

# EESTI RAUDTEE

## TEEDEASJANDUSE AJAKIRI

ILMUB KUUS KORDA AASTAS.

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

### TELLIMISE HIND (kaasannetega):

1 aastas — Kr. 5.00.  
½ „ — „ 2.60.  
Raudteelastele (kaasanneteta) Kr. 1.50 aastas.  
Üksik number 40 senti.

### KUULUTUSE HINNAD:

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

Nr. 5/6 (108/109)

1932.

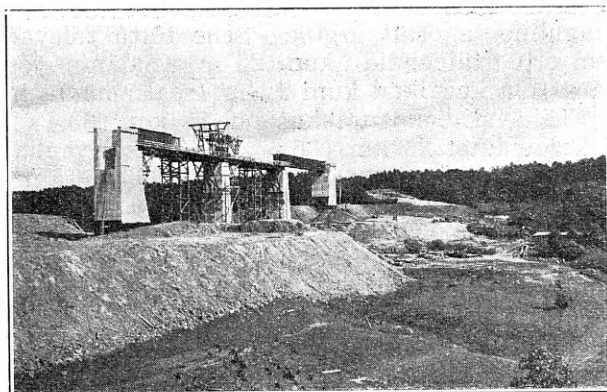
11. aastakäik

## Uus raudteeliin Telšiai — Kretinga Leedus.

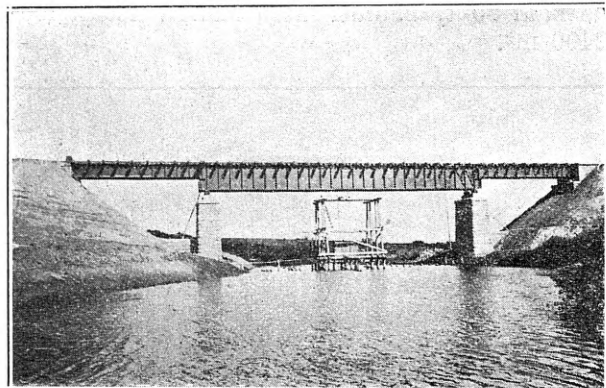
*Geležinkelio Valdyba.*

Uue raudteeliini Telšiai—Kretinga valmishitamiseks on loodud uus raudteeühendus Leedu pealinna Kaunase ja Leedu ainsa ja tähtsa sadamalinna Klaipeda (Memeli) vahel, Šiauliai kaudu. Selle liini esimesel osal, nimelt Kužiai—Telšiai vahel, milline tee on 55,9 km pikk ja kus asuvad jaamad Paventis ja Tryškiai ning 6 peatuskohta, oli liiklemine juba 1926. a. avatud.

Vastehitatud liinil Kužiai—Kretinga vahel on suur tähtsus nii puhttehnilisest kui ka majanduslisest seisukohast. Uus liin lühendab tee kaugust Kaunasest Klaipedasse ligi 60 km võrra, kusjuures ka ei ole vajadust vedusid toimetada läbi vööra (Läti) territooriumi Luše—Skuodas teosel, nagu see seni sündis. Peale selle läbib uus teosa Žemaitija maa-alal, millel seni raudteeühendust ei olnud. See läbi



2. Salanta sild ehitusel 1931. a.



1. Sild üle Akmena jõe.

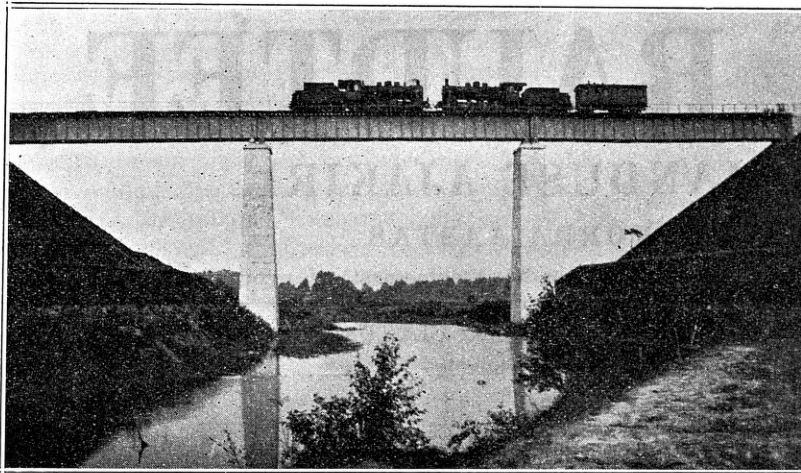
Pikkus 60,9 m. Tammi kõrgus 12,5 m.

tõstetakse märksa nimetatud maakoha majanduslikku tasapinda kui ka elanikkude jõukust.

Uus teosa Telšiai—Kretinga on 71 km pikk. Maksimaalne kallak on 0,008. Tasapinnal asuvate teosade pikkus on 16,2 km (22,8%), kallakutega kuni 0,005 teosasad on 31,0 km (43,7%) ja üle 0,005 — 23,8 km (33,5%).

Väiksem peatees ettetuleva kõveriku raadius on 600 m. Sirgete teosade üldpikkus on 59,4 km (83,7%), kõverikkudel 11,6 km (16,3%), kusjuures viimastest on 2,8 km raadiusega 600 m, 1,2 km — 800 m, 4,0 km — 1000 m ja 3,6 km — 1500 m.

Et uus teosa on üherööpmeline, siis on tema muldkeha laius määratud 5,50 m peale. Nõlvade kallakud on kuni 6 m kõrgete täidendite kui ka kaevikute puhul 1:1,5; üle 6 m kõrgete täidendite juures on nõlva kallak esimese 6 m



3. Salanta sild valmis ehitatud.  
Pikkus 102,4 m. Tammi kõrgus 27 m.

juures, muldkeha ülemisest servast arvatult, 1:1,5, allpool aga 1:1,75. Ehituse ajal ilmus- tus aga tarvidus mõne sügava kaeviku nõlvade kallakust 1:2 peale lamendada.

Nõlvad on vastavalt kindlustatud, eriti on kaevikutes kasutatud rohkesti kivikatet.

Uus tee läheb läbi maastiku, mis on osalt kinguline ja osalt orglik. Selle tõttu tulevad seal ette täidendid kuni 25 m (Salanta jõe ääres) ja kaevikud kuni 12 m (sealsamas).

Täidendite kogupikkus on 45 km (63,4%) ja kaevikutel 26 km (36,6%). Üldine mullatööde maht oli: täidendites 1.350.000 m<sup>3</sup> (56,2%) ja kaevikutes 1.050.000 m<sup>3</sup> (43,8%), kokku 2.400.000 m<sup>3</sup>. Ainult ühe kilomeetri pikkuse täidendi juures Salanta ääres tuli teha mullatöid 400.000 m<sup>3</sup> ja 3,4 km pikkusega kaevikutes sealsamas samuti 400.000 m<sup>3</sup>.

Peateel tuli mullatöid 1 km peale 33.800 m<sup>3</sup>, kaasa arvatud Salanta ääres teostatud tööd, ilma viimasteta aga — 24.000 m<sup>3</sup>.

Jaamades tuli teha mullatöid 92.000 m<sup>3</sup>, peale selle veel täiendavaid mullatöid 181.000 m<sup>3</sup> võrra, seega on tervel uuel teel teostatud mullatööde üldmaht 2.670.000 m<sup>3</sup>, mis teeb välja keskmiselt 37.600 m<sup>3</sup> 1 km peale.

Selle tõttu, et Telšiai—Kretinga raudteeliin läbib maastiku, milles on kohati rohkesti orgusid, siis tuli vajalikuks üldse 79 kunstehitist püstitada.

Kunstehitised on arvestatud Leedu raskete seeria N kaubarongide vedurite jaoks maksimaalse rõhumääraga 25 t iga telje kohta.

Tehnilised arvestused kui ka lubatud pinevused raua suhtes vastavad Saksa riigiraudteede 1926. a. normidele, mida ka Leedu raudteedel käsitatakse.

Eriti suurte avaustega sildu sellel raudteeliinil ei ole ehitatud, siiski on mõned neist tähelpanu väärivad oma suurte mõõtude poolest, mis olenes kohati väga kõrge tammist. Sellistest tuleb nimetada eestkätt sild üle Salanta jõe

107. km peal (vt. joon. 2 ja 3), millel 102,4 m pikkuse juures on kolm 30 m avaust; tammi kõrgus sellel kohal ulatub kuni 27 m. Selle silla ehitusel tuli 726 alusvaia kuni 11 m sügavuseni ja 189 j. m. punnseinu sisse rammida; sealjuures teostatud betoontööde maht on 4790 m<sup>3</sup>.

Suuruse poolt järgmine on Akmena jõe sild 125. km pealt; 60,9 m pikkuse juures on tal avaus 30 m; tammi kõrgus on siin 12,5 m (vt. joon. 1).

Peale nende kahe nimetatud silla on neid veel ehitatud kolm tükki raudpealisehitistega, nimelt üle Mišupis, Lušina ja Bobrunga jõe.

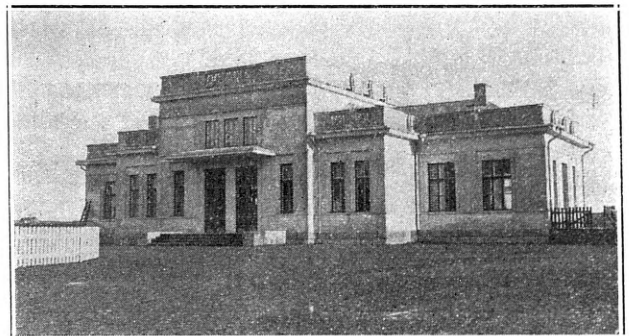
Sillal üle Mišupis jõe on tuge- de vaheline avaus 30 m ja sildadel üle Lušina ning Bobrunga jõe — 20 m suur. Sildadel üle Akmena ja Mišupis jõe on rööpad tervel pikkusel keevitatud.

Peale nende 5 raudsilla on ehitatud 30 vähemat silda avaustega 2 kuni 6 m kivimüüri- tuse tuge- del ja sissebetoonitud raud-valtstala- dest pealisehitusega.

Betoon- ja raudbetoonitorusid avaustega 1,2 kuni 5 m on ehitatud 44 tükki. Torud avaustega 3 kuni 5 m, mida üldse 5, on ehitatud eri-kivivundamendil ja paraboolsete betoon- võlvitustega.

Kõige suurem läbilasketoru 5 m avausega on 58. km peale üle Durbinis'e jõe, kus on 124 j. m. punnseinu sisse rammitud ja ligi 1500 m<sup>3</sup> kivi- ja betoontöid tehtud. Tammi kõrgus on seal 13 m.

Kõigi kunstehitiste juures on tarvitatud kokku: sisserammitud vaiasid 1200 tükki, punnseinu mitmesuguses paksuses ja sügavuses 1450 j. m., müüri- ja betoontöid 18.700 m<sup>3</sup>, raudkonstruktsioone 685 tonni, raudbetooni 180 m<sup>3</sup>, väikeste sildade pealisehitisteks sisse- betoonitud raudtalasid 220 m<sup>3</sup>, kusjuures tala- de kaal 59 t, samuti asfaltkanga isolatsiooni 2400 m<sup>2</sup>.



4. Plunge jaama reisijatehoone.



5. Teedeminister ühes riigikontrolöriga raudteekasarmu ülevaatusel.

Tee ballasteerimiseks on kasutatud kruusa. Ballastikihi paksus rööpa alumise serva all on 0,45 m.

Peatee jaoks kasutati liipreid pikkusega 2,6 m ja paksusega 0,16 m; kõrvalteede jaoks — pikkusega 2,6 ja paksusega 0,15 m. Kõik liiprid on männipuust ja eesti põlevkiviõliga immutatud Rüpping-meetodi järgi.

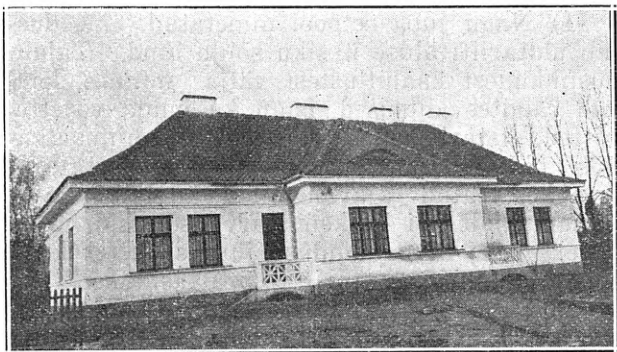
Raudtee pealisehitus koosneb osalt (46 km) vene tüüpi rööbastest nr. IIIa 33,48 kg/m ja osalt (25 km) rööbastest tüüp Pr. 6e. Tarvilikud rööpad saadi sel teel, et mõnel vähem kasutataval kahe rööpmelisel liinil lammutati ära teine rööppaar.

Kõrvalteede jaoks on tarvitatud vene tüüpi rööpaid nr. IV (30,23 kg/m).

Kõik pöörangud on ehitatud raudliipritel; ballasteerimisel tarvitati kiviprügi.

Uuel liinil on asutatud järgmised jaamad: Lieplauke, Plunge, Šateikai ja Kartena. Jaamateede pikkus ilma peateeta on kokku 8,5 km. Pealiinil on 2 laadimisumbikut à 100 m pikkusega, nimelt peatuskohtades Tarvainiai ja Kli-biai. Peale selle on ette valmistatud 4 vahetuskohta asendid.

Pealiinilt kääneb ära 1,0 km pikkune tee-haru Lieplauke kruusaauku, mis asub pealiini läheduses. Teine 3,6 m pikkune tee-haru läheb Kurmaičiai kruusaauku, mis asub Kartena ja Kretinga vahel. Mõlemates kruusaaukudes



6. Raudteeteenijate elamu Plunge jaamas.

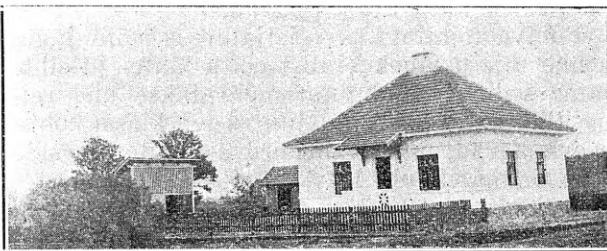
jätkub ballasteerimise materjali pikemaks ajaks.

Raudtee ristleb mitu maanteed ja rida vähemaid teid, mis avalikuks liiklemiseks kasutatavad, nõnda et tuli üldse 96 ülesõidukohta ehitada, millest 12 tükki on 7 m ja 84 tükki 3,5 m laiusega. Neist on 58 tükki (60%) puuplankudest kattega ja 38 tükki (40%), mis ainult kohaliku iseloomuga, kruusaga prügitatud.

12 ülesõidukohta, kus liiklemine elav, on varustatud tõkkepuudega, kusjuures 6 neist on mehhaniseeritud.

Kõik hooned, niihästi need, mis avaliku liiklemise otstarbeks, kui ka need, mis teenijaskonna isiklikuks tarveteks määratud, on kivi-ehtised.

