E4798

Eesti Raudtee

TEEDEASJANDUSE AJAKIRI

K/ü E. R.

Ilmub kuus korda aastas.

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

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

Nr. 1 (116). **1934.** **13. aastakäik.**

SISU: Ins. H. Uuemõis: Tagasivaade raudtee ekspluatatsiooni tegevusele reisijate-, pagasi- ja kaubaveo alal 1932/33. aruande aastal. — Dr. Rudolf Meier: Reisi kultuurist. — E. Timma: Šveitsi raudteed. — Kroonika. — Erikirjanduse ülevaade.

INHALT: Ing. H. Uuemõis: Rückblick auf das Jahr 1932/33 (Personen-, Gepäck- und Güterverkehr auf den estnischen Staatsbahnen). Dr. Rudolf Meier: Über die Kultur des Reisens. — E. Timma: Die schweizerischen Eisenbahnen. — Chronik. — Bücherschau.

EESTI KIVI-ÕLI

Aktsia-Ühisus

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

Tehas ja kaevandus:
Kiviõli jaam
Telef. Sonda 15

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

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

E. S.

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

„POLARIS“

Eesti Kinnitus Aktsiaselts

Võtab vastu järgmisi kinnitusi:

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

kinnitusi.

Seltsi põhi- ja tagavarakapitalid ületavad **Kr. 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 hoiule antud käsipakkide kinnitus E. V. raudteejaamades

JUHATUS asub Tallinnas, Vana Viru tän. nr. 12.
Kõnetraat 426-66. Telegr.-aadr.: „POLARIS“.
OSAKOND asub Tartus, Lihaturg nr. 7. Kõnetraat 6-75.
Agendid kõigis linnades ja maakondades.

Hans Diedr. Schmidt

PÄRNUS
Asutatud 1741. a

Ostab: linu, linaseemneid ja vilja.
Müüb: kunstväetisaineid, süsi, soola jne.

◆

ÕLIVABRIK.

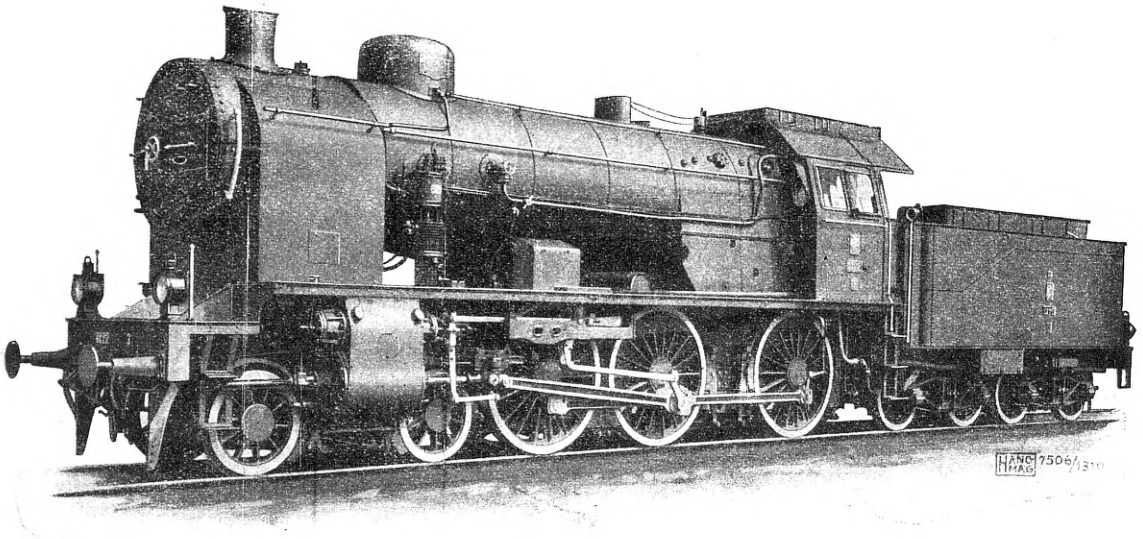
Värnits, linaõli, õlikoogid, lakkvärvid, põrandalakk

SAEVESKI.

◆

Veo-, tule- ja muud **kinnitused.**
Speditsioon. Agentuur. Laevatalitus.

E2
E
42



EESTI RAUDTEE

PILTIDEGA ILUSTATUD

TEEDEASJANDUSE AJAKIRI

KOLMTEISTKÜMNES AASTAKÄIK

1934

Tegev toimetaja ERNST TIMMA

Vastutav toimetaja E. GRÜNBERG

TALLINN

KIRJASTUSE-ÜHISUSE „EESTI RAUDTEE“ VÄLJAANNE

1934

Sisujuhataja.

Artiklid.

Lhk.

Tagasivaade raudtee ekspluatatsiooni tegevusele reisi-, pagasi- ja kaubaveo alal 1932./33. aruande aastal — *Ins. H. Uuemõis* 1
Reisi kultuurist — *Dr. Rudolf Meier-Berlin* . . 3
Šveitsi raudteed — *E. Timma* 7, 27, 52
Autonoomsetest riigiraudteedest — *A. Berend* 17, 42, 70
Viisteist aastat Läti riigiraudteed (1918— 1933) — *Dz. V.* 23, 33
Raudtee ekspluateerimine 15 iseseisvusaasta jooksul — *Ins. H. Uuemõis* 49
Läti raudteede tankvedurid 60
Raudtee 15-aastasest tegevusest — *E. T.* . . . 65
Meie raudtee terminoloogiast — *Jul. Pihelgas* 75, 82
Leedu raudteed 1933. a. — *V. K.* 88
Läti raudtee ekspluatatsioon 1933./34. aruande aastal 92
Kroonika 14, 31, 46, 61, 77, 95
Erikirjanduse ülevaade — kaantel.

Pildid ja joonised.

Lhk.

„Mitropa“ 2. klassi magamisvaguni sisevaade . 4
„Mitropa“ 2. klassi magamisvagun 4
„Mitropa“ 3. klassi magamisvagun 5
1. kl. salongvagun „Rheingold“ kaugekiirrongis 5
„Mitropa“ 2. kl. magamisvaguni korridori vaade 5
„Mitropa“ restoranvagun 6
„Mitropa“ restoranvagun Šveitsi raudteedel . . 6
„Mitropa“ restoranvagun Bernina raudteel . . 7
Basel Badeni jaam 7
Basel SBB jaam 8
Bern, raudtee peajaam 8
Spiezi raudteejaam 9
Thuni raudteejaam 9
Šveitsi liiduraudtee salongvagun 10
Chiasso piirijaam 11
Kanderviadukt 12
Geni-Cornavin raudteejaam 13
Signalisatsiooni sissesead 13
Grandfey viadukt 13
Moodne Läti raudteede 2. 3. klassi reisivagun 24
Moodne Läti 2. 3. klassi reisivagun, sisevaade 24
Uuemat tüüpi kitsarööpmeline reisivagun Läti raudteedel 25
Moodne Läti raudteede 2. 3. klassi reisivagun . 25
Uuemat tüüpi kitsarööpmeline reisivagun, otsvaade 26
Dipl. ins. Hans Etter 27
Dr. M. Paschoud 27
Dr. h. c. Anton Schrafl 27
Prof. Dr. F. Volmar 27
Emil Hess 27
Simploni tunnel. Lõuna portaal 28
Gotthardi „ 28
Simploni tunnel. Vahejaam tunneli sisemuses . 28
Brigi sõlmejaam enne Simploni tunneli 29
Laviini kaitse galerii 30
Bieli raudteejaam 30
Schaffhauseni jaam 30
Dipl. ins. Ludvig Saukas 31
Jaan Tulp 31
Viisteist aastat Läti riigiraudteed (3 joonist) . 34
Dipl. ins. B. Einbergs 35
Viisteist aastat Läti riigiraudteed (19 joonist) 36, 37, 38, 41
Raudteesild üle Gauja Čarnikava juures . . . 39
Mühlgrabeni raudteesild Riga—Rujiena liinil . 39
Zemgale jaama uus hoone 40
Läti raudteede uus tankvedur 40
Dipl. ins. M. Grasberg 46
Reisirongi 3. kl. jaoskond ümberehitatult . . . 48
Kiirrongi 3. kl. vaguni kupee ümberehitatult . 48
Huvireisijad enne rongi väljumist Tallinnast . 51
Huvirong Viluveres 51
Huvirongi saabumisel Pärnu 52
Gotthardi ekspressrong Chiassos, peale kohalejõudmist Itaaliast 53
Gotthardi ekspressrong Chiassos 53
Kanderstegi jaam Berni Alpiraudteel 53
Elektrivedur Šveitsi liiduraudteedel 54
Elektrivedur Berni Alpiraudteel 54
Bernina raudtee Lago bianca järve ääres . . . 54
Bernina raudtee: Ring-viadukt Brusio lähedal . 55
Rhäti raudtee: St. Moritzi jaam 56
Rhäti raudtee: Albula viadukt III 56
Rhäti raudtee: Ruseintobeli viadukt Disentise jaama lähedal 56
Furka-Oberalpi raudtee: Furkareussi viadukt . 57
Gotthardi tunnel 57
Visp-Zermatti raudtee St. Niklausi lähedal . . 58
Gornergrati raudtee Breithorni ja Väike-Matterhorni möödudes 58
Jungfrau-raudtee. Ülessõidul Eigergletscheri . 59
„ „ Sissesõit tunnelisse 59
Raudteeparv Bodensee järvel 59
Tankveduri monteerimine 60
„ alusraam 60
Kolonel-leitnant I. Kasak 61
August Ehvert 61
Diiselmootoriga vedur Siiamis 66
„Mitropa“ 3. kl. magamisvagun 66
Moodsad reisivagunid välismaa raudteedel . . 67
Belgia raudteede reklaam kaupade koju kohaletoimetamise teenistuse kohta 71
Dipl. ins. H. Perna 77
Ärasõit uude aastasse 81
Kolonel Otto Sternbeck 83
Iseseisvuse ajal uuesti ehitatud Narva raudteesild 84
Paldiski maantee viadukt Tallinnas 85
Põlva uus jaamahoone ja veereservuaar 85
Kodumaal ehitatud vedur 86
Raudteetööliste elamud Sindi jaamas 86
Elektri trammivagun Tallinna—Pääsküla liinil 87
Rokiškis raudteejaam 89
Pasvalys raudteejaam 89
Vedur Panevežys-Pastovai kitsarööpmeliselt teelt 90
Reisirongi tankvedur 90
Leedu riigiraudteede esimene mootorvagun . . 91
Uus, 1933. a. ehitatud sild Pajošmene juures . 91
Leedu riigiraudteede teine mootorvagun 91
Mootorvaguni sisemus 92
Leedu riigiraudteede 1435 mm rööpmelaiusega liinide uus diiselelektri-mootorvagun . . . 92
Mootorvaguni masinaseadistus 92

E2 1041

E 42 E 4798

EESTI RAUDTEE

TEEDEASJANDUSE AJAKIRI

ILMUB KUUS KORDA AASTAS.

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

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

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

Nr. 1 (116) **1934.** **13. aastakäik**

Tagasivaade raudtee ekspluatatsiooni tegevusele

reisijate-, pagasi- ja kaubaveo alal 1932/33. aruande aastal.

Insener H. Uuemõis.

Jälgides raudtee tegevust 1932/33. a. pidi konstateerima, et viimase ekspluatatsioonis jätkus tagasiminek endise hooga ja nagu nüüd võib arvata, saavutas langus just nimetatud aruande-aastal oma kõige madalama piirpunkti. Tagasiminek raudtee tegevuses sai alguse 1929/30. a., kusjuures möödunud aruande-aasta oli järjekorras neljas, olles ühtlasi kõige raskemal määral mõjutatud majanduslikust surutisest. Tagasiminek on aset leidnud eranditult kõigis raudtee tegevusalades.

Reisijate vedu.

Reisijatearv raudteel 1932/33. a. vähenes võrreldes eelmise aastaga 4,8% võrra. Vähenemine kestab järjekindlalt juba kolmat aastat ning selle aja jooksul, arvates 1929/30. a. on langenud reisijatearv 16,4% võrra.

Reisijatearv viimasel neljal aastal on toodud allpool.

	Laiarööpmelisel teel.	Kitsarööpmelisel teel.	Kokku.	% 1929/30=100.
1929/30. a.	7.973.000	1.540.000	9.513.000	100,0
1930/31. a.	7.277.000	1.212.000	8.489.000	89,2
1931/32. a.	7.298.000	1.062.000	8.360.000	87,9
1932/33. a.	6.994.000	959.000	7.954.000	83,6

Kuna reisijateveo tulukuse iseloomustajaks on reisija-kilomeeter (reisija-km), siis peab tähendama, et reisijatearvust veel suuremal määral on langenud reisija-km arv, nimelt viimase 3 aasta jooksul 27,7%. Reisija-km arv oli kokku l/r. ja k/r. teel:

1929/30. a. — 293.114.000 reisija-km, võttes 100,0%
1930/31. a. — 253.174.000 „ „ oleks 86,4%
1931/32. a. — 235.191.000 „ „ „ 80,2%
1932/33. a. — 212.005.000 „ „ „ 72,3%

Seega viimasel aastal näitab reisija-km arv langust 9,8%.

