Ko. TALLINNAS, S. Kloostri 22/18



Soodsam ja parem ostate kõik

Värvid

lakid

pintslid j.n.e.

Fa. E. GÜNTHER'i juures.

Tartu

TALLINN

Viljandi

asut. 1854.

EESTI RAUDTEE

TEEDEASJANDUSE AJAKIRI

ILMUB KUUS KORDA AASTAS.

Toimetuse ja talituse aadress: Tallinn, postkast 243.

TELLIMISE HIND (kaasannetega):

1 aastas — Kr. 5.00.
 $\frac{1}{2}$ " — " 2.60.
 Raudteelastele (kaasanneteta) Kr. 1.00 aastas
 Üksik number 40 senti.

KUULUTUSE HINNAD:

1 lehekülge Kr. 60.—
 $\frac{1}{2}$ " " 32.—
 $\frac{1}{4}$ " " 16.—

Nr. 1 (122)

23. II. 1935.

14. aastakäik

Mutes oludes — uut vaimu!

Teedeminister O. Sternbeck.



Kolonel O. Sternbeck
Teedeminister

On üldiselt tuntud tõsiasi, et terves maailmas raudteede majanduslik positsioon praegu kaugelgtki ei ole sama, mis ta oli aastat 15—20 tagasi.

Nii on see terves maailmas, nii on see ka meil. Meie väikestes ja kitsastes oludes see pööre avaldub isegi veel teravamini, kui mujal.

Suurtes riikides jäävad kaugveod ikkagi veel kindlasti raudtee monopoliks. Sellelt positsioonilt ei suuda neid maanteed ja jõuvanker kunagi välja lüüa. Meil on ka kõige kaugemad veod õieti lähiveod ja kaupade keskmine veokaugus nii väike — umbes 50 kilomeetri ümber — nii et jõuvanker raudteelt vedusid ära näppama pääseb peaaegu kõigis veoliikides.

Sõitke üksainuski päev suvel meie maanteedel, siis näete, missuguseid kaupu autodel veetakse. Isegi väga rasked palgi- ja lauakoormad, mis raudtee senini on pidanud oma kindlaks teenistuseks, hakkavad ikka enam ja enam veerema maanteedel.

Oleks täiesti asjata selle nähte vastu võidelda keeldusega, maanteed hooletusesse jätmisega ja üldse igasuguse surveavaldusega autotranspordile. Veod libisevad raudteelt ära mitte sellepärast, et olemas on maantee ja olemas on jõuvanker või et jõuvanker oma veohindade poolest jaksaks raudtee täiesti surnuks võistelda. Vähemalt mitte ainult sellepärast.

Kui mingisugune kiirelt rikkiminev kauba koorem Haapsalust Rakveresse raudteel suudab jõuda parimal juhul 24 tunni jooksul, kui selle kauba saatmisel ja vastuvõtmisel raudteel veel on vaja lahendada tülikaid ja keerukaid dokumentide „klaarimise“, pealelaadimise ja mahalaadimise toiminguid, siis ei küsi kauba saatja just esmajoonel veohinna järele. Kui ta oma kaupa õigeaks ajaks ja rikkumataalt kohale ei saa, siis saadab ta selle maanteed mööda, küsimata veohinnast. Sama maksab mõnikord ka raskeveo kohta. Kui metsakaupmees oma planguvirnad, ütleme Vasalemmast, tahab kiiresti, ilma tülikate ümberladumiste ja ümberlaadimisteta, saata Tallinna sadamasse, siis valib ta kahtlemata maantee.

Seda ei saa ei keelata ega ka ära hoida sellega, et maanteed niivõrra hukka lastakse minna, et neil jõuvankrid enam liikuda ei saa. Praegusaja majandusliku elu tempo ei ole enam see, mis ta oli vanasti. Majanduslik ringvool on kiire, konjunktuurid alatasa muutuvad. Aega peab osatama kasutada, ja kes seda ei tee, võib sageli kannatada raskeid kahjusid.

Sama on lugu ka reisijate liiklemisega. Praegusel ajal inimesel lihtsalt ei ole aega ega võimalust mõne tühja-tähja toimingu peale viita päevi, et kusagilt maakolkast hobuse-vankriga logistada jaama, kasutada sõiduplaanilt ebasobivat rongi ja sama teed tagasi tulla. Kaotage meil ühel ilusal päeval ära autobuseliinid — saate näha, milline torm siis rahva hulgas tõuseb.

Kõik see ei tähenda aga mitte suugi, et sellega raudteele oleks löödud surmakell. See ei ole sugugi mitte mõni raudtee põhiomadus, mõni täiesti ülesaamatu takistus, mis raudteed

praegusel ajal sageli sunnib võistluses jõuvankriga alla jääma.

On vaja ainult kohaneda muutunud majandusliku eluga, muutunud olukorraga. Vaja on ükskord ja lõplikult tunnustada tõsisasja, et need ajad jääda vält möödass on, kui raudteeametnik rahulikult võis tukkuda piletiluugi taga ja kui veod ning reisijad talle igal ajal iseenesest juurde voolasid, sest et neil teisi liikumisevõimalusi ei olnud. Tuleb kohaneda sellega, mida elu nõuab ja mida raudtee senine tarvitaja muutunud majanduslikkude olude tõttu sunnitud on nõudma. Kui elu kodanikult nõuab kiiret teotsemist ja olukorraga arvestamist, siis peab seda tegema ka raudteeametnik ning raudtee juhtivad keskused. Kui elu nõuab teravat kaubanduslikku mõtlemist ja kaubanduslikke oskuseid igalt tootvalt ja kauplevalt kodanikult, siis peavad seda teed käima ka raudteede juhid ning raudteede ametnikud. Peab igaühele, raudtee finantsdirektorist kuni kõige viimase klassi jaamaülemeni, selge olema, et mitte kodanik ei eksisteeri raudtee jaoks, vaid et raudtee on loodud kodaniku nõuete ja tarvete rahuldamiseks.

Kui elu nõuab, et kaubasaatjalt ta kaup kodunt võetaks ja kaubasaajale ka koju kätte toimetataks, ilma et kumbki neist pruugiks ette võtta aegaviitvaid sõite ja toiminguid, siis peab selleks ka leitama võimalused. Transport „ukse alt ukse alla“ on raudteede korraldusel levinemas terves maailmas, ka meie ei pääse sellest mööda. Kui senised arglikud sammud sel alal on ebaõnnestunud, tuleb leida ebaõnnestumise põhjuseid ja otsida uusi teid. Mööda sellest aga ei pääse.

Kui teatavad toimingud vedude teostamise juures on liig bürokraatlikud ja keerukad, siis tuleb neid lihtsustada viimase võimaluseni. Kui vanal ajal veel mõeldavad olid niivõrra keerukad ja konksurikkad tariifimäärused, et isegi

vilunud raudteeametnikud oma arvestustes iga päev eksisid, siis ei sobi see praeguse elu raamidessse enam kuidagi. Kui raudteed palju tarvitaja reisija oma kilomeetrikaardi kasutamisel peab täitma terve rea igasuguseid, sageli mõttetutena tunduvaid vormaalsusi, siis jätab ta selle sageli hoopis kasutamata ja tarvitab teisi liiklemisvahendeid, mis niisuguseid keerukaid toiminguid ei nõua. Näiteid selle kohta, kuidas raudtee võiks vastu tulla reisijale ja kaubasaatjale, vähendades nende vaeva ja hoides neid mõttetute konfliktide ning igasuguste arusaamatuste eest, võiks jätkata lõpmatuseni. Raudteetegelaste suurimaks mureks peaks praegusel ajal olema oma mõte selles suunas kõige intensiivsemale tööle panna.

Lõpeks ei pääse mööda ka teatavast reklaamist. Selle all ei pruugi just mõelda kirevaid plakateid, kuulutusi või „pilvekirjutajaid“. Kuid selge on, et ka kõige paremad ja kõige suuremaid soodustusi pakkuvad uuendused midagi ei anna, kui nad jäävad ainult „Riigi Teataja“ ja mõninga määrustekogu kaante vahele. Nad peavad jõudma kodaniku teadvuseni, ning see ei toimu kuidagi ilma teatava selgitustööta. Kirjalikust selgitustööst üksi on vähe, seda peab tegema ka iga raudteeagent ja iga jaamaülem oma ümbruses.

Endastmõistetav, et ka puht tehniline, inseneriline külg raudteede tegevuses uute nõuetega peab kohanduma.

See nõuab uut vaimu, sageli täielikku ümberorienteerumist. Mitte kurtmist selle üle, et vanad head ajad möödass on, vaid uue elu loomist uute tingimuste raamides. Kes sellega hakkama ei saa, kelle mõtteviis ja teotsemisevõtted niivõrra kivilinenud ja rutineerunud on, et ta uusi teid leida üldse ei suuda, peab paratamatalt andma teed neile, kes suudavad teet seda painduvamalt ja uutele oludele vastavamalt.

Latvija teedeminister liiklusprobleemidest



Dipl.-insener
B. Einbergs
Latvija teedeminister

Latvija uue raadiojaama avamise puhul Kuldis 21. detsembril m. a. kõneles teedeminister Einbergs ühel rahvakoosolekul muuseas Latvija liikluse-probleemidest. Nädal hiljem esines teedeminister raadios ühe kõnega, mis samuti käsitles liikluse küsimusi. Neist toome väljavõttena allpool järgmist:

„Kuldiga—Aizpute raudteeliini, mis ehitusel ja pidi ettevõtjaga sõlmi-

tud kokkuleppe kohaselt lõpetatama sügiseks, ei jõutud siiski lõpetada talve tulekuni. Mullatööd on küll valmis, kuid rööbasteh mahapanek võtab veel mõnda aega. Selle liini ehitusele peaks järgnema sama liini pikendamine üle Venta jõe kuni Tukumini. Kuigi see tarvilik, siiski peab sellega veel eeskätt viivitama, sest käesoleval ajal on veel kahe võrdlemisi kuluka liini ehitus käsil, nimelt Riiaast Rujiena ja Ergli kaudu Lubane. Nende liinide ehituse lõpuleviimine nõuab riigilt veel suuri kulutusi, mis tõttu Kuldiga liini pikendamise alustamine käesoleval silmapilgul pole võimalik.

Aastaid on juba olnud kõne all Riia reisi-jatejaamade ümberehitamine. Praegune olukord, kus mitmesuguste liinide jaoks on kaks

jaama, mis on tülikas reisijaile ja eriti toob asjata kulusid raudteedevalitsusele kahe jaama teenijaskonna palkade näol, ei ole sugugi otsustarbekohane ja selle ümberkorraldamine on viimasel ajal päevakorda võetud.

Liikluse sagedamaks muutmise otstarbel on käiku pandud kerged rongid tankveduritega. Neid täiendatakse veel mootorvagunite ja rööbasomnibustega.

Kiire ühenduse mõlema naaberriigi pealinnaga, Tallinna ja Kaunasega, loob uus kiirrong, mis 1935. a. maikuus käiku pannakse.

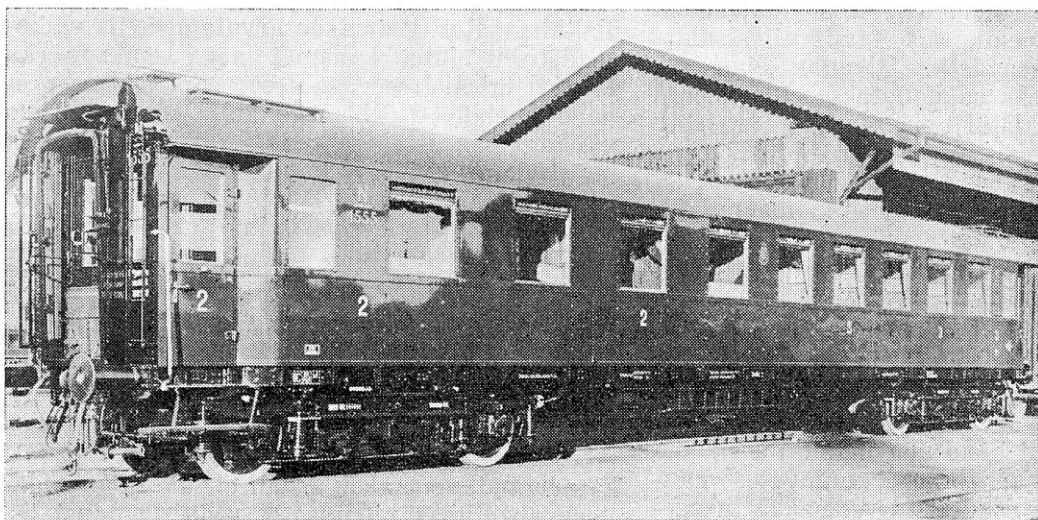
Kaugeühenduste rongide sõidukiiruse tõstmise võimaldamiseks vahetatakse vastavatel teosadel kerged rööpad raskemate vastu ümber, eeskätt Riga—Valka teosol.

