

Eesti Raudtee

TEEDEASJANDUSE AJAKIRI



Ilmub kuus korda aastas.

Toimetuse ja talituse aadress: Tallinn, postkast 243.

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

Nr. 5 (120).

1934.

13. aastakäik.

SISU: E. T.: Raudtee 15-aastasest tegevusest. — A. Berend: Autonoomsetest rügiraudteedest. — Jul. Pihelgas: Meie raudtee-terminoloogiast. — Kroonika. — Erikirjanduse ülevaade.

INHALT: E. T.: Von der Entwicklung der estischen Staatsbahnen in den 15 Jahren. — A. Berend: Von den autonomen Staatsbahnen. — Jul. Pihelgas: Von den estnischen Eisenbahn-Fachausdrücken. — Chronik. — Büherschau.

EESTI KIVIÕLI A.-Ü.

SUURIM ÕLITÖÖSTUS EESTIS.

Juhatus ja müügiosakond

Tallinn, Vene t. 7

Telef. 464-50, 463-05 ja 465-56



Tehased ja kaevandus

Kiviõli jaam

Telef. Sonda 15

VALMISTAB JA MÜÜB:

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

„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. 810.000.—

Seltsi asutamisest peale on kahjude eest välja maksetud
üldkokku Kr. 3.987.028,20.

Soliidne edasikinnitus! Kahjud likvideeritakse viivitamata!

**Pagasi- ja kaubasaadetiste ning hoit-
le 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.

EESTI RAUDTEE

TEEDEASJANDUSE AJAKIRI

ILMUB KUUS KORDA AASTAS.

Toimetuse ja talituse aadress: Tallinn, postkast 243.

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. 5 (120)

4. XII. 1934.

13. aastakäik

Raudtee 15-aastasest tegevusest.

E. T.

Hiljuti võis meie iseseisvuseaegne raudtee tagasi vaadata oma 15-a. tegevusele. Sel puhul on mitmed artiklid ilmunud, mis käsitlevad raudtee tegevust, eriti aga positiivseid saavutusi selle aja kestel.

Tõele au andes, peab rahuldusega tunnustama ülesehitavat tööd, kuid käesolevate ridade otstarve on näidata, mis selle 15 a. kestel tege-mata on jäänud.

Ehitustegevuse alal võime näha uhkeid jaamahooneid Rapla—Virtsu ja Tartu—Petseri uutel raudteedel. Uhked raudteejaamad on iga raudtee iluks, kuid kahjuks on nimetatud ehitused püstitatud niivõrd kõrvalistele teedele, et need meie suuremale hulgale reisijatele silma ei paista. Eriti peab seda Rapla—Virtsu tee kohta mainima, kus peale muu on liiklemine õige väheldane. Selle vastu aga pealiinidel püsi-vad, olgugi korralikult remonteeritud, kuid siiski vene vaimuga läbiimbinud kasarm-jaama-hooned, üksikutest vagun-jaamadest rääkima-ta. Sellega ühelt poolt luksus kõrvalise tähtsu-sega teedel, teiselt poolt aga pealiinidel äär-mine tagasihoidlikkus ja võib-olla isegi mait-sevaesus. Kas aga sarnased toredus-jaamad kõrvalteedel hädavajalikud on, see on väga kü-sitav.

Üks ala, mida raudtee on täiesti ära unustanud, see on raudtee pealispinna katte küsi-mus. Juba praegu sõidavad kiiremad rongid suvel tolmupilvede sees, kui aga tuleval suvel käiku pannakse enam nõuetele vastav kiirrong, siis upub see küll tõsisel mõttes tolmu ja lii-va keerisesse.

Tõsi küll, raudteeliinide katmine kivikillus-tikuga on võrdlemisi kallis lõbu, kuid arvan siiski, et 15 aasta kestel oleks võimalik olnud

seada teostada järk-järgult Tallinna—Valga tee-osal, mis läbi see liin oleks osutunud nüüd tol-muvabaks.

Samuti on väga vähe rõhku pandud röö-baste uuendamisele, mis asjaolu ei võimalda ajakohase kiirusega ja hädaohuta rongide lii-kumist.

Ka on kõrvalise tähtsusega olnud jaamade ja nende platside ilustamine ilupuudega ja lil-ledega; reisijate juurdeverbumise mõttes tu-leks selles suunas nii mõndagi veel ära teha.

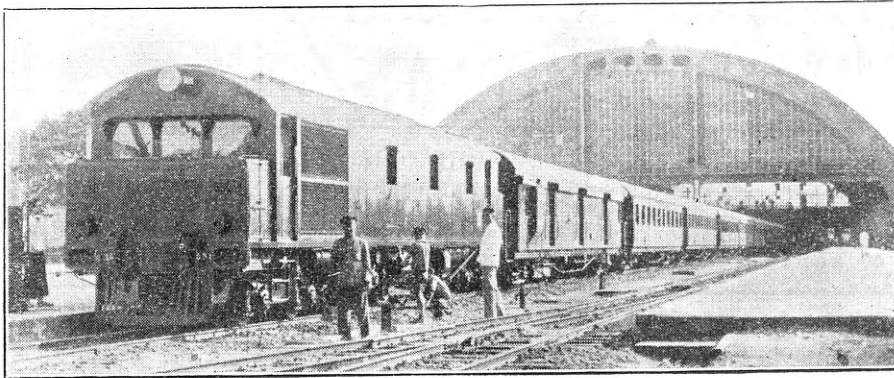
Suuremaid puudusi näeme veerevkoosseade korraldamise alal. Peab siiski nimetama sel-lejuures, et vagunid on küll põhjalikult paran-datud, kuid vagunite pealis- ja siseehitus on endiseks jäänud. Kuid ajajooksul on tõusnud ka reisikultuur ja reisijate nõuded. Sellel alal, kui mitte arvesse võtta viimast aastat, kus mingisugune jõud on raudtee moderniseerimise teele viinud, on alles väga vähe ära tehtud.

Meie veoameti juhtivate jõudude seas on valitsenud arvamine, et vene tüüpi vagunid on parimad ilmas. See vaade on enam kui ekslik. Teatavasti oli vene teedel küll olemas moodsa-mat tüüpi ennesõjaaegse konstruktsiooniga va-guneid, mis osaliselt sarnanesid Lääne-Euroo-pa teede vagunitele, kuid neid jäi Eesti teede valdamisele ainult mõned üksikud. Teised klass-vagunid on aga ehitusviisi ja sisustuse pool-st oma aja üle elanud.

Suuremateks puudusteks nende juures on: kitsad aknad, mille kaudu vähe valgust, kupee-de jaotuse süsteem puudub, vanaaegne kütte-viis, soovida jättev ventilatsioon, enam kui ots-tarbekohatud istmed. Ei paku kuigi suurt lõbu reisijale, kui ta sõites pikemat maad rongide aeglase kiiruse juures peab istuma oma keha-

ehituse vastaselt, mille järeltuleks on halb meeoleolu ja kontide väsimine; ka ei ole sugugi õiglane, kui öösistes rongides reisijad alumisel korral peavad ilma ühegi vastava seljatoeta olema, kuna selle eest üks reisija ülal korral lamada saab. Kes lamada soovib, nen-

Viimase aasta jooksul on siiski nii mõnigi uuendus läbi viidud; nii on laiarööpmelisel teel mitmed vagunid saanud avarad aknad, kuid need ei ole siiski veel ideaalsed. Akent nendel vagunitel ei saa mitte täitsa alla lasta, mille tõttu ülessejääv raam segab väljavaadet.



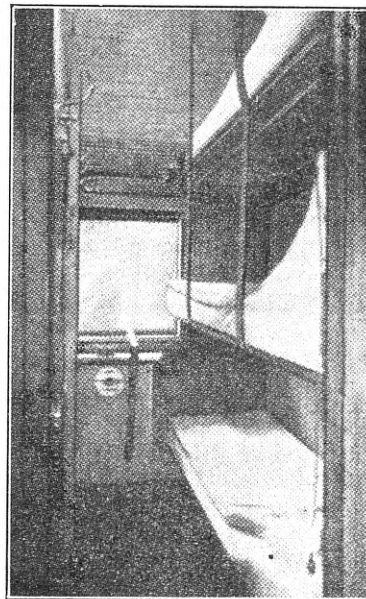
Diiselmootoriga vedur
Siiamis, Bangkoki jaa-
mas. Ehitatud A/S.
Frichsi tehastes,
Taanis.

de jaoks on tehtud magamisvagunid. Samuti ei ole kuigi mõnus, kui mõnikord vagun on üleliiga kuum, teine kord aga peaaegu külm. Ka ei ole mingit tähelepanu pööratud sellele, et reisijal cleks võimalik sõidu ajal jälgida teeäärset maastikku. Seda lõbu võivad lubada endale ainult akna juures istujad ja needki sel juhul püsti seistes. Teistele on aga see võimalik puudust aitab kupeedega vagunites suurendada veel see asjaolu, et kupeede ustel puuduvad aknad. Tuleb tõsiselt pöörata tähelepanu sellele asjaolule, et reisija ei sõida üksi mitte sellepärast raudteel, et edasi viidud saada, vaid ta tahab ka midagi näha. Kui arvestame veel vähese valgustusega, puuduliku ventilatsiooniga, mittehügieeniliste klosettidega, kus isegi paber ja seep ning käterätikud puuduvad, siis peab küll ütleva, et reisimine meie teedel jätab palju soovida.

Üks enam-vähem Lääne-Euroopa oludele vastav pikamaa-sõidu vagun peab üldjoontes ehitatud olema kupee-süsteemi järgi, avarate akendega, samuti kupee ukseid varustatud akendega; istekohad vastavad kehaehitusele — ja on ülestõstetavate leenidega varustatud; temperatuuri on reisijail ise võimalus vagunis reguleerida, ventilatsioon on eeskujulik, istekohad on nummerdatud, klosetid on avarad, varustatud jooksva külma ja sooja veega, samuti ei puudu seal käterätik, vedel seep ja teatav paber. Hädaohuta liiklemise mõttes reisivagunid ehitatakse terasest, kuid see luksus on meie jaoks siiski liiga kallis. 2. klassi istmed on igalpool mujal plüüšiga (iseגי pitsiga) kaetud; ainuke riik terves Euroopas, kus katted puldani riidest, see on Eesti. Arvan siiski, et see ei ole rahvuslik omapära.

Moodsaid vaguneid leiame ka Läti raudteedelt, kust eeskujuline võtmine oleks kerge vaevaga kätte saadav.

Kitsarööpmelisel on ka mõned uued vagunid liikumas, mis määratud uute mootorvagunite külgehaakevagunina; need on küll moodsa väljanägemisega ja avarate akendega, kuid istepinkide vahe on niivõrd kitsas, et kahel inimesel vastamisi tuleb väga ebamugavalt ja surutult istuda; samuti on enam kui liig, paigutada ühele pingireale 4 (2×2) reisijat. Uuema aja vaguniehtuseviis ei pea enam seda ideaaliks, et reisijate istekohti nende mugavuse arvel tõstetakse. Säärane vaade oli veel küll aastat kümme tagasi maksev, kuid nüüd on sellest igalpool loobutud. Kitsarööpmelisel teel ei ole üksi vaguni siseehitus iganenud, vaid ka vaguni alusehitus ei ole säärane, et ta oleks kiirema liikumise jaoks määratud. Suurem osa