Tagasimineva reisijateveo elustamiseks pandi maksma mitmed soodustused. Tähtsaimaks sel alal oleksid:

1) Sõiduhindade alandamine 15% võrra üldtariifi muutmisega.

2) Näitustele ja messidele sõitjaile sõidu hinnaalandus 20% võrra.

3) Sõidukauguse alammäär vähendati 8 kilomeetrilt 4 km-ni ja pandi maksma sõiduhinnad 4—7 km kauguste jaoks, seega kõige odavam sõidupileti hind 10 senti.

4) Pandi maksma n. n. „pühapäevapiletid" kõigist linnajaamadest kõigisse maajaamadesse ja vastupidi sinna-tagasi sõiduga, mille järele sõiduhinna alandus on 25% arvates kahe ühekorralise täispileti hinnast.

5) Pandi maksma mootorrongide sõidupiletid sõiduks peatuskohast tariifjaama ja vastupidi.

6) Asutati juurde järgmised uued tariifjaamad:

Pääsküla—Saue vahel Laagri.
Viluvere—Vana-Vändra vahel Luuri.
Tartu—Kärkna vahel Vorbuse.
Sonda—Mustvee liinil Suigu, Peresaare ja Piilsi.
Valga—Mõniste liinil Hargla.

7) Laiendati tariifjaamadeks kõigi kaubanduslike operatsioonide korraldamiseks: l/r. teel — Kiviõli, k/r. teel Sürgavere ja Kilingi-Nõmme.

8) Avati Tallinna—Pääsküla elektrirongidele Lilleküla—Järve vahel uus peatuskoht Tondi samanimelise ülesõidukoha juures Tallinna linna trammi liiniga otseühenduse loomiseks; peale selle määrati Lilleküla ja Tondi peatuskohtadele iseseisvad piletihinnad.

Tulud reisijateveost on langenud 3 a. kestel 29,1% võrra, mis on sündinud järgmiselt:

1929/30. a.	5.519.100 kr,	võttes	100,0%
1930/31. a.	5.514.237 „	siis	99,9%
1931/32. a.	4.884.535 „	„	88,5%
1932/33. a.	3.913.939 „	„	78,9%

Tulude langus reisijateveost 1932/33. a. oli 19,9% eelmisest aruande aastast, olles ühtlasi kõige suuremaks languseks viimase 3 a. kohta.

Et reisija-km arv võrreldes eelmise aastaga langes ainult 9,8%, siis tulude suurem langus on seletatav eelpooltähendatud soodustustega ja tariifide alandamisega. Seda asjaolu tõendab tulu 1 reisija-km-le, mis oli 1932/33. a. 1,84 senti eelmise aruande-aasta 2,07 sendi vastu.

Poolehinnaliste piletitega sõitjate arv moodustab kogu reisija-km arvust 17,4%. 1. ja 2. kl. sõitjate arv oli kogu reisija-km arvust

1932/33. a. — 4,9%
1931/32. a. — 5,8%
1930/31. a. — 6,5%

Nähtavasti on majanduslik surutis põhjustanud reisijaid loobuma suuremaist mugavustest.

Elektrirongides sõitjate arv on aruandeaastal tõusnud 9,3% võrra, moodustades kogu reisijatearvust 57,3%.

Ühe reisija-km kohta arvatult kujuneb kulude ja tulude suhe järgmisena:

l/r. ühel reisija-km auru- ja mootorrongides tulu 1,91 senti, omahind 3,01 senti.

l/r. ühel reisija-km elektrirongides tulu 1,27 senti, omahind 0,87 senti.

k/r. ühel reisija-km aururongides tulu 2,12 senti, omahind 3,20 senti.

Sellest nähtub, et l/r. on tulnud juurde maksta igale reisija-km-le aururongides 1,10 senti ja k/r. — 1,08 senti, kuna elektrirongid on kasu annud igalt reisija-km-lt 0,40 senti.

Pagasivedu.

Pagasivedu on tunduvalt langenud, nii tonnaaži kui tonnkilomeetrite suhtes. Võrreldes 1928/29. a. on tagasiminek olnud 40,8%; eelmise aruandeaastaga 28,0%, kuna rahalise tulu langus oli 14,1%. Üldine tulu pagasiveost 1932/33. a. oli Kr. 451.837 (eelmisel aastal Kr. 525.738).

Kaubavedu.

Kaubaveo langus, mis algas reisijateveo langusest hiljem, nimelt 1931/32. a., jatkus ka 1932/33. a., saavutades kindlasti oma kõige madalama piirpunkti just nimetatud aastal.

Kaubavedu oli l/r. ja k/r. järgmine:

1930/31. a. — 240.443.000 tonn-km.
1931/32. a. — 208.335.000 „ „
1932/33. a. — 169.148.000 „ „

Langus tonn-km-te arvus oli 1932/33. a. võrreldes 1930/31. aastaga 29,6% ja 1931/32. a. 18,8%.

Võrdluseks võiks nimetada, et transiitkaubavedu oli

1930/31. a. — 45.949.000 tonn-km
1932/33. a. — 12.167.000 „ „

Vedude languse vältimiseks on alandatud mitmel puhul üksikute ainete tariife. Peale selle on maksma pandud soodustatud tariife mitte ainult raudtee ekspluatatsiooni olukorra paranduse otstarbel, vaid suuremal määral tariifide alandamisega püüti parandada tööstuste ja kaubanduslike ettevõtete olukorda, milleks tariife alandati tunduvalt põllumajanduse, metsa- ja muu tööstuse kasuks.

Siin võiks nimetada järgmisi soodustusi: 1) alandati piima ja munade vedu 5 kl. võrra, 2) alandati peekoni vedu 33% võrra suurkiiruse veo puhul, 3) pandi maksma eriveotariife umbes 10% hinnaalandusega kase-, kuuse-, männi- ja lepapakkude veoks teatud jaamade vahel, 4) alandati õlle ja piirituse tariifi autovõiste tõttu, 5) pandi maksma eriveotariife lubjakivi ja šamottkivipuru jaoks. Peale selle tehti igasuguseid hinnaalandusi ja soodustusi gruppsaadetistele ja maršruutrongidele.

Nende tariifide alanduste tagajärjel kujunesid raudtee tulud ja kulud kaubaveost järgmiselt:

l/r. ühe tonn-km veost tulu 3,12 senti, veo omahind 2,62 senti;

k/r. ühe tonn-km veost tulu 3,80 senti, veo omahind 4,37 senti.

Sellest nähtub, et raudtee on saanud kaubaveel ühest tonn-km-st l/r. teel kasu 0,50 senti, kuna k/r. on pidanud juurde maksma sama palju, s. o. 0,50 senti.

Raudtee üldise tegevuse tagasimineku põhjustena võiks nimetada peamiselt kolme suuremat negatiivset asjaolu.

Esimene ja kõige suurem mõjutaja oli üldine majanduslik surutis, mis viimaseil aastail, mitte ainult meie kodumaal, vaid ka kõigis kultuurimais oli haaranud oma ahneisse kätesse majanduslikud, tööstuslikud ja kaubanduslikud alad. Kuna raudtee kujutab endast nimetatud alade lahutamatut asjaosalist, siis loomulikult üldise tegevuse tagasimineku oli paratamatu raudtee tegevuses langus, teisiti öeldult, et majandus-, tööstus- ja kaubandusalade eluavaldused reflekteeruvad raudtee tegevuses.

E2104

Teisena võiks nimetada autotransporti, mis on korraldamata ning mille organiseerimisest ei ole küllaldaselt hoolitud. Jõuvankrite liiklus on asetatud võrreldes raudteega eesõigustatud seisukorda. Omnibuseliinid ja autod on kaitstud omavahelise konkurentsi suhtes, kuna samadel liinidel kui ka rööbiti ei ole lubatud teistel jõuvankreil tegutseda. Kuid raudtee, kui riikliku kõige tähtsama ja suurema ettevõtte kaitseks ei ole sarnaseid seadusi, mis kitsendaksid raudteeliinidele rööbiti olevate omnibuseliinide tegevust. Mis puutub omnibuseveo tariifidesse, mis töötatakse välja ja kinnitatakse vastava riikliku asutise poolt, siis on näha neis, et raudtee liini olemasolu puhul on omnibuseliinidel sõiduhind märksa odavam kui neil omnibuse liinidel, kus raudtee on kaugemal.

Võrdluseks olgu toodud mõningad andmed omnibuste sõiduhindade kohta. Näiteks on raudteeliinidele paralleelsete omnibuste liinide 1 reisija sõiduhind järgmine: Tallinn— Haapsalu 2,00 senti/km; Tallinn—Pärnu 2,46 senti, Tallinn—Märjamaa 3,08 senti, muil liinidel aga, kus raudteed ei ole võistlemas, on märksa kallimad: näiteks, Auvere—Narva-Jõesuu 5,62 senti, Abja—Nuia 4,64 senti, Palupera—Otepää 4,44 senti, Tallinn—Merivälja 4,44 senti.

Riigi, s. o. rahva kapitali huvid on asetatud tagaplaanile ning on pidanud taganema erakapitali, s. o. üksikute isikute huvides. Ei ole ka näha asjaolusid, mis vihjaksid sarnase ebamäärase seisukorra lõppemisele. Jõuvankrite ettevõtted paljudes kohtades asetsevad raudtee jaamade läheduses ja püüavad raudteelt üle võtta kaupu ja reisijaid igasuguste võtetega, mis omased eraettevõtteile.

Igale riiklikult mõtlejale peaks selge olema, et kui tahetakse arendada rahvahuvides autoliiklust, siis ei või seda korraldada üksikute huvides, kõrvale jättes riigihuvid, vaid tulud, mida riik saab vähem raudteelt, peaksid laekuma siiski riigikassasse jõuvankrite liikluse arvel.

Kolmandaks negatiivseks mõjutajaks tuleb nimetada asjaolu, et raudteed on pidanud andma tariifide alandamise näol suuri soodustusi raskes olukorras olevaile kaubandus- ja tööstusettevõtteile, mis eeskätt tegutsevad peamiselt metsamaterjalide väljaveo ja ümbertöötamisega.

Selle väite tõestamiseks oleks tähendada, et üldine sisemaine kaubavedu oli

1931/32. a. — 166.421.000 tonn-km
1932/33. a. — 156.981.000 „ „

Seega on kaubaveo vähenemine olnud viimasel aastal 5,6%, kuna samal ajal rahaline sissetulek sisemaisest kaubaveost oli

1931/32. a. — 6.861.464 kr.
1932/33. a. — 5.332.143 „

vähem 1.529.321 kr.,

mis teeb välja võrreldes eelmise aastaga keskmiselt 22,3%.

Kõrvutades neid arvusid ilmneb, et raudtee on 1932/33. a. sisemaiste vedude arvel saanud vähem sissetulekuid ligikaudu 1.100.000 kr. ehk teisiti öeldult: raudtee on pidanud oma tuludest toetama kaubandus-, tööstus- ja majandusettevõtteid 1.100.000 krooniga.

Võrreldes raudtee 1932/33. eelarve aasta üldtulusid ja -kulusid kõigil aladel, siis olid

tulud kr. 10.278.938
kulud „ 10.972.226

Puudujääk: kr. 693.228

Seega, kui raudteel ei oleks tulnud „preemiaid" maksta (üle 1.100.000 kr.) raskuses olevaile tööstusele, kaubandusele ja põllumajandusele, siis oleks raudtee annud tulugi ligi 400.000 krooni, hoolimata raskeist oludest.