Uusi moodsaid Lääne-Euroopa tüüpi reisivaguneid ehitatakse juurde, mis hädatarvilik, sest seni tuli nimelt suvel, reisiliikluse suurema tõusu puhul, kasutada mõnel liinil reisivagunite puudusel selleks kaubavaguneid.

Mõnel juhul tuleb eelistada autoliiklust, kus ta rahvamajanduslikult tulutoovam. Ei tohi aga unustada, et kaupade ja reisijate suurte hulkade veoks ikkagi raudtee ainsaks veabinõuks on. Tema tähtsus ja osa riigimajanduses nõuab, et sellepärast eeskätt raudteede huvidega arvestatakse.

Kui veoautode ja autobuste liiklemine sünnib raudtee arvel, viimane on sunnitud oma olemasolu pärast kõrgendama veotariife masiliselt veetavatelt kaupadelt, nagu puumaterjal, teravili j. m., mis aga osutuks raskeks koormaks rahvamajandusele.

Autobuste liiklusele ja selle arendamisele pannakse tarvilisel määral rõhku. Tähelepanu on pööratud teede parandamisele ja ehitamisele, kusjuures betoonmaanteed on leitud olevat kõige otstarbekohasemad, mis nõuavad võrdlemisi vähe korrashoiukulusid ja mille ehitusmaterjal on kuni 100% saadaval kodumaalt.



Moodne puhtmetallist 2. 3. klassi reisivagun Latvi riigiraudteedel.

Ehitatud Liepaja sõjasadama tehasest. Vaguni pikkus on 20,4 m.

Kitsarööpmeliste liinide äärsete elanikkude tarvidusele kiirema ja sagedama liikluse järele tullakse vastu sellega, et nendel liinidel pannakse käiku mootorvagunid, mis võivad teostada reisijate vedu kiiremini, kui senised segarongid. Sääraste mootorvagunite ehitus on juba otsustatud ja tellimised ära antud.

Püütakse laiendada kaupade vedu saatja juures kodunt saajale koju kätte. Üldse peetakse silmas kaubasaatjate nõudeid ja tarvidusi ja, kus võimalik, tullakse vastu, kuigi see tihti suurte kuludega seotud.

Majandusliku kriisi ajal on raudteed erilist vastutulekut üles näidanud põllumajanduse, tööstuse kui ka kaubanduse tarvidustele, alandades oma veotariife suurel määral, ja teostades vedusid tihti alla omahinna.

Mis puutub raudteede ja autoliikluse vahelise võistlusesse, siis tuleks seda lahendada viisil, mis kõige enam vastab üldsuse huvidele.

Rahvusvaheliseks liiklemiseks naaberriikidega autode jaoks ehitatakse välja kolm magistraalteed:

1. peamagistraalliin: Eesti piir Polte juures—Rujiena—Valmiera—Cesis—Riga—Jelgava—Meitene—Leedu piir, kogupikkus 254 km;

2. idapoolne magistraalliin: Eesti piir—Vidzeme kivitee—Aluksne—Gulbene—Rezekne—Daugavpils—Leedu piir, kogupikkus 278 km;

3. läänepoolne magistraalliin: käänab ära peamagistraalliinilt Jelgava juures ja läheb edasi Dobeles—Saldus—Skrunda—Durbe—Liepaja—Rucava kaudu Leedu piirini, kogupikkus 247 km.

Magistraalliinide ehitus teostatakse järkjärgult. Esiteks parandatakse ära halvad kohad ja kaetakse bituumeniga tolmu tekkimise vältimiseks. Need tööd algavad juba 1935. aastal.

Uus kaubaveotariif.

Jul. Pihelgas.

I.

1. aprillist s. a. hakkab maksma uus kaubaveotariif nr. 146, mis asendab seni maksva tariifi nr. 66.

Säärase üldtähtsusega tariifi, nagu seda on üldine kaubaveotariif, uuesti väljaandmisel tunnevad selle vastu erilist huvi niihästi kaubasaatjad-saajad, kui ka raudteeametnikud. Ühed on huvitatud peamiselt sellest, kas uus tariif toob neile mingisuguseid soodustusi ja veohindade alandusi või, vastupidi, kõrgendusi ja raskendusi; teistel on see juba teenistuskohuste korraliku täitmise seisukohast tarvilik, olla asjaga „kursis“, mida sisaldab uus tariif eriti vormilisest küljest. Järgnevates ridades võtame vaatlusele uue tariifi, silmas pidades mõlemat seisukohta.

Põhimõttelikke uuendusi, mis muudaksid tervet tariifisüsteemi, uus tariif ei sisalda. Jääb endist viisi saadetiste jaotus väike-, 5-, 10- ja 15-tonnisteks saadetisteks. Ka jäävad senised 21 tariifiklassi oma maksumääradega. Maksude kõrgendusi uus tariif ei too. Selle vastu sisaldab ta rida muudatusi, mis osalt on mõeldud otseste soodustustena kaubaomanikudele, osalt aga puudutavad enam-vähem ainult tariifi tehnilist külge. Viimased muudavad osaliselt veomaksu arvutamiseviisi saadetistelt, mis koosnevad mitmesse tariifiklassi kuuluvatest kaupadest kui ka gruppasaadetistelt.

II.

Eeskätt tulevad kõne alla muudatused, mis käivad mitmesse tariifiklassi kuuluvatest kaupadest koosnevate saadetiste veomaksu takserimisesse.

Praegu maksva tariifi järgi tuleb mitmesse klassi kuuluvate kaupade veo puhul ühes saadetises nende veomaks arvutada igasse klassi kuuluvalt kaubalt eraldi.

Tariif täiendatakse uue eeskirjaga (väikesaadetiste kohta):

„Kui aga saadetise üldkaalult kõrgeima klassi järgi, millesse kuulub mõni selles saadetises veetav kaup, arvutatud veomaks osutub madalamaks, siis tuleb kohaldada viimast takseerimisviisi, kui kaubaomanikule kasulikumat.“

Selle kohta on tariifis järgmine näide:

100 km kaugusel veetakse ühes saadetises:

- a) 182 kg kaupa, mille tariifiklassid on 2-3-4-5
b) 11 „ „ „ „ „ 3-4-5-6

Kokku 193 kg.

Saadetise üldkaalule vastava väikesaadetise tariifi järgi mõlemalt kaubalt eraldi arvutatud veomaks on:

$$\begin{array}{r} \text{a) } 182 = 190 \text{ kg eest 2. kl. järgi} \\ \frac{155.190}{100} = 2,95 \text{ kr. ja} \end{array}$$

$$\begin{array}{r} \text{b) } 11 = 20 \text{ kg eest 3. kl. järgi} \\ \frac{132.20}{100} = 0,27 \text{ kr., kokku 3,22 kr.} \end{array}$$

Saadetise üldkaalult ($182 + 11 = 193 = 200$ kg) ja kõrgeima klassi, s. o. 2. kl. järgi arvutatud veomaks on $\frac{155.200}{100} = 3,10$ kr., seega tuleb kohaldada viimast arvutamiseviisi, kui kaubaomanikule kasulikumat.

Praegu maksvas kaubaveotariifis säärane eeskiri puudub, seega tuleb igal juhul veomaks arvutada igalt kaubalt temale vastava klassi järgi. Siiski Saksa-Leedu-Läti-Eesti otseühenduse kaubaveotariifi II osa § 6 p. 5 järgi oli üldtähtendatud veomaksu arvutamiseviis väikesaadetiselt juba kauemat aega maksev (ka Eesti riigiraudteede suhtes). See otstarbekohane uuendus tuleb tegelikult kohaldamisele muidugi säärastel juhtudel, kui madalamasse tariifiklassi kuuluva kauba kaal on väike ja veomaksu arvutamisel läheb täielikult või osalt kõrgema tariifiklassi kuuluva kauba tõeliku kaalu ja ümmarguseks tehtud kaalu vahe katteks, näit. saadetises veetakse 1. klassi kaupa 21 kg, 3. klassi kaupa 7 kg. Veomaks arvutatakse praegu maksva tariifi järgi: 1. klassi järgi 30 kg ja 3. klassi järgi 10 kg eest; uue eeskirja järgi aga $21 + 7 = 28 = 30$ kg eest 1. kl. järgi, kuna 7 kg 3. klassi kuuluva kauba eest, mis juba 1. kl. järgi arvesse võetud 30 kg hulka arvatud, veomaksu eraldi ei tule takseerida.

Peab silmas pidama, et seda uuendust 5-, 10- ja 15-tn. saadetiste suhtes ei saa kohaldada, kuigi mõnel teatud juhul see võiks osutada kaubaomanikule kasulikumaks.

Samuti ei ole lubatud ainult osa saadetist koondada kokku, arvates kõrgema klassi alla. Kui üldtõotud näites mainitud saadetises oleks peale 182 kg 2. klassi ja 11 kg 3. klassi kuuluva kauba veel näit. 55 kg 7. klassi kuuluvat kaupa, siis ei ole lubatud veomaksu arvutada $182 + 11 = 193 = 200$ kg eest 2. klassi ja 55 = 60 kg eest 7. klassi järgi, kuigi säärane arvutusviis osutuks kõige odavamaks. Tuleb arvutada kas 1) igalt kaubalt eraldi, talle vastava klassi järgi, või 2) üldkaalult ($182 + 11 + 55 = 248 = 250$ kg) kõrgeima klassi (2. kl.) järgi, kuid viimane arvutusviis käesoleval juhul osutub kallimaks.

III.

5-, 10- ja 15-tn. saadetiste veomaksu arvutamise suhtes toob uus tariif kaks uuendust, mis mõlemad käivad n.n. „puuduvakala“ arvutamise kohta.

„Puuduva kaalu“ mõiste tuleb tarvitusele kõigil neil juhtudel, kui saadetise tõelikult kaalult, sellele vastava tariifi järgi arvutatud veomaks osutub kallimaks veomaksust, mis on arvutatud järgmise suurema kaalumäära (5, 10 või 15 tonni) eest, viimasele vastava tariifi järgi.

Kui saadetises veetakse ainult üht kaupa, või mitmesuguseid ühte ja samasse tariifiklassi kuuluvaid kaupu, siis „puuduva kaalu“ eraldi kindlaksmääramine osutub üleliigseks toiminguks, millest võib loobuda, kuigi tõelikult ta ka seal ette tuleb.

Näiteks: 100 km kaugusel veetakse 9352 kg kaupa, mis kuulub 5-tn. saadetisena 5. klassi ja 10-tn. saadetisena 6. klassi.

5-tn. saadetise tariifi järgi arvutatud veomaks on $\frac{105.9400}{100} = 98,70$ kr.

10-tn. saadetise tariifi kohaldamisel tuleb kaalu arvesse võtta mitte vähem kui 10000 kg.



*Sild üle Pärnujõe
Sindi—Tammiste
jaamade vahel.*

*Silla pikkus 110 m,
ehitatud 1928. a. Sild
on määratud ka maan-
tee liiklemiseks.*

Saadetise tõelik kaal on 9352 kg, seega 10000 kg-st puudub 648 kg. Saadetise ümmarguseks tehtud kaal on 9400 kg, seega puudub kaalumäärast $10000 - 9400 = 600$ kg. Kas käesoleval juhul „puuduvaks kaaluks“ lugeda saadetise tõeliku kaalu ja järgmise suurema tariifi-kaalumäära või saadetise ümmardatud kaalu ja kohaldatava tariifi-kaalumäära vahe, tegelikult annab sama tagajärje, nagu selgub seda arvutades. Sellepärast juhul, kui on tegemist ainult ühe või ühte ja samasse klassi kuuluvate kaupadega, puuduvat kaalu ei arvutata, vaid veomaks arvutatakse kohe järgmise suurema tariifi-kaalumäärast eest, sellele vastava klassi järgi. Käesoleval juhul seega 10000 kg eest 6. klassi järgi

$$\frac{93.10000}{100} = 93,00 \text{ kr.}$$

„Puuduva kaalu“ kindlaksmääramine on aga möödapääsematu kõigil neil juhtudel, kui saadetis koosneb mitmesse tariifiklassi kuuluvatest kaupadest, ja veomaksu arvutamine

järgmise suurema tariifi-kaalumäärast eest osutub kaubaomanikule kasulikumaks.

Praegu maksev tariif näeb selleks ette järgmist:

1) Puuduv kaal määratakse kindlaks sel teel, et kõigi, saadetises kuuluvate kaupade tõelikud (mitte veel ümmardatud) kaalud liidetakse ja nende summa arvatakse maha kohaldatavast kaalumäärast.