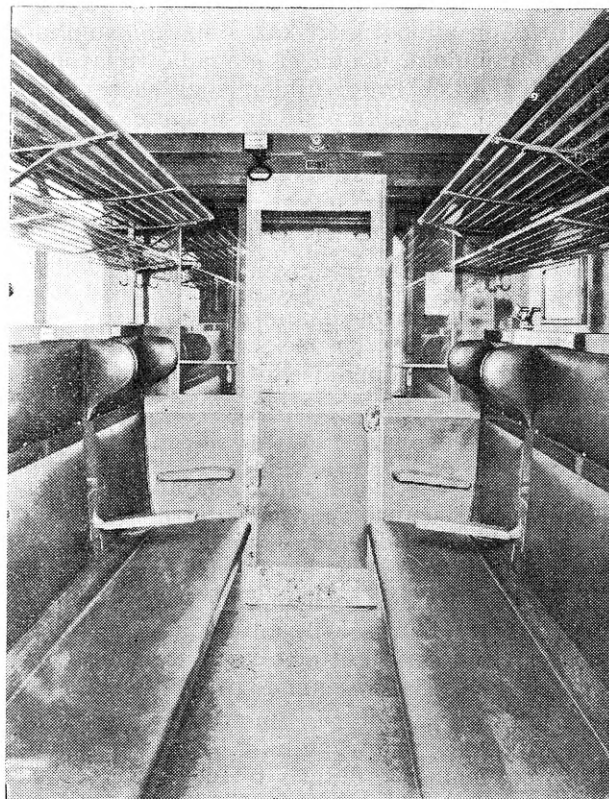
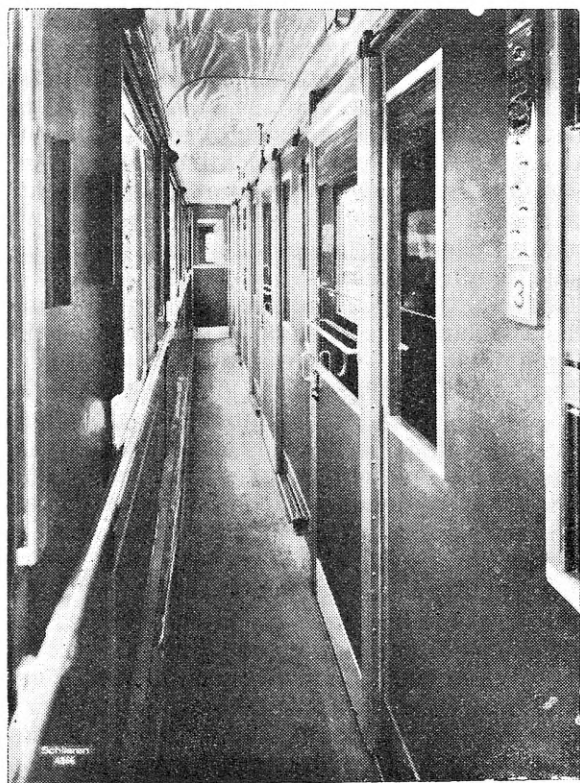
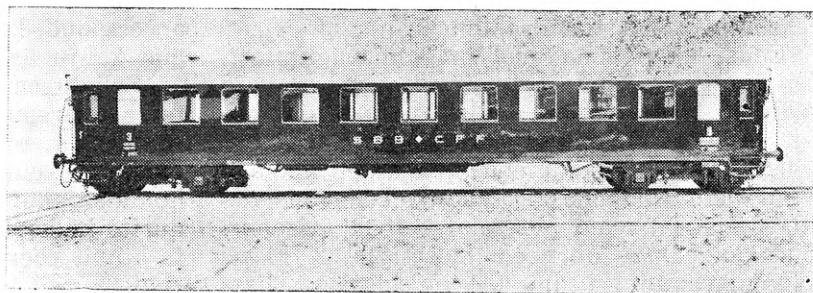


„Mitropa“ 3. kl.
magamisvagun
Saksa riigiraud-
teedel. Vaade
kupeesse.

E2 1041
KESKRAUDTEED
Tallinn

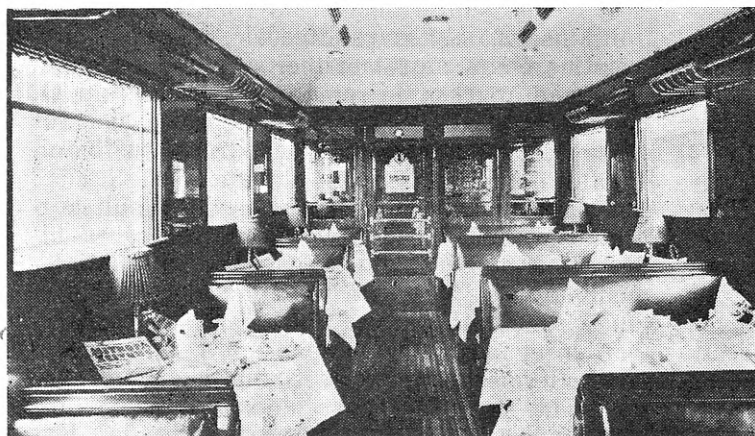
Moodsad reisivagunid välismaa raudteedel.

Sveitsi liidraudteede uus 3. kl. reisivagun külg-korridoriga ja polsterdatud isteplatsidega, välismaa liikluse jaoks.



Sveitsi liidraudteede uus 3. klassi reisivaguni seestvaade. Küljkorridoriga.

Sveitsi liidraudteede uus 3. klassi reisivagun polsterdatud istmete ning seljatugedega, välismaa liikluse jaoks.



„Mitropa“ restoraanvagun Kesk-Euroopa raudteedel. Sisevaade.

reisivaguneid kitsarööpmelisel teel, kui need on paigutatud kiirematesse reisirongidesse, teevad kaasa säärast kõikumist, nagu juhtub see sõidul merel tormise ilmaga.

Edasi mõni sõna veel magamisvagunitest. Meil õigeid magamisvaguneid ei olegi; on vaid harilikud klassvagunid, millele pesu lisandamisega antakse magamisvaguni ilme. Laiarööpmelise 2. klassi magamisvagunis tuleb magada paljal vaguni istepadjal, puuduvad lugemislambid, signalisatsioon, põrandal vaibad, pesemisnõud (sagedasti on need klosetis). 3. klassi magamisvagunid peale ühe on lahtised, ilma kupeedeta. Eriti palju soovida jätavad 2. klassi magamisvagunid kitsarööpmelisel: vaguni alusehitus on allpool kriitikat, ilma kõlasumbutavate abinõudeta, nõnda et magada kitsarööpmelisel teel tuleb rongi liiklemisega seoses oleva suure müra, kõikumiste ja tõugete juures; isegi seda ei ole saadud isoleerida, et valgustusevaguni mootori müra ei kostuks magamisvagunisse. Kõnelemata sellest, et puuduvad täielikult lugemislambid, vastaval arvul riidenagid, osaliselt vaipu, jätab madrats, mis lamamiseks antakse, palju oma õhukesuse tõttu soovida. Ei ole otstarbekohane läbikäigu-süsteem magamisvagunites. Ka oleks võidud 15 a. keskel soetada kitsarööpmelisele teele 3. klassi magamisvaguneid, mille järele nõudmine väga suur.

See cleks puudusi reisivagunite suhtes. Nüüd võtame vaatlusele vedurimajandus. Laiarööpmelisel teel uusi vedureid juurde soetatud pole, kuid vanu vedureid on siiski moderniseeritud, ümber ehitades neid ülekuumendatud auru jaoks. Ka on reisirongide vedureid ehitatud õliküttele, mis aitavad tõsta reisimõnust, sest põlevkivi-küttega vedurite puhul on rongis sõit reisijatele enam kui tüütau.

On ehitatud mootorvaguneid ja ehitusel on veel ka diiselmootorvagunid. Kas viimaste ehitamine nende kalliduse tõttu on otstarbekohane meie oludes, see on väga küsitav ja vaieldav. Nende aset võiks täita liht-bensiinimootorvagunid või jälle palju painduvamad tankvedurid.

Kitsarööpmelisel teel on küll viimastel aastatel soetatud 14 uut tugevajõulist vedurit, kuid selle juures on tarvitusel siiski veel hulk vana tüüpi seeria A, B, D 0-4-0 vedureid. Need vedurid tarvitavad ligi 25% enam kütet, selle juures nende veovõime on üle 50% vähem, kui uutel veduritel. Nii on vanade ülekuumendamatata auruga vedurite seeria A, B, D, E (ehitatud Kolonna tehastes 1895—1900. a., kogusummas 42 üksust) veojõud 3600 kg, kiirus 25—28 km/t.; küttekulu: 100 ved.-km peale 1,7 t ja rongi 10.000 t-km peale 0,7 tonni. Selle vastu uutel ülekuumendatud auruga seeria Sk veduritel on veojõud 5610 kg, kiirus 45 km/t. Küttekulu on ettenähtud 100 ved.-km peale 1,5 t ja rongi 10.000 t-km peale 0,55 tonni.

Nende vedurite liikumine on lausa õnnetus ja need oleks pidanud juba ammu liikumiselt kõrvaldatama. Kas raudteevalitsus on ehk arvestanud, kui palju nende veduritega on saadud kahju aastate jooksul.

Selle asemel, et nendesse iganenud veduritesse suuremaid summasid remontide näol investeerida, oleks võidud küll tarvilisel arvul uusi vedureid ehitada. Ei ole vist mõtet ülal hoida sajakondset iganenud kitsarööpmelise vedurite hulka, kuna nende aset oleks võinud täita ainult veerand sellest arvust moodsaid vedureid.

Palju soovida jätab veel rongide sõidukiirus. Laiarööpmelisel teel on kiiremate rongide kiirus 40—50 km tunnis. Kuid säärane sõidukiirus on juba oma aja üle elanud; eriti on see maksev päevaste kiirrongide suhtes. Rõõmutaval viisil on raudteevalitsus ka sellel alal tegutsema hakkanud ja nagu kuuleme, saame tuleval aastal juba päris ehtsa kiirrongi, esialgu küll ainult Tallinna—Valga liinil. Kuuldavasti tõstetakse ka teiste tähtsamate rongide sõidukiirust. Sellega oleksime jälle ühe sammu lähemale jõudnud Lääne-Euroopale.

Eriti tähtis on arendada päevaste rongide kiirust. Lääne-Euroopas on erilist rõhku pandud rongidele, mis väljuvad tähtsamatest keskustest kella 14—16 vahel ja jõuavad sihtpunktidesse — jälle tähtsamad linnad — umbes kella 20—22 vahel; selliste rongide sõidukiirus on võimaluste piirides kuni äärmuseni välja arendatud. Meil enam-vähem paremad ühendused pealelõunat on Tartuga ja osaliselt ka Narvaga, kuid kiiruse mõttes tuleb siin veelgi oodata raudteelt edasiarendamist.

Kitsarööpmelisel teel on olukord viletsam. Pealelõunased ühendused, eriti talvel, pealinast Viljandi ja Pärnu olid täitsa suslarongi kiirusega, mis aina soodustas omnibustele reisijaid üle võtta raudteelt. Kuid esimese pääsukesena sellel alal on käesoleval sügisel Tallinna ja Viljandi vaheline ühendus märksa kiirendatud, mille otseseks tagajärjeks on ka reisijate arvu tõus neis rongides.

Rongide kiiruse ja sõidumugavuse tõstmisest oleneb suurel määral ka võistlusvõime autoliiklusega. Saksa raudteedele, näiteks, autovõistlus enam muret ei tee, sest nende rongid sõidavad märksa kiiremalt (kuni 160 km/t), kui omnibused, reisirongide vagunite sisustus on mugavuse suhtes märksa parem, kui omnibustel; ka sõiduhind on odavam.

Kaubavedu on meil siiski eeskujulikult korraldatud, eriti peab seda pealiinide kohta ütleva. Kaupade teeloleku aega on tublisti lühendatud, nii et see on teeninud kaubaomanikude rahulolu. Kuid ka veel siin on raudteevalitsusel mõndagi ära teha, eriti, mis puutub kaubaliikluse painduvusesse. Näiteks kuni siiani ei ole suudetud korraldada kaubaveo operatsioone pooljaamades ja peatuskohtades. Kas

siiski ei ole võimalik säärast moodust maksmata panna, et pooljaamades (mittetariifjaamades), kus puuduvad kaubaaidad, võetaks vastu väikesaadetisi vastava rongi saabumise ajal; sellejuures aitaks kaubasaatja ise oma kaubasaadetist peale laadida. Samuti võiks pooljaamades kohalejõudnud saadetisi välja anda rongi saabumisel; juhtumil, kui kaubasaaja rongile vastas ei ole, veetakse kaup järgmise tariifjaamani. Arvan, et see korraldus oleks kaubasaatjate ja -saajate poolt eriti tervitatud, samuti aitaks see pehmenendada kaubaveo alal autovõistu.

Siis veel mõni sõna tariifidest. Tariifipoliitika on meil sagedasti olnud vildak ja bürookraatiline. On valitsenud arvamine, et kõrgemate tariifidega on võimalus saavutada raudtee tulude suurenemist. Kuid see siiski ei ole andnud oodatud tagajärgi. Kujukaks näiteks selle kohta on mitmesugused, reisijate- kui ka kaubaveo alal omal ajal ette võetud kõrgendused, mida ometi olude sunnil tuli pärast jälle kas tervelt või osaliselt annuleerida. Selle vastu on aga näit. hiljuti teostatud 2. klassi sõidupiletite hindade alandamine tõesti avaldanud soovitud mõju, nõnda et varemalt pooltühjalt sõitnud 2. klassi vagunid on nüüd mõnikord isegi üle koormatud.

Teiseks suureks puuduseks oli sõiduhinnasoodustuste puudus. Alles viimasel kahel aastal on siin nii mõndagi ära tehtud, mis aitas tõsta reisijate arvu. Eriti tervitatav on odavahinnaliste huvisõidurongide korraldamine, missugune sõiduvõimalus oleks pidanud juba ammu ellu viidama. Kuid see sai teostatud siiski alles veel Ekspluatatsiooniameti tungival nõudmisel käesoleval kevadel, kuna aga üks teine, raudteede rahanduse eest hoolitsev amet sellele oli südilt vastu raiunud, ja seda nimelt sellepärast, et raudtee tulud võivat kannatada selle uuenduse all. Kuid elu näitas teisiti; huvirongid olid alati hästi kasutatud, ja ma ei usu, et raudtee sellega halba äri tegi.