Reisijate ooteruumid on ehitatud Lieplauke's 760 m<sup>3</sup>, Plunge's 2680 m<sup>3</sup> (vt. joon. 4), Šateikai's 760 m<sup>3</sup> ja Kartenas 970<sup>3</sup> m mahuga. Kõik nimetatud hooned on telliskivist, krohvitud, tahutud põllukivist sokliga. Plunges ja Kartenas on hoonete katused kaetud tsiingitud raudplekiga, Lieplaukes ja Šateikais — katusekividega. Eeskodades ja ooteruumides on põrand kaetud mustritega kivitahvlitega. Ruumide keskmine kõrgus on 4,0 m.



7. Kahekorterine vahimaja.

Kõigis jaamades on ehitatud kaubaaidad, osalt krohvitud, osalt krohvimata telliskiviehitised, kaetud katusekividega. Lieplaukes ja Šateikais asuvad reisijate ooteruum ja kaubaait ühe katuse all. Kaubaaitade põranda kogu pindala on 380 m<sup>2</sup>.

Peale kaubaaitade on ehitatud ka 3 kaetud platvormi raudtugedel, betoonvundamendiga ja katusekividega kaetud. Platvormide pindala on 255 m<sup>2</sup>. Lahtistest platvormidest on ainult 85 m<sup>2</sup> valmis ehitatud. Kasutatud on igalpool kivipurügitust.

Reisijateplatvormid on kaetud betoonplaatidega; üldine pindala on 1590 m<sup>2</sup>.

Elamuid (vt. joon. 5. ja 6) teenijate jaoks on püstitatud 3 à 1210 m<sup>3</sup> mahuga, 3 à 910 m<sup>3</sup> ja 5 à 640 m<sup>3</sup> mahuga, peale selle veel vahimajakesi (vt. joon. 7) 2 tükki kahekorterisi à 460 m<sup>3</sup> ja 7 tükki ühekorterisi à 240 m<sup>3</sup> mahuga. Kõik elumajad on krohvitud telliskiviehitised ja katusekividega kaetud. Ei puudu ka igasugused tarvilikud kõrvalhooned.

Uue Telšiai—Kretinga liini ehitus alustati

1930. a. kevadel ja anti üle liiklemiseks 1932. a. sügisel.

Ehitustöid juhtisid teedeministeriumi poolt määratud töödejuhataja ministeriumi peasekretär dipl. ins. J. Jankevičius ja peainsenerina

Leedu riigiraudteede teede- ja ehitusdirektiooni direktor dipl. ins. J. Slizys.

Ehitustööd teostati Taani firma Højgaard & Schultz'i poolt.

Tee ehitus läks maksma ligi 22 milj. litti.

## Raudteede tariifiasjandusest.

Jul. Pihelgas.

(2. järg ja lõpp.)

### VII.

Reisijateveos on tariifi kujundamine võrdlemisi lihtsam kui kaubaveos, sest veotoimingute mitmekesisus ei ole siin nii suur, kui kaubasaadetiste juures. Tariifisüsteemides pole selletõttu ka siin nii suuri lahikuminekuid. Sõiduhindade määramisel on mõõduandev küll ka veo omamaksus, kuid tähtsat osa etendab reisijateveos ka liiklemisväärtus. Väärtuseklasside põhimõtetel liigitatakse reisivagunid nende sisseseade pooldest ja selle mugavuse järgi, mis nad reisijaile pakuvad, teatud klassidesse, mille arv (kaks, kolm ehk isegi neli), oleb mõnesugustest asjaoludest, mis vastava raudtee kohta mõõduandvad ja peamiselt kohalikkudest majanduslikkudest, kui ka ühiskondlikkudest oludest ära rippuvad.

Põhivoitominguks reisijateveos võib lugeda ühe reisija ühekorralist sõitu lähte- ja sihtjaama vahel. Sõiduhind määratakse ühe reisija-kilomeetri pealt, kusjuures iga klassi kohta on erimäärad, mille vahetõttu üksikute klasside vahel on harilikult 1:1,5 kuni 1:2. Reisijateveos ei ole saatemaksu ega muud sellesarnast, vaid sõiduhinnad moodustatakse sel teel, et maksuühik 1 km eest korrutatakse vastava kauguse kilomeetrite arvuga. Selle juures on tarvitusel, samuti nagu kaubaveos, kaks viisi:

- a) puhtkaugusetariif, ühekõrguse maksuühikuga kõigil kaugustel,
- b) differentsiaaltariif, astmeliselt alanevate maksuühikutega.

Puhtkaugusetariif on reisijateveos laiemalt tarvitusel, kui kaubaveos. Meil oli ta tariifi aluseks enne 1. VII. 1926. a. Praegu põhjenevad sellel süsteemil reisijateveotariifid, näit. Saksa ja Läti raudteedel.

Differentsiaaltariifi süsteem, mille tarvitusele võtmiseks siin on mõõduandvad samad põhjused, kui kaubaveos, on aluseks olnud enamusele raudteedel nende reisijateveotariifide väljatöötamisel.

Näitena toome meie praegu (16. VI. 1932. a. peale) maksva tariifi skeemi 3. klassi jaoks:

1—50 km	2,10 senti.
51—100 „	2,00 „
101—150 „	1,90 „
151—200 „	1,80 „
201—250 „	1,70 „
251—300 „	1,60 „
üle 300 „	1,50 „

Nimetatud maksumäärad moodustavad reisijateveo üldtariifi. Kuid peale üldtariifi on ka reisijateveo alal enam või vähem mitmesuguseid eritariife, mida tuntakse siin „hinnalaanduste“ nime all. Hinnaalandusi antakse väga mitmesugustel juhtudel ja põhjustel, peamiselt raudtee enda tulunduslikkudel kaalutlustel, kuid väga tihti ka sotsiaalsel ja riiklikkudel otstarvetel.

Harilikult väljenduvad need mitmesugused hinnaalandused kui ka muud soodustused mitmesuguste sõidupiletite liikide näol, mis vastaval raudteel on maksma pandud.

Üldiselt igalpool maksva ja tunnustatud (Berni Rahvusvahelise reisijate- ja pagasiveo konventsiooni (RRK) art. 7) soodustusena on laste kohta ette nähtud, et kõige nooremad lapsed, kuni teatud vanusemäärani, mis on meil, Lätis ja Leedus 5 aastat, Saksamaal ja mujal, ka RRK järgi, 4 aastat, veetakse maksuta, kuna lapsed nimetatud aasta vanadusest peale kuni täis kümne aasta vanaduseni (mõnel raudteel ka kõrgema vanusemäärani, näit. Norras — 12 a.), veetakse alandatud, harilikult poole hinnaga üldtariifist. Vene tariifi järgi oli lapsepileti hind 25% täiskasvanu isiku pileti hinnast; sama on maksev ka praegugi N. Venes.

Vaadeldes lähemalt kõiki neid hinnaalandusi, mis peale lastepiletite, raudteedel on maksma pandud, leiame esiteks, et kõige selle mitmekesisuse juures, mis sel alal on valitsemas, üldiselt siiski need soodustused on enam-vähem ühetaolised ja teiseks — et nende soodustuste mõõdukuseks on mõõduandvad teatud, ühed ja samad põhimõtted, millest on olulisemad järgmised:

1) Nagu juba eelpool nimetatud, moodustab üldtariifi aluse üksiku sõidu hind. Tulunduslikkudest kaalutlustest välja minnes, leiavad raudteevalitsused, nagu ka muud veoettevõtted, otstarbekohase olevat teatud hinnaalandust üldtariifist anda alalistele kasustajaile, s. o. kes teatud ajavahemiku vältel sõidavad järjekindlalt või rohkema arvu sõitusid. Eelduseks selle hinnaalanduse juures on, et kogu sõiduhind juba alguses ette ära tasutakse.

2) Samuti on raudteede enda tulunduse seisukohast otstarbekohane anda hinnaalandusi mõnesuguste sõitude puhul, mis reisijaile mitte hädavajalikud ei ole ja mis mitte asjatoime-

tuse tõttu, äriliseks otstarbeks jne. ette ei võeta, vaid mille eesmärgiks on mõnesuguste vaimliste jne. huvide rahuldamine või lihtsalt meelelahutus. Sarnaste „huvisõitude“ puhul antavatel soodustustel on teatav psühholoogiline toime, millega raudteed ka arvestavad ja kui sealjuures kasutatakse vajalikku ning otstarbekohast reklaami, siis kahtlemata see on üks mõjuvamatest abinõudest reisijate arvu ja sellega ühes ka raudteede tulukuse tõstmiseks.

3) Raudteed ei saa siiski mitte igal juhul ainult enda tulunduse seisukohast välja minna tariifide määramisel, vaid peamiselt reisijateveo alal tuleb neil tihti arvestada mõnesuguste kultuuriliste ja sotsiaalsete vajaduste ja sihtidega; paljudel raudteedel on maksvusel hinnaalandusi, mis lihtsalt heategevuse ning hoolekandega seotud.

Peale nende, ülalnimetatud põhjuste võivad üksikutel juhtudel ka muud asjaolud olla mõõduandvad hinnaalanduse maksmapanekuks ja peab tähendama, et mõne üksiku konkreetse juhu suhtes on mitmesugused ja isegi lahku minevad tegurid kaasa mõjunud.

Alljärgnevalt toome ülevaate nende hinnaalanduste ja soodustuste liikide kohta, mis reisijateveos on maksma pandud meil:

a) *Edasi-tagasi piletid*, sõiduks lähtejaamast sihtjaama ja sealt tagasi esialgsesse lähtejaama. Harilikult võetakse selliste piletite hinnaks vastava ühekorralise pileti hind kahekordselt, kuid meil praegu maksev tariif annab 5—30 senti hinnaalandust üldsummast. Taani, Šveitsi, Prantsuse j. m. raudteedel antakse hinnaalandusi, mis ulatuvad kuni 25%. Leedus arvutatakse edasi-tagasi piletite hind erimaksu määrade järgi.

b) Piletid teatud, kindla arvu üksiksõitude jaoks samade lähte- ja sihtjaamade vahel, milliste vahelises liiklemis sellised piletid on sisse seatud. Meil on maksvad niisugused piletid „*abonementpiletitena*“ 20 ühekordseks sõiduks Tallinnast kõigi jaamadeni kuni Riisepereni, Kloogani ja Aegviiduni, Tallinna-Sadama ja Tallinna-Väike jaamast kõigi jaamadeni kuni Kiisani, ja Tartust kõigi jaamadeni kuni Elvani, või ümberpöörduvalt. Maksu võetakse 0,30 kr. igalt kilomeetrilt, seega antakse ligi 30% hinnaalandust ühekorralise pileti hinnast.

Samalaadilised piletid on ka mujal, näit. Lätis (10 sõiduks — 20% hinnaalandust), Leedus (6 sõiduks — 20% ja 10 sõiduks — 30% hinnaalandust) j. m.

c) *Tähtajalised piletid piiramata arvu sõitudeks*. Neid liigitatakse meil järgmiselt:

aa) *maksvusega teatud jaamade vahel*, mis piletil on märgitud. Nende eest võetakse maksu meil praegu 2. klassis 0,90 kr. ja 3. klassis 0,60 kr. igalt kilomeetrilt kuus, mis võrdub 25—30 ühekorralise pileti hinnale. Maades, kus ühekorralise pileti hind võrdlemisi kõrge, näit. Saksamaal, võrdub

kuupileti hind 11—22 ühekorralise pileti hinnale.

Saksamaal ja mujal antakse välja peale kuupiletite ka „*nädalapiletid*“, mille hind on  $\frac{1}{4}$  kuupileti hinnast, kuna peale selle on olemas veel „*tööliste nädalapiletid*“ alandatud hinnaga.

Kooliõpilastele antakse välja odavahinjalised kuupiletid — meil hinnaga 0,15 kr. igalt kilomeetrilt kuus. Saksamaal moodustab õpilase kuupileti hind 50% täiskuupileti hinnast; kui aga ühes perekonnas on rohkem kui üks laps, kes tarvitab õpilaspiletit, siis võetakse iga järgmise pileti eest maksu 25% suuruses täiskuupileti hinnast. Mõnes riigis on olemas üldse lastekuupiletid, mis antakse välja poole hinnaga.

bb) *maksvusega kogu raudteel*, millised piletid antakse välja Eesti raudteedel 15 päeva, 1, 2, 3, 6 ja 12 kuu peale, hinnaga:

	2. kl.	3. kl.
15 päeva peale	45.— kr.	30.— kr.
1 kuu	75.— „	50.— „
2 „	150.— „	100.— „
3 „	210.— „	140.— „
6 „	405.— „	270.— „
12 „	750.— „	500.— „

Raudteedel, mille kogu ulatus on suur, näit. Saksamaal ja Prantsusemaal, antakse neid pileteid välja ka maksvusega mitte kogu raudteel, vaid ühel selle osal, mida nimetatakse „*võrguks*“, „*piirkonnaks*“ jne.

d) *Ringsõidupiletid* — sõiduks mitmes sihtuses Eesti raudteedel, kusjuures pileti hind kaugustel üle 500 km on määratud eritabeli järgi, mis sisaldab, võrreldes üldtariifiga, teatud hinnaalanduse.

e) *Pühapäevapiletid* — väljasõiduks linnadest teatud jaamadeni, maksvusega laupäeva kella 12-st kuni esmaspäeva (püha järelpäeva) kella 12-ni; pühapäevapileti hind (16. juun. 1932. a. peale) on 25% odavam üldtariifist.

Tarvitusel ka eriti Inglismaal (weekend-piletid) ja Saksamaal.

f) *Õpilasepiletid* ühekordseks edasi-tagasi sõiduks koolitöö vaheaegadel kui ka pühapäevadel ja pühadel — 50% hinnaalandusega sel kaugusel, mis ühes sihtuses läbi sõidetakse üle 30 km (varemalt 50 km).

g) *Näituste sõidupiletid* — üleriiklikele ja maakondlikele näitustele ja messidele sõitjaile, 20% hinnaalandusega täispileti hinnast.

h) *Messidele ja kongressidele sõitjaile*, nimelt Eestist välismaale või välismaalt Eestisse sõidu puhul antakse vastava tunnistuse esitamisel 50% hinnaalandust tagasisõidu piletit lunastamisel.

i) Mitmesugused hinnaalandused *gruppide sõitude* puhul:

aa) kooliõpilastele — üldiselt 50% hinnaalandust täispileti hinnast, kuid algkooli 1.—3. klassi õpilastele 70% hinnaalandust;

bb) välismaa õppe- ja huvireisijatele — 50% hinnaalandust, arvesse võttes õppereisidel mitte vähem kui 5 ja huvireisidel mitte vähem kui 15 reisijat.

cc) sportliste organisatsioonide liikmetele — 30% hinnaalandust, arvesse võttes mitte vähem kui 10 sõitjat.

dd) laulupeotegelastele (laulu- ja muusikakooridele) laulupeole ja sealt tagasisõidul — 50% hinnaalandust, arvesse võttes tõelikku sõitjate arvu.

ee) igasuguste muude gruppide sõitude puhul — hinnaalandust 20—50%, mis oleb sõidukaugusest ja sõitjate arvust.

Kaitseväe vedude kohta maksva eriveotariifi nr. 71 põhjal toimub kaitseväelaste, piirivalve ja kaitseleitlaste vedu poole hinnaga.