2) Puuduv kaal arvatakse juurde sellele kaubale, mille kaal on saadetises suurem, või — kui mitmel kaubal on ühesuurune kaal — kaubale, mis neist võrdse kaalu juures kuulub madalamasse klassi.

Uue tariifi järgi talitatakse sel puhul järgmiselt:

1) Puuduv kaal määratakse sel teel, et üksikute kaupade või ühte ja samasse klassi kuuluvate kaupade gruppide kaalud enne ümmardatakse iga klassi kohta eraldi, siis liidetakse ja saadud kaalude summa arvatakse maha kohaldatavast kaalumäärast.

2) Puuduv kaal arvatakse juurde sellele kaubale või ühte ja samasse klassi kuuluvate kaupade grupile, mille kaal on saadetises suurem, või, kui mitmel kaubal või grupil on ühesuurune kaal, sellele neist, mis võrdse kaalu juures kuulub madalamasse klassi.

Järgmised näited aitavad selgitada, mille poolest mõlemad arvutusviisid tegelikult lahku lähevad.

Näide 1:

Saadetises veetakse:

- | | | | | |
|----|---------|--------|-------------------------|------------|
| a) | 1221 kg | kaupa, | mille tariifiklassid on | 4-5-6-7 |
| b) | 2608 | „ | „ | „ 4-5-6-8 |
| c) | 4887 | „ | „ | „ 7-8-9-10 |
| d) | 452 | „ | „ | „ 3-4-5-6 |
| e) | 286 | „ | „ | „ 1-2-3-4 |

Kokku 9454 kg.

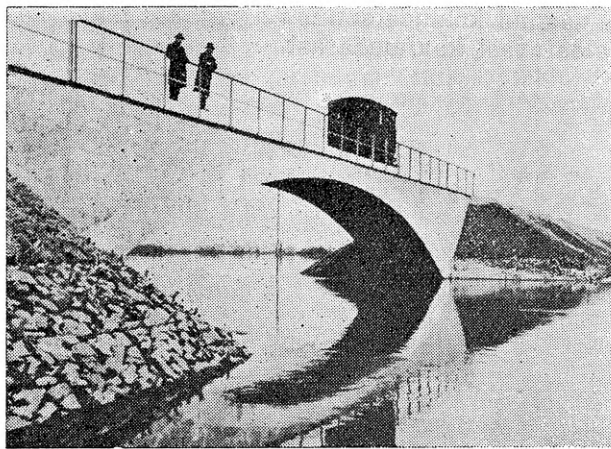
Praegu maksva tariifi eeskirjade järgi 10-tn. saadetise tariifi kohaldamisel on puuduv kaal $10000 - 9454 = 546$ kg. Ta lisatakse juur-

de kaubale „c“, mille kaal selles saadetises on kõige suurem.

Veomaksu takseerimisel liidetakse kaupadel „a“ ja „b“, mis 10-tn. saadetisena kuuluvad mõlemad 6. klassi, nende tõeliku kaalud ja arvutamine teostatakse järgmiselt: $1221+2608=3829=3900$ kg eest 6. klassi, $4887+puuduv\ kaal\ 546=5433=5500$ kg eest 9. klassi, $452=500$ kg eest 5. klassi ja $286=300$ kg eest 3. klassi järgi.

Uue tariifi eeskirjade järgi tuleb talitada järgmiselt:

Kaupadel „a“ ja „b“, mis 10-tn. saadetisena kuuluvad ühte ja samasse (6.) klassi, tulevad kaalud liita $1221+2608=3829$ kg. Selle järgi teeme kaalud ümmarguseks iga klassi kohta eraldi: 6. klassi järgi $3829=3900$ kg, 9. klassi järgi $4887=4900$ kg, 5. klassi järgi $452=500$ kg ja 3. klassi järgi $286=300$ kg. Liites kõik üm-



Sild üle Päärdujõe Rumba jaama juures.

mardatud kaalud, saame $3900+4900+500+300=9600$. Saadud summa 9600 kg maha arvates 10-tn. saadetise tariifi kaalualammäärast, leiame, et puuduv kaal on $10000-9600=400$ kg. Ta tuleb lisada juurde 9. klassi kuuluvale kaubale, mille kaal selles saadetises on suurem, kui 6., 5. või 3. klassi kuuluvatel kaupadel. Veomaks takseeritakse 3900 kg eest 6. klassi, $4900+400=5300$ kg eest 9. klassi, 500 kg eest 5. klassi ja 300 kg eest 3. klassi järgi.

Näide 2:

100 km kaugusel veetakse ühes saadetises:

- | | | | | | | |
|----|---------|--------|-------|----------------|----|---------|
| a) | 4581 kg | kaupa, | mille | tariifiklassid | on | 6-7-8-9 |
| b) | 2208 | „ | „ | „ | „ | 5-6-7-8 |
| c) | 2556 | „ | „ | „ | „ | 4-6-7-9 |

Kokku 9345 kg.

Veomaksu arvutamine 5-tn. saadetise tariifi järgi toimub praegu maksva kui ka uue tariifi eeskirjade kohaselt järgmiselt:

Kaubalt „a“, mis 5-tn. saadetisena kuulub 7. kl., $4581=4600$ kg eest $\frac{83.4600}{100}=38,18$ kr.

Kaupadelt „b“ ja „c“, mis 5-tn. saadetisena kuuluvad mõlemad 6. klassi, nende kaalu summa $2208+2556=4764=4800$ kg eest

$$\frac{93.4800}{100}=44,64 \text{ kr.}$$

Seega 5-tn. saadetise tariifi järgi on selle saadetise veomaks kokku $38,18+44,64=82,82$ krooni.

Vaatame järele, kas selle saadetise veomaksu arvutamine 10-tn. saadetise tariifi järgi ei osutu mitte odavamaks.

Praegu maksva tariifi järgi tuleb arvutus teostada järgmiselt:

Saadetises veetavate kaupade tõelikkude kaalude summa on $4581+2208+2556=9345$ kg. Seega puudub kohaldatava tariifi kaalu alammäärast ($10000-9345=$) 655 kg.

Puuduv kaal arvatakse juurde kaubale „a“, mille kaal selles saadetises on suurem, kui kaupadel „b“ või „c“ (üksikult). Kaupadel „b“ ja „c“, mis 10-tn. saadetisena kuuluvad ühte ja samasse klassi (7.), kaal arvatakse kokku. Veomaks takseeritakse järgmiselt:

1) $4581+655=5236=5300$ kg eest 8. kl. järgi $\frac{74.5300}{100}=39,22$ kr. ja

2) $2208+2556=4764=4800$ kg eest 7. kl. järgi $\frac{83.4800}{100}=39,84$ kr., kokku $39,22+39,84=79,06$ kr.

Kuna 5-tn. saadetise tariifi järgi arvutatud veomaks on 82,82 kr., siis käesoleval juhul tuleb tarvitada 10-tn. saadetise tariifi, mis annab väiksema veomaksu summa ja on seega kaubaomanikule kasulik.

Uue tariifi järgi tuleb arvutada järgmiselt:

Kõigepealt tuleb leida puuduv kaal, s. o. iga klassi järgi osutuvate ümmardatud kaalude ja tariifi-kaalualammäära vahe. Kuni täie 100 kg-ni ümmarguseks tehtud kaal on kaubal „a“ $4581=4600$ kg ja kaupade „b“ ja „c“ grupil, mis 10-tn. saadetisena ühte ja samasse klassi kuuluvad, $2208+2556=4764=4800$ kg. Liites mõlemad saadud ümmargused kaalud, saame $4600+4800=9400$ kg. Seega puudub kohaldatava tariifi kaalualammäärast ($10000-9400=$) 600 kg.

Puuduv kaal arvatakse juurde kaupade „b“ ja „c“ gruppide, mis kuuluvad ühte ja samasse tariifiklassi (7.) ja mille kaalude summa on suurem, kui kaubal „a“.

Veomaks arvutatakse järgmiselt:

1) 4600 kg eest 8. klassi järgi $\frac{74.4600}{100}=34,04$ kr. ja

2) $4800+600=5400$ kg eest 7. klassi järgi $\frac{83.5400}{100}=44,82$ kr., kokku $34,04+44,82=78,86$ kr.

Ka uue tariifi järgi takseerides leiame, et käesoleval juhul on kaubaomanikule kasulikum kohaldada 10-tn. saadetise tariifi.

IV.

Praegu maksvas tariifis alguses ei olnud ette nähtud see võimalus, et ühe saatekirja järgi võib veoks anda osa saadetist kohtade arvuta ja osa saadetist kohtade arvuga, kirjutades näit.

„1 vagun rukkid lahtiselt,
5 kotti odrad.“

Et tegelikus elus see siiski tarvilikuks osutus, siis sai 15. juunist 1933 tariif täiendatud vastava eeskirjaga, mille järgi sellisel juhul veomaks tuli arvutada mitte üldkaalult ja kõrgeima klassi järgi, millesse mõni selle saadetise osa kuulus, vaid mõlemalt saadetise osalt eraldi. Kohtade arvuta kaupade kohta pidi arvesse võetama nende tõelik kaal, kuid mitte vähem, kui on kohtade arvuta veoks ettenähtud kaalu-alamäärad (vastavalt 7500 või 10000 kg), kuna kohtade arvuga kaupade kohta võeti arvesse nende tõelik kaal. Veomaks arvutati tariifi järgi, mis vastas saadetise üldkaalule (kohtade arvuta kaupade + kohtade arvuga kaupade kaal).

Sääraste vedude puhuks toob uus tariif järgmise soodustuse:

Veomaks arvutatakse igalt kaubalt eraldi, saadetise üldkaalule vastava tariifi järgi, kuid selle juures saadetise üldkaal (mitte kohtade arvuta kaupade kaal, nagu seni) ei või olla väiksem, kui vastavalt 7500 või 10000 kg, mis kohtade arvuta vedude kohta alammäärana ette nähtud.

Ka siin ei osutu üleliigseks järgmine näide, mis selgitab vana ja uue takseerimisviisi lahukuminekut.

Näide: Vagunis kandejõuga 17 tonni veetakse ühe saatekirja järgi:

1 vagun turvast lahtiselt, kaal 9180 kg,
10 kimpu lauad, saetud, kaal 515 kg.

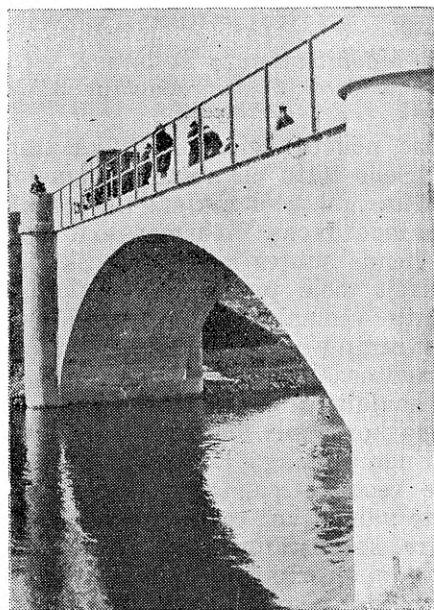
Praegu maksva tariifi järgi veomaksu arvutamisel võetakse kaalu arvesse: turba kohta — kaalualamäär 10000 kg ja laudade kohta tõelik kaal 515 kg, ümmardatult 600 kg. Mõlema kauba suhtes kohaldatakse 10-tn. saadetise tariifiklasse.

Uue tariifi järgi tuleb veomaksu arvutamisel kogu saadetise kohta kaalu arvesse võtta mitte vähem kui 10000 kg. Sellest kaalumäärast puuduv kaal määratakse samas korras, kui ülalpool oli ette nähtud. Saadetisesse kuuluvate kaupade ümmardatud kaalude $(9180 = 9200$ ja $515 = 600)$ summa on 9800 kg. Seega puudub nõuetavast kaalumäärast $10000 - 9800 = 200$ kg. See kaal arvatakse juurde kaubale, mille kaal selles saadetises on suurem, s. o. turba kaalule. Veomaks arvutatakse turbalt $9200 + 200 = 9400$ kg ja laudadelt 600 kg eest 10-tn. saadetise tariifi maksumäärade järgi.

V.

Kaubaveotariifi nr. 66 maksamahakkamisel pandi pikamööduliste, suurekoguliste ja raskekaaluliste asjade veo kohta maksuma eriti raske tingimused: Veomaks tuli arvutada saadetise tõelikult kaalult, kuid mitte vähem kui 5 tonni eest igalt veoks kasutatud vagunilt.