Ühe moodsa raudtee loosungiks on, et raudtee tuleb rahvale lähemale tuua ja selles suunas tuleb ka meil raudteelt nii mõndagi veel ära oodata. Meil puuduvad veel hinnaalandusega perekonnapiletid, pühakusele sõitjate, teatrikülastajate jne. piletid; samuti peaksid pühapäevapiletid olema odavamad, 25% alanduse asemel $33\frac{1}{3}\%$, nagu see ka paljudel välisraudteedel hea eduga praktiseeritakse. Ka oleks soovitav, et pühapäeva piletide maksuvuse aeg algaks laupäeval kl. 8 homm., sest meie rongide arv on väheldane, mis ei võimalda lühikese aja kestel kaugemaid sõite.

Välismaa turistide ligiõmbamiseks on juba psühholoogiliselt tarvilik, et nendele suuri sõiduhinna soodustusi antaks. Oluline siin ei ole see, kui palju raudtee välismaalaste-turistide läbi teenib, vaid palju tähtsam on tegur, kui palju välismaalane meie maal kulutab, mis omakorda aitab elustada üldmajandust turismi alal.

Välismaa raudteed annavad välismaalastele suuri hinnasoodustusi, näit. Itaalia kuni 80%, Saksamaa kuni 60%. Kogemused on näidanud, et see abinõu aitab reisijaid välismaalt juurde meelitada, igatahes välismaa raudteevalitsused on tulemustega väga rahul.

Kaubaveotariifid tuleksid nii korraldada, et need oleksid võistlusvõimelised autoveoga. Praegu on säärane kord, et väikesaadetised suures enamikus on saanud veoautode monopoliks. Et väikesaadetiste ja suuremate saadetiste veod tähtsamatest keskustest 50 km ulatusel autodele on üle läinud, selle vastu on raske võistelda, sest siin on juba autoveo eeliseks asjaolu, et auto toob kauba koju kätte, olgugi, et mõnikord see raudteeveost veidi kallim on.

Pikemate veo kauguste juures jääb siiski raudteel võimalus võistu pidada; raudtee veohinnad tuleksid aga eluga rohkem kohandada ja üldse tuleks üles näidata rohkem painduvust tariifide kohaldamisel nende otstarbekohase reguleerimisega, arvestades sellejuures ka raudtee kaubasaatjate huvidega. Raudtee peaks ise jälgima, miks ühed ja teised kaubad autoveole üle lähevad ja seda põhjust selgitama, et siis kaubaomanikkudele vastavalt soodsamaid ettepanekuid teha.

Huviga tuleb jälgida, et raudtee 15 aasta kestel on osa võtnud 197 rahvusvahelisest konverentsist (vt. „Eesti Raudtee“ nr. 4 — 1934, lhk. 52), mille järelduseks on sõlmitud hulk otseühendusi. Eestil on otseühenduse võimalus isegi Kauge-Idaga ja Jaapaniga. Need otseühendused on aga täitsa ilmaaegsed, sest kui puudub kaubavedu, siis pole ka kulukat otseühenduse korraldust vaja. Meil tuleks kõne alla ainult kauba- ja pagasiveo otseühendus Läti, Leedu, Poola, Saksa ja Nõukogude Venega. Teiste riikide raudteedega otseühenduse lepinguid sõlmida oli täitsa mõttetu. Reisijateveo otseühenduse loomiseks puudub igasugune alus, sest välismaa piletid ostetakse ainuüksi reisibüroodest, kus piletid pealegi palju odavamad, kui jaamakassades. Ülaltooduga arvestades, peab ütlema, et osavõtt nii paljudest konverentsidest on ülearune ja on Eesti riigile asjatult nii mõnegi ilusa summa maksmata läinud.

Käesolevaid ridu lõpetades, ei ole olnud minu tahteks põrmugi alahinnata riigiraudteede tegevust, vaid toonitan veel kord, et raudtee on möödunud esimese viieteistaastaku kestel väga palju ülesehitavat tööd teinud; ülaltoodud read on pühendatud üksikutele puudustele, mis 15 aasta jooksul järk-järgult aasta-aastast kõrvaldatud oleksid pidanud saama. Muidugi peab kõige sellejuures silmas pidama, et on siin ka sääraseid küsimusi, mille elluviimine pole olnud ainult raudteevalitsusest, vaid võib olla mõndagi head kavatsust on takistanud eriti piiratud krediidid ja muud, raudteevalitsusest rippumata asjaolud.

Autonoomsetest riigiraudteedest.

A. Berend.

(2. järg ja lõpp.)

Belgia raudteede Natsionaalselts.

1. mail 1834. a., seega saja aasta eest, avaldati Belgias seadus, mille põhjal alustati esimese riigiraudtee ehitust, mis lõi rööbastee ühenduse mere ja Maasi ning Rheini vahel ja oli üldse esimene raudtee Belgias. Kõik esimesed ja tähtsamad raudteeliinid Belgias põhimõttelikult ehitati riigiraudteedena; nimelt poliitilised kaalutlused sundisid noort, vast alles iseseisvaks saanud riiki hoiduma väliskapitali mõjude eest, mis oleks olnud paratamatud sel juhul, kui raudteede ehitus oleks jäetud eraalgatuse asjaks. Hiljem, kui kõik magistraalliinid olid juba riigi poolt valmis ehitatud ja kui välismaa kapital enam nii hädaohtlikuna ei tundunud, lubati raudteede ehitust ja käitust ka eraettevõtetele. Selle tagajärg oli, et võrdlemisi lühikese aja jooksul kattus Belgia säärase raudteedevõrguga, mille tihedusega ükski teine riik ei saa võistelda. Et sellise suure, kuid paljudest keskustest juhitud ja korraldatud raudteedevõrgu ehitus ja käitus palju soovida jättis, on arusaadav, ja sellega seoses tõusis nurinaid eraraudteeasjanduse suhtes. Riigivalitsusel tekkisid uuesti kartused välismaa kapitali suhtes. Ühelt poolt ähvardas Saksa, teiselt poolt Prantsuse kapital, tähtsaid eraraudteid enda võimu alla üle võtta. Sel põhjusel otsustati 1873. a. olemasolevate eraraudteede riigistamine põhimõttelikult. Ka uute liinide ehitus ja käitus pidi jääma riigi asjaks. 1914. a. oli terve raudteedevõrk riigi käes, välja arvatud ainult mõned üksikud lühemad liinid, mis ka praegugi veel eraraudteedeseltside käes on.

Juba 1834. a. raudteedeseadus sisaldas selle põhimõtte, et raudteede tulud peavad jätkuma kõigi väljaminekute, seal hulgas ka põhikapitali kasvituse ja kustutuse kulude katteks. 1846. a. väljaantud riigiarvepidamise seadus nägi ette, et riigiraudteede arvepidamine tuleb eraldada riigi üldisest arvepidamisest ja korraldada sellekohase eriseadusega. See eriseadus jäi aga välja andmata. Riigiraudteede tulundus oli riigi üldise majapidamisega selliselt seotud, et võimatu oli raudteede rahandusliku seisukorra kohta selgusele jõuda. Avalik arvamine leidis tihti põhjust etteheideteks, et riigiraudteede käitus ei olevat küllalt majanduslik ja ratsionaalne. Teisest küljest oli aga parlamendi mõju raudteede käitusele võrdlemisi laialdane, olgu kas näit. sõiduplaani muutmise, rongide käikumääramise, uute peatuskohtade avamise jne. suhtes. Juba enne maailmasõda tõsteti mõnelt poolt üles nõue, et riigiraudteed, vastavalt nende kahesugusele iseloomule, kui avalik asutis (service public) ja kui kaubanduslik ettevõtte, tulevad eraldada üldisest riigi valitsemisest ja neist peab moodustatama iseseisev ettevõtte. 1912. a. anti see küsimus raudteede- ja rahaministri poolt määratud komisjonile läbikaalumiseks. Komisjon töötas välja ühe seadusekava, mille järgi riigiraudteedest pidi loodama iseseisev organism juriidilise isiku õigustega. Ettevõtte juhtimine pidi kuuluma haldusnõukogule, kelle liikmed nimetatakse kuninga poolt raudteede- ja rahaministri ettepanekul. See kava ei leidnud kusagil heakskiitmist, kuna ta ühest küljest nende arvates, kes nõudsid riigiraudteede autonoomsust, sisaldas liiga vähe, teiselt poolt aga ei tahtnud parlament mingisugust enda võimu kitsendust raudteede suhtes.

Peale maailmasõda võeti riigiraudteede iseseisvuse küsimus uuesti üles. Seekord juba seoses riigi ülesehitamise küsimusega. Riigivalituse poolt esitati vastavad eelnõud seadusandlistele kodadele 1919. a., kui ka 1924. a., kuid kummalgi korral ei olnud õnne. Enne, kui oleks jõutud seadus läbi arutada ja maksma panna, läks parlament laiali. 1926. a. esimeses pooles oli Belgia väga suurtes raskustes frangi väärtuse suure languse tõttu. Seisukorra võisid päästa ainult kiired, energilised korraldusvõtted. 20. mail 1926. a. moodustati uus valitsus, kelle programmis seisis riigi rahandusliku seisukorra saneerimine ja kes asus ka selle kiirele teostamisele. Esimeseks väga tähtsaks ja oluliseks sammuks oli 7. juuni 1926. a. seaduse maksmapanek avaliku võla kustutamise fondi (le fonds d'amortissement de la dette publique) kohta ja sellele järgnes 23. juulil 1926. a. seadus, millega loodi Belgia raudteede Natsionaalselts (La Société nationale des chemins de fer belges). Mõlemad seadused on üksteisega kõige lähemas ühenduses.

Nagu juba nimetatud, olid Belgia rahandusliku seisukorra päästmiseks tarvilikud erilised mõjuvad korraldusvõtted. Üheks selliseks pidi olema n. n. avaliku võla kustutamise fondi loomine, mis oli määratud riigi võlakohustuste, n. n. bons de trésor väljalunastamiseks. Selle fondi jaoks tarvisminevad summad pidid saavutatama osalt mõnesuguste uute maksude ja paniste näol, kuid neist ei jätkunud küllalt. See on peamiselt rahaministri Francqui teene, kes, ära nähes, et riigiraudteed oma suure varandusega võivad kaasa aidata riigi rahanduse ülesehitamisel, kõigele vastuseismisele vaatamata, selle kavatsuse ka läbi viis. Riigiraudteed, vastavalt nende kahesugusele iseloomule, kui avalik asutis (service public) ja kui kaubanduslik ettevõtte, tulevad eraldada üldisest riigi valitsemisest ja neist peab moodustatama iseseisev ettevõtte. 1912. a. anti see küsimus raudteede- ja rahaministri poolt määratud komisjonile läbikaalumiseks. Komisjon töötas välja ühe seadusekava, mille järgi riigiraudteedest pidi loodama iseseisev organism juriidilise isiku õigustega. Ettevõtte juhtimine pidi kuuluma haldusnõukogule, kelle liikmed nimetatakse kuninga poolt raudteede- ja rahaministri ettepanekul. See kava ei leidnud kusagil heakskiitmist, kuna ta ühest küljest nende arvates, kes nõudsid riigiraudteede autonoomsust, sisaldas liiga vähe, teiselt poolt aga ei tahtnud parlament mingisugust enda võimu kitsendust raudteede suhtes.