Tuleb tähendada, et mitmesugustel juhtudel (näiteseltskondade ringreisid, mitmesugused kongressid ja „päevad“ jne.) antakse meil sõiduhinnaalandusi *väljaspool tariife*, nimelt Vabariigi Valitsuse igakordse sellekohase otsuse põhjal. Sellejuures eelistatakse sarnast arvatuse moodust, et sinna sõit sünnib täie hinnaga eest, kuna tagasisõit kaugusel üle 50 km — maksuta.

Võrreldes meie naaberriigi reisijateveo tariifiga, on meil maksmas rohkem mitmekesiseid soodustusi, kui Lätis. Lääne-Euroopa reisijateveotariifides võib leida enam-vähem neid samu soodustusi ja hinnaalandusi, mis meil maksma pandud; üksikutes riikides on olemas veel erilisi pileteid, millest võiks siinkohal nimetada:

„legitimatsioonikaardid“, mis annavad nende omanikule õiguse kasutada poolpileteid iga üksiku sõidu puhul; sarnane kaart maksab näit. Šveitsis 3. klassi jaoks 3 kuu peale 75 ja 1 aasta peale 240 Šveitsi franki;

„turistide piletid“ — Inglismaal, Austrias j. m., sõiduks teatud linnadesse ja vaatamisväärsustesse kohtadesse;

„piletid sõiduks supeluskohtadesse jne. ja tagasi“ — näit. Itaalia riigiraudteed, annavad hinnaalanduse tingimusel, et tagasisõitu ei alustata enne teatud tähtaja (näit. 10 päeva) möödumist.

Peale selle tehakse veel mitmesuguseid hinnaalandusi peamiselt ühekorralise või edasi-tagasi sõidu puhul teatud liiki sõitjaile, näit.: sõjainvaliididele — Leedu, Poola, Saksa, Prantsuse, Itaalia j. m. raudteedel sõiduhinnaalandust 50%;

vaestele ja tööotsijaile — Šveitsis, tariifis ettenähtud tingimustel poolehinnaline sõit; sama soodustus on käsitusel eriti Saksamaal paljudel juhtudel, kus on tegemist abitarvitajate isikute või heategevate asutistega;

lasterikastele perekondadele — kus lapsi vähemalt 3, kes ei ole üle 18 aastat vanad, antakse Prantsusmaal sõiduhinnaalandust: 3 lapse puhul 30%, 4 lapse puhul 40% jne., kuni 7

ja rohkem lapse puhul 70% hinnaalandust üldtariifist.

Nende ja veel muude, üksikult ettetulevate hinnaalanduste tingimusi siinkohas lähemalt kirjeldada ei ole võimalik ruumi puudusel.

Oleks ekslik arvata, et kõik sarnased soodustused peavad maksma pandud olema igal raudteel, vaid see oleneb ikka kohalikkudest oludest, mis on kusagil maksvad. Võib tähendada, et igasugused soodustused on tarvilikud seal, kus üldtariif on võrdlemisi kõrge ja see ongi maksev paljude Lääne-Euroopa riikide kohta. Mõnesugusel põhjusel näib soovitamav olevat, reisijateveotariifi *üldise alanduse* asemel, kus see vajalik, maksma panna mitmesuguseid hinnaalandusi üksikute juhtude jaoks. Teisest küljest aga on kõik erandid, mis üldtariifist tehakse, raudtee kaubanduslikule käitusele tülikad ja ebasoovitavad: raskendavad ja suurendavad raudteeametnikkude tööd pileтите väljaandmisel kui ka kontrollimisel, põhjustavad lisakulusid raudteele eripileтите liikide trükkimise, alalhoidu ja arvepidamise näol, üldse pakuvad rohkeid võimalusi arusaamatusteks ja isegi kuritarvitusteks.

Ülevaadet tariifialanduste kohta lõpetades, tuleb nimetada, et kohalikus *lähisükluses* mõnel teosal, eriti mõnes suuremas linnas ja selle ümbruses võib olla üldtariifi asemel maksma pandud üldine alandatud tariif, näit. meil Tallinna—Pääsküla liinil, Lätis — Riia ümbruses, Saksamaal — Berliinis ja Hamburgis (Stadt- und Vorortverkehr). Sellise tariifialanduse tarvidus põhjeneb peamiselt kohalikkudes töö- ja korterioludes; võimalust selleks raudteedele pakub aga see asjaolu, et liikluse suure intensiivsuse tõttu vastaval teosal on ka vedude omamaksus madalad.

Ülalnimetatud üldtariifi hinnad kui ka hinnaalandused on maksvad Eestis (samuti ka Lätis) sõiduks kõigis rongides, kuigi osa reisirongide kannavad siin „kiirrongide“ nimega.

Suuremas osas Euroopa riikides on rongide liigitusel see tegelik tähendus ja otstarve, et üldsõiduhinnad on maksvad ainult harilikute reisirongide kohta, kuna kiirrongide kasutamisel tuleb peale hariliku sõidupileti lunastada veel eriline kiirrongi-lisamaksu pilet (Leedus, Saksamaal j. m.), või on tariifides ette nähtud erilised kiirrongi-sõiduhinnad (Austrias, Ungaris).

Kiirrongi lisamaks, kui see pileti hinnast eraldi võetakse, on määratud teatud kindlas suuruses, kas ühesugune kõigil sõidukaugustel (Taanis, Rootsis), või astmete viisi, näit. Leedus iga terve või alatud 100 km pealt: 1. klassis 3 litti, 2. klassis 2 litti ja 3. klassis 1 liti.

Saksa raudteedel on kiirrongid mitmet liiki, mis tõttu ka lisamaksud on mitmesugused (hinnad Saksa markades):

Rongi liik	Kaugus km	K l a s s i d		
		3	2	1
Kiirendatud	1—75	0,25	0,50	—
reisirong	76—150	0,50	1,00	—
Eilzug	151—225	0,75	1,50	—
	226—300	1,00	2,00	—
	üle 300	1,25	2,50	—
Kiirrong:	1—75	0,50	1,00	1,00
Schnellzug	76—150	1,00	2,00	2,00
	151—225	1,50	3,00	3,00
	226—300	2,00	4,00	4,00
	üle 300	2,50	5,00	5,00
Kaugeliikluse kiirrongid:				
Võetakse peale kiirrongi (Schnellzug) hindade veel lisamaksu:				
FD-rong	1—300	—	2,00	2,00
	üle 300	—	3,00	3,00
FFD-rong	1—300	—	4,00	4,00
	üle 300	—	6,00	6,00

Erilisi kõrgendatud lisamaksusid võetakse luksusrongide kasutamisel.

Kiirrongides sõidu puhul kõrgendatud maksude võtmine põhjeneb asjaolul, et selliste rongide liikumine on raudtee suhtes seotud ka suuremate kuludega, kuna teisest küljest, kiirem sõit pakub reisijaile teatud paremusi, reisi kestvuseaja lühenemise jne. mõttes.

Kõneledes *lisamaksudest* reisijateveo alal, tuleb nimetada ka platskaarte, mis on ette nähtud nummerdatud istekohtade või magamiskohdade kasutamisel.

Nummerdatud istekohad meie rongide koosseades käesoleval ajal ei ole sisse seatud.

Magamiskohtade kasutamise eest Eesti riigi-raudteede magamisvagnis ühes voodipesu tarvitamisega võetakse praegu maksva tariifi järgi, sõidukaugusele vaatamata, maksu:

- 2. klassi vagnis 2,50 kr.
- 3. klassi vagnis 2,00 kr.

Magamiskohtade kasutamise eest raudtee 3. klassi magamisvagnis ühes aluskotiga, kuid ilma voodipesuta, võetakse maksu 1,20 kr.; padja tarvitamise eest sel puhul võetakse eraldi maksu 0,25 kr.

Rahvusvahelise Magamisvagnite Seltsi vagnites magamiskohtade kasutamise eest on ette nähtud erihinnad.

Varemalt, enne 1. jaan. 1924. a., oli raudtee magamisvagnis lisamaks liigitatud kauguste 1—100, 101—150, 151—200 jne. km järgi, vastavate maksumääradega. Arvestades aga neid erilisi asjaolusid, mis magamisvagnite kasutamisel maksavad, eriti seda, et üht magamiskohta on tegelikult võimalik kasutamiseks välja anda ainult üks kord ühe öö jooksul, siis sellest välja minnes ei ole otstarbekohane anda hinnaalandusi lühemate kauguste juures, ja seega üldse puudub vajadus sõidukaugusi arvesse võtta.

Reisijatevedu võib toimuda mitte ainult sõiduplaanis väljakuulutatud, üldkasutamiseks määratud rongidega, vaid ka erarongidega, mida võivad tellida üksikud isikud kui ka organisatsioonid ja asutised.

Eestis erarongi kasutamise eest võetakse normaalkoosseade juures, milleks loetakse kolm 2. või 3. klassi reisivagunit ja üks pagasivagun või platvorm, maksu reisijate ja pagasi üldtariifi järgi, arvesse võttes tõelikku reisijate arvu ja pagasi kaalu, kuid mitte vähem kui 4,00 kr. igalt rong-kilomeetrilt, mis rong läbi sõidab reisijatega või tühjalt rongi koosseade väljasõiduga kuni rongi tellija poolt tähendatud sihtjaamani ja sealt tagasi esialgsesse väljasõidukaugusse. Sõidukaugus võetakse arvesse mitte vähem kui 30 km. Lisareisivagnid eest võetakse maksu selles olevate istekohtade järgi.

Paljudel välisriikide raudteedel tehakse vahet üksikute isikute poolt tellitud ja organisatsioonide poolt korraldatud erarongide vahel. Harilikult viimasel juhul on ette nähtud suured osavõtjate alammäärad, kuid madalamad sõiduhinnad, mille kohta näite toome Saksa riigi-raudteedelt.

Üksiku isiku poolt tellitud erarongi eest võetakse maksu igalt tariifikilomeetrilt: veduri eest 6,00 Saksa mrk. ja iga vagunitelje pealt 0,20 marka, kuid vähemalt 11,00 marka igalt tariifikilomeetrilt ja üldse mitte vähem kui 250 marka.

Erarongidelt gruppide sõitudeks (Gesellschafts-sonderzüge) võetakse maksu üldtariifi järgi 40% hinnaalandusega, tingimusel, et lunastatakse vähemalt

133	1. klassi täispiletit ehk
200	2. „ „ „
300	3. „ „ „

Maksu alammäär grupisõidu erarongilt on 200 marka. Kui piletid lunastatakse ülaltähendatud alammäära kahekordse arvu suuruses, siis antakse 50% hinnaalandust. Peale selle on veel muid soodustusi ette nähtud.

Reisijateveotariifi kuuluvad ka igasugused määrused eraldatud reisivagnite, eraldatud kupeede, erareisivagnite kui ka haigete veo kohta. Seal käsitatakse ka näit. politsei- ja tuletõrjekomandode ning vangide vedu, kusjuures mitmesuguseid soodustusi tehakse riiklikudel või ühiskondlikudel otstarvetel.

## VIII.

P a g a s i v e o all laiemas mõttes mõistetakse nii reisipagasi kui ka pagaskauba (kiirkauba) vedu.

Meie Raudteede seaduses kui ka reisijate- ja pagasiveotariifis ei ole olulist vahet tehtud reisipagasi ja pagaskauba vahel.

Raudteede seaduse § 30 järgi on ette nähtud (kaks esimest lõiget), et „reisipagasi all mõistetakse asju, mis oma kõrgu ja raskuse poolest võimaldavad nende mahutamise ja kiire

laadimise pagasivagunisse. Reisipagas võetakse vastu sõidupileti esitamisel veoks sama rongiga, mille peale on ette näidatud sõidupilet“. Viimases lõikes on öeldud: „Tariifis antakse üksikasjalised määrused käesoleva paragrahvi täitmise kohta, samuti ka asjade vastuvõtmise korra kohta veoks pagaskaubana (kiirkaubana) pagasivagunites ilma sõidupiletit esitamata ning koerte ja teiste väiksemate loomade veo kohta pagasi- ja reisivagunites“.

Reisijate- ja pagasiveotariifi nr. 93 § 36 järgi „reisipagasina ja pagaskaubana võetakse veoks vastu asju, mis oma kogu ja raskuse poolest võimaldavad nende mahutamise ja kiire laadimise pagasivagunisse ja mis koosveol ei riku teisi asju“.

Sama tariifi § 37 p. 1 teine lõige seletab, et „käesolevas tariifis sõna pagasi all mõistetakse reisipagasit kui ka pagaskaupa“.

Lähemalt tähele pannes ka teisi pagasiveo kohta käivaid seaduse kui ka tariifi määrusi, leiame et meil reisipagasi ja pagaskauba vahel olulist vahet ei tehta, ka on maksuma pandud üldised pagasiveomaksuäärarad, mille tõttu võib isegi väita, et reisipagasit tema otseses mõttes meie raudteel ei eraldata.

Võrdluseks võib tuua väljavõtte Rahvusvahelise reisijate- ja pagasiveo konventsiooni (RRK) art. 17-st:

„(§ 1) Pagasi mõiste alla käivad ainult need esemed, mis reisija isiklikuks tarvitamiseks reisul määratud ja pakitud reisikohvritesse, reisikorvidesse, reisitaskutesse, reisikottidesse, kübarakarpidesse või teistesse sarnastesse pakenditesse.“

(§ 2) Peale selle on lubatud veoks pagasina, tingimisel, et nad reisijale tarvitamiseks on: a) kande- ja rulltoolid haigetele; b) lastevankrid; c) kohvrid kaubaproovidega; d) kantavad muusikariistad kastides, vutlaarides või teistes ümbrikutes; e) artistide etendustarbed, tingimisel, kui nende iseloom, suurus ja kaal kiiret laadimist ja mahutamist pakkvagunisse võimaldavad; f) maamõõdu abinõud kuni 4 meetri pikkuseni ja käsitööriistad; g) jalgrattad ja üheistmelised mootorrattad, kui neilt juurekuuluvad osad eemaldatud ja kui põlevaine mahuti tühjenduskraanidega varustatud ja täitsa tühi on; ka ühe- ja kaheistmelised kelgud, suusad ja uisutamispurjed.

(§ 3) Teisi reisitarveteks mitte kuuluvaid esemeid, samuti ka loomi tarviliselt kindlates suurides, võib pagasina veoks vastu võtta, kui seda tariifid lubavad“.

Toodud väljavõtte on paremaks selgituseks selle kohta, mida rahvusvahelises liiklemises ja üldiselt Lääne-Euroopa raudteedel „reisipagasi“ all mõistetakse. Esemed, mis selle mõiste alla ei käi, võetakse seal veoks vastu „kiirkaubana“ (Expressgut).

Olulisemad vahed nende kahe veoobjekti vahel on:

a) reisipagasi kohta on ette nähtud harili-

kult madalamad veomaksuäärarad, kui kiirkauba eest (hinnavahe 10—100%); mõnel raudteel lubatakse reisijal vedada maksuta reisipagasit kuni teatud kaalumääraneni (Taanis iga täispileti kohta 25 kg ja poolpileti kohta 12 kg, Prantsuse raudteedel vastavalt 30 ja 20 kg, ka Inglise j. m. raudteedel);

b) reisipagasi vedu toimub veodokumentide suhtes lihtsustatud korras — pagasiviitungi järgi, kuna kiirkauba veoks tuleb koostada eriline kiirkauba-saatekiri;

c) raudtee vastutus kaotsimineku või rikkumise puhul on reisipagasi eest teistsugune, kui kiirkauba eest. Tuleb tähendada, et ka Eestis enne praegu maksva Raudteede seaduse maksamahakkamist oli reisipagasi kaotsimineku ja rikkumise puhul märksa kõrgem tasusumma ette nähtud kui pagaskauba eest.