Kuna selle tõttu mõnel juhul osutus nimetatud asjade vedu raudteel peaaegu võimatuks, nimelt kui oli tegemist mõne väiksekaalulise ja odavahinnalise asja veoga, kus veomaks võis ületada mitmekordselt kauba enda väärtust, siis juba 1929. a. maikuust peale pandi suurekoguliste asjade veoks käiku erilised kogukaubaplatvormid, mis saadeti edasi raudteevalituse poolt määratud rongidega üks kord nädalas. Säärasel kogukaubaplatvormil suurekogulise asja veo korral arvutati veomaks: a) saa-



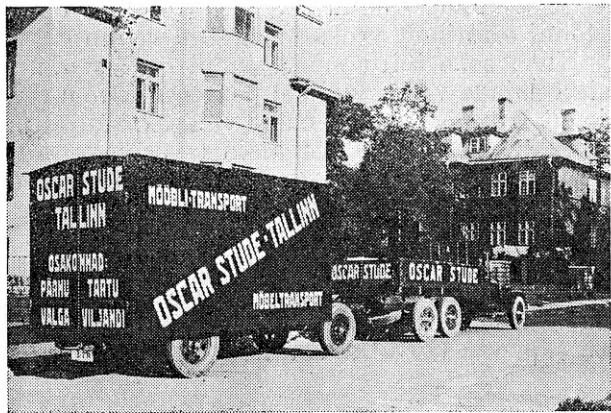
Sild üle Võhanduõe Rvusa jaama juures.

detiselt, mille kaal alla 1000 kg — kahekordse kaalu eest, b) saadetiselt, mille kaal 1000 kuni 2000 kg — 2000 kg eest, c) saadetiselt, mille kaal vähemalt 2000 kg — tõeliku kaalu eest.

See korraldus võimaldas kaubaomanikku-dele suurekogulisi asju raudteel saata võrdlemisi kohase veohinnaga. Halbus seisis selles, et kogukaubaplatvormid olid käigus ainult üks kord nädalas.

1. veebruarist 1933 muudeti pikamööduliste, suurekoguliste ja raskekaaluliste veo kohta maksvaid eeskirju, ära muutes senised kogukaubaplatvormid. Nimetatud asjadelt arvutati nüüd veomaks nende tõelikult kaalult vastava tariifiklassi järgi, kuid veomaksu summa iga saadetise ja iga veoks kasutatud platvormi kohta ei võinud olla madalam veomaksust, mis on arvutatud 5000 kg eest 15. kl. järgi.

Peab tähendama, et pikamõõduliste ja suurekoguliste esemete vedu harilikult ei võimalda raudtee veereva koosseisu otstarbekohast ära kasutamist säärasel määral, kui see muude harilikkude kaupade juures on võimalik ja raud-



Mööbli veoauto Tallinnas.

Omanik: K/m. Oscar Stude. Ainukene sellelaadiline Tallinnas.

tee käituse nõuete seisukohast ka tingimata tarvilik. Selle tõttu on mitte üksi meie raudteel, vaid ka igal pool mujal riikides kõne all olevate asjade veoks maksmas eritingimused. Lätis on nende suhtes maksvad eeskirjad, mis analoogiliselt meie praegu maksvale tariifile, näevad ette veomaksu alammäärana maksu, mis on arvutatud 5000 kg eest 15. klassi järgi. Leedu raudteedel võetakse maksu saadetise tõelikult kaalult, kuid vähemalt 5 tonni eest, seega sama kord, mis meil maksis 1929—1932. aastal. Enamuses aga Euroopa raudteedel arvutatakse veomaks saadetise tõelikult kaalult, kuid mitte vähem kui teatud, võrdlemisi mitte väga suure, kaaluallammäärast eest, mis üksikute raudteedel on määratud 1000 kuni 2000 kg.

Meie uue kaubaveotariifi juures leiti otstarbekohane olevat veelgi vastu tulla kauba-saatjatele ja määrata pikamõõduliste ning suurekoguliste asjade saadetise kohta arvesse võetavaks kaaluallammääraks 1000 kg iga platvormi kohta. Nimelt on ette nähtud, et nende asjade „veomaks arvutatakse üldises korras nende tõelikult kaalult vastava tariifiklassi järgi, kuid vähemalt 1000 kg eest väikesaadetise tariifi järgi igalt veoks kasutatud vagunilt.“

Sellega seoses muudeti ka veomaksu arvutamise korda veo korral mitmel ühendatud platvormil, või juhul, kui tarvitatakse kaitseplatvorme. Ka uue tariifi järgi tuleb saadetise kaal jagada kasutatud platvormide arvuga ja veomaksu arvutada iga platvormi eest eraldi, tariifi järgi, mis vastab iga platvormi kohta arvesse võetavale kaalule, kuid kaalu allamäär on kohtade arvuga saadetistel 1000 kg iga platvormi kohta. Kui saadetis koosneb mitmesse klassi kuuluvatest kaupadest, ja kau-

ba tõelik kaal iga platvormi kohta on nimetatud kaaluallammäärast (1000 kg) väiksem, siis arvatakse puuduv kaal juurde sellele kaubale, mille kaal on saadetises suurem, või kui mitmel kaubal on ühesuurune kaal, sellele kaubale neist, mis kuulub madalamasse klassi; puuduv kaal arvatakse juurde pärast kauba tõeliku kaalu ümmarguseks tegemist.

Näide: Kahel ühendatud platvormil veetakse pikamõõduliste asjade saadetis kohtade arvu ülesandmisega:

a) 1246 kg kaupa, mille tariifiklassid on 4-6-7-9;

b) 428 „ „ „ „ „ 2-3-4-5.

Veomaksu arvutamisel tuleb jagada mõlemad kaalud platvormide arvuga (2):

$$a) \frac{1246}{2} = 623 \text{ kg ja } b) \frac{428}{2} = 214 \text{ kg. Väike-}$$

saadetise tariifi järgi arvesse võetava kaalu summa ühe platvormi kohta on: $630 + 220 = 850 \text{ kg}$. Et aga veomaks tuleb arvutada vähemalt 1000 kg eest, siis sellest kaaluallammäärast puuduv kaal ($1000 - 850 = 150 \text{ kg}$) arvatakse juurde kaubale „a“, mille kaal selles saadetises on suurem. Veomaks takseeritakse $630 + 150 = 780 \text{ kg}$ eest 4. klassi ja 220 kg eest 2. klassi järgi mõlemalt platvormilt.

See muudatus toob hinnaalandust eriti madalamatesse tariifiklassidesse kuuluvate pikamõõduliste ja suurekoguliste asjade veo puhul, kuna kõrgematesse klassidesse kuuluvate asjade veohinnad enam-vähem endisteks jäävad.

VI.

Maršruutrongidena või gruppasaadetistena veo suhtes praegu maksvas tariifis ei olnud selgesti väljendatud, missuguste saadetiste tariifi järgi neilt veomaks arvutatakse; seeläbi mõnikord võis tekkida arusaamatusi.

Uue tariifi eeskirjad näevad ette, et märšruutrongidelt kui ka gruppasaadetistelt veomaks arvutatakse saadetises veetavale kaubale vastava 15-t.n. saadetise tariifi järgi ühe klassi võrra madalamalt.

Gruppasaadetiste suhtes võib uudsusena märkida, et veomaksu arvutamisel võetakse arvesse saadetises veetava kauba üldkaal või, kui ühes saadetises veetakse mitmesse klassi kuuluvaid puumaterjale, iga kaubaliigi üldkaal, mis pärast üksikute vagunite kaalu kokkuarvamist ümmarguseks tehakse kuni täie 100 kg. Sealjuures aga iga vaguni kohta võetakse kaalu arvesse mitte vähem, kui on kohtade arvuta saadetiste veo korral ette nähtud, s. o. vastavalt vaguni kandejõule, 7500 või 10000 kg.

Gruppasaadetiste haruteede andmise korral tehtav 25% hinnaalandus jääb endist viisi maksma, kusjuures seniste arusaamatuste kõrvaldamiseks on tariifis selgesti väljendatud, et nimetatud hinnaalandus antakse ainult sel juhul, kui vagunite täitmine saatejaamas või tühjendamine sihtjaamas toimub ühel haruteel. Laetakse või tühjendatakse gruppasaadetisse

kuuluvad vagunid mitmel haruteel, siis võetakse vastava harutee maks täiel määral.

Muide gruppisaadetiste kohta maksvad eeskirjad jäävad muutmata.

VII.

Eeskirjad vagunite etteandmise kohta haruteedele (uues tariifis on nüüd „haruteed“, mitte enam „teeharud“) üldiselt on jäänud endisteks. On alandatud mõnel haruteel võetavat etteandmismaksu. Ka on ette nähtud, et juhul, kui haruteele tühjendamiseks etteantud vagun sama kaubaomaniku poolt jaama loal kohe jälle laadimise alla võetakse, siis uueltsaadetiselt võetakse haruteemaks 50% hinnalandusega. Jaamadevaheliselt pealiniilt ärakäänavatel haruteedel laadimise puhul võetakse uue tariifi järgi etteandmismaksu sellesamas suuruses, kui jaamade juures asuvatel haruteedel, s. o. esimeselt kilomeetrilt: kr. 1,00 laiarööpmelisel ja kr. 0,75 kitsarööpmelisel teel ja igalt järgmiselt kilomeetrilt kr. 0,30 laiarööpmelisel ja kr. 0,25 kitsarööpmelisel teel. Ha-

maksu summa selle päeva eest (kuni kella 24-ni) ei või tõusta üle 3,00 kr.

Uus tariif näeb siin ette järgmise soodustuse. Laadimistähtaeg jääb ikkagi endist viisi 7 tundi, kuid kui kaubakäsutaja selle aja jooksul ei olnud laadimistööd lõpetanud, siis võib raudtee võimaluse korral lubada kaubakäsutajale laadimistööd jätkata veel samal päeval, hiljemalt kuni kella 20-ni, kusjuures vaguni seisumaksu ei võeta. Kui kaubakäsutaja ka selleks ajaks ei lõpeta laadimistööd, siis võetakse järgmiste tundide eest seisumaksu. Esimesel vaguni seisupäeval võetavad seisumaksu-määrad on alandatud: esimese kahe tunni eest võetakse à kr. 0,50 ja iga järgmise tunni eest à kr. 1,00, kuid kogusummas selle päeva eest mitte üle kr. 3,00.

Nende vagunite suhtes, mis laadimistöödeks ette antakse jaama lahtioleku ajal, maksuta seisuaeg 7 tundi arvatakse: vaguni etteandmise silmapilgust kuni jaama sulgemiseni kell 16 (vastaval juhul lõunavaheaeg kell 12—13 välja arvatud) ja puudujäävad tunnid järgmi-



*O/Ü. „Mootori“
„bulldog“-autobus
Tallinna autobuse
jaama ees.*

*Liikleb suvekuudel Tal-
linna ja Pärnu vahel.*

route pikkuseks loetakse jaamas asuvate haruteede suhtes kaugus jaama teljest — ja jaamadevaheliselt pealiniilt ärakäänavate haruteede suhtes kaugus peatees asuvast pöördest — kuni harutee lõpuni.

Olulisemat huvi pakuvad kaubaomanikkudele uues tariifis leiduvad muudatused vagunite täitmiseks või tühjendamiseks antava maksuta seisuaja suhtes. Praeguse tariifi järgi antakse kaubaomanikkudele maksuta seisuaega 7 tundi, millist tähtaega arvatakse:

a) vaguni tõelikust etteandmise ajast, kui vagun oli ette antud jaama lahtioleku ajal, s. o. aja jooksul kella 8—16;

b) jaama avamise ajast, s. o. kella 8-st peale, kui vagun oli ette antud jaama kinnioleku ajal.

Et lõuna vaheaega kella 12—13 maksuta seisuaaja hulka ei arvata, siis hiljemalt kella 8-ks etteantud vagunite maksuta seisuaeg lõpeb kell 16. Kui nimetatud tähtajaks laadimistööd ei ole lõpetatud, siis iga viivitatud tunni eest võetakse seisumaksu 1,00 kr., kusjuures seisu-

sel päeval, arvates kella 8-st peale. Seega näit. vaguni etteandmisel kell 10 saab kaubakäsutaja esimesel päeval laadimistöödeks aega kella 10—12 ja kella 13—16, kokku 5 tundi ja puudujäävad 2 tundi järgmisel äripäeval kella 8—10. See kord oli maksev seni ja jääb maksma ka uue tariifi järgi, kuid ometi toob uus tariif ka siin ühe olulise soodustuse.

Praegu maksva tariifi § 52 p. 8 näeb ette: „Kui aga kaubakäsutaja soovib laadimistööd jätkata ka sel ajal, mil jaam on kaubanduslikkudeks operatsioonideks suletud (s. o. pärast kella 16 kuni järgmise päeva kella 8-ni) ja kui raudtee leiab võimaliku olevat seda talle lubada, siis on ta kohustatud laadimistööd lõpetama ikkagi 7 tunni jooksul. Peale seda tähtaega võetakse seisumaksu üldises korras.“ Seega kui vagun on ette antud kell 10 ja kaubakäsutaja soovib laadimistööd teha veel pärast kella 16, siis antakse talle maksuta seisuaegast puuduvad 2 tundi kella 16—18, mis ajaks töö peab olema lõpetatud, vastasel korral hakatakse vaguni seisumaksu arvama kella 18-st peale.