Nagu juba nimetatud, olid Belgia rahandusliku seisukorra päästmiseks tarvilikud erilised mõjuvad korraldusvõtted. Üheks selliseks pidi olema n. n. avaliku võla kustutamise fondi loomine, mis oli määratud riigi võlakohustuste, n. n. bons de trésor väljalunastamiseks. Selle fondi jaoks tarvisminevad summad pidid saavutatama osalt mõnesuguste uute maksude ja paniste näol, kuid neist ei jätkunud küllalt. See on peamiselt rahaministri Francqui teene, kes, ära nähes, et riigiraudteed oma suure varandusega võivad kaasa aidata riigi rahanduse ülesehitamisel, kõigele vastuseismisele vaatamata, selle kavatsuse ka läbi viis. Riigiraudteed, vastavalt nende kahesugusele iseloomule, kui avalik asutis (service public) ja kui kaubanduslik ettevõtte, tulevad eraldada üldisest riigi valitsemisest ja neist peab moodustatama iseseisev ettevõtte. 1912. a. anti see küsimus raudteede- ja rahaministri poolt määratud komisjonile läbikaalumiseks. Komisjon töötas välja ühe seadusekava, mille järgi riigiraudteedest pidi loodama iseseisev organism juriidilise isiku õigustega. Ettevõtte juhtimine pidi kuuluma haldusnõukogule, kelle liikmed nimetatakse kuninga poolt raudteede- ja rahaministri ettepanekul. See kava ei leidnud kusagil heakskiitmist, kuna ta ühest küljest nende arvates, kes nõudsid riigiraudteede autonoomsust, sisaldas liiga vähe, teiselt poolt aga ei tahtnud parlament mingisugust enda võimu kitsendust raudteede suhtes.

giraudteede varanduse mobiliseerimine riigi avaliku võla kustutamiseks kasuks leiti võimalik olevat ainult sel teel, et neist raudteedest luuakse iseseisev organisatsioon, millel on oma administratiivne autonoomia ja riigi üldisest

majapidamisest eraldatud majandus ja arvepidamine. Kuigi riigiraudteed pidid, nagu seni, arvestama ka üldsuse ja rahvamajanduse huvidega, siiski leiti olevat tarvilik rõhutada seda, et riigiraudteede tegevus üldiselt peab



Belgia raudteede reklaam kaupade koju kohaletoimetamise (kodust koju) teenistuse kohta.

olema korraldatud kaubandusliikude põhimõtete järgi.

23. juuli 1926. a. seadus volitas riigivalitsust looma seltsi, millele antakse üle riigiraudteede käituse õigus 75 aastaks.

Kuningliku seadlusega 9. augustist 1926. a. avaldati ka seltsi põhikiri ja 1. detsembrist 1926. a. oli juba käitus üle antud uuele seltsile, mille nimetus oli „Belgia raudteede Natsionaalselts“.

Seaduse järgi oli ette nähtud, et seltsi põhikapital on 11 miljardi franki ja koosneb: 10 miljonist põhiaktsiast à 100 fr. = 1 miljard franki ja 20 miljonist eelisaktsiast à 500 fr. = 10 miljardi fr. Need aktsiad pidi selts üle andma riigile vastutasuks seltsile antud käituseõiguse eest.

Põhiaktsiad on nimelised ja kirjutatakse riigi nimele. Neist mingisuguseid dividendide ei makseta. Põhiaktsiatele langeb ainult pool puhtast kasust, mis võimalikul juhul järele jääb peale kõigi põhikirjas ettenähtud tagavarakapitalide kasuks tehtavate mahaarvete.

Eelisaktsiad on nimeta ja lastakse riigivalitsuse poolt müügil või peamiselt vahetatakse seniste riigi võlakohustuste (bonds de trésor) vastu. Eelisaktsiad kasutatakse seega kustutamisefondi kasuks. Eelisaktsiatelt makstakse dividendide, mille suuruse määrab kustutamisefondi valitsus. Dividendid võtab riik enda kanda ja vastutab seega nende maksimise eest. Peale selle langeb eelisaktsiatele teine pool puhtast kasust, mis eelpool tähendatud juhul võib osutada ülejäägina. Nagu teada, õnnestus Belgia raudteede Natsionaalseltsi eelisaktsiate esimene emissioon eriti hästi ja need aktsiad müüdi või vahetati võlakohustuste vastu võrdlemisi ruttu.

Belgia raudteede Natsionaalseltsi haldus ja juhtimine erineb kõigist teistest samalaadsetest riigiraudteede organisatsioonidest selle poolest, et temal on juhtiva organina ette nähtud peale haldusnõukogu ka veel aktsionääride peakoosolek, kuna juhatus selliste funktsioonidega, nagu kõigil autonoomsetel riigiraudteedel olemas, temal puudub.

Haldusnõukogu koosneb 21 liikmest, kes määratakse ametisse 6 aastaks, nimelt: 18 liiget nimetatakse kuninga poolt mitmesuguste, seaduses ja põhikirjas ettenähtud korras esitatavate kandidaatide nimekirjade põhjal, kuna ülejäänud 3 liiget valitakse raudteede personaali poolt. Minister, kellele alluvad raudteed, võib soovi korral osa võtta haldusnõukogu koosolekust hääleõigusega. Sel korral juhatab ta isiklikult nõukogu koosolekut. Ka raudteede peadirektor võtab haldusnõukogu koosolekust osa, kuid ainult nõuandva häälega.

Seltsi põhikirja art. 24 järgi on haldusnõukogul seltsi juhtimise alal kõige laiemad voli-

tused: ta sõlmib lepinguid, ostab ja müüb liikuvat materjali ja varandust, teeb riigivalitsusele ettepanekuid liikumata varade võõrandamiseks või ostmiseks, määrab ametnikke ametisse ja vabastab neid ametist, töötab välja ja paneb maksma mitmesuguseid eeskirju, juhtkirju raudteede käituse ja arvepidamise alal, samuti kuulub nõukogule veotariifide väljatöötamine ja esitamine kinnituseks 1891. a. raudteede seaduses ettenähtud juhtudel. Ministril on õigus nõuda seltsilt tariifide alandamist.

Uute liinide ehitamiseks, samuti laenude tegemise puhul on ette nähtud, et selline otsus peab tehtama vastava seaduse kujul, millised kitsendavad eeskirjad on seletatavad ühest küljest sellega, et Belgias, kus raudteedevõrk on juba ülitihed, sellepärast uute raudteeliinide ehitus peab olema eriti põhjendatud ja tarvilik, ja teisest küljest, seltsi koormamine võlgadega, arvestades seltsi finantskorralduse iseäraldusi ja otstarbeid, võib sündida ainult erilise tarviduse korral ja kokkukõlas ülalnimetatud kustutamisefondi huvidega.

Kuna haldusnõukogu suure liikmetearvu tõttu tema tegevus üldiselt võib teatud määral raskepäraseks osutuda igasuguste vähemate jooksvate asjade lahendamiseks või üldiselt mitmesuguste eeltööde tegemiseks, siis põhikirja art. 25 järgi on ette nähtud, et selliste ülesannete jaoks võib haldusnõukogu oma liikmetest moodustada alalise komitee, mis koosneb 4 liikmest ja viimastest peab üks olema personaali esindajate hulgast.

Haldusnõukogu liikmed saavad palka 1000 franki kuus.

Aktsionääride peakoosolekust võtavad osa põhi- kui ka eelisaktsiate omanikud. Iga põhiaktsia ja iga 10 eelisaktsia kohta langeb üks hää. Et kõik põhiaktsiad riigile kuuluvad, siis langeb riigile 80% üldisest häältearvust, ja riigile on kindlustatud alati häälteenus. Peakoosolekule kuulub ainult tegevuseaasta aruande, bilansi, kasude ja kahjude arve kinnitamine.

Haldusnõukogu määrab ametisse peadirektori, kes ühes kahe asetäitja direktoriga, esindab seltsi ja juhib seltsi asjaajamist neis piirides, mis haldusnõukogu heaks arvab kindlaks määrata. Tegelikult on haldusnõukogu ka enda poolt väljatöötatud seltsi asjaajamisejuhtkirjas annud peadirektorile võrdlemisi suured volitused ka nende küsimuste suhtes, mis seaduse või põhikirja järgi kuuluvad nõukogu võimupiiri (ametnikkude ametisse määramine, veotariifide väljatöötamine j. m.).

Erilise järelevalveasutisena on ette nähtud 6-liikmeline komissaride kolleegium. Neist valitakse kolm parlamendi ja kolm senati poolt. Komissaridel on kõige laiaulatuslikumad õigused seltsi arvepidamise kontrollimise alal.

Lõpuks peab tähendama, et personaalimäärustliku väljatöötamine ja selle muutmine tarviduse korral on erilise komisjoni asi, mis moodustatakse pariteedi alusel haldusnõukogu ja personaaliesindajate poolt nimetatud liikmetest. Seda komisjoni juhatab jurist, kes kuninga poolt nimetatakse, kuid kellel ei ole hääleõigust otsustamise juures.

Rumeenia riigiraudteed.

Rumeenias olid raudteed juba enne maailmasõda riigi omandus ja nende käitus teostati riigi poolt. Rumeenia riigiraudteede seisukord polnud küll ialgi just hiilgav olnud, kuid eriti täbaraks muutus nende seisukord peale maailmasõda. Raudteedevalitsusele, mille käituses enne maailmasõda oli 3600 km raudteid, allus 1918. a. kolm korda suurem teedevõrk, kuid selle tehniline kui ka majanduslik seisukord oli äärmiselt vilets. Rööbasteed, ehitised ja eriti veerev inventar olid raamunud ja muutunud kõlvutuks nende ülepingtonuste tagajärjel, mis sõjaaastad raudteede käitusest nõudsid, kuna samal ajal ei olnud tarvilisi remonte peaaegu sugugi tehtud ega inventaari uuendatud. Seega olid raudteedevalitsusel ees väga suured ja kulukad ülesanded raudteede uuendamise ja ülesehitamise alal. Teiseks oli aga, nagu juba nimetatud, riigile alluvate raudteeliinide koguulatus kasvanud kolmekordseks, kuid nad ei moodustanud mingit ühtlast tervikut, vaid neli omaette raudteedevõrku: endise kuningriigi raudteed, siis Transilvaania raudteed, Bukoviina raudteed, mis olid orienteeritud Budapesti sihis ja lõpuks Bessaraabia raudteed, mis olid Venemaa sihis orienteeritud. Tarvilik oli nende nelja raudteedevõrgu ühendamine, kokkukõlastamine ja suunamine Doonau jõe oru kui ka Rumeenia loomulikkude väravate, Doonau suudme ja Mustamere sadamate sihis. Selleks tuli hulk liine ümber ehitada, uusi ühendusliine juurde ehitada ja ka veereva materjali kogumit suurendada. See kõik nõudis rahalisi abinõusid sellisel määral, mida raudteedevalitsusel polnud käsutada ja mille hankimine ka riigile raskusi sünnitas.

Riigi majanduse ülesehitamiseks ja arendamiseks ja valuuta stabiliseerimiseks osutus tarvilikuks välislaenu tegemine. Sellega seoses koostas riigivalitsus erilise majandusliku programmi, mis 1929. a. peale pidi teostatama. Selles oli tähtis osa pühendatud riigiraudteedele ja nende saneerimisele. Juba varemalt oli riigivalitsuse ülesandel tuntud raudteeasjanduse eriteadlane prantslane Leverve uurinud Rumeenia riigiraudteede seisukorda ja selle kohta esitanud aruande, milles toodi rida praktilisi ettepanekuid olukorra tervendamise suhtes.

Riigiraudteede saneerimise programm sisaldas üksikasjaliselt nende tööde kava, mis

raudteede ülesehitamise ja uuendamise alal pidid järgmiste aastate jooksul ette võetama. Selles määrati kindlaks nende tööde jaoks tarvisminevad summad ja näidati ära, millistest allikatest need summad võetakse. Kuna raudteed olid seni kahjuga töötanud, siis seati üles raudteede saneerimise kavas see põhimõte, et kolme aasta jooksul peavad raudteede korrallised tulud ja kulud tasakaalustatama. Riik võttis täielikult enda kanda need võlad, millega raudteed olid koormatud kuni 1. jaanuarini 1926. a.

Raudteede olukorra põhjalikuks parandamiseks leiti hädavajalik olevat nende juhtimise ja ka nende majanduse täielik ümberkorraldamine. Saneerimise programmi nõue oli, et riigiraudteedest tuleb moodustada iseseisev ettevõtte, millel on oma majandus ja arvepidamine, eraldatud riigi üldisest majapidamisest. Sellekohane seadus anti ka välja 27. juunil 1929. a., mida paneme lühidalt siinkohal tähele.

Selle järgi antakse üle Rumeenia riigiraudteede käitus ettevõttele, mille nimetus on „Rumeenia riigiraudteede autonoomne ettevõtte“ (Regia autonoma a C. F. R.) ja mille asjaajamine peab toimuma majandusliikude põhimõtete järgi, sealjuures kindlustades riigi ja rahvamajanduse huvisid.

Ettevõtte järelevalve ja administratsiooniorganid on: haldusnõukogu (vastaval juhul ka halduskomisjon) ja peadireksioon.

Haldusnõukogu koosneb peadirektorist ja kümnest liikmest, kes nimetatakse järgmiselt: teedeministeeriumi poolt üks tehniline peainspektor, kaks finants- ja majandusliikude küsimuste eriteadlast, kolm inseneri ja põllumajanduse, tööstuse ning kaubanduse poolt igalühel üks esindaja. Liikmed nimetatakse kuningliku seadlusega ministritenõukogu nõusolekul ja peale vastavate majandusliikude organisatsioonide arvamise ärakuulamist. Nõukogu liikmetest võivad kuni kolm olla riigiametnikud. Haldusnõukogu valib igal aastal esimehe enda liikmete seast. Haldusnõukogu tuleb kokku vähemalt iga 2 nädala tagant. Tema kompetentsi kuulub:

1. Eelarve kinnitamine ja esitamine teedeministrile, kes eelarve tulude ja kulude üldsummad laseb kinnitada parlamendi poolt.