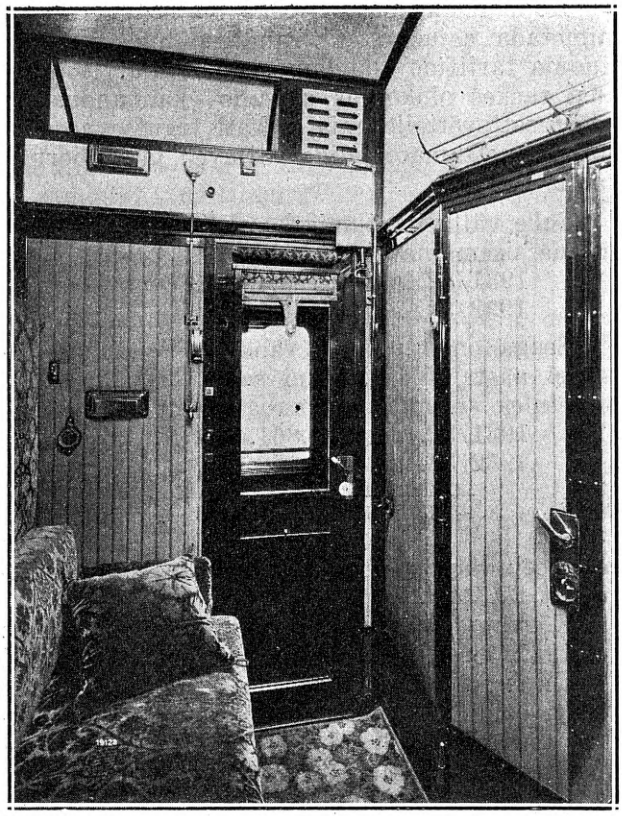
Kokkuvõttes hinnates raudtee tegevust paistab, et raudtee on kõik teinud, mis vähegi on võimalik olnud ühel riigiasutisel majanduslise surutise ajajärgul.

Reisi kultuurist.

Dr. Rudolf Meier-Berlin.

Kas on olemas üldse mingisugust inimese elukorralduse vormi, mis viimastel aastakümnetel oleks üle elanud sellist suurt arenemist ja täienemist, kui seda on reisimine? Mõni inimpõlv tagasi meie esivanemad reisisid — kui nad reisisid üldse — kolisevates postvankrites. Meie vana-vanemad nägid raudteede algupäevi. Meie vanemad tegid kaasa raudteede arenemiskäigu ja hakkasid juba ka nõudeid esitama, mitte üksi sõidukiiruse, vaid ka reisimugavuse suhtes. Ja m e i e? — Meid ei üllata enam miski. Raudteerongi sõidukiirust kuni sada kilomeetrit tunnis, või lennukil isegi kaks-kolmsada kilomeetrit, peame sellisteks endastmõistetavateks asjadeks, mis enam mingit erilist huvi ei paku. Meid täidaks meelepaha, kui rongis teel viibides seal ei ole võimalik süüa saada; pead raputades vaatleksime sõiduplaani, kui selles mõne tähtsama öösise rongi kohta poleks magamisvagun ette nähtud.

Kas tõesti meie oleme muutunud sellisteks üleküllastunud otstarbekohasuse orjadeks? Ausalt öeldud: meie olime tõesti teel sinna poole. Meie kõik, Euroopas — kuhu rahvusse meie ka

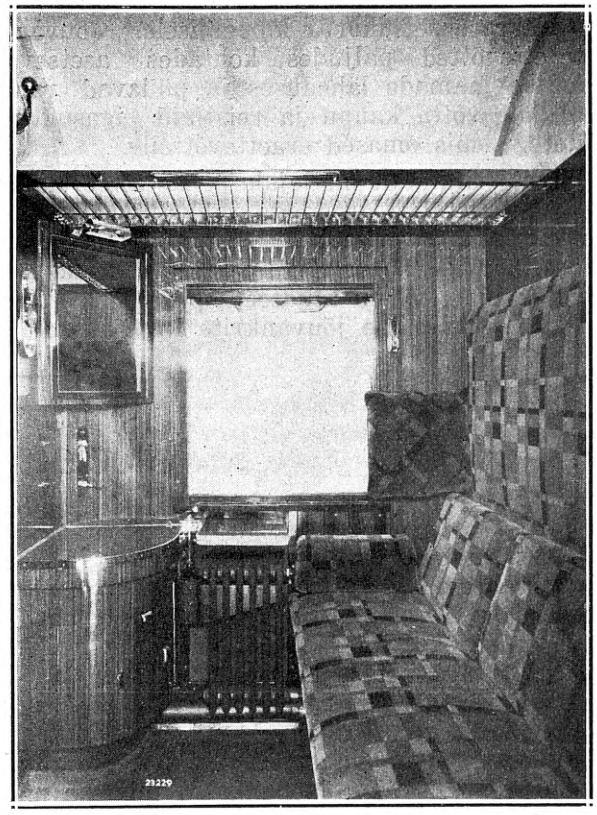


„Mitropa" 2. klassi magamisvaguni sisevaade.

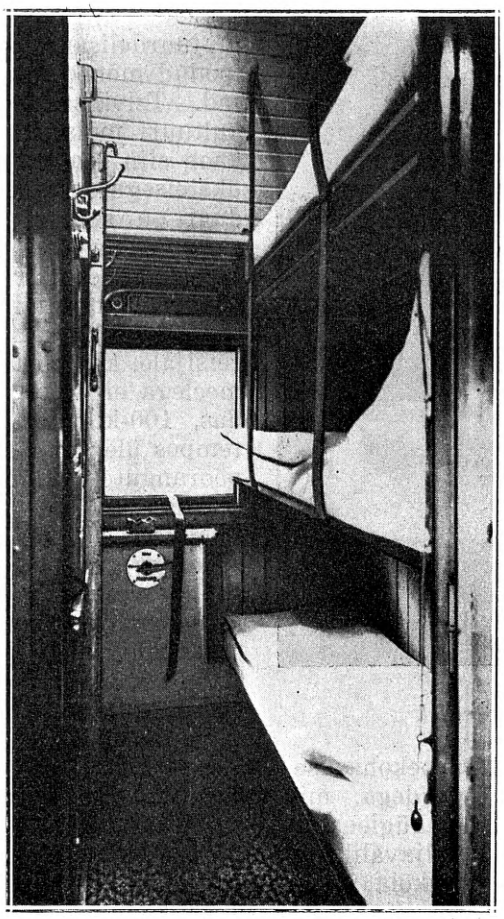
ei kuuluks — ühed enam, teised vähem, vastavalt oma temperamendile — kõik olime viimastel aastatel peale sõda ja selle tagajärjel nakatatud sellest batsillist, mis pärit sealt poolt suurt lompi ja mis meid kõiki inimesi tahtis hingeta masinateks muuta. Nende jumalaks oli äri ja põhimõtteks „time is money". Sellest lähtepunktist väljudes arenesid ka reisimise korraldused ja sisseseaded, mis taotlesid ainult kahte eesmärki: kiirus ja otstarbekohasus. Reisimise „k u l t u u r i" tunti küll vaevalt.

Aga — ja seda võib rahuldusega tõendada — see aeg on möödumas. Batsill ei ole võinud ennast Euroopas levitada. On olemas ometigi midagi, mida võib euroopa reisi k u l t u u r i k s nimetada. — Kui kultuuriks nimetada tarvidust peenendatud, hingestatud elukorralduse järgi ja selle tarviduse rahuldamise tehnilisi vahendeid tsivilisatsiooniks, siis kahtlemata Euroopas ei ole mitte üksi tsivilisatsioon, vaid ka kultuur olemas reisimise alal. Eurooplasest reisija ei taha mitte üksi võimalikult kiiresti jõuda oma lähtekohast sihtkohta. Ta ei taha olla mitte üksi veoobjektiks, vaid reisimine peab tema vaimule ja meelele midagi toidust pakkuma. Ja nimelt reisimine äratab peenetundelises inimeses üht erilist kultuurinälga, mille rahuldamine ka ainult reisimise omapärasuste kaudu võimalik on.

Kultuurne reisija elab reisil kaheli intensiivselt. Tema vaim on ärkvel ja elastiline. Kui ta mõnest vanast linnast läbi sõidab, siis meenuvad talle kõik need ajaloolised sündmused, mis selle linnaga seotud on. Kui rong mõnda maastikku läbistab — mõtleb ta neile luuletustele ja kujundava kunsti teostele, mis seda maastikku käsitlevad. See on viimastel aastatel annud põhjust uue reisikirjanduse tekkimiseks, mis küll alles veel algastmel, kuid mille esimesed sammud iga haritud inimese poolt heameele ja tähelepanuga peavad jälitama. Mõeldud on näit., ingliskeelne kogu *„On either side"* (Mõlemal pool), mis inglise raudteede poolt välja antakse ja kaemuslikult kirjeldab läbisõidetavat reisiteeosa, või samalaadne austria raudteede kogu kokkukäänatavate lehtede kujul *„Links und rechts der Eisenbahn in Österreich"* (Vasakul ja paremal pool raudteed Austrias), mis aga kahjuks ainult teeosade graafilise kujutamisega piirdub. Peamiselt on mõeldud aga saksa kogu *„Beiderseits vom Schienenweg"* (Mõlemal pool rööbasteed), mis ühe vana, kultiveeritud Berliini reisi-kirjastuseäri poolt välja antud. Selles kogus on erilisel eeskujulikul viisil koondatud kõik see huvitav ja teadmisväärilne, mis vastava teeosaga kuidagi viisi ühenduses on. Nõnda elatakse kaasa kõigi nende maakohtade ajalugu, majandust ja kunsti, kust rong läbi kihutab. — Kena on näit. sõidul läbi Hollandi tammistatud ma-

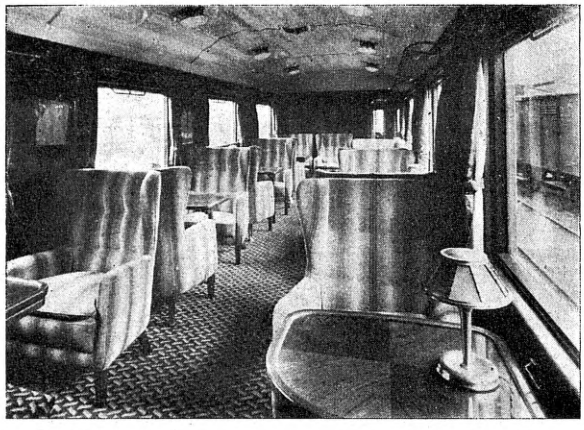


„Mitropa" 2. klassi magamisvagun.
Uuemat tüüpi vaguni sisevaade.



„Mitropa“ 3. klassi magamisvagun.
Vaade kupeesse, voodid on üles tehtud.

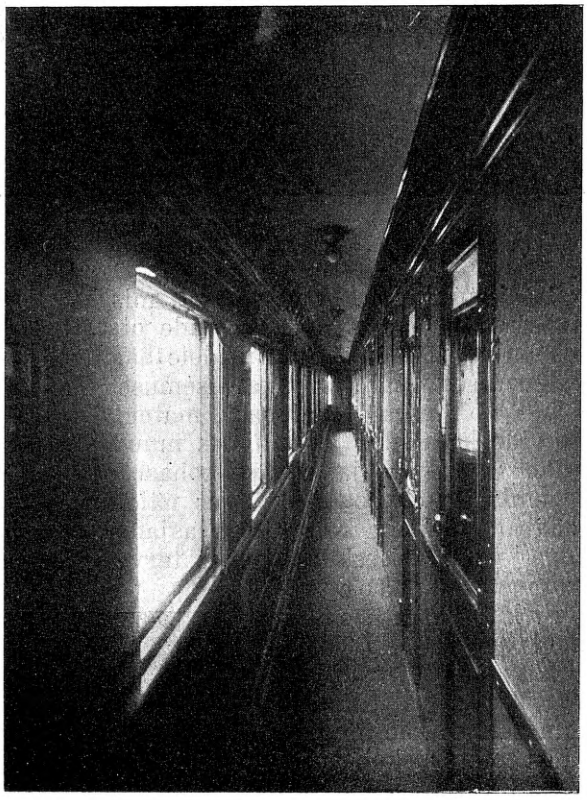
dalikkude lugeda Amsterdam-Kölni reisijuhist, millist võitlust on inimene pidanud loodusejõudude vastu ja kuidas ta sitke tööga endale maa-alasid juurde võitis ja neid alal hoiab. Huvitav on Utrechtist läbisõidul peale muu tähtsa (Utrechti rahu) teada saada ka, et see linn juba roomlaste ajal kastellina olemas oli, et kord



1. klassi salongvagun „Rheingold“ kaugekiirrongis. Liikumas Hoek van Holland—Köln—Basel—Zürichi liinil.

frankid ja friisid siin asusid, et frankide kuningas Dagobert nimelt siin esimese kristliku kabeli ehitas ja et varasemal keskajal see linn oli piiskopkonna asukohaks kui ka vägevaimaks lääniriigiks põhjapool Lotringimaad. — Kõiki selliseid asju reisul huvi ja rõõmuga lugeda, kusjuures vaim ruttab tagasi kaugetesse möödunud aegadesse ja neid uuesti läbi elab — see on kultuur, mida reisimine oma omapärasuste läbi äratab, see on tüübiline „reisi kultuur“.