Uue tariifi sellesse puutuv eeskiri lausub järgmist: „Kui vaguni etteandmise päeval kaubakäsutaja ei saanud täielikult 7 tundi laadimiseks kasutada jaama sulgemiseni ja puudujäänud tunnid antakse talle järgmisel äripäeval, siis võimaluse korral võib lubada kaubakäsutajale teostada laadimistöid ka jaama kinnioleku ajal, missugust aega maksuta seisuaja hulka ei arvata.“

Peab alla kriipsutama siinkohal, et need soodustused laadimistähtaja pikenduse suhtes lubatakse raudtee poolt ainult võimaluse korral, kuna seal, kus see mõnesuguste asjaolude sunnil pole võimalik, see pole raudteele ka kohuslik.

Saadetise maksuta hoiuaeg kui ka hoiumaksu määrad on jäänud muutmata. Hoiu eest lahtistel platsidel võetav maks on alandatud 2 senti peale igalt ruutmeetritl päevas.

VIII.

Teistest lisamaksudest on muudatuste, nimelt hinnaalanduste osaliseks saanud järgmised:

Maks kohtade lugemise ja märkimise eest kohtade arvult, mis on üle 300, on alandatud 70 sendilt 50 sendini igalt tervelt või alustatud 100 kohalt.

Maks kaubasaadetiste ümberlaadimise eest laia- ja kitsarööpmelise teede vahelise veo puhul on alandatud kuni 5 sendini igalt tervelt või alustatud 100 kg.

Rahvusvahelises ühenduses sisse- ja välja veetavate kaupade tollimise eest, kui seda kaubasaatja soovil toimetab raudtee, võetakse tasu uue tariifi järgi ainult tolliarves näidatud maksude üldsummalt (2 senti igalt tervelt või alustatud 10 kroonilt, alammäär ühelt saadetiselt 75 senti), kuna seni peale selle kauba bruttokaalult võetav maks jääb ära.

Lunamaksu vahetasu jääb sellesamaks, mis 1. augustist 1934. a. maksma pandi. Uus on

aga kord, et lunamaksu summa vähendamise või suurendamise puhul vahetasu võetakse uuel, vähendatud või suurendatud summalt. Lunamaksu äramuutmise puhul vahetasu ei võeta.

Maksu määrad kaubaväärtuse ülesandmise (kindlustamise) eest on alandatud selle määran, mis ka uue Rahvusvahelise Kaubaveo Konventsiooni (RKK) järgi on ette nähtud: senise 0,25 senti asemel võetakse 0,10 senti igalt 10 kroonilt ja 10 kilomeetrilt.

Saadetise sihtjaama kohale jõudmise kohta saajale teatamise puhul kirjaliku teate väljakirjutamise eest võetav maks jääb uue tariifi maksimahakkamisel ära; teate kättetoimetamise eest võetakse maksu tegelikkude kulude järgi.

Kuulutusemaksu nõudmata saadetistelt võetakse kr. 1,00 (senise kr. 2,00 asemel).

IX.

Võrdlemisi vähe muudatusi on võetud ette tariifi 5. peatükis (Mitmesugused eeskirjad).

On nähtud ette, et lunamaksuga koormatud saadetise puhul on saatjal õigus teha järelikorraldust lunamaksu saaja nime või aadressi muutmiseks, milline võimalus osutus tarvilikuks lunamaksude suhtes 1. augustist 1934. a. maksmapandud uue korra juures.

Nende kaubasaadetiste suhtes, millel on lühendatud vastuvõtu-tähtajad, nimelt 7 või 15 päeva, on ette nähtud, et kui need ei ole vastavalt 4 või 7 päeva jooksul sihtjaamas saaja poolt vastu võetud, siis sihtjaam peab igal juhul sellest teatama saatjale saatejaama kaudu. Seni teatati nende kaupade nõudmata jäämisest saatjale ainult sel juhul, kui ta oli teinud saatekirjas sellekohase märkuse.

Uue kaubaveotariifi II osas, kaupade nimikirjas ja klassifikatsioonis on mõnedki muudatused ja täiendused ette nähtud, mida aga paneme tähele järgmine kord.

(Järgneb.)

Saksa riigiraudteed aastal 1934.

Dr. K. Hartmann.

1. Rahanduslik areng.

Saksa majandusliku elu paranemine, mis algas 1933. a., jätkus ka 1934. a. edasi ja sellega seoses võib märkida järjekindlat tõusu ka kõigil liikluse aladel. Riigiraudteede jõudlused reisijate- kui ka kaubaveos (reisija-kilomeetrid, kauba tonn-kilomeetrid) näitavad, võrreldes eelmise aastaga, tähelepanu vääritav tõusu. Tulud ei ole küll mitte sama võrra suurenenud, sest riigiraudteed andsid ka möödunud aastal jälle uusi soodustusi ja hinnaalandusi, mis olid tarvilikud Saksa rahvamajanduse või üldse riigi sotsiaalsete eesmärkide huvides.

Siiski ületasid tulud tegelikult summad, mis eelarves olid ette nähtud, ja kuigi praegu ei saa veel kõne olla täpsetest aruannetest, võib juba kindlasti väita, et 1934. a. tulud on 15% võrra suuremad eelmise aasta tuludest.

Tulud reisijate- ja pagasiveost tõusid ümmarguselt 8% võrra (1934. a. üle 900 milj. marga, 1933. a. 876 milj. marka), kuigi 1934. a. pandi maksma rida sõiduhinnaalandusi (eriti lasterikastele perekondadele, sõitudeks Ida-Preisimaale, siis veel „Zehnerkarten“ 10-ks sõiduks, vt. allpool, j. m.).

Tulude juurdekasv on tingitud peamiselt liikluse tõusust kaubaveo alal. Arvata-

vasti on siin 1934. a. tulud 300 milj. marga ehk 19% võrra suuremad, kui 1933. a. Ka siin peab toonitama, et see tulude tõus väärrib tähelepanu selle tõttu, et samal ajal pandi maksma laiaulatuslikke hinnaalandusi mitmesuguste eriveotariifide näol, mille otstarve oli toetada Saksa rahvamajandust või kaasa aidata mõnesuguste rahvuslike eesmärkide teostamisele, millest allpool rohkem. Kaupade vedude hulgas eriseisukoha evivad „Riigiautoteede“ materjalide vedod, mis raudteedel teostati oma hinnaga, ametvedude jaoks maksva tariifi järgi. Siis võib veel märkida „talve-abi“ vedusid, mis 1934./35. a. samuti kui 1933./34. a. teostati maksuta, ja mis üksi töid raudteedele ümmarguselt 16 milj. veomaksu-kaotust aasta kohta.

Tänu sellele tulude juurdekasvule võib 1934. a. käituse arvet — mis eelmisel, 1933. ja 1932. a. oli lõpetatud puudujääkidega — jälle teatud, kuigi mitte suure ülejäägiga lõpetada. Ekspluatatsiooni koeffitsient, mis 1932. a. oli 102,28 ja 1933. a. 104,66, on 1934. a. veidi alla 100. Et riigiraudteede tulunduse üldpilt siiski mitte samal määral ei näita paranemise tundemärke, kui seda tulude tõusu järgi võiks otsustada, on tingitud sellest asjaolust, et riigiraudteed olid sunnitud tegeema mitmesuguseid erilisi kulutusi, mis peaaegu tasa tegid tulude juurdekasvu. Suurenenud liiklus nõudis muidugi ka rohkem kulusid käituse alal, kuid see moodustab ainult vähema osa nendest rohkemkulutustest, mis 1934. a. tuli teha. Peamiselt langeb siin suur osa kulusid eeskätt raudteede teenijate töö- ja palgaolude parandamise arvele, ja siis teiseks on riigiraudteed võtnud väga suurel määral osa riigivalitsuse tööpoliitiliste korraldusvõtete teostamisest, andes suuri tellimusi, mis läbi sajad tuhanded töölised jälle tööd said.

Peale selle suurendasid riigiraudteed oma teenijate koosseisu aasta jooksul keskmiselt 37000 ametniku ja töölise võrra, ja seega enda käituse raamides teenistusekohtade andmisega aitasid vähendada tööpuudust. Ka peab siinkohal nimetama, et 1. maist 1934. a. pandi kehtima uued töö ja palgatingimused riigiraudteede tööliste kohta (Dienst- und Lohnordnung = Dilo), mis neile töid mitmesuguseid parandusi ja uuendusi, sotsiaalsest seisukohast tarvilikke ja otstarbekohaseid, kuid mille kehtimahakkamise tagajärjel riigiraudteedel tuleb kanda peaaegu 15 miljonit riigimarka enamkulu aastas.

2. Kaupade vedu.

Kaupade veo alal liikluse elavnemine, mis algas 1933. a., peegeldub vastu kõige paremini etteantud vagunite arvust. Selle kohta ülevaadet annavad järgmised arvud igal äripäeval keskmiselt etteantud kaubavagunite kohta:

Kuu.	1934.	1933.	1932.	1931.
Jaauuar	102769	86851	89614	105215
Veebruar	106432	89361	93374	104462
Märts	115068	98588	98436	112269
Aprill	114786	102514	98476	115473
Mai	116703	106144	101073	117260
Juuni	116379	106440	99336	115219
Juuli	113193	103170	96941	111511
August	115618	103471	96253	108949
September	122697	111821	103779	116292
Oktoober	129622	118213	110874	125387
November	136690	122378	113730	121993
Detsember	—	110009	95121	97302

Igapäevased jõudlused kaubarong-kilomeetrite alal tõusid 1934. a. 10% võrra, võrreldes eelmise aastaga, ja 14% võrra, 1932. a. võrreldes. Vaguni telgkilomeetrite arv tõusis aga hoopis suuremal määral, nimelt 18% võrra, võrreldes 1933. a., ja 24% võrra, võrreldes 1932. a.

Käitusejõudluste kohta üldist ülevaadet viimaste aastate kohta annavad järgmised arvud (1934. a. jõudlused = 100):

Käitusejõudlused kaupade veos 1930—1934. a.

Jõudluste liigid.	Jaauuar — oktoober.				
	1930.	1931.	1932.	1933.	1934.
Rong-km . .	112	100	88	91	100
Vaguni telg-km	109	94	81	85	100
Rongi tugevus	97	93	92	93	100
Vagunite etteandmine .	115	99	86	89	100

Nagu tabelist selgub, ületavad 1934. a. vaguni telg-kilomeetrid ja vagunite etteandmised samad jõudlused 1931. a. Mis puutub rongi tugevusse, siis ületab see 1934. a. isegi 1930. a., mis on majanduslikult tähtis.

1934. a. jätkati kaubarongide sõidukiiruste kõrgendamist, eriti mis puutub kaugeliiklusse.



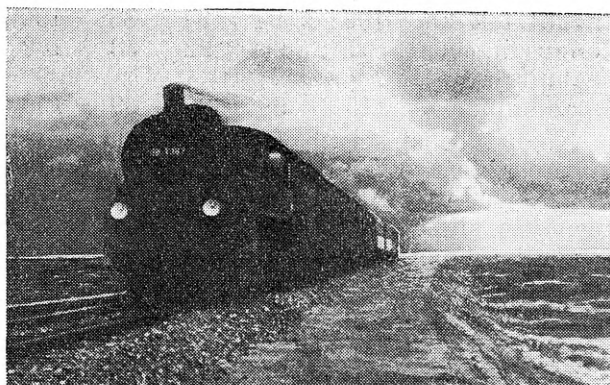
Hindenburgi-raudteetamm Schleswigi ranniku ja Sylti saare vahel.

Tammi pikkus 11 km, laius — 11 m, avatud 1927.aastal. Ehituskuludena maksis Saksa Riigiraudteede Selts 18,5 milj. RM.

Seni oli nende kõrgem kiirus 65 km/t. Tulevikus kõrgendatakse see veel kuni 70—75 km/t. Maikuust 1934. a. peale sõidavad kaubarongid Berliin—Hamburgi teosal katseviisil 75 km/t. kiirusega, mille tulemused on rahuldavad. Lähiliikluses on püütud kaubarongide kaubanduslikku kiirust tõsta nende seisuaaja lühendamisega vahejaamades. See osutus võimalikuks eeskätt selle tõttu, et võeti tarvitusele lokomootorid manöövertööde jaoks väikestes ja keskmistes vahejaamades. Nende arv tõusis 1934. a. 180 pealt 740 peale. Sellega ühenduses tõusis lokomootorite töötundide arv, mis detsembris 1933. a. oli 13896, kuni 62483 oktoobris 1934.