2. Bilansi, kasude ja kahjude arve esitamine teedeministrile, kinnitamiseks ministritenõukogu poolt.

3. Tariifide ja veotingimuste kavade esitamine ministrile, kinnitamiseks ministritenõukogu poolt.

4. Uute liinide ehituse ja olemasolevate liinide muutmise asjus kavade esitamine ministrile.

5. Ettepanekud laenude tegemise asjus.

6. Kõrgemate ametnikkude ametisse määramine ja ametist vabastamine peadirektori ettepanekul.

7. Kassaaruande esitamine teede- ja rahaministeeriumitele iga kuu 15. päeval.

Jooksvate ja kiiremate asjade ajamiseks annab haldusnõukogu osa volitusi üle halduskomisjonile, mis koosneb peadirektorist ja kahest haldusnõukoguliikmest. Eri-line finantskomisjon, mis koosneb samuti peadirektorist ja kahest liikmest, annab volitusi väljamakseteks.

Peadirektsiooni eesotsas seisab peadirektor ühes kahe abiga.

Pea-direktor nimetatakse ametisse kuningliku seadlusega teedeministeeriumi ettepanekul või võetakse haldusnõukogu poolt lepingu põhjal ametisse teedeministeeriumi nõusolekul. Peadirektor valvab haldusnõukogu otsuste täideviimise järele ja juhib ettevõtet tehnilises, kaubanduslikus ja rahanduslikus suhtes. Peadirektorile allub teenijate ja ametnikkude teenistusse määramine ja vabastamine, välja arvatud kõrgemad ametnikud. Ettevõtte personaali kohta ei kohaldata riigiametnikkudeseadust. Raudteeteenijate kohta pannakse maksma erimäärustik kuninga seadlusega.

Riigivalitsuse poolt nimetatakse komisar, kellele kuulub raudteede halduse järelevalve. Ta võtab osa haldusnõukogu koosolekuteist ja tal on nõukoguotsuste suhtes vetoõigus, kui leiab, et tehtud otsus käib seaduste või üldmajanduse või riigi huvide vastu. Sel puhul komisar teatab sellest teedeministrile. Kui teedeministri ja ettevõtte vahel ei saavutata kokkulepet küsimuse suhtes, siis on mõlemal poolel õigus selle otsustamise anda erilise vahekohtu kätte, mille eesistujaks on Rumeenia kõrgeima riigikohtu president. Vahekohtu otsus on lõplik.

Eripeatükk seadusest on pühendatud ettevõtte tulunduse ja rahanduse asjadele. Eelarves peab tehtama vahet jooksvate käitusekulude (palgad, käitusekulud kitsamas mõttes, pealisehituse ja veereva inventari uuendamine ja alalhoiu kulud, üldised kulud) ja kapitalikulude (raudteedevõrgu ja käituse sisseseadete täiendamise ja arendamise kulud, uute liinide ehitus) vahel. Ettevõtte peab oma veotariifid ja väljaminekud korraldama nõnda, et tuludega kaetakse peale käitusekulude ka põhikapitali kasvituse ja kustutusekulud ja maksud pensioni- kui ka kindlustuskassade kasuks. Erand on lubatud ainult sel juhul, kui seda nõuavad kõrgemad riigihuvivid, millise küsimuse otsustab ministritenõukogu, kes tarvilisel korral määrab ka vastava summa ettevõtte kasuks. Kõik ettevõtte jõudlused teiste riigiasutiste kasuks peavad tasutama maksvate eeskirjade järgi. Veosoodustused, mis ulatuvad alapoole omakulude, ei ole lubatud.

Iga tegevusaasta lõpul ettevõtte koostab peainventariaruande, käitusebilansi, kasude ja kahjude arve ja aruande möödunud käituseaasta kohta.

Puhtastkasust tuleb maksta:

8—15% tagavarakapitali kasuks;

põhikapitali kasvituse kulud;

25% personaali kasuks;

0,15% avalikkude ettevõtete Kõrgemale Nõukogule;

0,25% ettevõtte haldusnõukoguliikmetele.

Ülejääk läheb riigikassasse.

Peale ülalnimetatud tagavarakapitali, on loodud ka uuendamisfond, mille kasuks tuleb arvata 2% bruttotuludest.

Peab veel tähendama, et ettevõtte raamatupidamise, inventari, bilansi ja käitusearuannete taatlemiseks on määratud alaline kontrollkomisjon, mis koosneb ühest teedeministeeriumi ja ühest rahaministeeriumi esindajast ja ühest arvepidamisriteadlasest. Komisjon esitab oma aruanded haldusnõukogule kui ka teede- ja rahaministeeriumile.

L õ p p s õ n a.

Riigiraudteede autonoomsus ei ole mitte eesmärk. See on ainult abinõu teatud eesmärgi saavutamiseks. Eelpool toodud näidetest autonoomsete organisatsioonide kohta nägime, et üksikutel juhtudel need eesmärgid olid küll erinevad, olenedes neist erilistest põhjustest, mis sundisid riigiraudteede peale panema uusi ülesandeid ja kohustusi. Ühise tunnuse-na kõige selle juures võib märkida järgmist, nimelt — riigiraudteede tegevuse ratsionaliseerimine, muutmine majanduslikumaks, elujõulisemaks. Et nüüd sellist nõuet riigiraudteede suhtes avaldatakse, see on muidugi seoses üldise majandusliku, ja — ka raudteede enda kriisiga. Seni, kui riigiraudteede käitusekulud moodustasid ainult 60—70% tuludest, puudus otsene vajandus kõneleda raudteede majandusliku tasuvuse tõstmisest.

Riigiraudteede reorganiseerimise rahandusliku külje rõhutamine on väljendatud eriliselt selles, et nõutakse: „raudteede asjaajamine ja käitus teostatagu üldiste kaubanduslikkude põhimõtete järgi“. Selle põhimõtte vastu ei saaks midagi olla. Et selle teostamine aga suuremat tegevusvabadust ja algatusvõimet nõuab, kui see hariliku valitsusasutise asjaajamise korra juures võimalik, on arusaadav, ja see ongi ka olulisematest põhjustest, mis räägivad riigiraudteede autonoomsuse poolt.

Kuid üksikutes riikides, kus riigiraudteed ei ole küll juriidiliselt iseseisvaks kuulutatud, vaid alluvad kõrgematele riigiasutistele instantsipäraselt, sealgi see ärarippuvus igakord ei tarvitse olla takistavaks ja halvavaks teguriks raudteede asjaajamise ratsionaalsele aren-

damisele. Oleneb rohkem juhtivate isikute tegevustahetest ja võimetest, kui vormilikkudest eeskirjadest ja määrustest. Sest seda peab tähendama, et nagu riigiraudteede autonoomsete ettevõtete tegevuse aruannetest selgub, ei ole sealgi igakord majanduslikkude kavade teostamine küllalt õnnestunud. Tarvilik on aga, et mitte üksi administratsioon ei oleks „kaubanduslik“, vaid et kogu personaal oleks teadlik raudteede asjaajamise üldise kaubandusliku seadumuse tarviduse suhtes. Viima-

sele asjaolule pannakse rõhku eriti Saksamaal, aga ka mujal. Huvitav on tähele panna, kuidas näit. isegi raudteelaste ametiühingute häälekandjad selles suhtes vastavat selgitustööd teevad.

Võib julgesti väita, et riigiraudteede asjaajamine, nende administratiivsetele vormidele vaatamata, viimastel aastatel on igalpool muutunud vähem kroonulikuks, ja tegeliku elu sunnil leiavad kaubanduslikud reeglid ka riigiraudteedel ikka suuremal määral kohaldamist.

Meie raudtee-terminoloogiast.

Jul. Pihelgas.

Meie raudteeasjanduse terminoloogia ei ole vanem kui E. V. R. Küll juba enam kui 50 aastat tagasi, millal ehitati esimesed raudteeliinid meie kodumaal, tekkis sellega seoses rida nimetusi, millega tähendati kõige harilikumaid, igale kodanikule raudteekäituses silmapaistvaid nähteid, näit. raudtee, jaam, vagun, rong jne. Need olid mõisted, mis ka hädavajalikud igapäevale, kellel raudteega tegemist. Kuid selliste põhimõistete väike kogu ei moodusta sugugi veel mingit raudtee terminoloogiat, mis peab käsitama tervet raudteekäitust. Säärane terminoloogia leiab enda väljendust loomulikult ainult selles keeles, milles toimub vastava raudtee käitus ja asjaajamine. Selletõttu ei võinud meil enne iseseisvust, seni kuni raudtee käituses maksev oli vene keel, kõnet olla eestikeelset raudtee terminoloogiat. See polnud võimalik ega ka tingimata tarvilik.

Rahva kõnekeeles tarvitusel olnud, raudteekäitust käsitavaid nimetusi leiame Wiedemanni eesti-saksa sõnastikust, mille esimene trükk ilmunud 1869. a. ja teine trükk 1890. a.

„Raudtee“ sünonüümidenä leiame seal „raudmaantee“ ja „tuletee“. Nimetus „raudteerong“ on selles juba olemas ja ta tuleb ette ka kui „sõidurong“, „kiirsõidurong“, „erarong“. Veduri asemel on leida „masin“, nimelt kui „raudteemasin“ ja „vedaja masin“. Vaguni (reisivaguni) kõrval on ka „tuletõld“. Raudteerööpa tähendamiseks on rida nimetusi: „raudteelatt, raudteetald, raudsoon, rels“. Rööbas ehk roobas tuleb sõnastikus ette „rööbastee“ tähenduses, nimelt „raudroopad = Schienenweg“. „Raudteeliiper“ on juba seal tarvitusel, seal kõrval aga ka „sliiper“. „Jaam“ Wiedemanni sõnastiku järgi tähendab ainult postijaama. Raudteejaama tähendab „stantsia“. Veel on seal toodud venekeelsed vormid „pojezd = rong“ ja „storos = raudteevaht“.

Et meil aastakümneid oli raudteedel olnud venekeel ainumaksivaks ametlikuks keeleks, siis pole ka ime, et rahvas hakkas tarvitama

tihti venekeelseid nimetusi, kas puhtal kujul, või neid moonutades suupärasemaks. Neist näiteid tuua siinkohal ehk on ülearune. Peab aga veel tähendama, et rahva seas olid tuntud ka mõned saksa päritoluga nimetused, nagu „veksel“, mis pärast andis maad venekeelsele nimetusele „strelka“, ja teised. Saksakeele mõju on pärit Balti raudtee esimestest aegadest, enne selle riigistamist, millal selle tegelikus käituses ka saksakeel tarvitusel oli.

Eesti ajakirjandus on kaasa aidanud osalt mõnesuguste raudteeladesse puutuvate oskussõnade loomisel, peamiselt aga püüdes anda neile vormi, mis kirjakeelele sobivan.

Juba Jannsen, kes oli ka väga huvitatud raudteede ehitusest meie kodumaal, kirjutas sellest oma „Eesti Postimehes“. Seal on tihti kõne „Baltia raudteest“. Raudtee-õskussõnu seal palju küll leida ei ole. „Reisijaterongi“ ja „kaubarongi“ kõrval leiame seal ka tolle-aegsele ja eriti Jannseni enda piltlikule kirjutusviisile vastavaid väljendusi: „tuleruun“ (harilikult tal „masin“ veduri asemel), „auruvankrid“ j. t. Jaama tähendas ta harilikult nimetusega „raudteehoov“. Jakobsoni „Sakalas“ aga on „raudteejaam“ järjekindlalt tarvitusel.

Hilisem ajakirjandus, arenedes ise keeliliselt kui ka mõistete poolest, rikastas eesti kirjakeelt ka raudteeasjanduse alal mõnesuguse sobiva nimetusega, mis tuli sel teel rahva seas üldiselt tarvitusele. Mõnikord tarvitati sellejuures ka soome keele eeskujul.

Riikliku iseseisvuse saabumisel, millal pandi alus Eesti Vabariigi raudteele, tekkis üldöö vajadus ka eestikeelse raudtee terminoloogia järele. Loomulikult võeti sellesse kõik seni, ajakirjanduses või muidu üldiselt läbilöö nud nimetused raudteede alalt.

Osa nimetusi, mis ainult rahva kõnekeeles ette tulid ja mille senine nimi mõnel põhjusel ei sobinud ametlikule keelele, tuli asendada uutega.