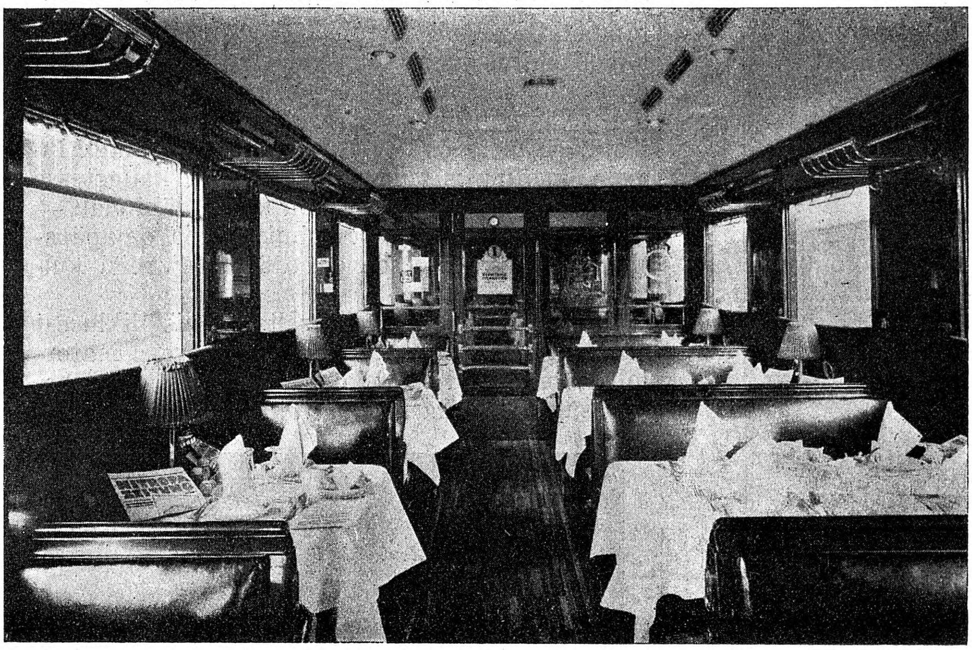
Viimastel aastatel on seltsid, mis liiklusest vahetult osa võtavad, hakkanud veereva materjali sisseseadeid täiendama mitte üksi otstarbekohasuse, vaid ka reisikultuuri kõrgemast vaa-



„Mitropa“ 2. klassi magamisvaguni korridori vaade.

tekohast lähtudes. Ja siin on eeskätt neil eriseltsidel, kellele kuulub magamisvagunite, restoranvagunite, luksusvagunite ja -rongide käitus Euroopas, suured teened. On tihti huvitav tähele panna, millist imestust ameeriklastest reisijad avaldavad uute „Mitropa“ vagunite suhtes. Ja ometi nad peaksid oma kodumaal harjunud olema kõige raffineerituma reisiluksusega, kuna nende maa pikad teeulatused oma päevadeviisi kestvate reisidega on reisimugavuste loomiseks endastmõistetavaks põhjuseks palju suuremal määral, kui Euroopas.

Moodsa „Mitropa“ söögivaguni sisemuse väljakujundamine näit. ei ole tingitud sugugi



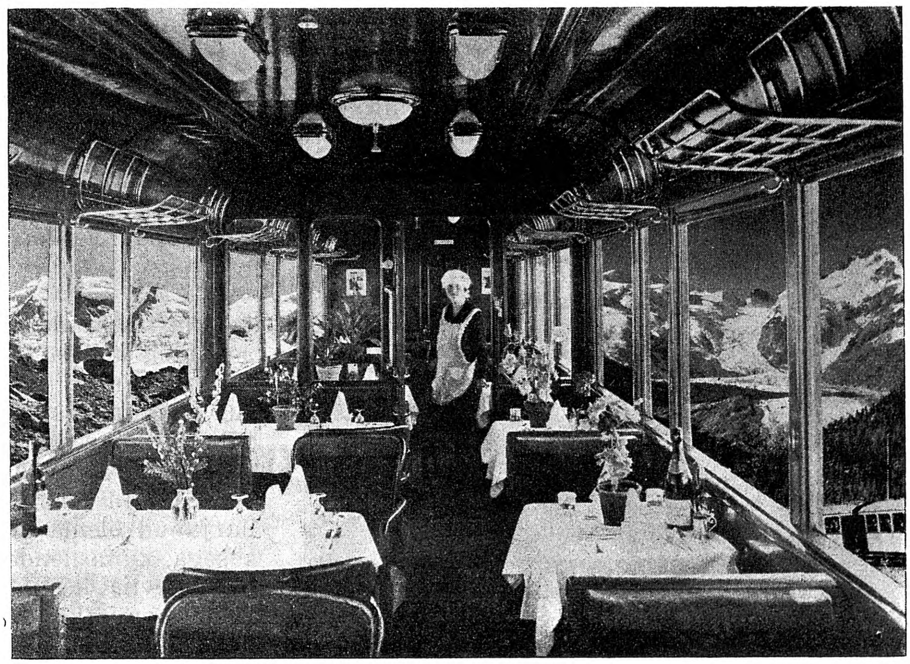
„Mitropa“ restoranvagun. *Liikumas Saksa Riigiraudteedel.*

gu juurdelisatud piltidel toodud mõned üksikasjad. Tsivilisatsiooni ja kultuuri mõistete vahe kaob siin, mõlemad on üksteisega seotud. Muidugi on see tsivilisatsioon, et on loodud otstarbekohane matt, lillasinine öölamp, mille rahustav helk kartlikule reisijale, kes mitte heameelega ei viibi pimedas, 100-kilomeetrilises tempos üle rööbaste ja pöörangute kihutavas rongis, pakub teatud kindlustuse tunnet. Kuid selles, kuidas see valgustus on sisse seatud, selles vormis, kuidas matt klaasitahvel on paigutatud seinakattesse, selles on kultuur. Kindlasti on see tsivilisatsiooni mitte ainult otstarbekohasusest, mis küll avaldub istmete mugavuses, laudade otstarbekohases kujus ja mõnusas, silmadele hästi mõjuvas valgustuses. Ei, vaid ka sisemuse kujundamise v o r m i s, joontepaos, materjali valikus, värvide kooskõlas ja paljudes muudes asjades, millel mugavuse ja otstarbekohasusega midagi tegemist ei ole, on hoolt üles näidatud kõrgel määral. Nimelt kõigis neis asjades on „Mitropa“ vagunid eeskujulikud ja terves maailmas tunnustatud. S e e o n p r a k t i l i n e r e i s i k u l t u u r!

Ka vagunite välimuse värvil, sügaval tumedal punasel, ei ole midagi ühist otstarbekohasusega. Kuid ta on silmadele mõnus ja äratab igatsust sellises veerevas võõrastemajas elada ja lõunat süüa. Veel suuremal määral on see maksev ehk ilmakuulsast, Euroopa liikluse hiilgetükist, Rheingold-rongist. Ka siin valitseb igalpool mugavus ja otstarbekohasus, kuid peale selle võib reisija rõõmu tunda kõige selle üle, mis hoolika kunstniku käe läbi siin teostatud.

Euroopa ilusaimatest magamisvagunitest olja otstarbekohasuse asi, et seinad ei ole enam kaetud riidega, mis tolmu endasse kogus, ja seega ebahügieeniline oli. Kuid nende kalliste puude väljavalik, mis nüüd seinu ja lage katavad, kooskõla ja üleminek üksikute puuliikide vahel, värvitoonide astmete hoolikas väljatöötamine, selle eelduseks on pikk vastutusrikas intuitiivne töö kujutava kunstniku poolt. See on kultuur!

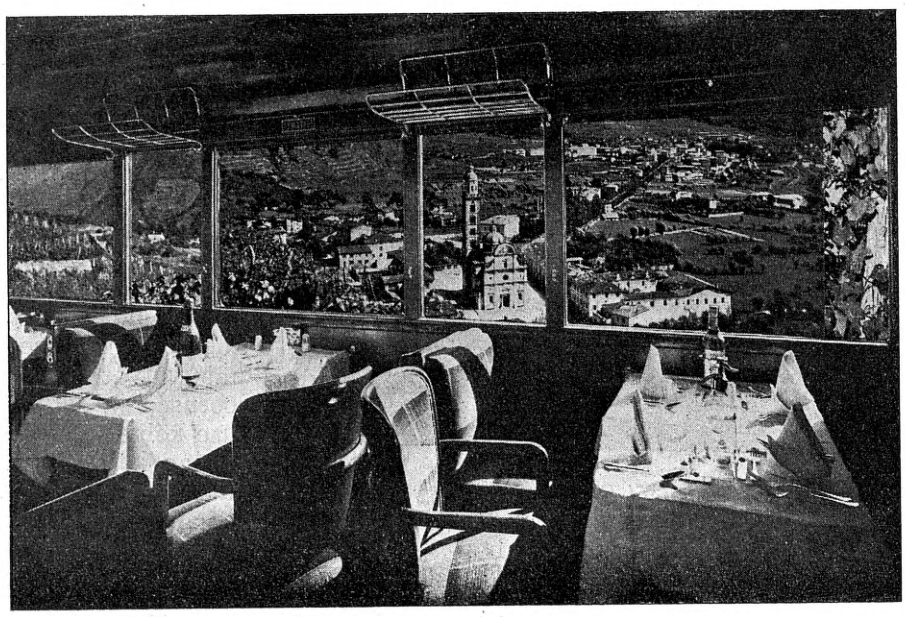
Võib olla, et muudes viimaste aastaküm-



„Mitropa“ restoranvagun. *Liikumas Šveitsi Bernina 1000 mm hammasr. raudteel.*

nete tööstusetoodetes vaevalt teist nii kaemuslikku näidet leidub selle kohta, millised täiuslikkuseni lõpule viidud teosed võivad tekkida konstrueeriva tehniku, loova inseneri ja intuitiivselt tundva kunstniku harmoonilise koostöö läbi.

Goethe, kes veel postvankris reisis, on kord öelnud: „Reisitakse sellepärast, mitte et kohale jõuda, vaid — et reisida!" Kui Goethe elaks veel täna, ta meie mandri läbistaks kahtlemata Euroopa moodsates reisivahendites, ja ma meeleldi loeksin seda hümni, mis tema Euroopa tänapäevase arenenud reisikultuuri kohta luuletaks.



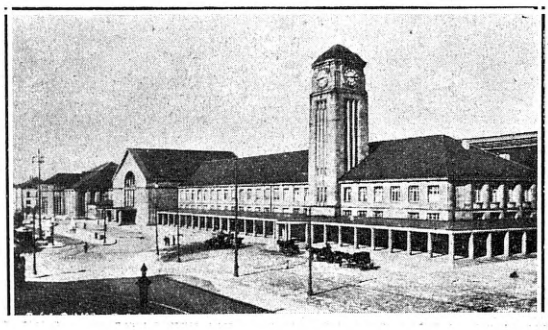
„Mitropa" restoranvagun.
See vagunitüüp on liiklemas Šveitsi Bernina 1 m laiusega mägestiku-raudteel St.-Moritzi—Tirano liinil.

Šveitsi raudteed.

E. Timma.

Raudteede ehituse algus Šveitsis on seotud tähtsa raudteeasjanduse eriteadlase Negrelli nimega, kelle eriline teene seisab selles, et ta suutis maksvusele viia ja praktiliselt tõestada järgmist väidet: raudteevedurid suudavad ületada võrdlemisi väga suuri tõususid ja seega on raudteede ehitus ka mägistel maadel võimalik. Teatavasti asusid nimelt esimesed raudteede ehitajad ja eriteadlased selles asjas vastupidisel seisukohal, kuigi sellised arvamused peamiselt teoreetilist laadi olid, ja tegelikud katsed hiljem need täiesti ümber lükkasid.

Negrelli (sünd. 1799. a. Lõuna-Tiroolis, surn. 1858. a. Viinis) töötas 1839. a. peale mõnda aega Šveitsi valitsuse ülesandel Tessini, Uri ja Vallise kantonites, et teostada liiklemise ja raudteede ehitusega seoses olevaid eeltöid, mis osutusid aluseks ka Šveitsi raudteedevõrgu kavale. Negrelli võttis ka suurel määral osa esimese raudtee asutamisest ja ehitusest, mis asetseb täielikult Šveitsi territooriumil. See oli 23,5 km pikkune teeosa Zürich—Baden, mis avati liiklemiseks 9. augustil 1847. a. Mõni aasta varem (1844.) oli ehitatud küll Strassburg—Baseli raudtee, kuid sellest asetses Šveitsi maa-alal ainult 1,8 km.



Basel Badeni jaam.
Saksa Riigiraudteede jaam Šveitsi pinnal.

Raudteede ehituse küsimus tuli päevakorrale Šveitsis laiemas ulatuses 1849. a., millal tehti liidunõukogule ülesandeks koostada üldise Šveitsi raudteedevõrgu kava, seaduse-eelnõu maade jne. võõrandamise kohta raudteede ehitamise puhul ja esitada ettepanekud raudteedevõrgu väljaehitamise teostamise korra kohta, eriti nimelt ka kontsessioonide tingimuste suhtes, mis tuleksid kohaldamisele sel puhul, kui raudteed erakapitali poolt ehitatakse.