Uudsusena võib märkida jaamades, kus vähese liikluse tõttu ka lokomootori kasutamine ei osutu majanduslikuks, ühe rattaga mootorvagunilükkajate tarvitusele võtmist. Need on 6 hob.-jõulised ja nende käsitsemiseks on vaja ainult üks jaamateenija.

Kaubaveos on mahutite tarvitamine ikka suuremal määral maad leidnud. Eriti elav nõudmine on väikemahutite järgi, mille arv juba ületab 11000. Kõigi naaberriikidega on töötatud välja mahutite vastastikku kasutamise kohta eeskirjad.



Kiirrong läbi mere Hindenburgi-raudteetammil.

Ei või jätta mainimata ka riigiraudteede õhuasjandust. Nimelt on teatud tähtsamatel liinidel (Berlin—Königsberg, Berlin—München, Berlin—Stuttgart, Berlin—Breslau, Berlin—Münster) käiku pandud raudtee kiirkaubaveolennukid, millega teostatakse kiirsaadetiste vedu. Neid „riigiraudteede-õhuliine“ kasutab ka riigipost.

3. Reisijatevedu.

Niivõrd, kui seda võib otsustada aja eest kuni novembrikuuni 1934 kokkuvõetud andmete järgi, on 1934. a., võrreldes eelmise aastaga, tõusnud:

tulud reisijateveost	7,8%
veetud reisijate arv	9,8%
reisija-kilomeetrite arv	12,0%

Tulud ühelt reisija-kilomeetrilt oleks 1934. aasta eest 2,71 pf., kuna eelmisel aastal oli 2,81 ja 1932. a. 2,92 pf.

Tulud alandatud hinnaga vedudest tegid välja 1934. a. 47,3% üldtuludest reisijateveo alal (eelmisel aastal 41,1%). Alandatud hinnaga veetud reisijate arv 1934. a. arvatavasti moodustab ligikaudu 64% üldisest reisijate arvust (eelmisel aastal 60,9%).

Käitusejõudlused on reisijateveos tõusnud rong-kilomeetrite suhtes 4,5% võrra. Reisivagunite jõudlused nende telg-kilomeetrite järgi on tõusnud ligi 7% võrra. Ühele reisivaguni-teljele langes keskmiselt 4,64 reisijat, eelmisel aastal aga 4,52 reisijat.

Suvised sõiduplaani maksimahakkamisega 1934. a. teostati paljude kiirrongide sõidukiiruse tõstmist. Paljudel teosadel, kus eelsignaalide kaugus suurendati 1000 m peale, lubatav sõidukiiruse ülemmäär kõrgendati kuni 120 km/t. Selle kui ka muude otstarbekohaste korraldusvõtete tagajärjel tõusid kilomeetrijõudlused 100 km/t. ja enam sõitvatel rongidel 67% võrra, 95 km/t. ja enam sõitvatel rongidel 386% ja 90—95 km/t. kiirusega sõitvatel rongidel 167% võrra, võrreldes eelmise aastaga.

Paljudel teosadel pandi käiku mootorvagunid, mis võimaldas neil liinidel reisiliiklust muuta sagedamaks.

1934. a. suve jooksul võeti ette proovisõite Berliini—Hamburgi vahelisel teosal liikleva „lendava hamburglasega“ ka mujal liinidel, kus 1935. a. peavad liiklevad samasugused kiirmootorvagunid. Tähelepanu väärib oli proovisõit 17. juunil 1934. a., Berliin—Charlottenburg—Essen—Köln liinil, milline 576 km pikk vahemaa peatamatult 4 tunni 50 minutiga ära sõideti, seega keskmine sõidukiirus 120 km/t.

1934. aastal erarongide jõudlused näitasid suurt tõusu sel aastal toimunud suurte rahvakogunemiste puhul, nagu üleriiklik parteipäev Nürnbergis (1048 erarongi sinna- ja tagasisõiduks), Saksa Tööfrondi manifestatsioon Breslaus (516 erarongi), Saari meeleavaldus Koblenzis (365 erarongi) ja üleriiklik lõikusepuha Bückebergil (294 erarongi).

4. Tariifiasjandus.

Kaubaveotariifid. Majanduse elustamiseks ja töömuretsmise soodustamiseks tehti üldtariifis üldine hinnaalandus puumaterjalide kohta, kusjuures osa seniseid eriveotariife, mis ülearuseks osutusid, ära muudeti, teised aga kohandati uuele üldtariifile.

Teisi olulisi muudatusi üldtariifis 1934. a. ette ei võetud. Selle vastu aga eriveotariifide alal valitses elav tegevus.

Pandi maksma jälle rida eriveotariife, mille eesmärgiks oli toetada riigivalitsuse püüdeid, piirata mitmesuguste toorainete vedu vä-

lismaalt, selle vastu soodustades neid asendavate ainete vedu kodumaal.

Töömuretsmise huvides kui ka riigi deviisepoliitika toetamiseks anti jälle uusi hinnaalandusi kivisüte veos.

Mõnesugused soodustused osutusid hädatarvilikuks põllumajandusele, nimelt et väga kuiva suve tõttu oli heinte- ja õlgedesaak võrdlemisi väike. Pandi maksuma eriti alandatud eriveotariifid heinte- ja õlgede, samuti aluspõhuks tarvitatava turba ja turbapuru veoks. Loomatoidu puuduse tõttu mõnes maakohas korraldati sealt kariloomade vedu sööda peale teistesse maakohadesse, kusjuures sinnavedu oli raudteel maksuta, kuna tagasivedu pidi toimuma 30% hinnaalandusega üldtariifist.

Rohket tähelepanu pöörati ka meresadamate-eriveotariifidele, mille eesmärgiks on soodustada Saksa majanduse eksporti või importi, või juurde tõmmata läbi Saksamaa toimuvaid transiitvedusid.

Välisotseühendustes said jälle mõned uued otsetariifid maksuma pandud. Neist võib siin kohal mainida 1. juunist 1934 maksuma hakkanud kokkulepet Saksa, Belgia ning Inglise raudteede ja Belgia mereteedevalitsuse vahel, mis võimaldab kaubasaadetiste vedu otsesaatekirjaga Saksamaa ja Inglismaa vahel Belgia sadamate kaudu.

Peab aga tähendama, et kõigis välisotseühendustes ei läinud kõik nii libedasti ja rahuldavalt, kui see oleks soovitatav olnud. Raskused tekkisid osalt ka sellest, et riikide rahanduspoliitilistest kaalutlustest ja korraldusvõtetest ärarippuvalt tuli välisotseühendustes läbi viia mõnesuguseid piiravaid tingimusi, näit. lunamaksudega koormamise keeld, kui ka frankatuuri kohustused teatud sihitustes ja teesadel.

Reisijateveotariifi alal võeti 1934. a. ette mitmesuguseid hinnaalandusi, mis tulid kasuks peamiselt aineliselt vähem, jõukamatele rahvakihtidele või mille otstarve oli kaasa aidata riigivalitsuse poolt taotletavatele rahvuslikele ja sotsiaalsetele eesmärkidele ja püüetele. Neist võib siinkohal nimetada järgmisi:

1. maist 1934. a. laiendati varemalt juba maksuma pandud sõiduhinnaalandust lasterikastele perekondadele, milles on vähemalt 4 last kuni 18 aasta vanuseni. Kui sellise perekonna liikmeid sõidab vähemalt kaks ühes koos, siis esimene maksab täie hinna ja iga järgmine perekonna liige poolpileti hinna.

Seati sisse n.n. Ida-Preisimaa sõidupiletid, et soodustada reisiliiklust Ida-Preisimaa ja ülejääva Saksamaa vahel. Võrreldes üldtariifiga, antakse Ida-Preisimaa piletitelt kaugustel 200—800 km 40% hinnaalandust. Kaugustel üle 800 km arvutatakse hinnaalandus esimeselt 800 km 40% suuruses ja

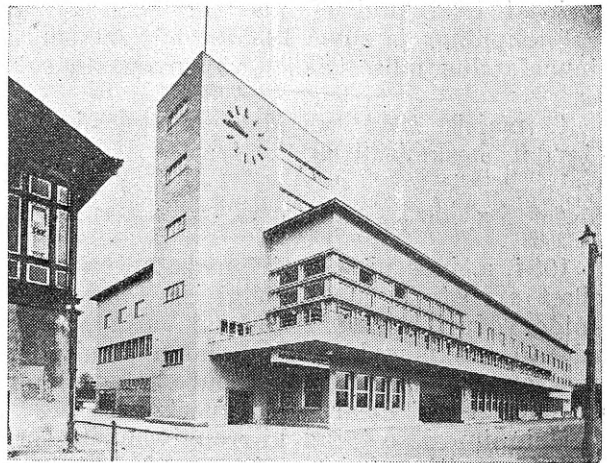
edasi 800—1000 km 50% ja üle 1000 km 60% suuruses.

Liikluse hõlbustamiseks suurlinnade (millel üle 100.000 elaniku) ja nende läheduses asetsevate kohtade vahel seati sisse n.n. *Zehnerkarten*, kaustad 10 piletiga, mis annavad 20% hinnaalandust reisijaterongide sõiduhindadest.

Seni anti välja odavahinnalisi töölis-nädalapileteid (*Arbeiterwochenkarten*), 1. maist 1934 peale antakse ka teenija-nädalapileteid (*Angestellten-Wochenkarten*), mille hind võrdub töölis-nädalapileti hinnale + 11% liikluspanist, mida viimast töölispiletilt ei võeta.

Perroonipileti hind alandati 20 pfennigilt 10 pfennigile.

Seni kehtivad piletihindade ümmardamise eeskirjad muudeti selles mõttes, et piletihiinad kuni 1 riigimargani tehakse ülespoole ümmarguseks kuni täie viie või kümne pfennigini (varemalt ainult kümne pfennigini).



Friedrichshafeni sadamajaam Bodensee järve ääres.

Külgsaade. Jaamahoone avatud 7. märtsil 1933.

Samuti alandati piletihindade alammääri ja need on nüüd:

3. klassis	— 15 pfennigit (varemalt 20 pf.),
2. „	— 20 „ („ 30 „),
1. „	— 30 „ („ 50 „).

Grupp-sõitude puhul antavaid hinnaalandusi suurendati järgmiselt:

Grupile 12—24 isikut antakse 33⅓%, vähemalt 25 isikut — 40% ja vähemalt 100 isikut — 50% sõiduhinnaalandust. (Varemalt: 12—50 isikule 33⅓% ja üle 50 isikule — 40% hinnaalandust).

Teatrikülastajatele antakse augustikuust 1934 25% sõiduhinnaalandust neil juhtudel, kus vastavad teatrid ka ise annavad hinnaalandust oma piletihindadest raudteed kaudu sissesõitnud külastajatele, sõidupileti esitamisel.

Saksa tööfrondi natsionaalsotsialistlik ühisus „Kraft durch Freude (Jõud rõõmu läbi)“

korraldas hulga puhkussõite erarongidega, milles sõidu eest võeti maksu ainult 1 pf. igalt tariifikilomeetrilt, seega 75% hinnaalandust. Reisijate alammäär ühe rongi jaoks oli määratud alguses 1000, pärast 800.

Ka suurte meelevalduste, parteipäevade j. m. säärase rahvakogunemiste puhul riigiraudteed panid käiku erarongid, milles võeti sõidumaksu 1 pf. igalt tariifikilomeetrilt. Ka neis rongides oli keskmine sõitjate arv 1000 reisija ümber.

Veel peab mainima suuri sõiduhinnaalandusi, mis anti välismaalastele. Varemalt välismaalaste suhtes, kes teatava aja viibivad Saksamaal, maksev 25%-ne hinnaalandus suurendati 1. maist kuni 31. oktoobrini 1934. 60% peale reisijate kohta, kes tulevad Ameerikast. See erihinnaalandus laiendati 10. juulist 1934 kuni 31. okt. kõigi välismaalaste peale, kes külastavad Saksamaad. 21. detsembrist 1934 kuni 17. märtsini 1935 kui ka veel nelipühiks ja suvel 1935 on 60%-ne sõiduhinnaalandus jälle maksev välismaalaste suhtes.

1. maist 1934 alandati pagasiveo hindu keskmiselt 30% võrra.

5. Veerev koosseis.

1934. a. jooksul soetati juurde 205 vedurit; sellest arvust on 60 kiirrongi- ja 145 kõrvaliinide vedurit. Samal ajal sai välja praagitud 340 vananenud ja ebamajanduslikult töötavat auruvedurit. Aasta lõpul oli ümmarguselt 600 vedurit ülearu (tegevuseta).