Et meil raudteel üldiselt maksuma jäi senine vene kord, mis meie raudteeametnikkudele hästi tuttav ja mis loeti meile enam sobivamaks ning otstarbekohasemaks, kui mõni muu, siis esialgu ei olnud vajadust raudteeseadust (Obštši Ustav) ja mõnesuguseid määrusi ning eeskirju hakata koostama eestikeeles, vaid need olid tarvitusel venekeelsete väljaannetena, mis pärit aegadest enne Saksa okupatsiooni.

Raudteetariifide alal jäid iseseisvuse esimestel aastatel maksuma reisijate- ja kaubaveotariifid, mis olid Saksa okupatsiooni vägede raudteedireksioonide poolt maksuma pandud. Need tariifid olid trükitud saksa keeles ühes venekeelse tõlkega.

Kuigi raudteede käitusesse, kui ka selle kaubanduslikku liiklemisesse puutuvad eeskirjad enamuses olid juba olemas, ehk küll võõras keeles, siiski nendes ettetulevate tehniliste j. t. mõistete väljendamiseks kõnes ja kirjas tulid pea leida vastavad eestikeelsed nimetused. See oli seega enam-vähem ainult tõlkeküsimus, kus antud venekeelsele nimetusele tuli leida temale vastav eestikeelne.

Eesti Teinika Selts, kelle oskussõnade komisjon palju ära teinud tehniliste oskussõnade loomisel ja fikseerimisel, koostas ka erilise „Raudtee sõnastiku veeteenistuse alal“. Selles on ligi tuhandele venekeelsele tehnilisele nimetusele antud vastavad saksa- ja eestikeelsed tõlke nimetused. Puht-raudteeasjandust käsitlevaid nimetusi on selles sõnastikus ainult ligi 25%, kuna ülejäänud nimetused on tehnikas üldiselt tarvitusel. Kas kõik selles tarvitusele võetud nimetused küllalt hästi sobivad või mitte, olgu sellega luidas lugu on, siiski oli selle sõnastiku koostamise ja väljaandmisega tükk tarvilikku ja tänuväärt tööd ära tehtud. Nagu raamatu pealkiri näitab, sisaldab sõnastik ainult „veeteenistuse alal“ ettetulevaid nimetusi, seega on tema ala väga piiratud. Mida endast „veeteenistus“ tähendab, pole selles raamatus leida.

Kõigi teiste „teenistuste“ aladel puuduvad säärased sõnastikud. Need ametkonnad on pidanud enda aladesse puutuvate oskussõnade kindlaksmääramisel läbi ajama n. ö. koduste abinõudega. Uusi nimetusi on soetatud tulemuste ja eriti ka liitsõnade moodustamise abil. Ametnikud, kelle ülesandeks on juhtunud olema mõne eestikeelse oskussõna kindlaksmääramine, kõige oma ametialalise tubliduse juures igal juhtumil ei ole osutunud küllaldaselt määralt asjatundjaks keeleliste küsimuste suhtes. Selle tõttu tekkis mõnikord nimetusi ja vorme, mis olid keelelisest küljest ebaõiged või mitte-sobivad.

Eesti Kirjanduse Seltsi poolt väljaantav „Eesti õigekeelsuse-sõnaraamat“, mis alustas oma ilmumist 1925. a., on võimaldanud mõne nimetuse või selle vormi suhtes asuda seisuko-

hale, mis vähemalt sedapuhku tuleks lugeda üldmaksvaks. Kahjuks aga ei sisalda ka see sõnastik kõiki raudteeasjanduse aladesse puutuvaid sõnu ja, mis peasi — tema viimase osa ilmumist ei ole praegugi veel ette näha. Mõnel juhtumil võib kasutada E. Muugi „Väikest õigekeelsus-sõnaraamatut“, mille ulatus aga kahjuks ka piiratud.

Peab tähendama, et raudtee ametiasutised, kellesse puutub raudtee-käituse aladesse puutuvate määruste ja juhtnõrde koostamine ning väljaandmine, tihti ei pea siiski küllaldaselt määralt tarvilikuks kinni pidada õigekeelsuse sõnaraamatutes ettenähtud vormidest. On juhtumeid, kus näib, et meelega ei taheta tunnustada sõnaraamatus fikseeritud sõnavormi, vaid jäädakse kindlaks enda „parema äranägemise“ järgi määratud vormi juurde. Ei taha siinkohal tõendada, et kõik suures või väikeses õigekeelsuse-sõnaraamatus ettetulevad raudteeasjandusesse puutuvad nimetused oleksid küllalt otstarbekohased ja raudteele igal juhul tingimata vastu võetavad, eriti kui on tegemist mõne vastse sõnakujuga. Kuid ometi paljudel juhtumitel, kus on tegemist mõne üldiselt tarvitatava nimetuse mitmesuguste, lahkuminevate kirjaviisidega, tuleb nende seast pooldada seda vormi, mis õigekeelsuse kohta maksva normina on kindlaks määratud.

Möödunud 15 aasta jooksul on meie raudteeasjanduse terminoloogia kaasa teinud kõik eestikeele arengu astmed. Mõnedki alguses tarvitusele võetud oskussõnad on asendatud uute, otstarbekohasematega. Kuid veel praegugi ei ole ta jõudnud omandada endale küllalt kindla ja lõpliku kuju ja tarvitusel on rida paralleelvorme, mis üksteisega võistlevad. Et see maksev ei ole ainult mõnesuguste väikse või kõrvalise tähtsusega, vaid isegi kõige hariikumate nimetuste suhtes, seda tõendavad alltoodud näited ja asjaolud.

R o o b a s või r ö ö b a s ?

Need kaks paralleelvormi ja nende tuletised, näit. roobaste, rööbaste, laiaroopaline, laiarööpeline j. t. võistlevad juba aastakümneid. Esimene neist on tarvitusel Põhja-Eestis, viimane aga lõunapool. Tallinnas ilmuvad ajalehed kirjutavad järjekindlalt, nagu seda 30 aasta eest, nõnda ka tänapäev veel ikka: „kitsaroopaline“. Tartu lehed aga selle vastu — „kitsarööpeline“. Raudteevalitsus algusest peale kohe võttis tarvitusele roobas, roobaste, laiaroopaline jne. Mõned ametkonnad on selle vormi tarvitamisel küllalt järjekindlust üles näidanud, eriti riigiraudteede esimese 10 aasta kestvusel. Sellest vormist kinni pidades koostati ka kõik raudteevalitsuse määrused, juhtkirjad kui ka veotariifid. 1928. a. väljaantud ja praegu veel maksev üldine kaubaveotariif nr. 66 tunnustab ainult „r o o b a s t“ ja selle

tuletisi. Vahetevahel tuli küll ette, et rööbasvorm sattus nagu pool kogemata mõnesse määrusesse või eeskirja. Võib tuua näitena 1920. a. maksma pandud „Teeharude tarvitamise tariifi“ (RT 35/36 — 1920), milles tulevad ette peaaegu kordamööda „kitsarööpeline“ ja „kitsarööpeline“. On juhtumeid, et mõnes kirjutises tarvitatakse ühelt poolt „roobas“, seal kõrval aga jälle tuletisi sõnast „rööbas“¹⁾.

„Õigekeelsuse-sõnaraamatus“ R-tähe alla kuuluva osa ilmutisel toodi küll roobas = rööbas, kuid ilmselt pooldavad sõnaraamatu koostajad ainult viimast vormi. Nimelt on igasugused tuletised toodud peamiselt sõnast „rööbas“ ja selle abil loodud ka hulk liitsõnu. „Roobas“

ei ole küll tunnustatud väärvormiks, kuid temaga lepitakse veel ainult kui paratamata, ajutise pahega, mille kadu tulevikus on kindel. Õigekeelsuse-sõnaraamatus on olemas ainult „raudteerööbas“.

Et sellega ametliku keele jaoks tunnustati „rööbas“ eelistatud vormiks, siis selle tagajärjel need raudtee ametiasutised, kes enam-vähem rõhku panevad ka õigekeelsusele, hakkasid pea tarvitama „rööbast“ ja selle tuletisi. Raudteede seaduse järgi, mis 1931. a. maksma pandi, on olemas „rööbastee“ jne. Ka samal aastal maksma hakkanud üldises reisijateveo tariifis nr. 93 (RT 35 — 1931) on tarvitusel „rööbas“, „laiarööpeline“ jne. (Järgneb.)

Kroonika.

EESTI.

DIPL.-INS. H. PERNA.

Raudteevalitsuse abidirektor.



H. Perna sündis 23. augustil 1883. a. Viljandi maal. Lõpetas Tartu realkooli 1903. a. ja Riia Politehnikumi 1913. a. ehitusinsenerina. Kuni 1918. a. teenis Soome kaitseväes. Eesti Vabariigi teenistusesse astus 22. dets. 1918. a. Teedeministeeriumi poolt määratud insenerina sadamate komandandi juure. 29. jaan. 1919. a. kinnitati Veeteede ja Sadamate Süvendamise ja Parandamiseameti ülemaks. 1. nov. 1919. a. määrati Teedeministeeriumi Tehnika Osakonna ülemaks ja 1. apr. 1927. a. nimetati Teedeministeeriumi Ehitus-Tehnika Osakonna direktoriks. Alates 1. juulist 1929. a. teenis Teedeministeeriumi Maanteede ja Ehituse Osakonna direktorina. Samal ajal oli 8. nov. 1919. a. — 22. maini 1922. a. Tariifi Nõukogu esimeheks. 13. juulist 1922. a. Riikliku Laenu Komitee esimeheks ja 5. septembrist 1924. a. Tariifi Nõukogu alaliseks liikmeks.

RAUDTEE OTSEÜHENDUS KAUPADE VEOKS EESTI JA SOOME VAHEL NSVL KAUDU. EESTI—NSVL OTSEÜHENDUSE KAUBAVEO-TARIIFI MUUTMINE.

Suvel Leningradis peetud Eesti, Soome ja NSVL raudteede esindajate nõupidamise tagajärjel on nüüd loodud raudteeühendus kaupade veoks Eesti ja Soome vahel, NSVL kaudu. Vedu toimub piirijaamade Narva—Kingissepp ja Beloostrov—Rajajoki kaudu.

Kaup antakse veoks ära rahvusvahelise saatekirjaga, mis läheb kuni sihtjaamani. Vedu on võimalik kõigi Eesti ja Soome raudteejaamade vahel, mis on avatud kaubandustoiminguteks kaubaveo alal.

Veo- ja muud maksud arvutatakse järgmiste tariifide põhjal:

a) kui kaup läheb Eestist Soome — Eesti teosa kui ka NSVL teosa eest kuni Beloostrov-piirini — Eesti ja NSVL vahel maksva otseühenduse kaubaveo-tariifi nr. 116 põhjal ja teosa eest Rajajoki piir — sihtjaam — NSVL ja Soome vahelise tariifi järgi.

b) kui kaup saadetakse Soomest Eestisse — Soome teosa kui ka Vene teosa eest kuni Kingissepp-piirini — NSVL—Soome otseühenduse tariifi järgi ja Eesti teosa eest Eesti—NSVL otseühenduse tariifi nr. 116 järgi.

Ülaltoodust järgneb, et tariifide kohaldamine osalt, nimelt NSVL teede suhtes, on rippuv sellest, kummas sisih kaup veetakse.

Eestist Soome veo puhuks on NSVL raudteed oma transiitteesosal Kingissepp piir — Beloostrov piir pan-

¹⁾ Säärast kahepaiksust ei saa ette heita üksnes raudteelastele. Ka suuremad „keelemehed“ pole sellest veast puhtad. Ploompuu „Saksa-Eesti sõnaraamatus“ (2. trükk) on toodud: Schiene = rööbas; schmalspurig = kitsarööpeline, kuid Eisenbahnschiene = raudteeroobas. Kuidas aga võimalik on ühes sõnas mõlemaid vorme korraga tarvitada, seda võime oma silmaga näha „Päevalehest“ nr. 309 — 9. XI. 1934., kus ühes sõnumis öeldakse, et „veduritender jäi rööbastele“ ja et „purunesid kaks rööbast“. Nähtavasti oleks see vist kõige parem lahendustee senise vastolu lõpetamiseks!

nud maksuma erilised alandatud maksumäärad teatavate kaupade suhtes: bensiin, põlevkiviõli, bituumen, kartulid ja õunad, värsked. Maksumäärad on väljendatud kopikates, kuid need arvatakse ümber Eesti kroonidesse tariifis nr. 116 (täiendus 1. XII. 1934) ettenähtud kindla kursi järgi: 1 rubla = 2,967 Ekr.

Eesti—Soome vahelise ühenduse jaoks on ette nähtud, et igal juhul tuleb veomaks ja lisamaksud saate- ja transiitriigi teosade eest tasuda kauba veoks andmisel saatejaamas, kuna maksud siitriigi teosa eest jäävad kaubasaaja kanda ja nõutakse temalt sisse kauba väljaandmisel sihtjaamas.