Selle otsuse teostamiseks anti välja võõrandamise seadus. Insener Kolleri juhatuse all asutati eriline raudteebüroo, mille töödest osa võtma kutsuti tolleaegsed tähtsad raudteedeehituse eriteadlased Robert Stephenson ja Henry Swinburne. Viimased koostasid üldise Šveitsi raudteedevõrgu kava, mis tuntud Stephensoni kava nime all. Selle võrgu üldpikkus oli ligi 650 km ja selle ehituskulud hinnati vei-

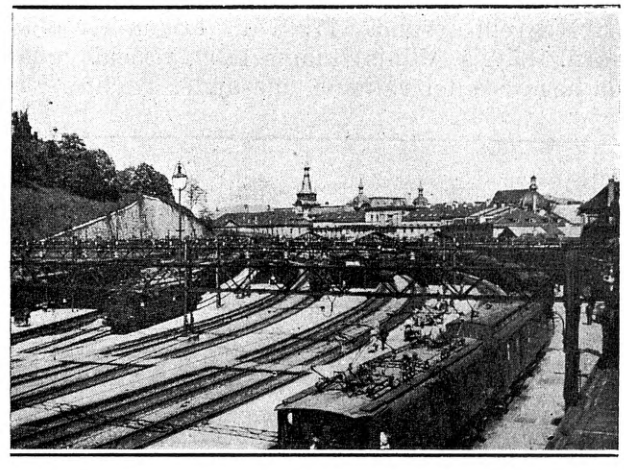
Basel SBB jaam
Šveitsi liiduraudteel.

di üle 100 milj. frangi peale. Liidunõukogu majanduslikud eksperdid asusid seisukohale, et raudteede ehitus Šveitsis paljude aastate jooksul ilma riigi kaasabita, ainult erakapitali algatusel ja vastutusel, pole võimalik, vaid liit ühes kantonitega peab teatud määral raudteede ehitust toetama, või näit., vastutama kapitalikasvituse eest. Samale vaatepunktile asus ka liidunõukogu. Kuid Šveitsi sisepolitilised olud ja suhted keskvalitsuse ja üksikute kantonite vahel ei olnud sugugi soodsad sellistele kavatsustele. Rahvusnõukogu lükkas tagasi liidunõukogu ettepaneku ja 1852. a. pandi maksma uus seadus raudteedeasjanduse alal, mille põhimõtted olid järgmised: Raudteede ehitus ja käitus jääb kantonite ja eraettevõtete asjaks. Kontsessioonid raudteede ehituseks antakse kantonite poolt, kuid nad vajavad siiski ka liidu kinnitust, kes peab kontrollima, kas uued liinid on vastavad ka riigikaitse huvide mõttes. Kõigil raudteedel on võõrandamisõigus. Kõik raudteed on kohustatud vedama posti maksuta, lubama telegraafiliinide ehitust piki raudteeliine mööda ja vedama sõjaväekraami maksu eest, mis ei ole kõrgem, kui pool vastava raudtee kõige madalamatest veohindadest. Igal üksikul juhul määratakse kindlaks tähtajad mullatööde alustamiseks. Liidu poolt pannakse maksma eeskirjad, mis kindlustavad Šveitsi raudteede tehnilist ühtlust. Iga raudtee on kohustatud võimaldama otseliiklust naaberteedega. Ka määratakse igal üksikul juhul see tähtaeg, millal ja tingimused, mille järgi liit võib raudteed tagasi osta, kui ta seda õigust kasutada tahab.

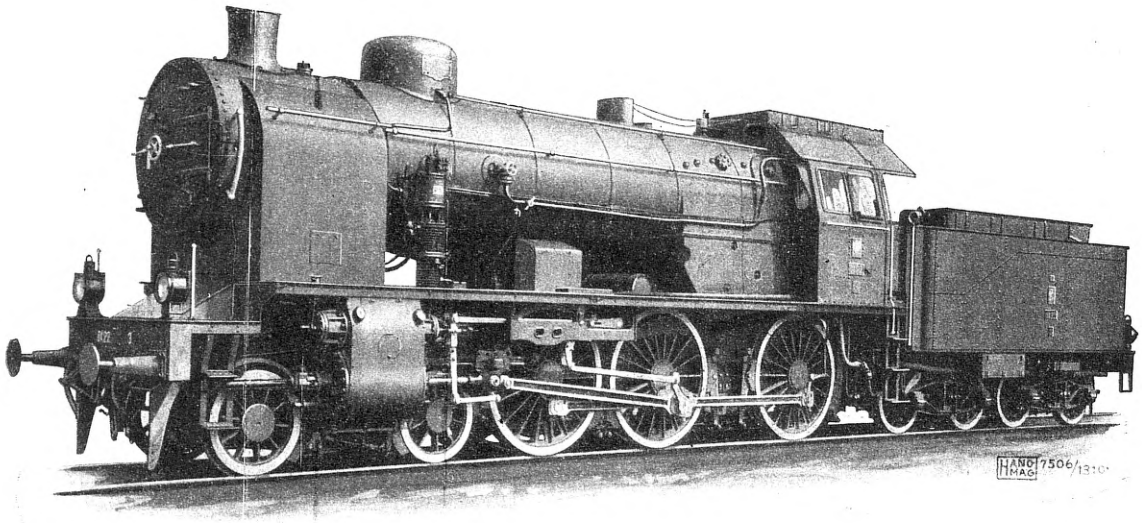
Nimetatud raudteede seadus oli maksev 28. juulist 1852. a. kuni 23. detsembrini 1872. a. ja see ajavahemik moodustab Šveitsi raudteede esimese perioodi. Esimesed kontsessioonid kinnitati liidu poolt augustikuus 1852. a. Oma sisult olid nad enam-vähem ühesugused. Nende järgi alluvad raudteeseltside põhikirjad kantonivalitsuste kinnitamisele; viimastele üldse on laialdased võimupiirid määratud raudteede järelvalve suhtes. Kontsessioonid sisaldasid määrusi tariifide kõrguse, rongide sõidukiiruse jne. suhtes. Raudteede tagasiostu õigus kantonite või liidu poolt oli ette nähtud tasu eest, kas 30, 45, 60, 75, 90 või 99 aasta möödumisel, raudtee liiklemiseks avamise ajast arvates.

Nende seaduseeeskirjade põhjal tekkis võrdlemisi lühikese aja jooksul mitmesugustes maakohtades raudteede võrk. Raudteede ehitus näis võtvat hoogu, mis kaugelt ületas esialgsed lootused ja ootused. Need liinid kulgesid liikluse kõige tähtsamates sihitustes, mis tõttu välismaa kapital juba algusest peale neist huvitatud oli. Baselis, Zürichis, St. Gallenis ja Schaffhausenis tekkisid komiteed, mille tegevuse tagajärjena asutati Šveitsi Keskraudtee (Zentralbahn), Šveitsi Põhja-Ida raudtee, St. Gallen-Appenzelli, Glattali ja teised raudteed. Uute raudteede ehitamisest võtsid kantonid ja üksikud kogukonnad oma kapitaliga ainult vähesel määral osa. Ainult Freiburgi kanton oli sunnitud Lausanne—Freiburgi liini jaoks suuremaid ohvreid kandma, kuna muidu ükski raudteeseltS poleks selle, kui väga kuluka teeosa ehitamist endale võtnud.

Üksikute kantonite ja raudteeseltside vahel tekkisid vaielused ja lahkarvamised uute liinide sihituse ja väljaehituse kohta, kusjuures seltsid peamiselt tulunduspolitilisi ja kantonid jälle üldmajanduslikke ja politilisi huvisid esindasid ja läbi viia tahtsid. Üks tähtsamatest küsimustest, mis lõpuks liidukoosoleku poolt tuli lahendada, puudutas liini ehitust Lausannest Freiburgi kaudu Berni. Raudteeseltsid olid endale kantonitelt kontsessioonides välja kaubelnud mitmesugused ees- ja monopoliõigused, mis läbi aga hiljem, nagu selgus, suured raskused tekkisid, eriti, kui kantonid tahtsid anda luba uute liinide ehitamiseks ka teistele,



Bern.
Raudtee peajaam.



EESTI RAUDTEE

PILTIDEGA ILUSTATUD

TEEDEASJANDUSE AJAKIRI

KAHETEISTKÜMNES AASTAKÄIK

1933.

Tegev toimetaja *Ernst Timma*

Vastutav toimetaja *Ernst Grünberg*

TALLINN

KIRJASTUSE-ÜHISUSE „EESTI RAUDTEE“ VÄLJAANNE

Sisujuhataja.

Artiklid.

	Lhk.
Peab algama uus tõus — Teedeminister *L. Johanson*	1
Tagasivaade 1932. aastale — *Dipl.-ins. A. Pihlak*	2
Õnnetustest inimestega raudteedel — *Jul. Pihelgas*	8
Raudbetoon-kaubavagunid	13
Piletita reisijaist ja piletite müügist rongis — *Jul. Pihelgas*	17, 59
Mootorvagunite liiklus Saksamaal — *E. V.*	21
Saksa Riigiraudteed 1932. aastal — *Dr. K. Hartmann*	26
Läti raudteeseadusest — *V. K.* järgi *Jul. Pihelgas*	33
„Viisakus aitab kliente juure võita" — *D. EFM.*	38
Raudteeparve ühendustest — *E. Timma*	42
Riigiautoteed Saksamaal — *J. P.*	49
Itaalia riigiraudteedest — *A. B.*	51
Kaubaveotariifi kõrgenduse kavatsusest — *E. Timma*	65
Rootsi riigiraudteedest — *R. Holmström*	68
Berni rahvusvaheliste konventsioonide RKK ja RRK revisjonikonverents Roomas — *Jul. Pihelgas*	82
Kroonika	14, 29, 46, 62, 86
Erikirjanduse ülevaade	

Pildid ja joonised.

	Lhk.
Hädaabitööd Kopli jaamas — muldkeha täitmine	4
Õlireservuaar Tallinna-Väike jaamas	4
Õlipumbamaja ühes reservuaariga Tallinna-Väike jaamas	4
Õliküttega vedur	4
Teise ja kolmanda teede platvorm Tartu jaamas	5
Maa-alune läbikäik Tartu jaamast 2. ja 3. teede platvormile	5
Maa-alune läbikäik Tartu jaamast 2. ja 3. tee platvormile. Vaade vestibüülist maa-aluse käikudele	5
Põlva raudteejaam	5
Ruusa raudteejaam Tartu—Petseri raudteel	6
Orava raudteejaam Tartu—Petseri raudteel	6
Taevaskoja pooljaam Tartu—Petseri raudteel	6
Veemaja Põlva jaamas	6
Virtsu raudteejaam	7
Virtsu sadamasild	7
Raudtee läbi lahe	7
Õnnetustest inimestega raudteel.	
Mitte hüpata peale liikuvale rongile	9
Ettevaatust, lahtisel vagunirõdul viibimisel	9
Ärge minge üle rööbasteede, kui rong on lähenemas	10
Mitte vagunit lükata, viibides ise vaguni otsas	11
Üleminekusild tuleb hästi kinnitada	12
Tsentraliseeritud pöörangu juures töötamisel tuleb kasutada kaitsekiilu	12
Raudbetoon-kaubavagunid.	
Raudbetoon-kaubavagun poolvalmis seisukorras	13
Kaubavaguni vaade otsast	13
Valmis raudbetoon-kaubavagun	13
Mootorvagunite liiklus Saksamaal.	
Diiselmootorvagun 150 h.-j. Seddini näitusel	21
Kerge mootorvagun 175 h.-j.	22
Diiselmootorvagun	23
Kaubaveomootorvagun	23
Diiselelektrimootorvagun 410 h.-j.	24
Kiirmootorvagun — külgvaade	25
Kiirmootorvagun — otsavaade	25
Kiirmootorvaguni sisemus	25
Mootorvagun Stendal-Tangermünde raudteel	25
Rööbasomnibus Lüneburg-Soltau raudteel	26
Oskar Köster, teedeminister	35
Viisakus aitab kliente juure võita.	
Teadetebüroo — kinni!	38
Teadetebüroo ametnik, kes juhatab reisija ainult väljapandud sõiduplaanile, loobudes isiklikult selgitusi andmast	39
Perronivalvur, kes loeb ajalehte	39
Rongiteenija, kes ei pööra küllalt tähelepanu reisijale	39
Ebasõbralik ja viisakuseta käitumine publikuga pagasi vastuvõtu ruumis	39
Jaamakorraldaja, kes reisija küsimustele suhtub karmilt ja lühidalt	39
Raudteeametniku korratu ülalpidamine selgituste andmisel	39
Raudteeteenija, kes ei pea silmas harilikke viisakuse reegleid	40
Ametnik, keda segatakse einetamise ajal	40
Rongiteenija juhatab naisreisijale koha kupeesse, abistades sellejuures kohvri kandmist	40
Jaamakorraldaja saadab liikuva einelaua naisreisija juure, kes selleks vastavat soovi käenäitamisega avaldas	40

Lhk.