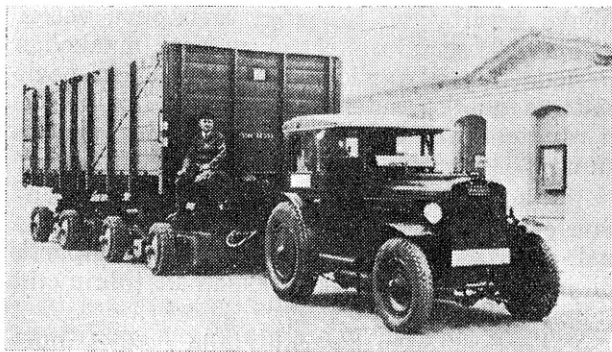
Uute juurdesoetatud kiirrongivedurite hulgas oli ka eriti raskeid seeria 01 vedureid. Suuremal osal uutel veduritel on šveisitud tulepeasad. Üldse on uute vedurite ehitusel šveisimist kasutatud hoopis suuremal määral, kui enne varemalt. Osa uusi seeriade 01 ja 03 vedureid ehitati senise kiiruse ülemmäära 120 km/t. asemel 130 km/t. jaoks, mille tõttu nende vedurite juures võeti sellekohased muudatused ette. Seoses kõrgendatud sõidukiirusega tuli ette võtta muudatusi ka pidurdamis-seadiste juures.

Uut ehitustüüpi vedurina peab mainima üht 1B1 reisirongi tankvedurit (seeria 710), mille sõidukiirus on 90 km tunnis. Ta on määratud kergele reisijate- ja kaubarongide veoks. See on esimene Saksa riigiraudteede vedur 20 atm. katlasurvega. Selle veduri ehitusel kasutati šveisimist nii suurel määral, kui vähegi võimalik.

Augsburg—Nürnberg ja Plochingen—Tübingen liinide elektrifitseerimisega seoses eelmisel aastal telliti 11 kiirrongi elektervedurit ja 18 reisi- ja kaubarongivedurit; neist said 1934. aastal valmis 8 kiirrongi-vedurit seeriast E04 ja 7 reisi- ja kaubarongi vedurit seeriast E44. Ülejäävad vedurid peavad saama valmis

elektrilise käituse avamiseks Augsburg—Nürnbergi liinil.

Peale selle sai olemasolevate elektrifitseeritud liinide jaoks möödunud aastal juurde soetatud 3 reisi- ja kaubarongi vedurit Bo-Bo Freilassing—Berchtesgaden teeosa, 2 manöövervedurit 1C1, E60 Müncheni raudteedireksiooni jaoks ja peale selle rida mitmesuguseid mootorvaguneid.



Saksa riigiraudtee tänavasõiduk kaubavaguniga sõidul läbi uulitsate, vedajaks on traktor.

6. Elektriline käitus.

Nagu eelmisel aastal, nõnda ka 1934. a. võib elektrilise käituse laiendamise ja arendamise alal märkida edusamme. 1934. a. algul oli liinide kogupikkus, kus rongide liikumine toimus elektrijõul, ümmarguselt 1900 km, aasta lõpul oli see kasvanud 190 km võrra kuni 2090 km, mis teeb välja 4% Saksa raudteedevõrgu üldpikkusest.

Juurdekasvust langeb suurem osa 87 km pikkusele Halle—Köthen—Magdeburgi liinile ühes 15 km pikkuse kaubaveoliiniga Magdeburg Hbf.—Schönebeck. Oma lõpp-punktides ühineb see teeosa teiste seni juba olemas olevate elektrilise käitusega liinidega Kesk-Saksamaal.

49 km pikkune Plochingen—Tübingen teeosa hargneb Stuttgart—München pealiinilt. 24 km pikkusel München—Dachau teosal teostatakse lähisliikluse rongide liikumine elektrijõul. Ülejäävad, nimetatud 190 km hulka kuuluvad liinid on võrdlemisi lühikesed ja moodustavad ühendusteid mõnesuguste sõlmpunktide vahel.

1934. a. lõpul olid ümberseadmisel elektrilise käituse peale Augsburg—Nürnbergi pealiin, Höllentali raudtee Schwarzwaldis (Freiburg—Neustadt), kui ka sellelt hargnev Dreiseen-raudtee Titisee—Seebrugg, kokku ümmarguselt 200 km. Augsburg—Donauwörth teosal avati proovikäitus juba detsembrikuus.

Augsburg—Nürnberg ja Halle—Köthen—Magdeburg liinidel ehitatakse sõidujuhtmed 160 km/t. sõidukiiruse jaoks.

(Järgneb.)

Kroonika.

EESTI.

HINNAALANDUSEGA PEREKONNASÕIDUD.

1. veebruarist s. a. seati sisse riigiraudteedel uus sõiduhinna-alandus, mis tuntud „perekonna-sõitude“ nime all. See on sisuliselt sama, mis mitmel pool välisriikide raudteedel antakse l a s t e r i k a s t e l e perekondadele, kuigi üksikud tingimused on igalpool lahkuminevad.

Meil ettenähtud kord on järgmine:

Perekonna-sõitude puhul maksavad kaks esimest sõitjat täie hinna, iga järgmine — poolpileti hinna. See on kehtiv niihästi ühekordsete ja edasitagasipiletite kui ka pühapäevapiletite kohta. Peale selle võib iga maksulise piletiga (täis- või poolpiletiga) sõitja kohta kaasa võtta ühe lapse 5—10 aasta vanuses, kes veetakse maksuta. Laste kohta vanusega alla 5 aasta on kehtiv üldine kord, et need veetakse, nende arvule vaatamata, tasuta.

Kõnealoleva hinnaalanduse saamise suhtes loetakse perekonnaliikmeteks: perekonnapea ja selle abikaasa, nende lapsed (ka adopteeritud ja võõraslapsed), perekonnapea ja selle abikaasa vanemad, vennad ja õed, kui need elavad ühises korteris või on perekonnapea ülespidamisel ja üks teenija.

Hinnaalanduse saamiseks perekonnapea peab en-
nast varustama erilise, tariifis ettenähtud vormi järgi
politsei või omavalitsuse asutuse poolt väljaantava
tunnistusega, milles loendatakse kõik eelmises lõikes
ettenähtud perekonnaliikmed. Tunnistused antakse
välja maksuvusega 2 aasta peale, arvates väljaandmise
kuupäevast arvates. Tunnistuste planke saab raud-
teejaamast hinnaga 2 senti tükk.

Perekonna ühissõitude puhul pole nõuetav, et perekonnapea sõidu isiklikult kaasa teeks; on vaid nõuetav, et hinnaalanduses loendatud isikuist kaks oleks maksulise täispiletiga, kelledest üks võib perekonnapea puudumisel olla perekonnapea asetäitja.

TSISTERNIDE ARV RAUDTEEL.

Laiaröppmelisel teel on bensiini veoks 14 t kandejõuga tsisterne — 5 ja 15 t kandejõuga tsisterne — 8 üksust. Kokku 13 tsisterni bensiini veoks.

Petrooleumi veoks on ettenähtud kokku 6 tsisterni, nendest 14 t kandejõuga — 1, 15 t kandejõuga — 4 ja 16 t kandejõuga — 1 tsistern.

Kütteõli veoks on liikumas kokku 28 tsisterni, nendest 14 t kandejõuga — 3, 15 t kandejõuga — 20 ja 16 t kandejõuga — 5 tsisterni.

Nafta ja masuudi veoks on kasutada kaks 15 t kandejõuga tsisterni.

Peale selle on raudtee veereva koosseisu pargis järgmised eratsisternid:

3 tsisterni bensiini veoks, omanik Goldfields Ltd.,

12 „ kütteõli „ „ „ „

1 „ „ „ „ Eesti Kiviõli

2 „petrooleumi veoks, omanik a/s. „Eesti Petrol“.

Kitsaröõpmelisel teel koosneb tsisternide park järgmistest üksustest:

a) bensiini veoks on olemas kaks 14 t kamdejõuga tsisterni;

b) petrooleumi veoks on kokku 9 tsisterni, nendest 6 t kandejõuga — 1, 7 t kandejõuga — 1, 10 t kandejõuga — 2 ja 14 t kandejõuga 5 üksust;

c) kiviõli veeks on kasutada kolm 14 t kandejõuga tsisterni;

d) nafta ja masuudi veoks on liikumas üks 10 t kandejõuga tsistern.

Eratsisterne on kitsarööpmelisel raudteel — a/s. „Eesti Petrolil“ 2 ja a/s. Shell Ltd. — 3 tsisterni petrooleumi veoks.

SOODUSTUS PAGASI-SAATJAILE.

1. jaanuarist 1935 pandi pagasiveo tariifis kehtima omapärane tariifialandus. Teatavasti arvutatakse pagasi veomaks 10 kg viisi. Selleks tehakse pagasi saadetise tõeline kaal ümmarguseks 10 kg-ni. Seni ümmardati tõeline kaal igal juhul ülespoole, näit. kõik kaalud 11—19 kilogrammini arvati 20 kg eest. 1. jaanuarist maksma hakanud korra järgi arvatakse: kaalud alla 10 kg — 10 kg eest, kaalud üle 10 kg, kuid alla 15 kg — ka veel 10 kg eest, kuid kaalud 15—20 kg — 20 kg eest. Ka suuremate kaalude puhul jäetakse ära kõik kaaluosad, mis on alla 5 kg, osad 5 kg-st peale tehakse ümmarguseks ülespoole kuni järgmise kümne kilogrammini.

Näited:

Kaalud 1—14,5 kg arvatakse 10 kg eest

15—24,9 „ „ 20 „ „

25—34,9 „ „ 30 „ „

See muudatus on maksev ainult siseriiklises liiklemises, ka veeteede otseühendustes, viimasel juhul ainult raudtee osast, kuna veeteede kauguste eest kaal tehakse ümmarguseks endist viisi igal juhul ainult ülespoole.

Välisotseühendustes veetavatelt pagasisaadetistelt veomaksu arvutamisel tehakse kaal ka Eesti teeosa eest alati ülespoole ümmarguseks.

ESIMENE RAUDTEE TUNNEL EESTIS.

Raudteevalitsus on otsustanud ehitada veel käesoleval aastal Võhma ja Olustvere jaamade vahe raudtee tunneli.

Tunnel, mille alt saab raudtee sõitma, on 27 m pikk; tunnelipealne kasutatakse maanteeks. Praegu on seal kohal lihtne puust viadukt maantee liiklemise jaoks; kuna see viadukt asus aga maantee järsul kurrvel, siis põhjustas viimane sagedasti liiklemisõnnetusi, mille tõttu see peale tunneli valmissaamist lammutatakse.

Tunnel ehitatakse tsementbetoonist ja läheb maks-
ma Kr. 13.500.

SAKSAMAA.

ESIMENE KAUBASAADETIS ESIMESEL SAKSA
RAUDTEEL.

Esimene raudtee Saksamaal, Nürnberg—Fürth'i raudtee, mis peaaegu sada aastat tagasi, 7. detsemb-

ril 1835. a. liikumiseks avati, kasutati alguses ainult reisijate veoks. Kuigi see näib ehk imelik, kuid ometi tol ajal ei mõeldudki sellele, et raudteed võidakse kasutada ka kaupade veoks. Mitte seda, et kaupade vedu poleks siis küllalt tähtsat osa etendanud, vaid vastupidi, tol ajal kaubaliikluse teostamiseks olid olemas suured, rikkad ettevõtted, tihti sadade hobustega ja suure veoriistade kogumiga, mis ehk küll rohkesti aega viitvalt, kuid siiski võrdlemisi rahuldavalt oma ülesandega toime tulid. See veovooriesjandus oli aastasadade jooksul korrapärase kaubanduse- ja liikluseelu lahutamatuks ja endastmõistetavaks osaks välja kujunenud, nõnda et vaevalt kellelgi mõttesse tuli, et siin mingisugune muutus tarvilik või võimalik oleks. Sellest järgnes, et esimese raudtee ehituse puhul vaadati sellele, kui vahendile, mis kõlbulik ainult tarvitamiseks reisijatele, kes soovivad sõita veidi kiiremalt, lõbusamalt ja — moodsamalt. Ka reisijateveos loeti tihti endised postitöölased veelgi ikka küllalt mugavaks ja otstarbekohaseks sõiduvahendiks.

Veovoori-ettevõtted, nagu juba mainitud, tihti kuulusid vara- ja mõjurikkatele kaubahärradele, kes tol ajal ennast tundsid liikluse alal kõikvõimsate pere-meestena ja kes põrmugi ei kahelnud selle juures, et raudtee ikkagi ainult mänguasjaks jääb, mida võib lubada ehk küll reisiliikluse alal, kuid mis iialgi ei või muutuda neile kuidagi kardetavaks võistlejaks.

Ka esimese raudtee administratsioon ise tuli alles hiljem sellele mõttele, et raudteerong võib ka kaupu kaasa võtta. Üle poole aasta oli juba raudtee käitus olnud teostatud, kui selleks tehti esimene katse. Esimene kaubasaadetis koosnes — mis Baieri kohta iseloomustav — kahest vaadist õllest.