Pagasi veomaks arvutati kuni 1. III. 1926. meil puhtkaugusetariifi järgi. Sellest tähtjast peale pandi maksuma järgmine differentsiaal-tariif:

Kaugus km	Maksuühik
	5 kg eest
1—100	0,20 senti.
101—200	0,16 „
üle 200	0,13 „

Praegu maksva tariifi nr. 93 pagasiveomaksutabel on koostatud järgmise skeemi järgi:

Kaugus km	Maksuühik
	10 kg eest
1—100	0,40 senti
101—200	0,32 „
201—250	0,26 „
üle 250	0,20 „

Maksu alammäär 10 kg eest on 10 senti.

Hinnaalandused pagasiveo alal peaaegu puuduvad; mõned erandid, mis olemas, seisavad selles, et teatud esemete ja ainete vedu võimaldatakse pagasivagunis erilise madala veomaksu eest: ajalehtede ja ajakirjade veo eest pagasivagunis võetakse veomaksu 0,01 senti igalt alatud kilogramm-kilomeetrilt, kusjuures maksu alammäär ühe saadetise järele on ainult 1 sent; rõõsapiima ja -koore veo puhul pagasiviitungi järgi võetakse maksu kaubaveo väikekiiruse tariifi järgi.

Faktilistest hinnaalandustest, mis mujal raudteedel sel alal tehakse, võib nimetada: veohinnaalandus reisipagasitariifist kaubareisijate mustrikohvrite veo puhul (Saksa raudteedel 33<sup>1</sup>/<sub>3</sub>%, Prantsuse raudteedel 50%), samuti hinnaalandus kiirkaubaveotariifist värske puuvilja, marjade ja aedvilja veo puhul (Saksa raudteedel 50%).

Erijuhu kiirkaubaveost moodustab n.n. pakksaadetiste (*colis de messagerie*) vedu, mida rahvusvahelises liiklemises korraldab Rahvusvaheline Magamisvagunite Selts paljude Euroopa raudteede osavõtul. Kuni 1. aug. 1932. a. võtsid ka Eesti riigiraudteed osa pakksaadetiste liiklusest, mis toimus Põhja-Eks-



press-rongiga Pariisi—Berliini—Varssavi vahel kui ka rongidega, mille liiklemine nimetatud kiirrongiga on kooskõlastatud Berliini ja Leedu, Läti ning Eesti vahel.

## IX.

Veod ja sõidud, mis ainult ühe teatud raudtee piirides toimuvad, moodustavad selle raudtee kohaliku liikluse. Reisijate, pagasi ja kaupade vedu *mitmel* raudteel või raudtee ning laevanduse- või mõne muu veottevõtte kaudu loetakse *otsesühenduslikuks* veoks, kui sõidupilet või veodokument saatejaamas antakse kogu veokauguse peale. Raudteede seaduse § 8 järgi on otseühenduslik vedu sunduslik üksteisega kokkupuutuvatele raudteedele. § 10 järgi on otseühenduses seisvad raudteed kohustatud: 1) vedama kaupu võõraste teede päralt olevates vagunites; 2) laskma läbi võõra tee ronge täies koosseades ja 3) andma üle läbiveetavat kaupa ning reisijate pagasit ühelt teelt teisele kauba- või pagasiomaniku kaastegevuseta.

Raudteede vastastikused õigused ning kohused otseühendustes määratakse sellekohastes kokkulepetes; sarnased kokkulepped sõlmitakse ka raudteede ja teiste veottevõtete vahelistes otseühendustes.

Veotingimused ja -hinnad, üldse kõik määrused, mis vastavas otseühenduses lahendavad ühelt poolt kaubaomanikkude või reisijate ja teiselt poolt veottevõtete õiguslikke vahekordi, määratakse *otseühenduse tariifis*. Viimase koostamisel püütakse veotingimusi ja üldmäärusi küll ka ühtlustada, niivõrt kui see on võimalik, kuid tihti jäävad iga veottevõtte veotee piirides maksma vastava veottevõtte määrused. Ka veohindade määramisel harilikult võetakse arvesse iga veottevõtte kohaliku tariifi, kuid erandid, nimelt hinnaalanduste või muude soodustuste näol, tulevad ka siin ette.

*Siseriiklikkudest* otseühendustest meil võib nimetada:

a) Reisijate-, pagasi- ja kaubaveo otseühendus riigiraudtee jaamade ja Kuivaste ning Roomassaare sadama vahel Rohuküla kaudu (Raudteede ja veeteede tariif nr. 38), millest osa võtavad riigiraudteed ja Balti Päästeselts.

b) Pagaskauba ja kaupade veo otseühendus riigiraudteejaamade ja Heltermaa, Taaliku, Triigi ning Sõru sadama vahel Rohuküla kaudu aurik „Gustav’iga“. (Raudteede ja veeteede otseühenduse tariif nr. 97). Osavõtjad: riigiraudteed ja laevasõidu liinipidaja G. Sergo.

c) Pagasi- ja kaubaveo otseühendus riigiraudteejaamade ja Kuresaare—Kuivaste autobuseliini peatuskohtade kui ka Kuivaste sadama vahel Virtsu kaudu (Raudteede, laevasõidu- ja autobuseliini otseühenduse tariif nr. 104). Sellest võtavad osa: riigiraudteed, laevasõiduliinipidaja G. Sergo ja autobuseliinipidaja A. Mihkels.

Peale nimetatud otseühenduste on riigiraud-

teedel olnud või olemas ka veel mõned teised otseühendused, nimelt Roomassaare sadamaga Pärnu kaudu, Pärnu Laeva A/S. osavõtul, Peipsi sadamatega Tartu kaudu laevanduse „Tartu Linnavalitsus ja Ko.“ osavõtul ning Narva-Jõesuu sadamaga Narva kaudu „Aurulaevandus A. P. Kotšnevi“ osavõtul.

Eesti riigiraudteed käesoleval silmapilgul võtavad osa järgmistest *välisotseühendustest*:

1) Eesti—Läti—Vene raudteede vaheline reisijate- ja pagasiveo kui ka kaubaveo otseühendus. Tariifid: reisijate- ja pagasiveo alal RT 9 — 1928 ja kaubaveo alal RT 2 — 1927.

2) Eesti—Läti—Leedu—Saksa raudteede vaheline reisijate- ja pagasi ning kaubaveo otseühendus. Reisijate- ja pagasiveotariif — RT 4 — 1929 ja kaubaveotariif (nr. 88) — RT 91 — 1929. a.

3) Eesti—Läti—Poola raudteede vaheline kaubaveo otseühendus, mille tariif nr. 89 (määrused) on avaldatud RT 11 — 1931.

4) Saksa—Leedu—Läti—Eesti—Hiina—Jaapani raudteede vaheline, NSVL kaudu, kaubaveo otseühendus (Tariif nr. 99, välja kuulutatud RT 94 — 1931).

5) Euroopa—Aasia reisijate- ja pagasiveo otseühendus.

6) Inglise—Balti reisijate- ja pagasiveo otseühendused:

a) Belgia kaudu (Tariif RT 15 — 1929).

b) Hollandi kaudu (Tariif RT 39 — 1929).

Mis puutub kaht esimest otseühendust, siis tuleb tähendada, et lähemal ajal on oodata nende suhtes olulisi ümberkorraldusi.

*Rahvusvahelised tariifid* omavad küllalt tähtsust rahvusvahelise raudteede liikluse arendamises, eeldades muidugi seda, et üldse majanduslikud j. m. olud selleks küllalt soodsad on kahe riigi vahel, kus tariifid luuakse. Reisijate- ja pagasiveo alal sisalduvad need tariifid tingimata veohindu, sest et ilma selleta pole reisijate ja pagasi otsevedu võimalik. Kuigi ka kaubaveo alal harilikult on töötatud välja *otsetariifid*, mis sisaldavad kaupade nimekirja ja klassifikatsiooni, veomaksu arvutamise määrusi ja kauguste ning hinnatabeleid, siiski on olemas ka rahvusvahelisi tariife, mis sisaldavad ainult „tariifimäärusi“. Riikide vahel, kes on ratifitseerinud RKK ja RRK, kui ka otseühendustes, kus osavõtavad pooled tunnustavad Rahvusvahelise Transpordikomitee Ühistatud Lisamäärusi, on otseühenduste loomiseks ja nende tariifide koostamiseks soodus õiguslik alus pandud.

Raskused otsetariifide koostamisel ei teki seega mitte nende õigusliku külje suhtes, vaid puhttariifiliste küsimuste juures. Kuigi Eesti ja Läti kaubaveotariifid on peaaegu täielikult unifitseeritud, siiski sarnast ühtlust on mujal ka naaberriikide kaubaveotariifide juures vae-

valt leida, üksteisest kaugemal asuvatest raudteedest kõnelemata. Selle tõttu, kui otsetariifi loomisel kõik osavõtavad raudteed jäävad igaüks oma sisetariifiga sanktsioneeritud süsteemi ja mooduste juure, siis sünnitab see tihti raskusi niihästi otsetariifi koostamisel kui ka pärast käsitamise juures. Arvesse võttes, et paljudes riikides veod välisotseühendustes moodustavad ainult väikese osa kogu vedude hulgast, ei ole põhjust arvata, et sisetariifide kujundamisel võidaks suurt tähelepanu pöörata välisliikluse tarvetele. Jääb järele seega võimalus, et üksikud riigid võtavad välisotseühendustes käsitusele teistsugused süsteemid ja meetodid, kui neil on siseühenduses tarvitusel. Otsetariifide koostamisel ongi seda moodust käsitatud tihti, kuid enam mõne teisejärgu tähtsusega pisiasja juures, kui tähtsamate tariifi põhimõtete suhtes. Et mitmesuguste lahkuminevate tariifi põhimõtete maksmapanek siseühenduses ja välisühenduses teeb raskusi vastava riigi raudteeametnikele määruste käsitamisel, on arusaadav.

Lahkuminekuid oma veotariifide süsteemide, meetodite ja üksikasjalisema väljatöötamise suhtes põhjendavad raudteed neile mõõduandvate majandusliikude olude erinevusega, kuid kuigi need erinevad olud sunnivad vastavaid raudteid võtma tariifiasjanduses eriseisukohti, siis viimased leiavad väljendust mitte nii väga tariifi tehnilise külje üksikasjades, kui üldse teatud raudtee tariifipoliitikas. Tariifide kujundamisel mängivad osa ka vastava raudtee traditsioonid ja harjumused tariifiasjanduse alal ja — last not least — ka sel alal mõõduandvate isikute heaksarvamine, „maitse“, mille arvele võib nii mõndagi uuendust, või vastupidi, teatud konservativismi tariifiasjanduses panna.

Et olulised erinevused üksikute riikide tariifide vahel raskendavad rahvusvahelist raudteeliiklust, siis Rahvusvaheline Raudteede Liit (U.I.C.), kes üldse teeb tegemist igasuguste, raudteeliikluse arendamist käsitavate küsimustega, on võtnud kaalumisele ja selgitamisele ka selle küsimuse, kas ja kuidas oleks võimalik luua suuremat ühtlust raudteekaubaveotariifide alal.

Nimelt võttis vastu U.I.C. kaubaveo-komisjon oma istungil märtsis-aprillis 1930. a. otsuse, pöörata kõigi liiduliikmete poole ankeediga veomaksu arvutamise aluste kohta nende unifikatsiooni mõttes. Aruandjaks määrati Poola riigiraudteed ja kaasaruandjaks Ungari riigiraudteed.

Ankeetleht sisaldas järgmisi küsimusi (siin toodud lühendatud kujul):

1) Missugused tingimused annavad vastaval raudteel saadetisele vagunsaadetise iseloomu?

2) Kuidas arvutatakse veomaks vagunsaadetiselt, mille laadimiseks raudtee annab väiksema või suurema kandejõuga vaguni, kui see, mis oli saatja poolt nõutud?

3) Missugusel juhtudel võetakse veomaksu vaguni kandejõu pealt, ja kas on 10 ning 15 t saadetiste jaoks erimaksumäärad, samuti missugused eritingimused on maksvad puistatult veetavate kaupade kohta?

4) Kuidas arvutatakse elusloomade ja lindude veomaks (nende arvu, kasutatava vaguni põrandapinna jne. järgi)?

5) Kuidas arvutatakse veomaks vagunsaadetistelt, mis koosnevad mitmesugustest, erinevate tariifide alla kuuluvatest kaupadest?

6) Missuguseid kaupu on raudteed õigustatud vedama lahtistel vagunitel ja kas nende kaupade veo korral kinnistes vagunites võetakse lisamaksu?

7) Missuguseid erihinnaalandusi ehk soodustusi antakse sel puhul, kui saatja ei või 15 t või suurema vaguni kandejõudu täielikult ära kasutada selle tõttu, et vedu toimub teoseda kaudu, kus on kergem pealisehitus ja seega ka väiksemad teljekoormatuse ülemmäärad?

Ankeedi tulemused avaldati Poola riigiraudteede aruandes selle kohta, millest näha, et kaupade veos tariifipõhjaluste suhtes on valitsemas teataval määral ühtlust, kuid väga palju ka olulisi lahkuminekuid. Lihtsam ja loomulikum tee ühtlustuse saavutamiseks oleks see, et üksikud raudteed sarnastaksid oma tariife enamuse raudteede tariifidele, muidugi niivõrt, kui sarnane enamuse juba kindlama kuju omandanud (näit., et vagunsaadetise kaalualammääraks loetakse 5 t j. m.). Loomade veos aga näib igasugune ühine tarifeerimine võimatu olevat, sest veomaksu arvutamine toimub täiesti lahkuminevate põhimõtete järgi, kus alused kompromissiks puuduvad ja pealegi on iga raudtee sel kindlal arvamusel, et tema poolt käsitatav veomaksu arvutuseviis on kõige otstarbekohasem ja kõigile soovitatav süsteem.

Aruandja Poola riigiraudteede otsuse järgi on kaubaveotariifide täieliku ühtlustamise mõtte, nii soovitatav kui see ka ei ole, siiski käesoleval ajal enneaegne ja mitteteostatav, sest ta nõuaks väga olulisi ja põhjalikke muudatusi kohalikkudes tariifides. Arvesse võttes ka raudteede tarvidust kohandada oma tariife kohalikkudele oludele ja nõuetele, tuleb seetõttu ka tariifide unifikatsiooni nõudest loobuda.

Et aga kergendada otsetariifide loomist kui ka, et lihtsustada rahvusvahelist raudteeliiklust seal, kus vastavad otsetariifid puuduvad, on soovitatav antud probleemi raudteedel ikka silmas pidada ja vastaval juhul järele kaaluda, missuguseid lihtsustusi maksuma panna või missuguseid takistusi kõrvaldada on võimalik ülalnimetatud sihi saavutamiseks.

Toetudes ankeedi tulemustele, aruandja leiab otstarbekohase olevat raudteedele soovitada eestkätt allnimetatud seisukohti omaks tunnustada ja pooldada:

1) Vagunisaadetiseks (envoi en wagon complet) rahvusvahelises liikluses tuleb lugeda iga saadetis, mille kaal on vähemalt 5000 kg ehk

mille veomaks tasutakse vähemalt selle kaalu eest. Peale selle käsitatakse, kaalust olenemata, vagunsaadetistena kõik saadetised, millega laetud vaguni sulgeb saatja oma lukkudega või plommidega, samuti ka kõik saadetised, mille jaoks saatja on nõudnud vaguni enda täielikku käsutusse.