Rongiteenija asetab reisija kohvri vaguni riiulile 40
Rongiteenija aitab vanema reisija vagunisse 40
Rongiteenija aitab haiget reisijat vagunist väljuda 41
Jaamateenija juhatab reisijale, kes raudtee sõiduga vähe tuttav, vastava vaguni ning koha, sellejuures seletusi andes 41
Rongiteenija annab palutud seletusi reisijale 41
Rongiteenija käitumine piletite kontrollimisel reisijatega restoranvagunis 41
Jaamateenija juhatab reisijale soovitud ametkoha 41

Raudteeparve ühendustest.

Gjedser—Warnemünde liini raudteeparv „Schwerin“ 42
Parvlaev „Schwerin“ kaubavagunite pealelaadimisel 43
Sassnitz—Trälleborgi liini raudteeparv „Preussen“ 43
Inglismaaga ühenduses kasutatava raudteeparve vagunitekk 44
Raudteeparve maabumissild 44
Saksa riigiraudteede moodne reisiaurik Bodensee järvel 45
H. Saukas 47

Itaalia riigiraudteedest.

Raudteelaste „Dopolavoro ferroviario“ Roomas 51
Uuemat tüüpi Itaalia auruvedur 1600 h.-j. 52
Elektrivedur Itaalia riigiraudteel 53

Lhk.

Puhtmetallist 2. kl. reisivagun 54
2. kl. reisivaguni kupee 55
Itaalia kuninga salongvaguni sisemus . . 56
Raudteeparvlaev liiklemiseks Messina väinas 57
Milano jaama uus hoone 57
Sissesõidud Milano jaamas 58
Bolzano (Bozen) raudteejaam 58
Brennero (Brenner) piirijaam Itaalia-Austria piiril 59
Kolonel Otto Sternbeck — Teedeminister 67
Dipl.-ins. Jaan Raudsep 69

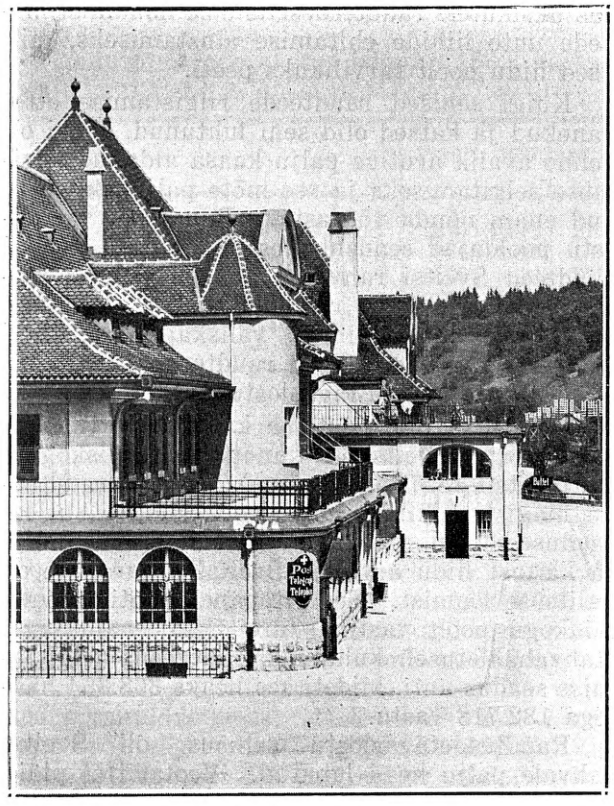
Rootsi riigiraudteedest.

Raudteesild üle Öreälvi 71
Porjuse jõujaam 72
Maagiveo elektrirong 73
2. klassi kupee 74
1. kl. magamisvaguni kupee 74
3. kl. vaguni tualettruum 74
Salongvaguni nr. 2904 sisemus 75
Magamisvaguni voodi 75
Reisivagunite aggregaat lähiliikluses kasutamiseks 76
Ajalehtederong Stockholmi jaamas 76
Reisijateveo omnibus Pajala liinil 77
Ajalehtede veo dresiin 77
Väikesaadetiste veo omnibus Pajala liinil . 78
Loomaveo auto Pajala liinil 79
Lumesahk Rootsi riigiraudteede omnibuseliini jaoks 80
Bergslagi raudteeseltsi reisijateveo rööbasomnibus 81
„Mitropa“ 3. kl. magamisvagun, sisevaade 88

kui senistele ettevõtetele. Raudteeseltsid omasid sellised õigused, mis neile võimaldasid liiklust korraldada täiesti enda äranägemise järgi.

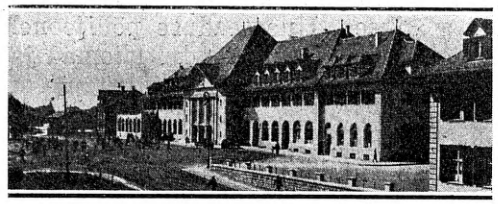
Suurt tähelepanu äratas 1862. a. tolleaegse liidupresidendi Stämpfli ettepaneku avaldamine, mille järgi oleksid tulnud kõik raudteed omandada liidule tagasiostu teel. Ettepanekus toonitati seda, et raudteeolud ei olevat rahuldavad, kuna raudteedesse paigutatud kapitalist üle 100 milj. fr. ei andvat mingisugust kasvitust, 36 milj. fr. aga 6—8%. Näidati ka neile halbustele ja väärnähetele, mis tekivad selle tagajärjel, et raudteedevõrk on väga killustatud ja saab juhitud paljudest keskkohtadest. Ettepaneku järgi oleks tulnud omandada riigile raudteeaktsiaid, tasudes nende eest 80—160% nende nimishinnast, vaadates sellele, kui suurt kasu vastav raudtee oli viimastel aastatel annud. Kavatsetud raudteevõrgu kogupikkus oleks olnud 1324 km.

Stämpfli ettepanek raudteede tagasiostu kohta ei leidnud mingit vastuvõtlikku pinda. Kõik asjaolud olid tol korral selle vastu. Üksikutele kantonitele, kes raudteeliikluse korralduse kavade suhtes isegi üksteisega vastolus olid, näis senine olukord soodsam olevat. Tol korral oli päevakorrale kerkinud küsimus, kuidas ja kus kohas Alpide ahelikku ületada, või täpsemalt, läbi murda, raudtee rööbasteega. Tegemist oli suurte kulukate kavatsustega, mille teostamine Šveitsil endal näis üle jõu käivat



Spiez'i raudteejaam
Bern—Lötschberg—Simplon raudteel.

ja, et neist ka välisriigid osa võtaksid, oletati tõenäolikumaks sel puhul, kui kavatsetavad Alpiraudteed erakapitali abil ja eraettevõtete poolt ehitataks.



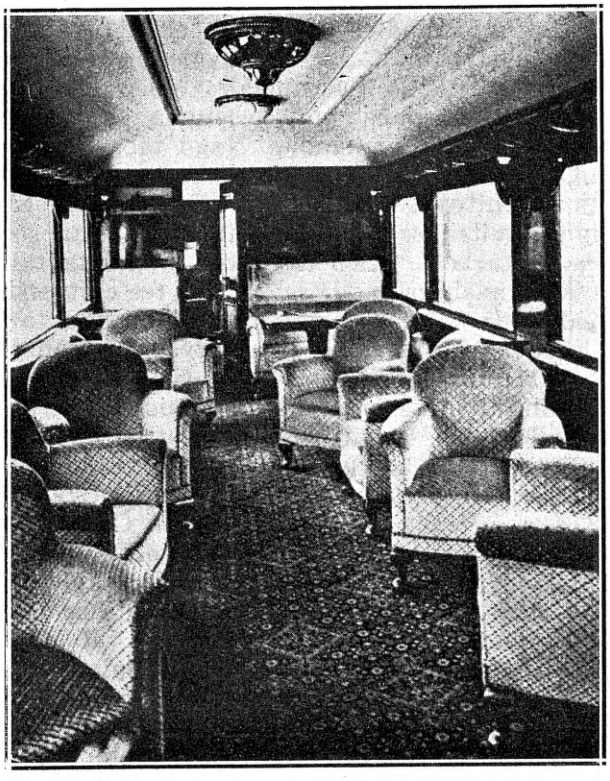
Thuni raudteejaam.
Šveitsi liiduraudteel.

Otsustati ehitada raudtee, mis pidi läbistama Alpid St. Gotthardi kaudu mineva tunneli kaudu ja looma seega soodsa otseühenduse ühelt poolt Šveitsi, Saksa ja teiste Kesk-Euroopa raudteede ja teiselt poolt Itaalia raudteede vahel.

Mont Cenise juures ettevõetud puurimistööd tõestasid, et suurte Alpitunnelite ehitus tuleb lugeda juba tehnika poolt lahendatud probleemiks. Luzernis sellepärast 1863. a. peetud kantonite kui ka Šveitsi Kesk- ja Põhja-Ida raudteede esindajate nõupidamisel otsustati luua eriline „Šveitsi kantonite ja raudteeseltside ühing Gotthardi teostamiseks". Asuti eeltööde tegemisele suure hoole ja innuga, kaaludes ettevõtet tehnilisest, majanduslikust, tulunduslikust ja ka politilisest seisukohast.

Gotthardiraudtee ehitus ei olnud vajalik mitte üksi ainult Šveitsi huvides, vaid veel enam Itaaliale ja Saksamaale, kelle vaheline raudteeotseühendus pidi teostuma peamiselt nimetatud raudtee kaudu. Nagu juba nimetatud, oli selle raudtee, eriti selleks tarvismineva tunneli ehitus, seotud selliste hiiglasummadega, mida Šveitsi ise ei oleks võinud määrata selleks otstarbeks. Selletõttu oli tingimata tarvilik ka naaberriikide osavõtt uue tee ehitusest. Peale seda kui eelnimetatud ühing oli kõik tarvilikud kavad, plaanid ja eelarved koostanud, peeti 15. septembril 1869. a. konverents, millest ka välisriikide esindajad osa võtsid ja 15. oktoobril samal aastal sõlmiti Gotthardileping Šveitsi, Itaalia ja Saksamaa riikide vahel uue raudtee ehituseks. Täiendav leping sõlmiti 1878. a. Nende lepingute järgi oli Gotthardiraudtee pikkus ette nähtud Luzernist kuni Chiassoni (Itaalia piiril) 223 km ja peale selle veel mõned kõrvalteeharud, kokku 49 km, nõnda et raudtee kogupikkus oli 272 km. Raudtee ehitus anti eraseltsi kätte, kellele eelnimetatud riigid andsid selleks toetust kogusummas 113 milj. franki, peale selle hiljem veel 6 milj. franki Bellinzona—Lugano liini väljaehitamiseks, seega kokku 119 milj. fr., millisest summast kandsid 58 milj. fr. Itaalia kuningriik, 31 milj. fr. Šveitsi ja 30 milj. fr. Saksamaa.

Gotthardiraudtee ehituse kindlustamisega lõpeb Šveitsi raudteede ehituse ajaloo esimene periood. Järgmine algab uue, 23. detsembri 1872. a. seadusega, mis raudteede ehitust ja käitust käsitleb ja asendas seni, 1852. a. peale maksva seaduse. Uue seaduse põhijooneks on asjaolu, et liidule antakse palju laiemad ja suuremad õigused, kui seni, ja liidu ülesandeks jääb üldiselt raudteede ja eriti Alpiraudteede ehituse arendamine. Kontsessioonide andmise õigus kuulub liidule, kuna kantonid võivad kaasa rääkida ettevalmistavate läbirääkimiste ajal. Liidu poolt kinnitamisele kuuluvad: raudteeseltside statuudid, kontsessioonipäraste õiguste edasiandmine, ehitusplaanid, valmisehitatud liinide avamine liikumiseks, liiklemismäärustikud ja sõiduplaanid. Liit valvab käituse, raudteede ja nende materjali seisukorra ja tariifiasjanduse üle kui ka teeb korraldusi käituse kindlustuseks. Raudteede valitsemine peab toimuma ühistatud põhimõtete järgi. Liidul on õigus käsutada raudteid riigikaitse otstarbel. Eriseadused anti välja raudteede pantimise ja likvideerimise, raudteepolitsei ja transpordiõiguse kohta. Ka pandi maksma määrused, mis käsitlevad raudteede jõudlusi posti, telegraafi ja sõjaväevedude alal. Selle seaduse maksmapanemisele järgnes ka ühe uue asutise, nimelt Šveitsi raudteededepartemangu loomine, millele kuulus järelvalve kõigi Šveitsi riigi piirides olevate raudteede üle.