11. juulil 1836. a. lubati õllepruulile Lederer Nürnbergis saata Nürnbergist Fürthi ühele võõrastemaja omanikule nimetatud kaks vaati õlut, kaheteist kröitseri suuruse veomaksu eest, tingimusel, et vaadid saaja poolt kohe peale rongi saabumist Fürthi vastu võetakse. See esimene kaubasaadetis teostati erilise korralduse põhjal, mille täitmise eest kandis hoolt isiklikult nimetatud raudtee direktorialkomissar Dr. Löhner, et, nagu korralduses sõnasõnalt öeldud: „see väike kaubaveo algus saaks teostatud tarvilikus korras, ja võiks areneda võib olla hiljem suureks ja laiaks tegevusharuks.“ Nagu näha, oli Dr. Löhner oma ülesande täitnud täiesti rahuldavalt ja veel paremini, sest kaubaliiklus raudteedel hiljem tõesti areneski suureks ja laiaks, ja nimelt sellisel määral, mida esimese Saksa raudtee ametnikud poleks võinud uneski näha.

RIIGIRAUDTEEDE DIREKTSIOONIDE TÖÖ- KAVAD 1935. A.

Königsbergi direktsioonis on 1935. aastaks ette nähtud järgmised tööd:

1. Eelmisel aastal alustatud n. n. supelusraudtee Palmnicken — Brüsterort — Warnicken, mis loob ühenduse kõigi Samlandranniku supeluskohdade vahel, ehitustööde jätkamine.

2. Raudteeliini Heiligenbeil — Zinten — Pr. Eylau ehituse jätkamine.

3. Kiirmootorvaguni ühenduse loomine Ida-Preisimaa ja Berliini vahel, mis võimaldab ärireisusid nende punktide vahel teostada ühe päeva jooksul.

Karlsruhe direktsioonis seisavad ees käesoleval aastal järgmised suuremad tööd:

Rheini-sildade ehitustööde edasijätkamine Maxau ja Speyeri juures. Ümberehitustööd Odenwaldi-raudtee ümberpaigutamiseks Heidelberg-Karlstori juures. Peale selle mitmesugused tööd seoses Höllental- ja Dreiseen-raudteede elektrifitseerimisega. Kehli reisijatejaamas võetakse ette mõnesugused ümberehitused selle tõttu, et Kehli juures asetsev Rheini-sild tõstetakse. Donaueschingenis jätkatakse nende ülesõidukohtade ümberehitamist, mis seni asetsesid rööbastega ühel tasapinnal.

Altona direktsioonis on kavatsatud 1935. a. teostada järgmised tööd, kui tarvilikud krediitid selleks saadakse:

Flensburgis sadamate ümberehitamine. Bergeborfis ümberehitused reisijatejaamas. Hamburgis tööde edasijätkamine uue ringtee ehitusel, mis loob parema ühenduse kaubarongide jaoks Rothenburgi ja Ohlsdorfi vahel. Cuxhavenis saateteede ja -platvormide laiendamine, mis on määratud kalade ärasaatmiseks. Altonas sadamatunneli uuendamine, mis asetseb Altona kaubajaama ja sadama vahel.

Breslau direktsioonis tulevad teostamisele laiaplatuslikud tööd, kui Ditterbach — Glatz ja Hirschberg — Löwenberg teosade elektrifitseerimiseks leitakse tarvilikud rahasummad.

RIIGIRAUDTEEDE DIREKTSIOON SAAR- BRÜCKEN.

1. märtsist 1935 luuakse jälle uuesti riigiraudteede Saarbrückeni direktsioon, asukohaga Saarbrückenis, mille presidendiks on nimetatud dr. Sarter. Uue direktsiooni piirkonda kuuluvad kõik senises Saari piirkonnas asuvad, kui ka ajutise Trieri direktsiooni raudteeliinid. Trieri direktsioon, mis 1920. a. tolleaegsete poliitiliste olude tõttu oldi sunnitud looma, kaotab seega ülalnimetatud tähtajast oma olemasolu.

G. KOENIGS RIIGIRAUDTEEDE JUHATUSNÕUKOGU UUS PRESIDENT.

Riigiraudteede juhatusnõukogu uueks presidendiks nimetati riigisekretär Gustav Koenigs. Ta on sündinud 21. detsembril 1882 Düsseldorfis. Pärast haridusliku ettevalmistuse lõpetamist Freiburgi, Bonni ja Berliini ülikoolis, teenis valitsusreferendarina kõrgemates administratiivasutistes 1904. a. peale. 1920. a. kutsuti salanõunikuna Preisi avalikkude tööde ministriumi, veeteede osakonna referendiks. 1. aprillist 1921. a. nimetati ministeriaaldirigendiks riigi teedeministriumis ja laevasõidu liiklusosakonna juhatajaks. 30. detsembrist 1931 on Koenigs riigisekretärina riigiteedeministriumis.

Erikirjanduse ülevaade — Bücherschau.

DEUTSCHER REICHSPOST-KALENDER 1935.

Konkordia-Verlag Reinhold Rudolph, Leipzig C 1, Goethestrasse 6. 128 lhk. Hind 2,80 riigimarka.

Saksa riigiposti-kalender, mis tänavu ilmus oma seitsmendat aastakäiku, on seadnud endale ülesandeks lugejat juhtida Saksa riigiposti moodsasse ja majanduslikku asjaajamisesse ja selgitada selle üldkasuliku ettevõtte tähtsust rahva ja riigi elus. Kalender pakub läbilõike Saksa riigiposti kõigilt, nii väga mitmekülgetelt teenistusaladelt. Lugeja leiab seal palju huvitava ja teadmiväärse kõrval ka mõndagi uut praktilist näpunäidet, kuidas ja missuguseid sisseseadeid ja ja korraldusi on tal võimalik kasutada postil ja posti kaudu.

Kunstniku käsi on valmistanud huvitava, seitsmearvulise tiitellehe, millel näeme Naueni suur-raadiojaama, selle kohal tiirleb postilennuk. Järgnevad 128 lehte toovad maitserikastes ja huvitavates piltides ja asjakohases selgitavas tekstis ühe ülevaate sellest, mida riigipost teeb oma mitmesugustel tööaladel, nagu kirjade, pakkide saatmisel, vastuvõtmisel, kättetoimetamisel, tšekkide ja rahaliikluses, raudtee-, õhu- ja autosporti, telegraafi, telefoni ja raadio alal. Kõike seda täiendavad andmed posti arenemisajaloost kui ka mõnesugused tabelid, mis vajalikud posti tarvitajatele.

DEUTSCHER BEAMTEN-KALENDER 1935.

Fachschaft Reichsbahnverwaltung.

Verlag: Beamtenpresse G. m. b. H., Berlin SW 68.

Paiduvas nahkköites, hind 1.00 RM.

On ühtlasi taskukalender, kuid sealjuures ka käsiraamat, mis oma 200 leheküljel toob kõike olulisemat, mis Saksa riigiametnikul üldse, aga eriti Saksa riigiraudteede ametnikul on vaja teadmiseks ja kohaldamiseks teenistuse, palga, puhkuse, pensioni ja paljude muude küsimuste alal.

On pööratud rohket tähelepanu ka ametnikkude organisatsiooni küsimustele. Mitmesuguste määruste ja eeskirjade, sealhulgas näit. Saksa Riigiraudteede Seltsi ametnikkude personaal-määrustiku (Personalordnung) j. m. tekst on toodud käsiraamatus täielikult.

„REICHAUTOBAHNEN IN STAAT, WIRTSCHAFT UND RECHT“.

Dr. jur. Klaus L e n g e m a n n. Eessõna Saksa maanteeasjanduse peainspektorilt dr. ins. Fritz Todt.

Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Reichsbahn. Berlin W 9. Potsdamer Platz 1.

Berlin 1934. 82 lhk. Hind 3,30 riigimarka.

See kirjatöö käsitleb neid riigipoliitilisi ja õiguslikke probleeme, mis tekivad seoses riigiautoteede ehitamisega. Autor arutleb esiteks ettevõtte „Riigiraudteed“ väljaehitust ja selle kohandamist üldisesse riigi ja käitusvalitsusse (riigivalitsus, riigiraudteed, Saksa

maanteeasjanduse peainspektor), kui ka sellest järgnevaid autoteede-poliitika põhijooni. Lõpuks selgitatakse autoteede õiguslikke iseärasusi, võrreldes üldise saksa õigusliku korraga. Kõik see võimaldab kokkuvõtlikul kujul ühe ülevaate autoteede ehitamisest tekkivate õiguslike küsimuste rohkuse ja tähtsuse kohta.

Lisas on toodud autoteede kohta kehtivad seaduslised määrused.

SBB-KALENDER FÜR DAS JAHR 1935.

Neljandat aastakäiku ilmus tänavu jälle Šveitsi liiduraudteede kalender. Ta koosneb 53 sügavtrükipiltidega ilustatud lehest, iga nädala jaoks üks. Vastav tekst täiendab toodud joonistusi ja üldse viib lugeja läbi Šveitsi liiduraudteede käituse ja majanduse, selgitades paljugi, mis harilikule kodanikule, raudteed kasustades, sealjuures ikkagi tähele panemata jääb.

Kalender on ilmunud Šveitsi kolmes kohalikus keeles. Hind 2 Šveitsi franki.

SEV — Schweizerisches Eisenbahner-Verband-KALENDER 1935. Fünfzehnter Jahrgang. — Verlag: Schweizerischer Eisenbahner-Verband, Effingerstrasse 19, Bern.

250 Seiten mit Notizraum und einer Karte.

Ülaltoodud tasku-kalender on määratud peamiselt raudteelaste jaoks. Kalendris peale laialdase üldosa on ära toodud mitmed määrused ja seadused raudteenistuse, administratiiv ja pensionide alal.

Kalender on nägus köites ja heal paberil trükitud ja selle hind võrdlemisi odav (1 Šveitsi frank).

Nederlandsche Spoorwegen. Hollandi raudteede kalender 1935. a. jaoks. Ka käesoleval aastal on Hollandi raudteede tööühisus „Nederlandsche Spoorwegen“ andnud välja huvitava kalendri, mis 12 lehel iga kuu kohta, toob päevapiltide ülevõtete järgi valmistatud huvitavaid jooniseid, mis selgitavad Hollandi raudteede käitust ja sellel liikluse omapärasusi. Toodud tekst juhib tähelepanu neile mitmesugustele hinnaalandustele, mida ülnimetatud raudteed pakuvad raudteekasustajatele.

DZELZCELNIEKU KALENDARS 1935. A.

Sakartojis K. Upitis. 4. gads. Latvijas Dzelzcelnieku Biedribas izdevums. Riga 1935.

Sisaldab peale harilikku kalendri-teadete veel rida väljavõtteid mitmesugustest seadustest, määrustest ja juhtkirjadest, mis korraldavad Läti raudteelaste töö-, teenistuse-, palga-, puhkuse- ja pensioni olusid.

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

MUUSEAS ÕLU JA MÕDU müügil IGAS RAUDTEEJAA-
MA EINELAUAS ning RESTORAANVAGUNITES.

A-s. FRANZ KRULL

Asutatud 1865.

MASINAEHITUSTEHAS

Asutatud 1865.

TALLINNAS, Kopli tän. 68. Tel. aadr.: KRULL—TALLINN.

Kõnetraat (kodune keskjaam) 425-35.

MÜÜGIOSAKOND, LAOD: Tartu, Raekoja 13. Tel. 17.

AURUKATLAD moodsat konstruktsiooni meiereidele, lauastele, piiritusvabrikutele jne.

SUUR-AURUKATLAD elektri jõujaamadele, keemia- ja paberivabrikutele.

KOLDED põlevkiviõli jaoks auru- ja surveõhu-tolmendamiseks.

ASTMELISED REST-KOLDED põlevkivi, saepuru ja alaväärtusliku põletismaterjali jaoks.

Needitud ja elektriga šveisitud reservuaarid igasugu vedelikkude jaoks.

VEEPUHASTAJAD ja seaded vee pehmendamiseks.

AURUMASINAD, AURUPUMBAD, insektorid, katlaarmatuurid, parandustööd aurukateldel, lokomobiilidel jne.

TAPAMAJADE SEADED. KÜLMUTUSSEADED.

KESKKÜTTE KATLAD ja RADIAATORID.

KANALISATSIOONI ja malm SURVETORUD. VEDURID.

TEEDEEHITUSMASINAD, nagu: teerullid, kivipurustajad, sorteeriv. elevaatorid. Igasugused pumbad. Petrooleumi-mootorid.

Kõiksugu katelsepa-tööd: reservuaarid jne.

TRANSMISSIOONID. Malmi- ja vasevalu. Igasugu parandustööd.

Tööde headuse eest täielik vastutus.