2) Tuleb koostada nende raudteede nimekiri, kus on ette nähtud raskendatud tingimused nende vagunite kohta, mille kandejõud on vastaval teel maksvast „normaalkandejõust“ suurem.

3) Samuti tuleb koostada nende kaupade nimekiri, mille eest veomaks arvutatakse veoks kasutatava vaguni kandejõu pealt, kui ka nende raudteede nimekiri, kus sellist moodust käsitatakse.

4) Tuleb soovitada üldise põhimõttena käsitusele võtmiseks, et sel puhul kui vagunsaadetis koosneb mitmesse tariifklassi kuuluvatest kaupadest, siis veomaks arvutatakse järgmiselt: kui iga kauba kaal on saatekirjas näidatud eraldi — iga kauba eest ka eraldi ja selle tariifi järgi, mis vastab saadetise üldkaalule; kui aga üksikute kaupade kaal saatekirjas on eraldi näitamata, siis arvutatakse veomaks üldkaalu eest, kõrgema tariifklassi või maksumäära järgi, mille alla mõni selles saadetises veetav kaup kuulub.

5) Tuleb koostada nimekiri nende kaupade kohta, mille vedu toimub lahtisel vagunil, ära näidates need raudteed, millistel võetakse lisamaksu kaupade veol kinnistes vagunites.

Ülaltähendatud nimekirjad võiksid olla RKK juurde lisatud.

Ungari riigiraudteede seisukoht toodud küsimuses üldiselt vastab aruandja Poola raudteede seisukohale, kuid peale selle on veel mõnele asjaolule tähelepanu juhitud. Pkt. 1 toodud vagunsaadetise määrangut tuleb täiendada selles mõttes, et vagunsaadetiseks loetakse ka iga saadetis, mis koosneb sarnastest pakkimata kaupadest, mida üldreeglite järgi ei või vedada pakkimata väikesaadetisena; samuti tuleb lugeda vagunsaadetiseks saadetis, mis platvormile laetult kaetakse presendiga selliselt, et sellele platvormile ei ole võimalik teisi kaupu juurde laadida. Pkt. 4 (ankeedi küsimus 5) suhtes Ungari riigiraudteed oma aruandes väidavad, et kuigi ühes saadetises mitmesse tariifklassi kuuluvate kaupade veomaksu arvutamine kõigil veost osavõtvatel teedel võiks toimuda ühtlustatud põhimõtete alustel, siiski see veel ei kõrvaldaks sugugi neid raskusi, mis maksude arvutuse rahvusvahelises liikluses väga keerukaks teevad, ja need viimased olenevad nimelt sellest asjaolust, et kaupade nimekirjad ja klassifikatsioonid on väga erinevad. Et aga sel alal mingi ühtlustus praktiliselt võimalik oleks, ei ole loota.

*Rahvusvahelise kaupade klassifikatsiooni* küsimus on küll ka arutusel olnud rahvusvahelistes organisatsioonides, kuid sellest on loobu-

tud, kui ebapraktilisest ja mitteteostatavast mõttest.

On jäädud peatuma *rahvusvahelise ühtlustatud kaupade nimekirja* juurde. Käsitades alustena prantsuse kui ka teiste Keskeuroopa kaubaveotariifide nomenklatuure, on U. I. C. koostanud sellise rahvusvahelise nimekirja prantsuse keeles, saksa ja itaalia keelse tõlkega. Sellejuures on mõeldud, et seda nimekirja käsitatakse eestkätt rahvusvaheliste otsetariifide koostamisel, kuid ka sisetariifide suhtes soovitatakse teda tarvitada eeskujuna.

Ka Rahvusvaheline Kaubanduskoda on tegemist teinud rahvusvaheliste kaupade nimekirjadega, kusjuures on kavatsatud luua sarnaseid nimekirju, mis oleksid ühe korruga raudteede kaubanimekirjad kui ka tollikaubanomenklatuurid. Viimase suhtes on eeltöid tehtud ka Rahvasteliidu Liiklemise ja Transiidi komisjoni poolt.

Reisijate- ja pagasiveo alal on rahvusvahelises liikluses olud tariifide ühtluse suhtes hoopis teistsugused. Kuigi vaguniklasside arv võib olla üksikutes maades lahkuminev, siiski, näit. 3. klassi mõiste on üldiselt igalpool sama. Ka N. Vene raudteedel, kus klasside nimetusi ei tarvitata, on olemas vaguni jaotus istekohtade suhtes „kõvadeks“ ja „pehmeteks“, mis vastab Lääne-Euroopa raudteede jaotusele 2. ja 3. klassi.

Rahvusvaheliste reisijate- ja pagasi- kui ka kiirkaubaveo tariifimääruste suuremaks ühtlustuseks on U. I. C. välja töötanud „mustersitariifid“. Sellised on olemas ka kesk- ja kõrgemate koolide õpilaste ja boyscoutide kui ka üldse gruppides sõitjate kohta.

## X.

Kuigi raudtee tariifide põhimõtted ja alused on enam-vähem vastava raudtee kohta mõõduandvate majanduslikkude tingimuste kui ka raudtee enda tariifipoliitika poolt kindlaks määratud, siiski, et antud põhimõtted oma otstarbekohast väljendust leiaksid tariifides, tuleb viimaste üksikasjalisele väljatöötamisele pöörata tarvilist tähelepanu, püüdes anda tariifidele ühtlase, järjekindla ja loogilise kuju ja vältida igasuguseid arusaamatusi, ebatäpsusi ja vastolusid üksikute osade vahel.

Tariifi juriidiline külg, nii palju kui see avaldab ennast mitmesugustes määrustes, peab olema tugev selles mõttes, et viimased on kujutatud selgesti ja täielikult ja ei paku mingit võimalust valesti tõlgitsemiseks.

Tariifi tehnilise külje mitte küllalt hoolsa väljatöötamise tagajärjel võib tariif sisaldada vigu arvutustes, soovimata raskendusi või kergendusi, mis pole otstarbekohased, või ei vasta õigluse põhimõttele.

Põikusi tariifiasjanduses tuntakse *tariifi-anomaaliate* nime all. Olulisemad neist avalduvad sarnastes nähetes, et ühe ja sama veotoimingu eest, täiesti ühede ja samade tingimuste

juures, on tariifi järgi võimalik maksusid arvutada mitmet viisi, või, — et suurema liiklemisväärtusega veotoimingu eest võetakse madalamat maksu, kui mõne teise sama liiki veotoimingu eest, millel on väiksem liiklemisväärtus.

Paljudel juhtudel on nad tariifidesse, nii öelda, „kogemata“ sisse sattunud, kusjuures nende tekkimine võib olla soodustatud ka kasutatava tariifisüsteemi puudulikkusest või mitte otstarbekohasusest, kuid tihti olenevad nad ka mõnesugustest, teatud määral paratamatutest asjaoludest, mis üksteise vastu võivad käia, ja mida kõiki tuli tariifi kujundamisel arvestada.

Selle tõttu on üksikutel juhtudel raske otsustada, kuivõrt on tegemist tõeliku „tariifianomaaliaga“, pealegi, kus hinnangud tihti suurel määral puhtsubjektiivsetest vaatepunktidest olenevad.

Toome mõned näited siin kohal, millest esimene on Saksa raudteede kaubaveo tariifist võetud.

200 km kaugusel veetakse 2 väikekiiruse saadetist:

- 1) 9000 kg kaupa tariifklassi D järgi.  
400 „ „ „ A „

kokku 9400 kg. Tariifimääruste kohaselt arvatud veomaks on 139,76 Saksa marka.

- 2) 9000 kg kaupa tariifklassi D järgi.  
500 „ „ „ A „

kokku 9500 kg. Veomaks on 137,30 Saksa marka.

Seega osutub 2. saadetise kohta, milles tariifklassi D järgi kaupa on sama palju, kuid tariifklassi A järgi isegi 100 kg rohkem, kui 1. saadetises, veomaks (139,76—137,30) 2,46 Saksa marka odavamaks, kui esimese saadetise pealt, milline olukord kaubaomaniku seisukohast näib küll ebaõiglasena või vähemalt arusaamatusena.

Toodud nähe oleneb sellest, et Saksa kaubaveotariifi määruste järgi tuleb *mitmesse* klassi kuuluvatest kaupadest koosnevate vagunisaadetiste veomaks arvutada järgmiselt:

Kui saadetise üldkaal on

- a) kuni 9400 kg — 5-ton. tariifimaksumäärade järgi;  
b) 9401—14100 kg — 10-ton. tariifimaksumäärade järgi;  
c) üle 14100 kg — 15-ton. tariifimaksumäärade järgi;

sealjuures b) ja c) juhul muidugi kaalualamääri (10 ja 15 t) arvesse võttes.

Selline veomaksu arvutuse moodus on Saksa raudteedel maksma pandud, et lihtsustada raudteeametnikkude tööd: ei tarvitse selliseid, mitmesse klassi kuuluvate kaupade kogusaadetisi kaks korda ületakserida nagu meil ja ka mujal, et leida kumb tariif on *odavam*. Ülaltoodud liigitused saadetise üldkaalu järgi on üldiselt enam-vähem vastavad tariifklasside vastastikustele suhetele ja näitena toodud

„vastolud“ on võimalikud ainult teatud tingimuste kokkusattumisel. Ka käesolevas näites muutub vahekord, kui tuua võrdlusena: 9400 kg kaupa A klassi järgi mõlemas saadetises ja D klassi järgi esimeses saadetises 400 kg ning teises 500 kg.

Teine näide on Läti reisijateveo tariifist:

Reisija sõidupilet Zaslauks—Sigulda vahel (Riia kaudu) maksab 1,90 latti, kuid sõidupilet Zaslauks—Riga 0,15 latti ja Riga—Sigulda 1,35 latti, kokku 1,50 latti, mis tõttu reisijal ei ole kasulik osta otsepiletit, kuigi hariliku arusaamise järgi lugu peaks olema just vastupidine. Selline vastolu käesoleval juhul on tingitud asjaolust, et Zaslauks—Sigulda pileti hind arvutatakse üldtariifi järgi, kuna Zaslauks—Riga ja Riga—Sigulda piletihinnad määratakse lähisliikluse tariifi järgi, mis on märksa odavam.

Ka meie reisijateveotariifis § 16 pkt. 3 sisaldab samataoliste vastolude võimalusi.

Arusaadav on, et selliseid kui ka muid vastolusid on võimalik tariifidest kõrvaldada või vähemalt nende arvu vähendada minimumini, kuid nagu juba tähendatud, võib nende olemasolu olla tingitud sellistest teguritest, mis raudteele endale eriti tähtsad või selleks peetavad, kuigi kõrvalisetele ja asjasse mitte süvenenud isikuile see näib vastuoksusena ja ka ülekohtuna.

Tariifides võivad ette tulla muidugi ka sarnased nähted, millele põhjust ei saa otsida tariifipolitika saladustest ega ka erilistest tehnilistest kaalutlustest, vaid mujalt. Kui meie naaberriigi raudteede kaubaveotariif määrab „vanarauale“ 5-ton. saadetiste jaoks klassi 12 ja 10-ton. saadetiste jaoks klassi 18, siis tekib sellise suure klasside vahe tõttu olukord, et 150 km kaugusel on veomaks 5 tonni eest 43,00 l. ja 10 tonni eest 42,00 l. Selle tagajärjel osutub vanaraua kohta 5-ton. saadetiste tariif tegelikult hoopis ülearuseks. „Tariifikuriiosumiga“ on tegemist ka, kui näit. meil „taimerask“ kuulub tariifklassidesse 7-8-9-10, kuid „kookosrasv“, — mis pole midagi enam ega vähem kui taimeraskva liik — tariifklassidesse 6-7-8-9.

Sellised tariifides ettetulevad vastolud ja vead raskendavad tariifide õiget käsitamist, tekitavad arusaamatusi ja valesti takserimisi ning vähendavad usaldust tariifi vastu. Samuti annavad nad kaubaomanikkudele põhjust püüda kunstlikkude võtete teel üle saada „tariifikonksudest“ ja leida teed madalama tariifi kasutamiseks. Tariifide koostamisel tuleb üldse ikka silmas pidada seda asjaolu, et mitte küllalt täpsed ja otstarbekohased väljendused tariifis võimaldavad tihti ka kuritarvitusi ja pakuvad teenimata soodustusi juhtudel, kus see tariifi koostaja asutise poolt mitte polnud ette nähtud.

Et ära hoida soodustuste kasutamist juhtudel, kus see pole mitte õigustatud või soovitatav,

selleks tulevad tariifi määrused ja tingimused kujustada tihti paratamata selliselt, et see läbi raskendatakse tariifi käsitlemine. Antud olukorraga arvestades, ei ole seega võimalik tariife luua ikka nii lihtsatena ja kitsendusteta, kui seda vast ehk soovivad need, kellele tuleb tariife käsitada. Lihtsustatud korra juures oleks küllalt, kui näit. saatekirjas kirjutatakse kaubanimetused: „või“, „õunad“, „vaarmarjad“ juhul, mil on tegemist koorevõi ja värskete õunte ning vaarmarjadega. Ainult vastasel juhul tuleks siis kirjutada „taimevõi“, „kuivatatud õunad“, „kuivatatud vaarmarjad“. Kuid, nagu juba tähendatud, ei saa iga lihtsustust läbi viia veel ainult sel põhjusel, et ta väga soovivatav on tariifi käsitlemise mõttes, vaid mõõduandvaks on siin ka muud tehnilised kui ka õiguslikud tegurid, mida raudtee ei saa arvestamata jätta.

## XI.

Raudteetariifid, eriti kaubaveotariifid omavad küllalt tähtsust ka raudteekasustajate suhtes. Et vedude tingimused ja hinnad on tariifides kindlaks määratud ja et need tingimused tihti on keerukad ja koosnevad üksikasjalistest eeldustest, mille täitmisest või olemasolust oleneb veomaksu suurus, siis on see kaubaomaniku enda huvides, aegsasti tutvuda nende tingimustega, mis vastava veotoimingu kohta maksvad. Tariifi eeskirjade mittetundmine või mittetäitmine võib esile kutsuda väga ebasoovitavaid tagajärgi kaubaomaniku suhtes. Vormilikult mittestarbekohase veoksandmise puhul võib saadetis kuuluda mõne kõrgema liigi alla, mis läbi veomaks osutub märksa, isegi mitu korda, kõrgemaks, kui see vastavate eeskirjade silmaspidamisel oleks olnud.

Raudteede seaduse järgi langeb suurem osa vastutust vormiliku külje suhtes veolepingu sõlmimisel ja saatekirja täitmisel kaubasaatja peale. Raudteeametnikkudel on küll vähemalt moraalne kohustus anda kaubaomanikkudele tarvilikke selgitusi ja näpunäiteid, kuid et selles suhtes mitte kõik nii väga rahuldavas seisukorras ei ole, selle kohta pakub näiteid küllalt tegelik elu.