Vedu Eesti ja Soome vahel NSVL kaudu toimub Rahvusvahelises konventsioonis kaubaveo kohta raudteedel (RKK) ettenähtud tingimustel. Samuti on maksavad selles konventsioonis ettenähtud tähtajad kauba kohaletoimetamise kohta, kusjuures Leningradi sõlme-punkti läbiveo eest on määratud täiendav lisatäht-aeg 3 päeva. Et NSVL transiitveo Kingissepp piir—Belostrov piir on 211 km, siis selle läbimiseks, ühes juba mainitud lisatähtajaga, on ette nähtud ülemmää-rana 5 päeva.

Eesti—Soome vaheline otseühendus astus jõusse 1. novembril 1934. a.

Eesti—NSVL vahelises otseühenduses on 1. detsembrist 1934 peale maksvad olulised muudatused kaubaveotariifis nr. 116.

Senised transiitmaksumäärad USA dollarsentides tee osade Narva piir — Tallinn ja Irboska piir — Tallinn on ära muudetud ja selle asemel on pandud maksuma erilised transiitveo-klassid. Enamuse kaupade jaoks on määratud selleks klassid 9-10-11-12, mis ligikaudu vastavad ka varemalt maksvusel olnud transiit-tariifi I grupi hindadele. Varemalt II transiit-gruppi kuuluvate kaupade jaoks on määratud klassid 12-13-14-15, mis samuti keskmiselt on samal hinnata-semel. Peale selle on aga tehtud erilisi hinnaalan-dusi mõnesuguste kaupade suhtes, nagu asbest, koore-või, liha, tõrv, sooda, malmtorud, puuvill, kanamunad, raud, teras ja muud.

Sisse- ja väljavoo tariifklasse ei ole muudetud. Seni maksev olnud hinnatabel USA sentides muudeti ära ja asendati uue, Eesti sentides väljendatud tabe-liga, mis on samane, kui sisetariifis.

POOLA—LÄTI—EESTI OTSEÜHENDUSE KAUBAVEOTARIIFI MUUDATUSED. HINNAALAN-DUSED LÄTI TRANSIITVEOSAL.

Teatavasti tõi 1. aprillist 1934 Poola—Läti—Eesti otseühenduses maksuma hakkanud uus kaubaveotariif hulga veohinnakõrgendusi Läti teosadel. Et selline asjaolu halvavalt mõjus selle otseühenduse arendami-sele, siis on nüüd Läti raudteed jälle alandanud oma transiit-maksumääri mõnesugustelt kaupadelt, nagu ammoniit (lõhkeaine), kalad, õlid ja muud. Hinnaalan-dused on maksvad 15. novembrist 1934.

LATVIJA.

RIGA—VALKA TEEOSA MODERNISEERIMINE.

Raudteede eelarve komisjon vaatas üle raudteeliinid Riga—Valka ja Valka—Ipiki. Need on küll juba vanad liinid, mis on varustatud kõige hädavajaliku-

maga, kuid siiski komisjoni äranägemise järgi osutu- vad seal tarvilikuks rida uuendusi ja parandusi. Eriti leiti see maksev olevat juurdesõidu teede suhtes, mis tulevad kordaseadmisele Valka, Čiekurkalns, Jugla ja Valmiera ja mujal jaamades. Zemitani jaamas tule- vad ümberehitamisele ja laiendamisele jaamateed, eriti Čiekurkalnsi poolt küljest. Ka Valkas tulevad ümber ehitada mõned jaamateed ja jaama vastas kau- baait. Brengulu peatuskohas, mis avatakse kauba- veoks, ehitatakse väljalaadimisele ja aidad kui ka hooned teenijatele.

Valka—Ipiki liinil on ette nähtud käesoleval eel- arveaastal ümber ehitada seni veel järelejäänud kolm puitsilda. Nende asemele tulevad uued raudsillad ki- vimüüritusel. Sellega osutuksid sellel liinil kõik va- nad puitsillad asendatuks raud- ja betoonsildadega.

Selleks, et Riga—Valka liinil, eriti selle tähtsamal osal, Araiži—Cesis, võiks suurendada sõidukiirust, osutub tingimata tarvilikuks vahetada olemasole- vad kergemat tüüpi rööpad uute raskemate vastu. Säärased rööpad on juba pandud maha teosal Riga— Ligatne. Mõnel selle liini teosal ei ole rööpaid vahe- tatud selle raudteehitusest saadik, mis tõttu rööbas- te vahetust peab ette võtma lähimas tulevikus. Ka Valka—Ipiki liinil on käsil rööbaste vahetus. See on juba teostatud 42 km ulatusel. Eeloleval eelarveaastal kavatsetakse rööbaste vahetust jätkata veel 13 km ula- tusel. Seni on sellel liinil kasutatud Liepaja tehastes valmistatud rööpaid.

Komisjon peale selle leidis, et Riga—Valka liini on hädavajalik katta kivikillustikuga, et vältida tol- mupilvi, mis harilikult tekivad rongide liikumisel. Kivikillustikuga katmist alustatakse juba eeloleval eelarveaastal ja seda kavatsetakse jätkata edasi mitme aasta jooksul kuni lõpetamiseni.

Komisjon tutvunes kohapeal ka raudtee ja auto- liikluse vahelise võistluse seisukorraga ja leidis selle olevat täiesti mitterahuldava. Veod raudteel on suu- resti vähenenud, niivõrd kui asi puutub eriti kallima- tesse ja väiksemate partiidena veetavatesse kaupade- sse. Näiteks, teevad veoautod oma reisisid Riist kuni Eesti piirini, vedades poekaupu.

UUS RAUDTEELIIN EESTI PIIRI LÄHEDUSES.

Raudteeliinilt Riga—Teriki—Gulbene—Ritupe, mis on laiarööpmeline, Läti raudteede peavalitsus ehitab uut raudteeharu, mis Pakalnieši jaamast (140 km Riist) käänab ära põhja poole ja jõuab kuni 10—20 km läheduseni Eesti riigipiirini (Petseri maa- konnas). See tee on osaliselt juba valmis ja rongide liikumine on avatud kuni Lačudarza jaamani (22,1 km Pakalniešist). Kavatsatud on seda raudteeharu välja ehitada kuni Kaceni'ni, kusjuures selle pikkus oleks ümmarguselt 50 km. Selle teeharu lõpliku valmishitu- se ja ulatuse küsimust raskendab see asjaolu, et ülalnimetatud Riia—Ritupe liinilt, Pakalniešist paar- kümmend kilomeetrit kaugemal asetsevast Žiguri ja- amast viib samuti põhja poole, Eesti sihis üks kitsa- rööpmeline raudtee, mis omal ajal oli metsa väljaveoks ehitatud, kuid nüüd selle raudtee praeguse omaniku, Kaubandus-tööstuspanga poolt pakutakse müüa valit- susele. Et mõlemad raudteed asetsevad võrdlemisi

lähedal üksteisele ja kitsarööpmeline liin isegi ristleb laiarööpmelist kavatsesavat liini, siis mõlema raudtee ekspluateerimine sellises olukorras osutuks ebamajanduslikuks.

DIPL.-INS. P. BEIKMANIS †

18. märtsil s. a. suri Läti riigiraudtee veodirektiooni direktor dipl.-ins. Paul Beikmanis.

Kadunu sündis 12. aprillil 1878. a. Auces, õpis Jelgava realkoolis ja lõpetas Riia politehnikumi 1901. aastal. Teeninud mitmesugustel kohtadel Venemaal, peale ilmasõda siirdus Lätimaale, kus määrati esialgu veodirektiooni tehnilise osakonna juhatajaks ja alates 1. jaanuarist 1924. a. veodirektori kohale.

KATSETAMISED SÕIDUKIIRUSE SUHTES KITSARÖÖPMELISEL (750 MM) RAUDTEEL.

Raudteede peavalitsuse selleks määratud erikomisjon teostas katseid sel alal, et selgitada, millised rongide sõidukiirused võiksid olla lubatavad „P“ (750 mm laiusega) rööpmelisel raudteel. Komisjon leidis, et Liepaja—Rucava ja Liepaja—Alsunga liinidel on võimalik sõita 40 km/t. kiirusega. Katseid tehti ka Gulbene—Ape ja Valka—Ipiki liinidel. Leiti, et siin edaspidi võivad rongid sõita kuni 45 km/t. kiirusega.

RAUDTEELASTE AMETIÜHINGUTE KOONDA-MINE JA LIKVIDEERIMINE.

Vastavalt Läti uue riigikorra põhimõtetele, mille järgi toonitatakse rahvuslikku tervikut, on selle teostamiseks otsustatud koondada ka raudteelased kõik ühte ühingusse, likvideerides seega seni valitsenud olukorra, kus oli olemas raudteelastel rida ametiühinguid, mis üksteisega tihti vastolus olid. Mõned vähemad ühingud on juba valitsuse või siseministri sellekohaste korralduste põhjal likvideeritud.

SAKSAMAA.

REISIKOHVRI-MARGID RAUDTEEL.

Mälestuseks reisijaile, kes külastavad Lübeck-Bücheni eraraudteed, on nimetatud raudteevalitsus lasknud valmistada erilised n. n. reisikohvrimargid, millega varustatakse sellel raudteel pagasina veetavad reisikohvrid. Margid on valmistatud Lübecki kunstniku Alfred Mahlau joonistuse järgi ja kujutavad kunstimaitseliselt aurumootorrongi, mis 1934. a. suvest peale on liikumas Lübeck—Bücheni raudtee pealiinil, nimelt Hamburgi ja Lübecki vahel.

UUED EHITUSMÄÄRUSED SAKSA KITSARÖÖPMELISTE RAUDTEEDE KOHTA.

Käesoleval aastal on Saksamaal uued eeskirjad pandud maksma kitsarööpmeliste raudteede liinide kui ka nende veereva materjali ehituse suhtes. Määrused käivad üldiseks liikumiseks avatud 1000 ja 750 mm rööpmelaiusega teede kohta. Vähi raadius on 750 mm teede kohta lubatud 40 m, suurim tõus 40‰, kusjuures jaama teedel kuni 2,5 ‰. Lubatavad on rööpmelaiuse kitsendused kuni 5 mm ja laiendused kuni 10 mm. Gabariit on määratud võrdlemisi suur, nimelt, et ka normaalrööpmelise tee vaguneid võidaks vedada kitsa-

rööpmelisel teel. Uut tüüpi vagunid on nähtud ette ehitada kõvendatud side- ja tõukeosadega. Puhvri keskjoon ei või olla üle 600 mm kõrgusel rööpapeast arvates, laetud vagunitel mitte üle 500 mm. Telje rõhumine ei või ületada 12 tonni 1000 mm teel ja 10 tonni 750 mm teel. Reisivagunitel, mis liiguvad rongides kuni 40 km/t. kiirusega, peavad olema automaatpidurid. Igal juhul peavad vähemalt 25% reisi- või kaubavagunitest rongis olema käsipiduritega. Peale selle sisaldab uus määrustik eeskirju vedurite, mootorvagunite jne. kohta.

60% SÕIDUHINNAALANDUST VÄLISMAALASTELE.

Saksa Riigiraudteede Selts on otsustanud seni välismaalaste ja välissakslaste suhtes maksvaid sõiduhinnaalandusi suurendada kuni 60% (varemalt oli 25%). See hinnaalandus antakse kolmel erilisel tähtajal:

a) Talvise reisi-hooaja puhul 21. detsembrist 1934 kuni 17. märtsini 1935,

b) Kevadepühadeks 13. aprillist kuni 29. aprillini 1935, ja

c) Suveks, 1. juunist kuni 31. oktoobrini 1935.

Ülaltoodud tähtajad määravad ära päeva, millal varemalt võib reisi alustada Saksa piirijaamas või sadamas, kui ka päeva, millal kõige hiljemalt on võimalik alustada tagasisõitu.

Reisija, kes soovib nimetatud hinnaalandust kasutada, peab viibima Saksamaal vähemalt 7 päeva. Talvise (a) ja suvise (c) reisi-hooaja puhul Saksamaal viibimiseaja ülemmäär on rippuv ainult pileti maksvuse kestvusest, mis on Ameerikast tulevate reisijate jaoks kolm kuud ja kõigi teiste reisijate jaoks kaks kuud.

„ZOOLOGISCHER GARTEN“-JAAMA ÜMBEREHITUS BERLINIS.