Šveitsi liiduraudteede salongvagun.
Sisemus.

Kuni 1872. aastani oli Šveitsi raudteedevõrgu kogupikkus 1483 km. Peale uue seaduse maksmapanemist ehitati terve rida uusi liine, nimelt kuni 1878. a. lõpuni veel 1043 km, nõnda, et raudteedevõrgu kogupikkus ulatus siis kuni 2526 km.

Sellele üliagarale raudteede ehitusepalavikule järgnesid pea ka kriisid, mis üldiselt küll Šveitsi raudteeasjandusele ähvardavaks ei muutunud, kuid üksikud raudteed olid sunnitud likvideeruma ja üle minema uute omanikkude kätte, ja teistele määrati riigi poolt toetust, eriti seal, kus raudteed olid kantonite osavõtul ehitatud. Leiti tarvilik olevat, et liit peab teostama kontrolli raudteede majanduse üle laiemal määral, kui seni.

Gotthardiraudtee, millel tunneli ehitus alustati 1872. a. ja lõpetati 1880. a., avati liikumiseks 1. juunil 1882. a. Uue raudtee käituse tulud ületasid kõik ootused, mis kriisiaja tõttu polnud küll väga suured olnud. Sellega seoses muutus elavamaks liiklemine ka Keskraudteel kui ka Põhja-Ida raudteedel. Samasugune liiklusetõus ilmestus ka Ühendatud Šveitsi raudteedel peale Arlbergiraudtee avamist 1884. aastal. See kõik andis põhjust meelte rahunemiseks ja raudteeasjanduse arenemine sai jälle uut hoogu. Liidu poolt anti välja seadusi ja määrusi, mis korraldasid raudteedeseltside arvepidamist ja aruannete esitamist, samuti määrati tööaja pikkus raudteede käituses kindlaks. Liit avaldas üksikutele raudteedeseltsidele nõudmisi mõnede uute liinide ehitamise alustamiseks, millised liidu poolt tarvilikuks peeti.

Kuigi senised raudteede riigistamise ettepanekud ja katsed olid seni luhtunud, siiski oli nende avalik arutlus palju kaasa aidanud küsimuse selgitamiseks ja see mõte paljudele ei olnud enam nõnda võõrastav. Raudteede tagasiostu pooldajad seadsid üles hüüdlause „Šveitsi raudteed Šveitsi rahvale“, sellega püüdes väljendada, et Šveitsi raudteed ei pea kuuluma enam välismaale, nimelt väliskapitalile, vaid Šveitsi rahvale, kes need raudteed välise mõju alt peab vabastama tagasiostu teel.

Hoolikate juurdluste ja kaalutluste tulemusena esitas Šveitsi liidunõukogu täiskogule 25. märtsil 1897. a. ettepaneku Šveitsi raudteede magistraalliinide tagasiostu kohta kui ka seaduse-eelnõu, mis käsitles raudteede soetamist ja käitust liidu arvel ja Šveitsi liiduraudteede valitsuse loomist. See ettepanek võeti rahvusnõukogu poolt vastu suure hääleenamusega. Rahvahääletusel, kuhu uus raudteede riigistamise seadus anti, kiideti see heaks 368.364 häälega 182.718 vastu.

Raudteedetagasiostu eelnõus oli Šveitsi rahvale palju head lubatud. Veotariifid pidid ühtlustatama ja alandatama. Raudteede tulude ülejäägid pidid kasutatama liiklemise olukorra tõstmiseks või üldsuse huvides.

Liidunõukogu otsustas tagasi osta eeskätt 5 tähtsamat raudteed, nimelt Jura—Simploni, Šveitsi Keskraudteed, Põhja-Ida, Ühendatud Šveitsi raudteed ja Gotthardiraudtee ühes nende kõrvalliinidega. Selle võrgu kogupikkus oli 1897. a. 2748 km. Nende riigistamist võidi teostada siiski ainult mitte ühe korraga: esimesed neli osteti riigile 1902.—1903. aastal ja Gotthardiraudtee, millesse oli paigutatud Saksamaa kui ka Itaalia riigi poolt antud summad, alles 1909. aastal. Viimase raudtee suhtes sõlmiti uus leping asjaomaste riikide vahel, mille järgi Šveitsi valitsus kohustus Itaalia ja Saksamaa kaubasaadetisi vedama Gotthardiraudteed kaudu võrdlemisi väga madalate tariifidega.

Peale Gotthardiraudtee riigistamist läksid hiljem veel mõned vähemad liinid liidu kätte üle.

Riigiraudteedevõrk jaotati 5 piirkonda ehk kreisi, mille direktsioonide asukohad oli Lausannes, Baselis, Zürichis, St. Gallenis ja Luzernis.

1914. a. oli liiduraudteede kogupikkus 2751 km, sellest 2694 km normaalrööpmelist ja 57 km kitsarööpmelist teed. Kaherööpmelist teed oli 832 km.

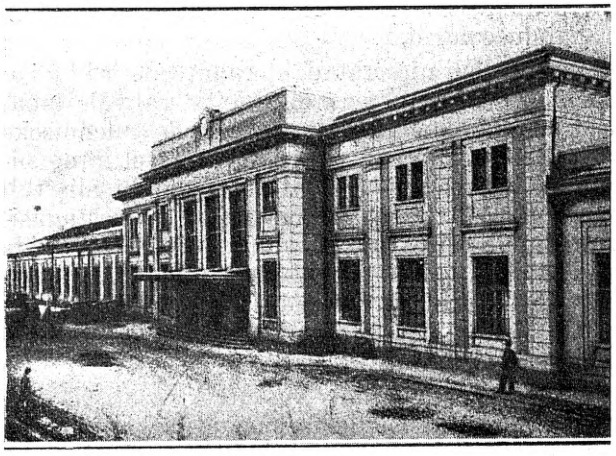
Riigistatud raudteeliinidel võeti ette suuri täiendusi ja ümberehitusi. Ehitati Simplonitunnel ja veel rida teisi. Jaamahooneid suurendati ja ehitati ümber. Raudteede elektrifitseerimine alustati ja arendati edasi hoogsalt, nagu allpool näeme.

Liiduraudteede arenemiskäiku 1903. aastast peale kuni 1913. a. kujutab järgmine tabel:

	1903	1910	1913
Liiduraudteede võrgu pikkus km	2395	2696	2751
Vedurid . . . . . arv	816	1228	1224
Reisivagunid . . . . . „	2042	3291	3490
Kaubavagunid . . . . . „	10846	15188	15429
Raudteedesse mahut. kapital milj.fr.	1004	1413	1555
Käitusetulud . . . . . „ „	111,2	187,6	212,7
Käitusekulud . . . . . „ „	72,8	117,1	142,4
Liiklemiskoeffitsient . . . . %	65,5	65,5	66,9

Liiduraudteed moodustati, nagu juba nimetatud, viiest eraraudteedeseltsist, kelle kätte olid koondatud kõik tähtsamad Šveitsi raudteeliinid, missugune asjaolu suurel määral lihtsustas raudteede riigistamist.

Peale nende viie raudteeseltsi oli Šveitsis väga palju eraraudteid, mille arv näit. 1914. a. ulatus kuni paarisajani, kuid millised evisid enam-vähem ainult kõrvalisema tähenduse, olles määratud ainult kohaliku liiklemise vajaduste rahuldamiseks. Iseloomulik on nende raudteede väga piiratud pikkus. Ainult üks neist ulatub kuni 100 km, väike osa oli mõnikümmend kilomeetrit pikk, kuid arvult suur enamus neist mõõtub ainult mõni kilomeetrit või isegi ainult murdosa kilomeetrist. Peab



Chiasso piirijaam
Gotthardi raudteel.

silmas pidama, et Šveitsis on hulk igasuguseid mäeraudteid, neist on paljud hammasratta- või köisteed. Eraraudteedest on tähtsamad kõik normaalrööpmelised, kuid arvult ületavad siiski kitsarööpmelised raudteed, kuidas näha ka järgmisest tabelist, mis pakub ülevaadet Šveitsi raudteede arvu ja nende kogupikkuse kohta kuni 1913. a. (liiduraudteed kaasa arvatud, kuid ilma köisraudteedeta):

Aasta	Normaalrööpmel.		Kitsarööpmel.		Hammasratta-teed		Kokku	
	Arv	km	Arv	km	Arv	km	Arv	km
1853	2	25	—	—	—	—	2	25
1855	6	210	—	—	—	—	6	210
1860	12	1053	—	—	—	—	12	1053
1870	19	1421	—	—	—	—	19	1421
1880	30	2449	4	48	3	24	37	2521
1890	28	2787	15	261	5	56	48	3104
1900	34	3104	24	440	11	124	69	3668
1910	43	3459	49	1004	14	141	106	4604
1913	42	3562	61	1270	16	157	119	4989

Et üldiselt Šveitsi raudteede käituse ja rahanduseolud rahuldavad olid kuni 1913. a., selgitavad järgmised arvud:

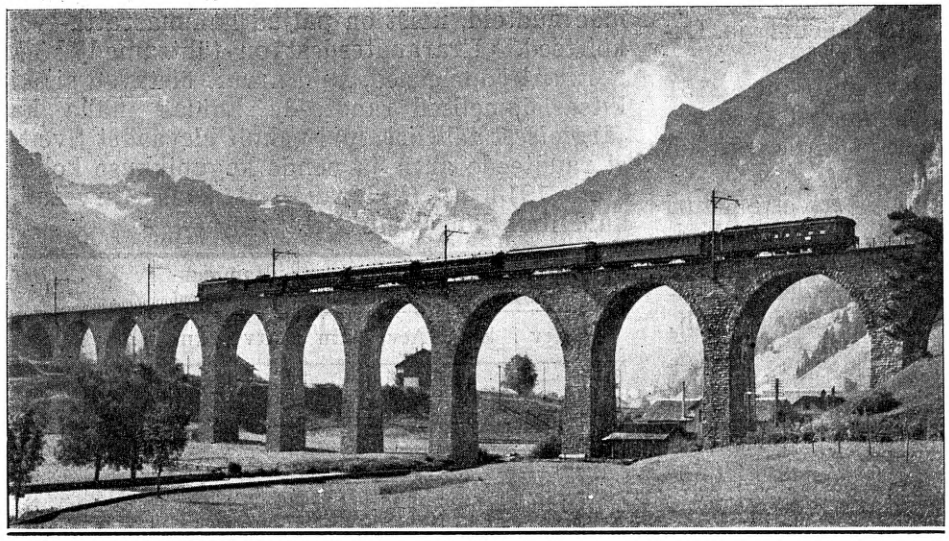
	1870	1900	1913
Raudteedesse mahutatud kapital . . . . . tuh.fr.	453.008	1.233.486	2.084.723
Käitusetulud . . . . „ „	32.964	142.099	257.909
Käitusekulud . . . „ „	16.586	83.573	172.692
Liiklemiskoeffitsient . . . %	50.32	58,81	66,96
Ülejääk . . . . . tuh.fr.	16.378	58.526	85 217
Kapitali kasvituse . . . . %	3,62	4,76	4,09

1914. a. peale on aga lugu suuresti muutunud. Millisel määral maailmasõda ja hiljem majanduslik kriis kuni käesoleva ajani on oma mõju avaldanud Šveitsi raudteedeasjandusele, kui ka millised uued tegurid seal viimasel ajal on ennast maksma panemas, seda paneme allpool lähemalt tähele, vaatlusele võttes eeskätt

ja peamiselt Šveitsi liiduraudteede käituse ja rahanduseolusid.

Eelpool oli nimetatud, et raudteede r i i g i s t a m i s e tagajärjena oli Šveitsi rahvale lubatud suuri liiklemissoodustusi. Selle tulemuseks oli, et liiduraudteed esimestel aastatel mingisuguseid tagavarasid korjata ei saanud. Siis tuli maailmasõda ja tõi endaga kaasa suure tagasimineku liikluses kui ka tulunduses. Ka rida pealesõjaaastaid lõppesid kasude ja kahjude arve passiiv-saldoga. Puudujäägid 1914. a. kuni 1924. a. ulatusid kogusummas 210 milj. frangini.

See suur summa kustutati osaliselt aktiiv-saldode abil, millega kasude ja kahjude arved lõppesid 1924. a. kuni 1930. a. Kuid juba 1930. a. tulid nähtavale esimesed tundemärgid, mis kuulutasid laiemate majanduslikkude vapustuste lähenemist. Aktiivsaldo vähenemine



Kanderviadukt
Bern—Lötschberg—Simplon raudteel Frutingeni lähedal.

1.594.000 frangile andis põhjust kartusteks liiduraudteede rahandusliku seisukorra tuleviku kohta, kuna raudteid koormasid võrdlemisi suured võlad osalt sõja ajal tekkinud defitsiitide, osalt konsolideeritud laenude näol.