Sellise olukorra juures on raudteetariifide tundmine eriti alalistele kaubasaatjatele ja -saajatele hädavajalik. Erilise tähtsuse omab see seal, kus on tegemist paljude üld- ja eritariifidega, mis on maksvad sise- või välisühendustes. Lääne-Euroopas toimub palju vedusid speditioonifirmade vahetalitusel, kellel on tariifide alal asjatundjad ja vilunud ametnikud. On tekkinud ka eriline elukutse „tarifööride“ nime all, kes seisavad suuremate firmade ja ettevõtete teenistuses ja kelle ülesandeks on kõigi sise- kui ka välisriikide tariifide ja eeskirjade jälgimine ja tarvilikkude juhataste andmine või korraldamine vedude alal.

Ilmub ka eriajakirju, mis käsitlevad raud-

teetariifiasjandust ja toovad teateid igasugustest muudatustest tariifide alal.

Tähelepanu väärrib rahvusvaheline ajakiri „*Allgemeiner Tarif-Anzeiger*“, mis ilmub Viinis üks kord nädalas ja on määratud peamiselt eraisikutest, -asutustest ja firmadest koosneva lugejaskonna jaoks. See ajakiri, mis juba 1881. a. asutatud, toob ülevaateid ja teateid Austria, Ungari, Cehhoslovakkia, Saksa, Poola, Rumeenia, Jugoslaavia, Šveitsi ja ka teiste Euroopa riikide kaubaveotariifide kohta. Peale selle sisaldab ta teateid ja andmeid laevasõidu, tolliasjanduse, speditsooniasjanduse, raudteede valuuta ümberarvamise kurside j. m. kohta. Ei puudu ka artiklid veoõiguse kui ka rahvamajanduse alal.

Nimetatud ajakirjaga lähedalt seotud on „Rahvusvaheline tariifide müügikeskkoht“ Viinis, mis kirjastab peaaegu kõigi Keskeuroopa riikide raudteede kaubaveotariife, neid vastaval juhul tõlkides saksa keele. Ka algitariifide muudatuste ja täienduste lehed antakse nimetatud kirjastuse poolt välja. Lühemate muudatuste tekst või sisu avaldatakse, nagu nimetatud, „*Tarif-Anzeiger*’is“. Sel kombel on oma või naaberriigi tariifidest huvitatud isikutel võimalus alati jälgida, millised tingimused ja soodustused on kusagil maksvad.

## XII.

Lõpuks ka mõni sõna raudteede tariifiasjanduse lähema tuleviku väljavaadetest.

On avaldatud arvamist, et on tagasitulematult möödunud raudteetariifide „klassiline ajajärk“, kus raudteed, omades enam-vähem monopolisti seisukoha vedude alal, võisid enda äranägemise järgi luua veotariife, mis olid vormilt ühtlased ja korrapärased ja mida käsitati igalpool ja kõikide suhtes ühtviisi.

Autotranspordi arenemine ja sellest tekkinud äge võistlus raudtee ja auto vahel on kutsunud esile uusi tegureid, mis sunnivad raudteid võtma revideerimisele oma veotariifide põhialuseid kui ka tehnilisi tingimusi. Viimastesse puutuvatest on tähtsamad järgmised küsimused:

Kuivõrt on võimalik ja otstarbekohane kinni pidada väärtuseklasside tariifisüsteemist sellises olukorras, kus kõrgematesse klassidesse kuuluvate kaupade veod näitavad üles erilist kalduvust ära libiseda raudtee käest?

Teiseks, kas ja millisel määral tuleb veomaksuäärade kindlaksmääramisel kasutada differentsiaalsüsteemi, mis annab lühikestel kaugustel võrdlemisi kõrgemaid maksusid iga kilomeetri kohta, kuna aga autovõistluse teravus ennast tunda annab nimelt lühikestel veokaugustel?

Mõlemad põhimõtted on tariifide kujundamisel olulise tähtsusega, ja kuna nad tariifitehnika alal olid seni oma kohast teatud saavutised ja kauaaegsete kogemuste ja tegelikkude kaalutluste tulemused, siis tähendaks nendest

loobumine tagasipöördumist raudteede tariifi-asjanduse algajajärkude juurde.

Kuna nimetatud küsimused puudutasid tariifide tehnilist külge, on peale selle esile kerkinud veel üks tähtsam, juriidilise iseloomuga küsimus, mis ähvardab kõigutada raudteetariifide tähtsamaid põhialuseid: avalikkus ja ühesarnane käsitus kõigi suhtes.

Võrreldes autoliikluse kohta mõõduandvaid seadusi ja määrusi nende seaduse-eeskirjadega, mis raudteede ekspluateerimist korraldavad, leiavad raudteed, et nad on surutud sarnastesse kitsatesse raamidesse, mis neid teevad täiesti võistlusvõimetuks. „Rohkem liikumisvabadust!“ on sellepärast nüüd mõnel pool raudteede hüüdsõna ja nõue ning selle all, peale muu, mõistetakse nimelt ka rohkem vabadust tariifi-asjanduse alal, milleks tuleks lõdvendada praegu maksvaid kohustusi: esiteks — et raudteetariifid peavad olema avalikult välja kuulutatud ja et väljaspool tariife ei või teha hinnalandusi ning soodustusi ja teiseks — et raudteed on kohustatud käsitama tariife kõikide suhtes ühte viisi.

Esimene korraldusvõte selles suunas ongi juba Lääne-Euroopas maksmata pandud. Saari territooriumi valitsusekomisjon, kes Versailles rahulepingu põhjal on volitatud teatud korras tegema tarviliseks tunnustatud muudatusi vastavates seadustes ja määrustes, on Saari territooriumi raudteede kohta maksmata pannud 9. augustist 1932. a. järgmise olulise ja painduva muudatuse raudtee liiklemismäärustikus:

§ 6 (3) senine tekst: „Igasugune hinnalandus või muu soodustus väljaspool tariife on keelatud ja maksvusetu“ on täiendatud järgmistele lausetega: „Siiski võib raudtee, võistluse puhul teiste liiklemisvahenditega, sõlmida erilisi kokkuleppeid. Peale selle on raudtee õigustatud tariifides väljakuulutatud, veolepinguks mõõduandvaid tingimusi, veohindu ja lisamaksusid käsitama ainult eriliste, võistlusest teiste liiklemisvahenditega olenevate tingimuste täitmisel ning nende eritingimuste mittetäitmisel kalduda kõrvale tariifidest.“

Nende „eritingimuste täitmise“ all tuleb mõista muidugi kaubaomaniku kohustust oma vedusid teostada mitte teiste liiklemisvahendite (peamiselt auto, aga ka laevühendus), vaid ainult raudtee kaudu. Kaubasaatjate ja -saajate suhtes, kes seda kohustust enda peale ei võta või ei täida, raudtee on õigustatud kasutama kõrgemaid veohindu, raskemaid veotingi-

musi j. m., kui maksvates tariifides on ette nähtud.

Nii radikaalsete uuenduste kavaga, kui eriti selle määruse viimases lauses on ette nähtud, ei ole seni veel teised raudteed mitte julgenud avalikkuse ette astuda. Pealegi on vaevalt loota, et mujal riigi valitsusevõimud neid maksmata panevad.

Norras on küll maksmata juba korraldus, et kaubaveos kõigemadalamaid tariifklasse käsitataks ainult nende kaubaomanikkude suhtes, kes oma vedusid teatud kaugusel toimetavad ainult raudtee kaudu.

Kesk-Euroopa Raudteevalitsuste Ühing, kuhu kuuluvad peale kõigi Saksa raudteede ka Austria, Ungari, Šveitsi, Hollandi, Taani, Norra, Rootsi j. t. raudteed, on asunud seisukohale, et Saksa liiklemismäärustiku EVO § 6 kui ka teiste nimetatud riikide raudteeseaduste ja -määruste samasisulised paragrahvid, mis keelavad igasuguste hinnaalanduste ja soodustuste tegemise väljaspool tariife, tuleksid täiendada järgmiselt: „Siiski võib raudtee, võistluse puhul teiste liiklemisvahenditega, sõlmida erilisi kokkuleppeid, kusjuures raudtee peab koostama selleks üldpõhimõtteid, mis vajavad vastava kõrgema asutise kinnitust ja peavad tariifides välja kuulutatama.“

Teisest küljest tuleb aga kuuldavale hääli, nimelt ka vastavate eriteadlaste poolt, kes tõendavad, et käesolevat „tariifikriisi“ ei saa lahendada sel teel, et raudteed omandavad täieliku tegevuse vabaduse tariifide käsitamise alal. See ainult halvendaks praegust olukorda ja võistlus veoettevõtete vahel omandaks veel teravama kaju. Ka raudteekasutajate seisukohast ei ole soovitatav mingi uuendus, mis vähendaks või lõdvendaks raudteede kohustust tariifide avalikkuse kui ka üheõigusliku käsitamise kohta kõikide suhtes. Lahendust tuleb otsida hoopis vastupidises suunas. Kui autoliiklus arenes seni, ilma et ükski seaduse-eeskiri oleks seda korraldanud või tema õigusi ja kohustusi kindlaks määranud, siis on ometi kindel, et ka sel alal tulevikus ei saa puuduma otsustarbekohane korraldus, mis lahendab suhted auto ja raudtee vahel üldhuvide seisukohast. Seaduste eeskirjad, mis viimasel ajal üksikutes riikides on autoliikluse kohta maksmata pandud, sisaldavad määrusi ka tariifikohustuse kohta, kusjuures autotariifide kohta on maksmata samad põhimõtteid, mis raudteede tariifide suhtes: avalikkus ja ühesarnane käsitamine kõigi kohta.

## Puhtmetallist reisivagunid.

B. E.

Kuni käesoleva sajangu alguseni ehitati reisivaguneid peamiselt puust ja ainult vaguni alusraam ja rattad olid rauast. Eestkätt Põh-

ja-Ameerikas ja hiljem ka Saksamaal hakati reisivaguneid ehitama puhtmetallist. Esimene sarnane vagun, mis oli määratud kiirrongi

jaoks, pandi Preisi-Hesseni raudteel liikumisesse 1912. a. Sellest ajast peale on puhtmetallist reisivaguneid rohkesti juurde ehitatud ja rahvusvaheliste statistiliste andmete järgi on neid vaguneid praegu tarvitusel:

Ühendriikides . . . . .	27.000
Saksamaal . . . . .	10.250
Prantsusmaal . . . . .	3.000
Itaalias . . . . .	1.300
Kanadas . . . . .	850
Jaapanis . . . . .	650
Inglismaal . . . . .	600
Austraalias . . . . .	250
Egiptuses . . . . .	170
Argentiinas . . . . .	150
Hiinas . . . . .	100

Puhtmetallist vagunite paremused nende vagunite liikumise, ehituse ja korrashoiu suhtes on järgmised:

1) Liikumise hädaohutuse tõstmine, mis oleneb ehitusmaterjali suuremast vastupidavusest ja kindlusest näit. rongiõnnetuste puhul, samuti ka suuremast tulekindlusest.

2) Vagunikere puust prussid on võimalik asendada needitud või keevitatud raudsidetaladega, mis on enam vastupidavad ja seega kergendavad vaguni korrashoidu.

3) Ehitusmaterjali pikem iga ja selletõttu vähemad kulud vagunitepargi uuendamise alal.

4) Võimalus ehitusmaterjalina kasutada puu asemel terast, mis omab erilise tähtsuse neis maades, kus vagunite ehituseks tarvisminevad puumaterjalid on vähem kättesaadavad ja isegi tulevad välismaalt sisse vedada.

5) Suurem võimalus valmistada üksikuid konstruktsiooniosasid seeriatena, seega kasutades massilise produktsiooni meetodeid, saavutada valmistuskuludes kokkuhoidu.

Nende paremuse juures on aga puhtmetallist vagunite kasutamisel ka oma puudused:

1) Vaguni omakaalu suurenemine ja sellest olenevad suuremad kulud rongi veo alal.

2) Raskused rooste vastu võitlemises.

3) Vaguni seinte suurem läbilaskvus, mis puutub temperatuuri kõikumistesse.

4) Suurem müra (mürin) vagunis sõidu ajal.

5) Teatud raskused vaguni sisseseade suhtes.

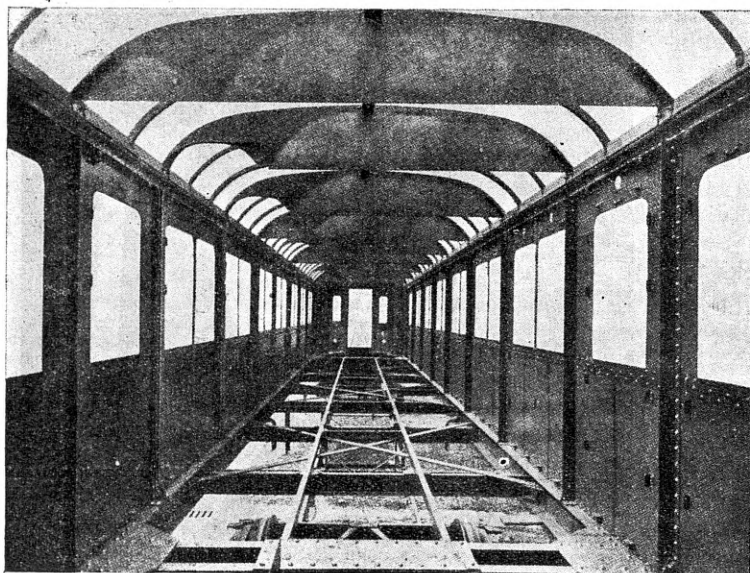
Mis puutub metallvaguni kaaluga, siis üksikutes riikides, kus sarnaseid vaguneid on ehitatud, on nende kui ka puustvagunite kohta kindlaks tehtud järgmised kaalud, arvates vaguni põrandapinna 1 m<sup>2</sup> kohta (keskmiselt):

	Reisivagunid			
	metallist	puust	metallist	puust
	minimaalne kaal		maximaalne kaal	
Ühendriigid . . . . .	850	800	1200	1000
Saksamaa . . . . .	800	800	875	925
Prantsusemaa . . . . .	750	700	800	750
Itaalia . . . . .	775	700	775	700
Jaapan . . . . .	650	—	950	—
Inglismaa . . . . .	700	650	800	750
Austraalia . . . . .	675	800	675	800
Egiptus . . . . .	872	890	872	890
Argentiina . . . . .	700	650	750	700
Hiina . . . . .	1000	700	1200	900
India . . . . .	550	550	700	700
Hispaania . . . . .	750	400	800	750
Hollandi . . . . .	750	780	950	780
Poola . . . . .	795	790	795	790
Šveitsi . . . . .	750	750	800	750
Rumeenia . . . . .	750	760	800	760
Tšehhoslovakkia . . . . .	770	730	770	730
Jugoslaavia . . . . .	780	690	780	690

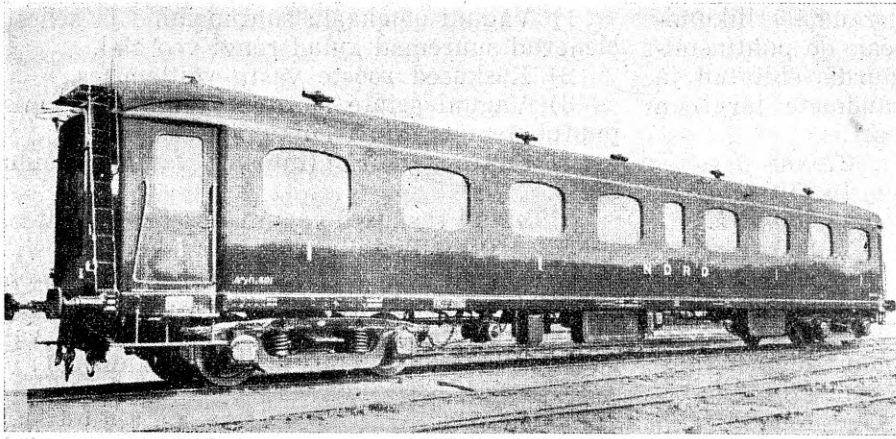
Et metallist vaguneid on ehitatud ainult viimasel ajal ja et nad on varustatud selletõttu kõigi moodsate sisseseadetega, siis tuleb neid võrrelda ainult raskemat tüüpi puust vagunitega, mis sisseseade varustuse suhtes on enam-

vähem samaväärsed, kuid mitte vanemate, kerget tüüpi vagunitega. Seda tehes, selgub, et vahe kaalus osutub isegi, nagu näit. Saksamaal, metallvagunite kasuks; kuigi lugeda seda erandiks, siiski on ülaltoodud võrdlusest näha, et paljudel raudteedel on ehitatud metallvaguneid, mille kaal on ainult 5% suurem viimasel ajal ehitatud puust vagunite kaalust. See vahe väheneb veelgi, kui hakatakse kasutama kergemaid metalle, näit. kõrgeväärtslikku terast, alumiiniumisulatist j. t.