Kuna seni Berliini Linnaraudteel selletõttu, et kaugliikluse jaoks ainult üks reisijateplatvorm olemas, tihti suurema liikluse juures tekib suur tung, siis korrapärase käituse ja liikluse soodustamiseks võetakse ette „Zoo“-raudteejaama ümberehitus. Ehitatakse uus kaugliikluse platvorm senise S-platvormi asemele. Uus S-platvorm tuleb enam põhjapoole, raudteetammid äärt mööda, ja ulatub kaugliikluse platvormide sihis lääne poole, kuni üle Hardenbergi tänava. Mõlemad kaugliikluse kui ka S-platvorm kaetakse klaasitud, raudkonstruktsioonidest ehitatud hall-ehtisega.

Et 11. olümpiaad peetakse Berlinis 1936. aastal, siis selleks ajaks peab valmis olema uus S-platvorm; pärast seda alustatakse ülejäävate töödega. Ehituskulud on hinnatud 12 miljoni riigimargale.

ALGUPÄRASED REEGLID REISIJAILE.

Lübeck—Bücheni raudtee, mis on tähtsaim eraraudtee Saksamaal, ja millele muuseas kuulub kahe-rööpmeline liin Hamburg—Lübeck, on hiljuti annud välja oma reisijate jaoks erilised eeskirjad, milles algupärasel, seni mujal mitte tarvitusel olnud kujul,

loendatakse kõik need pahed ja vääratused, mis reisi-
jate juures pahatihti kipuvad esile tikkuma. Need
ceskirjad on järgmised:

10 reeglit raudteelsõitjale.

1. Kõigepealt valluta endale üks omaette-kupee,
milles hõiva (pane kinni) kõik platsid ja pea uks kinni.
Teised reisirjad võivad ise otsida, kus nad koha leiavad!

2. Pane oma jalad ikka vastasseisvale istepingile.
Seda teed sa ju kodu ka! Igaüks, kes pärast seda sellele
platsile istub, on sulle siis tänulik.

3. Raudteeametnike poolt viisakalt esitatud soove
ja nõudeid põhimõttelikult ära täida mitte. Väida ikka,
et kõik, mis raudtee aastakümnete pikkuste kogemuste
põhjal korra suhtes ette kirjutab, ainult selleks on ette
nähtud, et sind vihastada.

4. Mittesuitsetajate-kupeedes, kus istuvad inime-
sed, kes tubakasuutsu ei või taluda, maitseb sulle su
sigar või piip eriliselt hästi.

5. Võta võimalikult palju ja hästi suuri kohvreid
kaasa kupeesse ja hõiva nendega kõik käsipakkide
riiulid. Siis sõimle teiste inimeste üle, kes oma kohvri
jaoks samuti kohta nõuavad.

6. Kui sa oled D-rongi korridori oma kohvritega
täis kiilunud, siis oled sa tõesti midagi head ära tei-
nud. Teistel inimestel ei või midagit paremat olla,
kui tõugata oma jalgu vastu sinu kohvreid.

7. Kui rong on hilinevad üle ühe minuti, siis ütle
seda valjusti, et säärane asi ainult raudteel võib juh-
tuda. Autobuse, trammi, lennuki kui ka laevasõidu
juures ei tulevat seda ilmaski ette.

8. Ütle ikka seda, et raudtee olevat liiga kallis,
eriti siis, kui sa sõidad mõne hinnaalandusega piletiga.
Hiljuti, kui tuttavad sind ühele autosõidule kutsusid,
ei olevat sa tarvitsenud midagit maksta.

9. Kas sa oma laste kohta ikka ütled, et nad ole-
vat alles veel neljaaastased, kuigi nad ammu juba koo-
lis käivad? See kinnitab eriti su laste tõearmastust,
kui nad seda ise pealt kuulevad.

10. Kui konduktor viisakalt palub sõidupileti ette-
näitamist, siis kurda võimalikult valjusti selle alalise
tüütamise üle, mis sulle raudteel osaks saab. Sul on
õigus: Teatri või kino külastamisel, tänavraudteel kui ka
mujal, kusagil pole sul vaja olnud piletit ette näidata.

Need algupärased reeglid on reisiva publiku poolt
muhelevat heakskiitu leidnud. Igalühel on meeles juh-
tumid, mil tal on tulnud vihastuda viisakuse ja ise-
kate kaasreisijate üle. Võib olla aga, ehk peab mõni
endas tunnistama, et on ise ka eksinud nende endast-
mõistetavate eeskirjade vastu. Rohkem tähelepanu
teiste kaasreisijate ja nende vajaduste suhtes. Ainult
sel teel võib reisimine muutuda kõigile osavõtjale
meeldivaks puhkuseks ja ühtlasi sellega vähendamine
minimimini nende pingutusi ja raskusi, kes ametala-
selt sellest peavad osa võtma.

SAKSA RIIGIRAUDTEEDE SELTSI KAUBAVEO- AUTOLIINID.

Teatavasti on Saksa Riigiraudteede Selts juba mõ-
ne aja eest asunud kaubaveo-autoliinide korraldami-

sele, eriti Rheini—Maini majandus-piirkonnas. Sää-
rased liinid luuakse eeskätt riigiraudtee-jaamade ja
niisuguste asulate vahel, mis asetsevad raudteeliinidest
eemal. Mõnel juhtumil aga korraldatakse väikesaade-
tiste vedu ka säärase punktide vahel, kus see osutub
otstarbekohasemaks, kui vedu rongiga. Riigiraudtee-
dele kuuluva jõuvankrite pargi korrashoiuks ja pa-
randuseks on asutatud 19 suuremat ja 34 vähemat
jõuvankrite-töökoda. Ehitatakse autojaamu, kus lei-
duvad garaažid sõidukite jaoks. Üks sääraestest suu-
rematest ehitistest sai tänavu suvel valmis Mainzis,
kus endise kasarmu talli- ja maneežihooned ümber ehi-
tati; selles autojaamas leidub ruumi 40 veoauto jaoks.
Ka Darmstadtis, Wormsis j. m. on sääraest hoonete
püstitamine või ümberehitus teostamisel.

ŠVEITSI.

ERILISED SÕIDUHINNA-SOODUSTUSED VÄLIS- MAALASTELE.

Šveitsi veoettevõtted, raudteed kui ka postivalit-
suse käituses olevad autobuseliinid annavad reisijale,
kelle alaline elukoht on väljaspool Šveitsi, 15. detsemb-
rist 1934 kuni 15. aprillini 1935 välismaal Šveitsi lii-
duraudteede agentuurides ja reisibüroodes kui ka
Šveitsi piirijaamades ostetavatelt, Šveitsi piirijaama
ja mõne Šveitsi siseriigis asetseva jaama vahelise tee-
osa jaoks maksvatelt piletitelt 30% hinnaalandust.
Reisu võib Šveitsis alustada mitte enne 15. detsembrit
ja mitte peale 15. aprilli. See hinnaalandus on mak-
sev järgmiste piletiliikide kohta:

1. 3-kuu maksvusega reisibüroo-piletid igasugus-
tel kaugustel, kuid ainult edasi-tagasi sõiduks ja ring-
sõidupiletid.

2. 45-päeva maksvusega koostatavad edasi-tagasi
või ringsõidupiletid kaugusel vähemalt 300 km.

3. 10- ja 45-päeva maksvusega n. n. liitveopiletid
edasi-tagasi ja ringsõiduks.

4. 10-päeva maksvusega edasi-tagasipiletid teata-
vates ühendustes.

Et p. 2, 3 ja 4 all ettenähtud piletid, võrreldes
üldtariifiga, annavad juba 20% hinnaalandust, siis
sellega osutub üldhinnaalandus ümmarguselt 45%.

Perekonnapiletitelt kui ka gruppisõitude puhul
(8 kuni 99 isikut), kus juba ennem on suured hinna-
alandused, antakse üldtähendatud juhtumil veel 15%
hinnaalandust.

30- või 15-protsendiline hinnaalandus antakse sel
tingimusel, et reisijad viibivad Šveitsis vähemalt 7 päe-
va. Hinnaalandust antakse ka transiitreisu puhul, kui
reisija sinnaõidul peatub Šveitsis vähemalt 7 päeva.

Hinnaalandusega piletite saamiseks tuleb esitada
kirjalik avaldis, milles tähendatakse soovitud piletii-
lik, vaguniklass, sissesõidu aeg, viibimiskoht ja passi
number.

Reisi katkestamine on lubatud sinna- kui ka ta-
gasisõidul.

Lastele 4 kuni 12 aasta vanuses antakse üldtä-
hendatud hinnaalandust ka poolpiletitelt.

Erikirjanduse ülevaade — Bücherschau.

DEUTSCHER KALENDER 1935.

Piltidega ilustatud rebitav kalender, 125 lhk. Kirjastus: Buchdruckerei und Verlagsanstalt Carl Gerber, München. Hind 2.50 RM.

Käesolev rebitav kalender on määratud Saksamaa tutvustamisele. Kalendris on 125 kriitpaberil trükitud lehte, igal lehel on kunstipärane sügavtrükipilt Saksamaa loodusest, rahva elust, ehitistest jne.

Arvesse võttes maitsekat väljatöötamist ja erilisi kunstiväärtusega pilte, on kalender iga kodu iluks.

WEGWEISER FÜR DEN PERSONENVERKEHR DER REICHSBAHN.

32 lhk., brošüür. Kirjastus: Reichsbahndirektion Berlin. Hind 0.10 RM.

Ülaloodud brošüür on välja antud selleks, et tutvustada reisijaid Saksa raudteedel maksvate sõiduhinnaalandustega. Ja neid on Saksa raudteedel väga palju, tähtsamad nendest (arvult 20) on toodud selles raamatukeses. Peale selle on avaldatud üldine reisi- jateveo tariifi hinnatabel, magamiskaartide ja pagasi- veohinnad, ning määrused restoraanvagnite kasuta- mise, käsipakkide, spordiasjade, koerte, ekspresskau- pade jne. veo kohta. Välismaareiside kohta on raa- matus pühendatud mitmed peatükid deviiside, tolli- ja passimäärustele.

Raamatut, mis on veel piltidega ilustatud, võib igale Saksamaale sõitjale soovitada.

UUSI SAKSAKEELSEID KALENDREID.

Käesoleva kuu keskel ilmuvad trükist:

Deutsche Reichsbahn-Kalender 1935.

Rohkete piltidega ilustatud seinakalender ilmub üheksanda aastakäiguna ja on pühendatud 100 aasta- sele raudteele Saksamaal.

Kirjastus: Konkordia-Verlag, Leipzig.

Bayern-Kalendern.

25 aastakäik. 122 lehte ja 2 mitmevärvilise lisa. Hind RM. 2.50. Kirjastus: Buchdruckerei und Verlagsan- stalt Carl Gerber, München, Angertorstrasse 2.

ODAV RAADIOAJAKIRI „DEUTSCHE RADIO- ILLUSTRIERTE“.

Juhime siinkohal raadiokuulajate tähelepanu, et Saksamaal ilmub juba teist aastat odav raadioajakiri nime all „*Deutsche Radio-Illustrierte*“.

Nimetatud piltidega ilustatud ajakiri toob kõigi suuremate Euroopa saatejaamade *täieliku* nädala pro- grammi, peale selle on veel üldosa, mis käsitab iga- külgelt raadio alasse puutuvaid küsimusi. Ainsaks puuduseks on, et puudub Eesti saatejaamade kava.

Nimetatud raadioajakirja tellimise hinnaks on RM. 1.50 veerand aastas. Postkontorite kaudu tellides on ajakirja hinnaks umbes Kr. 2.— kolme kuu eest.

Kirjastus: „*Die Deutsche Illustrierte*“, Verlags- Gesellschaft m. b. H., Berlin SO16, Melchiorstr. 23.

Piltidega ilustatud raudteeasjanduse ajakiri

„Eesti Raudtee“

14. AASTAKÄIK.

Ajakiri „EESTI RAUDTEE“ ilmub 1935. aastal endiselt 6 korda aastas, ja nimelt: jaanuari, märtsi, mai, juuli, septembri ja detsembri kuudel. Tellimise hind aastas eratellijatele (ühes kaasannetega): Kr. 5.00 aastas, Kr. 2.60 poolaastas.

◀ Raudteelastele erihinnaalandus: Kr. 1,00 aastas. ▶

K/Ü. „EESTI RAUDTEE“,

Tallinn, postkast 243.

Posti jooksev arve: Tallinn 42.

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.

Kreenholmi Puuvillasaaduste Manifaktuuri

Asutatud 1857. aastal.

Värtuaid — 500.000.

Telgi — 4.000.

Valmistab igasugust puuvillalõnga, korutatud ning korutamata, pleekimata ning värvitud; puuvillariiet, pleekimata, pleegitud, värvitud, trükitud, värvilt koetud ja vatti.

Vabrikud Kreenholmis, Narva lähedal. Juhatus: Tallinnas, Pikal t. 68. Tel. 426-63.

Müügikoht: Kaubandus A.-S. Kreenbalt, Tallinnas, S. Karja 13. Tel. 425-14.