Rooste on metallvagunite kardetav vaenlane, kuid viimasel ajal on selle vastu võitlemiseks leitud mõjuvaid vahendeid ja viise, millist parem on vase juurdesegamine raua ja terasele. Kuidas sellekohased katsed Ameerikas ja Euroopas on näidanud, on terasel, mille juurde on lisatud 0,2—0,3% vaske, selle tõttu kuni



1. Metallvaguni kere võrefermade põhimõtte järgi (Itaalias).



2. Prantsuse Põhja raudteede reisivagun, mis on ehitatud n.n. torusüsteemi järgi.

50% rohkem vastupidavust rooste vastu, kui puhtal terasel. Ühendriikides kasutatakse rahuldavate tagajärgedega erilist kuiva värvimist kõrge temperatuuri juures, kusjuures metall on varem liivaga puhtaks küüritud; ka tselluloosilakki soovitatakse kui head kaitsevahendit rooste vastu.

Mis puutub metallvagunite seinte läbilaskvusse temperatuuri vahetesse, siis on võimalik seda hoida lubatavates piirides, kasutades seinte isoleerimiseks korki, vilti kui ka vabu õhuvahesid. Siiski ka viimasel juhul tulevad metallvagunite kütteseseseaded ehitada 30—40% suurema soojendusvõimega, kui puust vagunite juures, millega tuleb arvestada eriti neis maades, kus talvel võrdlemisi väga madal temperatuur.

Uuemate metallvagunite juures ei ole mürara ja põrinat enam eriliselt märgata, mis tuleb sellest, et need vagunid on ehitatud masiivsemad, tugevamad ja seintega, mis on mitmekordselt isoleeritud.

Metallvagunite sisemiku varustuse suhtes on olemas seni kaks seisukohta: kas vagun tuleb jaotada puust vaheseintega kupeedeks ehk jaoskondadeks ja kasutada sisseseade ehitusel puud või tuleb viimasest kui ehitusmaterjalist täielikult loobuda metallvagunite juures.

Puu on meeldiv silmale kui ka kompimismeelele, peale selle on ta hea isolatsioonivõimega ja takistab märguse tekkimist (higistamist) välisseintel. Kuid sellejuures puu teatud määral rikub metallkonstruktsiooni kokkukõla ja mis olulisem, rongiõnnetuste puhul on purunevad puutükid ja killud reisijaile eriliseks hädahuks; viimane asjaolu seega suurel määral vähendab seda julgeolu, mille saavutamine ongi metallvagunite üheks tähtsamaks eesmärgiks. Arvestades publiku maitsega, kes on harjunud puust sisustusega, on ka suurem osa metallvaguneid ehitatud puuvaheseintega ja -vooderdusega; mõned raudteed peavad isegi tarvilikuks varjata publiku eest seda, et on tegemist metallist vaguniga, mis põhjeneb sel asjaolul, et esimestel sellistel vagunitel olid tõesti mõned suured puudused, mis tegid neid ebapopulaarseiks publikule. Viimasel ajal on aga mõned

raudteevalitsused, näit. Prantsusemaal, üle läinud puhtmetalli konstruktsiooni peale ja kõik jaoskondade seinad, ukсед, pingid jne. ehitatakse metallist. Selliste vagunite siseruum pakub meeldivat muljet oma lihtsate kuid ilusate kontuuride ja hoolikalt väljatöötatud osade tõttu.

Metallvagunite ehitusekulud — vähemalt praegu veel — on suuremad kui puust vagunitel. Et selliste vagunite ehitamine Euroopas ei ole veel katsetamisajajärgust välja jõudnud ja alles püütakse leitudada ikka pare-



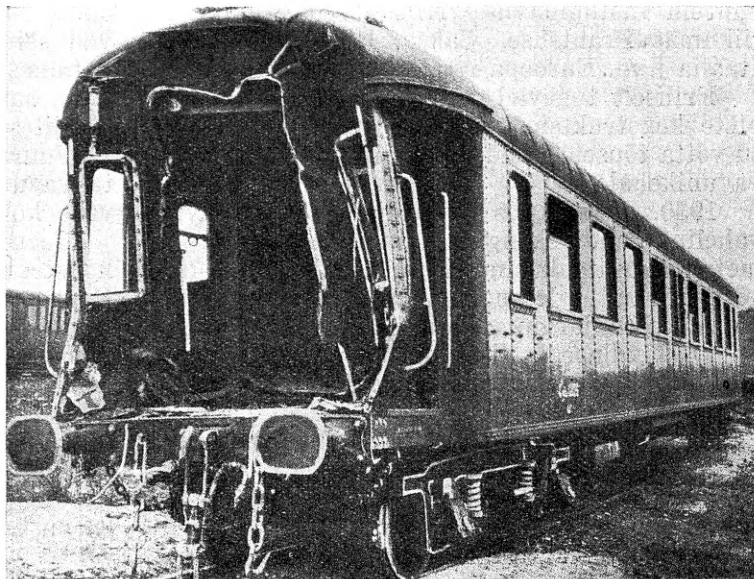
3. Vaguni välisüks alumiiniumisulatisest „Alpax“.



maid tulemusi nende vagunite konstruktsiooni kui ka materjalide suhtes, siis loomulikult valitseb praegu veel teatud selgusetus ehitusekulude kohta. Et aga metallvagunite korrashoiukulud on väiksemad, siis võivad nende ehitusekulud ka teatud protsendi suuremad olla; ka suurendatud julgeolu, mida need vagunid pakuvad, on väärtus, mis tasub ära teatud ülekulu.

Ehitusmaterjalina kasutatakse metallvagunite juures plekktahvleid, profiilrauda, malmvalatise, kergete metallide sulatise ja peamiselt terast. Painutatud ja pressitud pleki kasutamine kergendab ja kiirendab ehitust, kuid selle valmistamine nõuab hästi ettevalmistatud töölisi ja kalleid masinaid. Malmi kasutatakse seinades vooderduse all. Terasest valmistatakse peamiselt need osad, mis peavad kannatama välja tõukeid ja löökisid, nimelt vaguniotsad, samuti ka igasugused põik- ja muud prussid, kui ka pöördvankrite osad. Alumiiiniumplekki kasutatakse hästi vaguni sisemise vooderduse jaoks. Alumiiiniumivalatise, näit. duralumiiniumi, tarvitatakse uste, konsoolide kui ka muude vähemate osade valmistamisel. Spetsiaalteraseliikisid kasutatakse, nende võrdlemise kõrgete hindade tõttu, veel vähe. On kindel, et metallist vagunite omakaalu vähendamine on võimalik sel teel, et kasutatakse kõigi tähtsamate ja kandvate osade valmistamiseks eriterast võimalikult laial määral, kuna sisemine vooderdus ja kõik sisseseaded tehakse kergetest metallidest.

Üksikud konstruktsiooni osad ühendatakse neetide abil või keevituse läbi. Keevitusele tu-



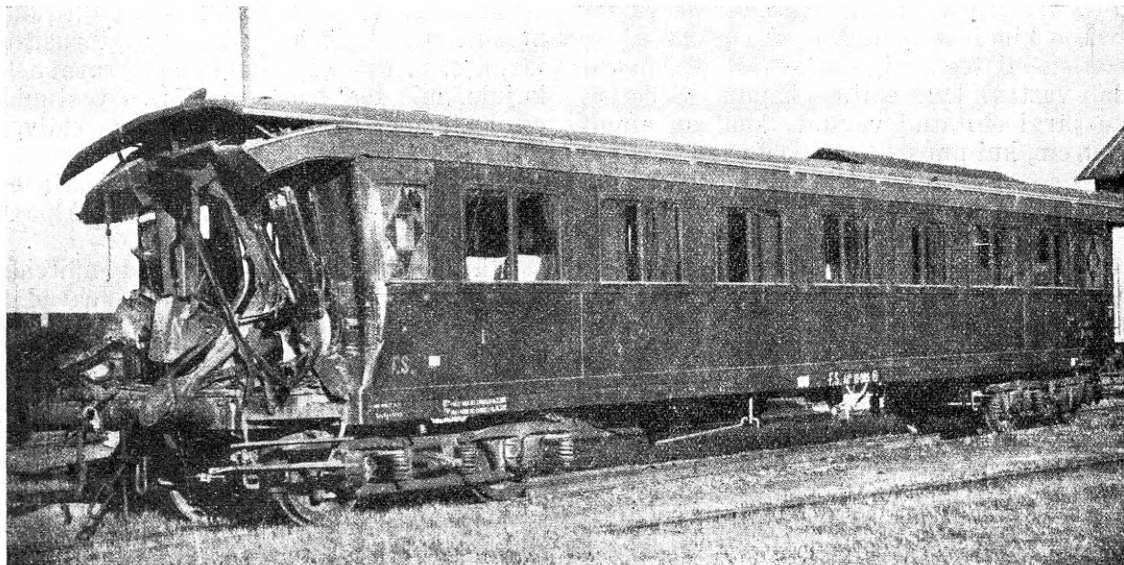
4. Metallvagun peale kokkupõrget 60 km-t. kiiruse juures.

leb anda eesõigus, sest vaguni välis- ja siseseinad saavad siis täielikult siledad, on kergemini puhastada ja värvida ning omavad kenama välimuse, kui needidega ühendamise puhul.

Konstruktsiooni poolest on metallist vagunid kaht liiki:

a) *Tugev, iseseisev raam, millel asub kerge metallkere.* Sellised vagunid on tarvitusel Ameerikas ja ka Euroopas ehitab neid Rahvusvaheline Magamisvagunite Selts. Tõukeid peab siin vastu võtma ainuüksi raam, mis selle tõttu peab olema eri. i tugev ja massiivne. Selle konstruktsiooni puuduseks on tema suur kaal.

b) *Raam ja vagunikere moodustavad ühe ühise keha,* nõnda et tõuked kantakse üle ka vaguniseintele. Selle konstruktsiooni paremus seisab selles, et vähema kaalu juures saadakse



5. Itaalia raudteede metallvagun peale rasket kokkupõrget 7. IX. 1929.

suurem vastupidavus. Niisugused vagunid on liikumas Prantsuse, Saksa, Hollandi, Inglise, Itaalia j. m. Euroopa raudteedel.

Eriliselt tugevad tulevad ehitada vaguniteste konstruktsioonid, mille ülesanne on vastu võtta tõuselööksid ja edasi kanda ülejäävale vagunikehale.

1930. a. maikuus Madridis peetud Rahvusvaheline raudteekongress muuseas arutas ka metallvagunite küsimust ja, ära kuulates osavõtivate raudteede andmed ja teated selle kohta, võttis vastu järgmised otsused:

1) Kindluse ja julgeolu tõstmise seisukohast on soovitatav, et uued reisivagunid ehitataks puhtmetallist.

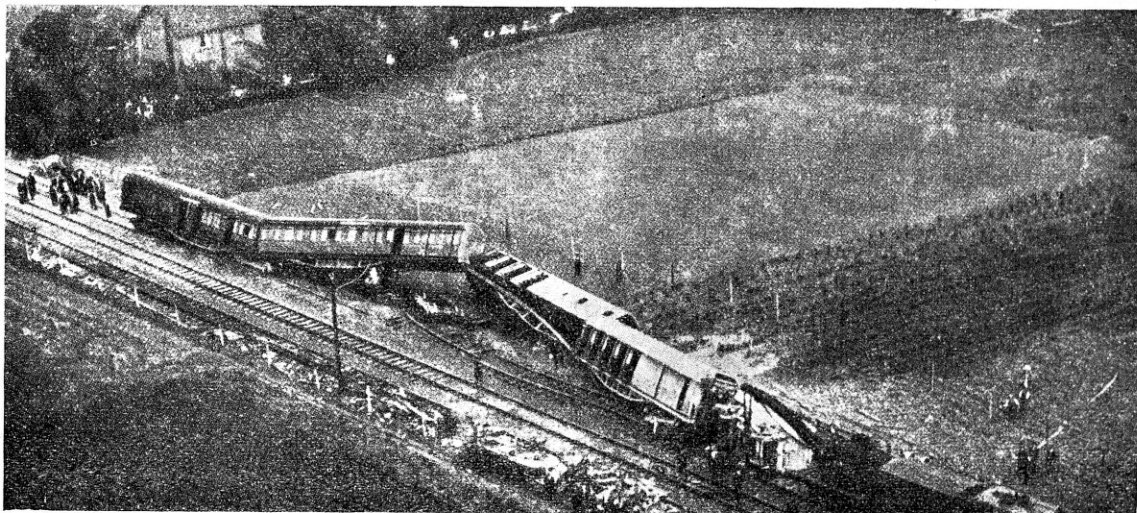
2) Metallvaguneid on võimalik varustada sarnase sisseseadega, mis rahuldab publiku nõudeid mugavuse suhtes sama hästi või paremgi, kui puust vagunite juures.

3) Et vältida vaguni suurt omakaalu, sel-

suhtes. Tuleb selgitada küsimusi, mis puutuvad seinte soojuse läbilaskvusesse, põrandate katmise, kui ka sisemise vooderduse materjalisse, samuti värvimisesse ja roostekaitse vahenditesse.

Juurdelisatud piltidel on toodud näiteid metallvagunite ehitamise kui ka nende vastupidavuse kohta liikumises.

Joon. 1. on näidatud metallvaguni kere konstruktsioon, mis on tarvilusel mitmel pool Euroopa raudteedel (näide on toodud Itaalia raudteedelt). Selline vagun on ehitatud võrefermade põhimõtte järgi. Üleval ja all on mõlemal küljel sisse ehitatud tugevad talad, kuna seinad nende vahel on moodustatud võre taoliselt. Tugevate katusekaarte ja aluspõiktalade abil on mõlemad vaguniseinad ühendatud üksteisega ja moodustavad ühe kindla terviku, millel on eriline vastupidavus nimelt otsa löökide suhtes.



6. Rongiõnnetus Inglismaal, kus metallvagunid jäid täiesti terveks.

leks on soovitatav, et vaguni suurendatud vastupidavust ja kindlust püütakse saavutada sellise konstruktsiooni teel, mis osa sellest ülesandest lahendab vastava kere-ehituse kaudu. Selle põhimõtte järgi ehitatud vaguni kaal on ainult vähe suurem, kui puust kere ja sisseseadega vagunil.

4) Ehitades selliselt metallvaguneid, on võimalik kasutada proofilrauda, painutatud ja pressitud plekki, valatud terast ja taotavat malmi. Sealjuures tuleb üksikuid metalloisi valmistada suurel hulgal, seeriatena.

5) Konstruktsiooni üksikute osade liitmine võib toimuda neetimise või autogeenilise või ka elektrikeevituse teel.

6) Vaguni sisustus võidakse ehitada samalaadne, kui on puustvagunitel; võidakse anda ka teistsugune väljanägemine, jättes plekk nähtavale, kuid vastavalt ilustades vaguni sisemisi seinu.

7) Tuleb teha katseid, et leiutada paremaid ehitusviise kui ka materjale metallvagunite

Joon. 2. on näha Prantsuse Põhja raudteede metallvagun, mis on ehitatud „torusüsteemi“ järgi, s. o. tema konstruktsioon sarnaneb toru kujule, mis teatavasti on kõige vastupidavam otsalöökkidele. Neil vaguneil on meeldiv, kerge ja elegantne välimus.

Kergete metallide kasutamise kohta on toodud joon. 3. — vaguni välisuks „Alpax“ metallist (alumiiniumisulatis).

Järgnevad ülesvõtted toovad näiteid selle kohta, kuidas metallist vagunid peavad vastu kokkupõrgete ja teiste tõsiste rongiõnnetuste puhul. Joon. 4. on näidatud vagun peale rongi kokkupõrget 27. IX. 1926. Pariisi — Vahemere raudteel. Rong, milles see vagun asus, sõitis õnnetuse silmapilgul 60 km-tunnikiirusega, kuid ometi ainult puhvrid kõverdusid ja purunes otsmine sein vagunil, kuna ülejääv vagunike kere jäi terveks ja reisijad jäid puutumata.

Samuti raske kokkupõrke tagajärgi metallvaguni juures näitab joon. 5. Itaalia raudteedelt (kokkupõrge veduriga Formia jaamas

7. IX. 1929.). Ka siin purunes ainult vaguni ots, kuna peavahesein jäi terveks. Et vagunirõdul sel silmapilgul kedagi ei viibinud, siis ka käesoleval juhul ei saanud keegi reisijaist kannata.

Lõpuks joon. 6, mis kujutab rongiõnnetust Inglismaal, näitab, kuidas metallist vagunid on

vastupidavad ka rongi rööbastelt mahamineku puhul. Vagunid jäid terveks, kuid suure hoo ja tõuke tagajärjel nad paisati küljeli. Vagunite n.n. „teleskoopimine“, s. o. üheteise sisse jooks, mis väga ohukas ja inimohvritega seotud ning puust vagunite juures rongiõnnetustel harilik nähe, ei või tulla ette metallvagunite juures.

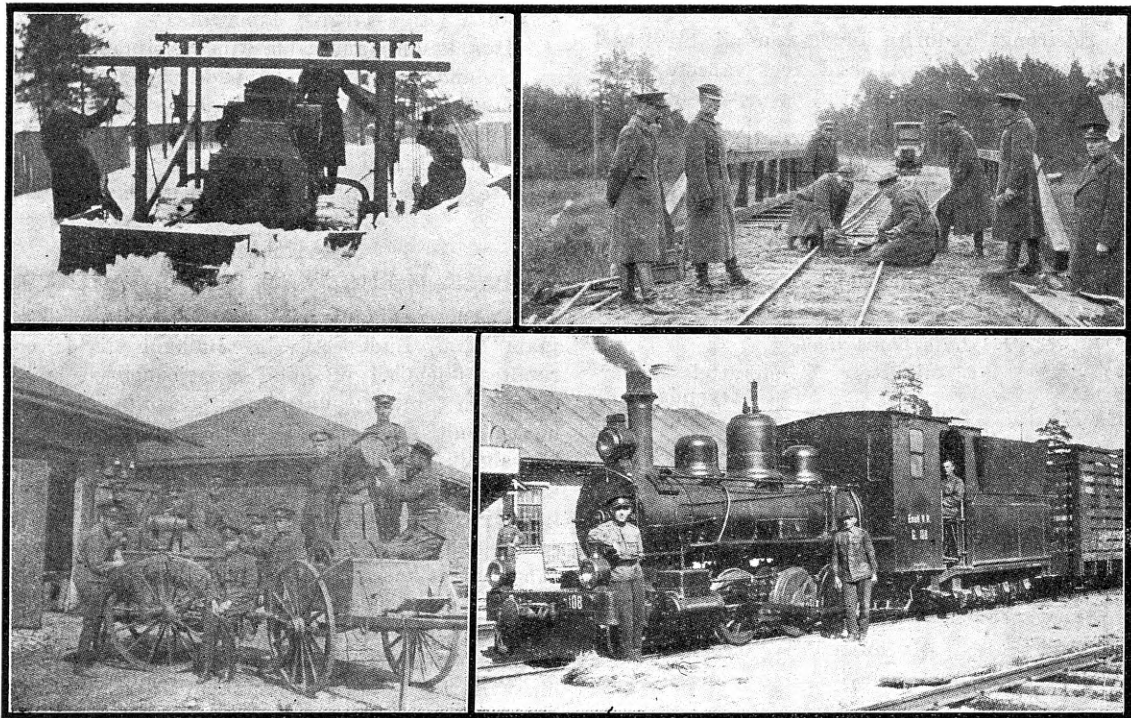
## Kroonika.

### EESTI.

#### PIONEERPATALJONI 15. AASTAPÄEV.

15. detsembril pühitses pioneerpataljon oma 15. aastapäeva. Sel puhul märgime ära, et nimetatud kaitseväeosa tegevus ka meie raudteedega seotud on. Nagu teada, anti Kaitse- ja Teedeministeeriumi vahelise kokkuleppe alusel 1928. a. mai kuus Liiva—Vääna

kitsarööpmelise liini teenimine üle pioneerpataljonile, et võimaldada pioneerpataljoni sõduritele praktilist õpust raudteede alal, kusjuures kõik raudteeteenijate kohused nii liikumise ja jaamateenistuse kui ka veo ning tee ja ehituste korrashoiu alal täidavad pioneerpataljoni sõdurid Raudteevalitsuse üldisel järelevalvel ja vastutusel. Siin juures on toodud mõned pildid pataljoni tegevusest.



*Pataljonis konstrueeritud lumesahk töötamas. Helgiheitja jaam.*

*Raudtee remonttööd Väänas 1929. a. Vääna rong raudteekompanii teenijaskonnaga.*

#### SELETUS PÕLEVKIVI ÕLI KOHTA.

Ajalehtedes aeg-ajalt ilmuvate sõnumite kohta, milledes võrreldakse põlevkivi ja põlevkiviõli kütet raudtee veduritel ja tehakse otsuseid viimase kahjuks tunnustades õlikütet kallimaks põlevkivi küttest, oleks järgmiselt tähendada Teedeministeeriumis leiduvate andmete põhjal.

Küsimuse kaalutamisel — kumb kütteenaine, õli või kivi kasulikum on, unustatakse arvesse võtta tähtsam asjaolu: uue kütteenaine tarvitusele võtmisega tuleb ümberkorraldada liikumine raudteel. Eksploatatsiooni paremuse mõttes, annab õli, vedurite kütteenaina, raudteele selleks laialdasi võimalusi. Põlevkivi küttee juu-

res oli veduri vahetus Tapal möödapääsemata. Õli kasuks olgu toodud veel järgmised asjaolud: raudteel vähenevad kulukad ametveod; õliküte tõstab vedurite veovõimet, mis eriti tähtis raskematel teeprofillidel; võimaldab tõsta rongide kaalu ja kiirust, seega ronge teenida vähema arvu veduritega (väheneb ved./km arv); kiirendada vedurite ja vagunite ringlust; vähenevad kahe veduriga sõidud ja lisarongide arv, avaneb võimalus küteteladude koondamiseks ja likvideerimiseks, mis omakord mõju avaldamata ei jäta tööde lihtsustamiseks Raudteevalitsuses; õli annab suitsuta ja sädemeteta põlemist. Tähtendatud asjaolud ei lase end arvudes täpselt väljendada, kuid nad ei jäta oma mõju avaldamata raudtee tegevuse peale, paremuse mõttes.

Üldse tuleb tähendada, et õli, vedurite kütteinena, annab Raudteevalitsusele laialdased võimalused raudtee tegevuse ratsionaliseerimiseks.

Vedurite kütteinaks oli tarvitusele võtmise ettevaatlikkude kalkultatsioonide aluseks oli võetud õli ja kivi vahekorras 1 : 3,90, mis põhjenes pikemat aega kestnud katsetele. Raudteevalitsuse aruanded näitavad järgmisi vahekordi laiarööpmelisel raudteel: 1929/30 — 1 : 4,12, 1930/31 — 1 : 4,20 ja 1931/32 — 1 : 4,21. Läänud aastal proovisõidul osutus vahekord 1 : 4,08. Viimase vahekorra juures ja 1931/32. a. eelarves ettenähtud õli kvantumi tn. 10.928 juures oli raudteevalitsuse üksikasjalise kalkultatsiooni alusel õli kivist kallim Kr. 261.751; kokkuhoidu saavutati aga õliküttele juures Kr. 268.528, seega vahe oli kasuks Kr. 6.777.

Mis puutub õli tarvitusele võtmiseks kitsarööpmelisel raudteel, eriti Tallinnas sõlmes töötavate manöövri vedurite juures, siis on see tingitud asjaolust, et lahti saada k/r. raioonis linna tänavatel mürgisest põlevkivi suitsust ja tulekahjude ärahoidmiseks Sadama raioonis, kus suured metsamaterjalide laod ja õli paagid.

K/r. reisirongi vedurite juures on õli tarvitusel lühikest aega, veduri meeskonnad veel väheste kogemustega, kuid siiski on saavutatud vahekorrad kuni 1 : 4.

#### ÕLIKÜTTEGA VEDURID.

Kuna õliküttele üleminek on järk-järguliselt otsustatud, siis on raudteevalitsus osa reisivedureid juba ümber ehitanud õliküttele, osa aga on ümberehitamisel.

Detsembrikuu lõpul oli raudteel õliküttega vedureid:

1. Laiarööpmelisel.			
	õliküttele	õliküttele ümber-	tegemisel
Seeria N	13 vedurit	3 vedurit	—
„ A	5 vedurit	—	—
„ T	6 vedurit	—	—
Kokku	21 vedurit	3 vedurit.	
2. Kitsarööpmelisel.			
	õliküttele	õliküttele ümber-	tegemisel
Seeria Sk	4 vedurit	1 vedur	—
„ M	4 vedurit	—	—
„ Od	—	1 vedur	—
Kokku	8 vedurit	2 vedurit.	

Tuleval eelarve aastal on ette nähtud veel terve rida vedureid ümber ehitada õliküttele.

#### UUED KÜTTENORMID.

1. dets. 1932. a. pandi maksma uued sisseküttepuid ja küttenormid.

Põlevkiviõliga köetavate veduritele on ette nähtud järgmised normid iga 100 vedur-km peale:

1. Laiarööpmelisel.		2. Kitsarööpmelisel.	
Vedur seer. A	— 0,53 t	Vedur seer. Sk	— 0,49 t
„ „ N	— 0,53 t	„ „ Mt	— 0,47 t
„ „ T	— 0,49 t		

Põlevkiviga köetavate vedurite küttenormid on vas-

tavalt vedurite seeriale laiarööpmelisel 2,0—2,6 tonni, kitsarööpmelisel — 1,3 kuni 2,5 tonni iga 100 vedur-km peale.

#### RAUDTEE PENSIONÄRID.

Kuna ametasutiste koosseisude vähendamise ja tööpuuduse tagajärjel on väga paljud töötajad, siis on teedeminister teinud korralduse, et järk-järgult lastaks pensionile need raudteeteenijad, kes vanaduse pensioni välja teeninud, eestkätt aga need, kellel kindnisvarad on ja kellel alaealisi lapsi ei ole.

Raudteelasi, kes teeninud üle 25 aasta, on 45, üle 30 a. — 65, üle 35 a. — 39, üle 40 a. — 27 ja üle 45 a. — 6 isikut; kokku 183 isikut. Raudteetöölisi, kes teeninud üle 25 a., on 5 ja üle 30 a. — 8 isikut; kokku 13 isikut.

#### LÄTI.

##### UUS KAUBAJAAM RIIAS.

12. detsembril 1932. a. avati Riias uus kaubajaam Riia-turu (Riga-Tirgus) nime all.

Uus kaubajaam asub Riia reisiraja lähedal ja on mõeldud peamiselt kaupade kohaletoometamiseks Riia uuele moodsale turule. Raudtee harud on asetatud otse turu kaubamaja juurde, osa nendest läbistavad isegi turuhalli. Turukaubad, mis sisemaalt tulevad, antakse igal hommikul varakult turu haruteedele.

#### SAKSAMAA.

##### PASSAU PIIRIJAAM ÜMBER E HITATUD.

Passau peajaam, mis ühtlasi ka tähtis saksa piirijaam Viini, Budapesti ja Balkani riikide vahelisel raudteeliiklemisel, on nüüd suurejooneliselt ümber ehitatud ja mitmeti uuendatud. Endine peasissekäik, kust ainult Austriasse minevatele rongidele pääsis ja kõrvalkäik siserongidele on nüüd ühiseks suureks kasade ruumiks muudetud. Ühel pool valgusavarat ja igapidi mugavat ruumis asetseb etteks kolm moodsat raudteekassat ja siis Saksa Liiklemiskrediitpanga kaks rahavahetus-kassat. Teisel pool ruumis asetsevad ajalehtede ja raamatute kiosk ning piletikassa Austria ühendusrongidele. Kõik need uuendused ja hõlbustused, mis siin mäitsekalt ja vajalikult läbiviidud, soodustavad loomulikult ka korrapäraselt reisiliiklemist.

##### UUS RAUDTEELIIN RHEINIMAAL.

Rheinimaa Baieri osas avati 6. novembril 1932. a. uus raudteeliin, mis 17,3 km ulatuses jookseb Eisenberg—Ekenbachi vahel. Uus tee lühendab senist Kaiserslauterni ja Grünstadti vahelist 2—3-tunnist sõiduaega 1¼ tunni võrra. Ta läbib ilusaid Rheini maakohti, mis kindlasti meelitavad huvireisijaid. Üle kolme oru ristlevad suurepärased sillad, kust avaneb mõjus vaade ümbrusele. Nii näiteks Sisitali sild Alsenborni ja Ramseni vahel on 200 m pikk ja 37 m kõrge ning on üldse kõrgemaid sildu ümbruses. Ramseni, Alsenborni ja Ekenbachi jaamad võimaldavad huvitavaid matke ilusatesse kohtadesse, nagu Eistali, Stumpferldi, Hettenseidelheimi, Alt-Leiningeni ja Frankensteini.