1931. a. liiduraudteede kasude ja kahjude arve lõppeski puudujäägiga ümmarguselt 10 milj. frangi suuruses. Et 1932. a. ühelt poolt majandusliku kriisi edasikestvuse ja teiselt poolt aina laiaulatuslikumaks muutuva autoliikluse võistluse tagajärjel raudteede seisukord näis üha kardetavamaks osutuvat, siis posti ja raudteede departemangu juhataja palus Šveitsi liiduraudteede valitsust ühes juhatusenõukoguga koostada ja esitada aruande, mis pidi käsitlema järgmisi küsimusi: „Millised korraldusvõtted tulevad võtta tarvitusele, et kindlustada liiduraudteedele tervet majanduslikku alust, mis võimaldaks neile teha normaalseid mahakirjutusi ja ka pakuks võimalusi paremini teenida Šveitsi rahvamajandust".

Liiduraudteed nägid enda ees lahendamiseks kaks probleemi: ühelt poolt võlgade kustutamine ja teiselt poolt püüetav lahendusviisi leidmine raudteede ja autotranspordi vaheliste võistlussuhete korraldamiseks. Kuigi need probleemid üksteisega lähedalt seotud, siiski osutus otstarbekohasemaks neid käsitleda lahus. Aruanne liiduraudteede rahandusliku seisukorra ja selle tervendamiseks tarvilikkude korraldusvõtete kohta esitati 7. veebruaril 1933. a. ja aruanne autoliikluse probleemi kohta 26. juunil samal aastal.

Aruandes liiduraudteede rahandusliku seisukorra kohta selgitatakse neid asjaolusid, mis põhjust on annud praeguse raske olukorra tekkimiseks. Need on kahte, täiesti erinevat liiki. Esiteks on liiduraudteedele algusest peale pandud mitmekesiseid koormatisi, sest oldi selles heas usus, et liiduraudteed evivad jäädava transpordimonopoli ja on selle tõttu piiramatult elujõulised. Teiseks on raudteede päraldised ja sisseseaded oma väärtusest rohkesti kaotanud autoliikluse tekkimise ja selle tagajärjel raudteede transpordimonopoli kaotuse tõttu. Ka on välismaa raudteed, kelle võlad inflatsiooni aegadel võrdlemisi kergema vaevaga kustutatud, nüüd seega muutunud kardetavateks võistlejateks Šveitsi liiduraudteedele transiitvedude alal.

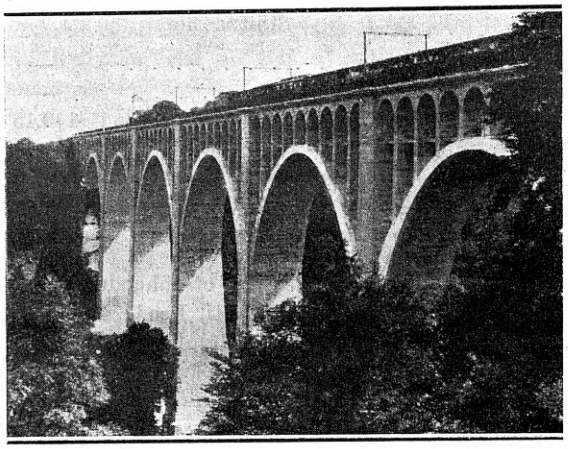
Aruanne juurdleb esiteks neid koormatisi, mis raudteedele pandud peale transpordimonopoli ajal. Tol ajal arvati, et sarnane riigiettevõte, kui on liiduraudteed, peab laial määral soodustama mitmesuguseid liiklemise- ja töösstusehuvisid. Raudteede tagasiostu juures juba tasuti ülearu kõrged hinnad, millist rohkemmaksu ühes kasvitusega kuni 1932. a. aruanne hindab 260 milj. frangile. Suuri koormaid on liiduraudteed pidanud kandma uute liinide ehitamisel, mis olid tarvilikud ainult üldistel politilistel või mõnesugustel, kohaliku iseloomuga põhjustel, ja mida selletõttu tuli teostada, et nende kohta olid enne rahvahääletust lubadused antud. Ülekulutused tekkisid ka sel põhjusel, et raudteed oma tellimiste juures, eriti veereva materjali soetamisel, eelistasid sisema turgu, mis tõttu ainult üksi veereva materjali eest on ligi 90 milj. franki rohkem välja antud.

Genf-Cornavin (Genève-Cornavin) raudteejaam
Šveitsi liiduraudteedel.

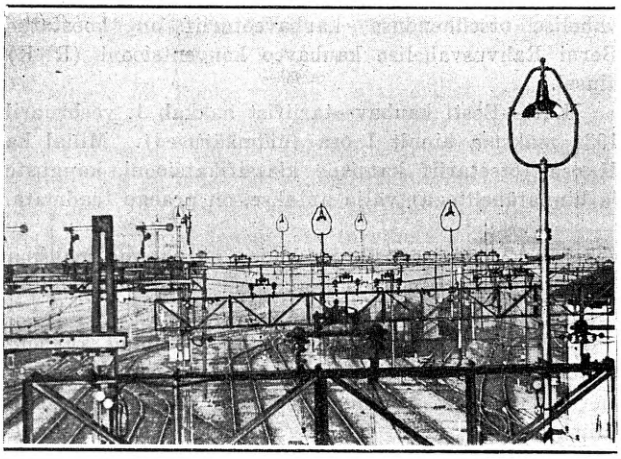
Et liiduraudteede tekkimisel püüti raudteede valitsemisaparaati võimalikult senises korras säilitada, siis selle tagajärjel tuli raskepärase ja kuluka organisatsiooni ülalpidamiseks maksta asjata suuri summasid. Sellel alal ülearu kulutatud summat kuni 1923. aastani, millal liiduraudteede valitsus ümber organiseeriti, hinnatakse aruandes 38 miljoni frangi peale.

Väga suured olid liiduraudteede erakorralised jõudlused sõja- ja pealesõjaaastatel. Maksuta või alandatud hindadega veod Šveitsi sõjaväe või sõdivate riikide huvides, siis peale selle suured kulutused elektrilise käituse sisseseadmisel, või jälle hädaabitööd j. m., kõik need on liiduraudteid koormanud erakorraliselt kuni 450 milj. frangini ulatuva summa suuruses. Sellise suure, üldsuse huvides toodud ohvri tasuks on liidu poolt 1929. a. ühekordne toetus 35 milj. franki määratud, mis läks sõjaaastate defitsiidi katteks. Et suuremat summat ei määratud, olenes sellest, et tol ajal, arvesse võttes 1928. ja 1929. a. liiklemise elavust, loodeti veel suuremat liiklemisetõusu ja seega ka raudteede tulude suurenemist.

Raudteede riigistamisel seati üles see põhimõte, et tol ajal kõige madalamad, ühel eraraudteel maksvad tariifid peavad maksma pandama tervel liiduraudteede võrgul. See teostati ka tegelikult. Näit. oli sinna-tagasi sõidupiletite hind ühelt kilomeetrilt: Põhja-Ida raudteel 7,3 sant., Ühendatud Šveitsi rdt. 8,6 sant., Jura—Simplon raudteel 8,32 sant. ja Gotthardiraudteel 6,77 sant. Liiduraudteedel pandi maksma ühesugune hind kõigil liinidel 6,5 sant. igalt kilomeetrilt. Kaubaveotariifid, mis liiduraudteedel maksma pandi, olid ka 10—15% madalamad, kui üksikutel eraraudteedel maksvusel olnud tariifid. Kõik sellised tariifisoodustused on küll head mõju avaldanud üldmajandusele, kuid liiduraudteede rahanduslikku jõudu enneaegu nõrgestanud, mistõttu praegust rasket olukorda tuleb panna suurel määral tolleaegse tariifipolitika arvele.



Grandfey viadukt
Freiburgi linna lähedal
Bern—Lausanne liiduraudteede teeosal.



Signalisatsiooni sissesead
Chiasso jaamas.

Sõja esimestel aastatel oleksid tulnud veotariifid tõsta ja kohastada üldisele hindadeindeksile, kuid sellest loobuti, et kaitsta rahvamajandust. Aruandes väidetakse, et selle tõttu olla üle 200 milj. fr. vähem tulusid saadud. Hiljem kõrgendati küll tariife ja 1920. a. olid nad kõige kõrgemal tasemel. Järgmistel aastatel pandi maksma terve rida madalamaid eriveotariife ja 1929. a. pandi maksma uus üldine kaubaveotariif, mis tublisti alandas kõrgemaid tariifklasse ja veokaugustel kuni 150 km, kus autotranspordi võistlus enam ähvardav oli.

Autoliikluse võistluse tõttu on liiduraudteede tulud langenud umbes 40 milj. frangi võrra aastas. (Järgneb.)

Kroonika.

EESTI

UUTE VÄLISOTSEÜHENDUSTE TARIIFIDE MAKSMAHAKKAMINE.

1. veebruarist 1934. a. hakkavad maksma mitmed uued välisotseühenduste tariifid, millest ka Eesti riigiraudteed osa võtavad.

Need on järgmised:

1. NSVL—Balti—Keskeuroopa otseühenduse reisijate- ja pagasiveotariif.

2. NSVL—Balti—Keskeuroopa otseühenduse kiirkaubaveo tariif.

3. Leedu—Läti—Eesti raudteede vahelise otseühenduse reisijate-, pagasi- ja kiirkaubaveo tariif.

4. Läti—Eesti raudteede vahelise otseühenduse kaubaveo tariif.

NSVL—Balti—Keskeuroopa otseühendusest võtavad osa NSVL, Soome, Eesti, Läti, Leedu, Poola, Saksa, Tšehhoslovakkia, Austria ja Itaalia raudteed.

Piletite müük ja pagasi veoksvastuvõtt on ette nähtud järgmiste Eesti ja välisriikide jaamade vahel:

Tallinnast — NSVL jamadesse: Leningrad, Moskva; Saksa jaamadesse: Berlin, Breslau, Dresden, Eydtkuhnen, Frankfurt (Maini ääres), Hamburg-Altona, Köln, Königsberg, München; Tšehhoslovakkia jaamadesse: Karlovy Vary, Marianske Lazne, Praha; Austria jaama: Wien; Itaalia jaamadesse: Firenze, Genova, Merano, Milano, Roma, Venezia, Ventimiglia.

Tartust — jaamadesse: Leningrad, Moskva, Berlin, Eydtkuhnen, Hamburg-Altona.

Narvast — jaamadesse: Leningrad, Moskva.

Valgast — jaama: Berlin.

Kõigisse neisse jaamadesse pileteid küll tegelikult ei trükita, kuna see nende vähese tarviduse tõttu osutuks asjataks kulutuseks, kuid tähtis on see, et nüüd on võimalik pagasit saata kõigi nimetatud jaamade vahel, ka sel puhul, kui reisijal on sõidupilet reisibüroost ostetud.

Kiirkaubaveoks on nimetatud otseühenduses ette nähtud samad jaamad, mis pagasiveos ja peale selle veel rida teisi.

Piletihinnad kui ka pagasi- ja kiirkauba veomaksumäärad on kindlaks määratud tariifühikutes, mis Eesti raudteejaamades sissenõudmisel ümber arvatakse väärtusesuhte järgi 1 tariifühik = 5,75 E. krooni.

Võrdluseks olgu toodud alljärgnevalt piletitehinnad ja pagasi kui ka kiirkaubaveomaksumäärad T a l l i n n a s t mõnesse tähtsamasse linna (hinnad E. kroonides):

S i h t j a a m a d.	Sihitus üle	P i l e t i h i n n a d. 1. klass.	2. klass.	3. klass.	Pagasi veo eest 10 kg pealt	Kiirkauba veo eest 10 kg pealt
Leningrad		—	38,60	25,40	2,42	2,48
Moskva		—	172,40	114,85	7,48	7,54
Berlin	Eydtkuhnen või Tilsit	170,15	100,10	72,60	6,96	6,96
Praha	Warszawa	184,90	106,35	73,20	7,82	9,66
Wien	„	192,50	114,05	76,45	8,17	9,95
Roma	„	358,65	229,05	142,90	14,67	17,37

Leedu—Läti—Eesti reisijate-, pagasi- ja kiirkaubaveo tariif näeb ette piletite müüki ja pagasi vastuvõtmist samade jaamade vahel, mis seni maksvate tariifide järgi olid selleks määratud. Ka selles tariifis on piletihinnad ja veomaksumäärad tariifühikutes kindlaks määratud.

Seoses uute tariifide maksmahakkamisega kaotavad maksvuse senised Saksa—Leedu—Läti—Eesti reisijate- ja pagasiveotariif kui ka NSVL—Läti—Eesti otseühenduse reisijate-, pagasi- ja kaubaveotariifid. Peab tähendama, et 1. veebruarist 1934 kaotab maksvuse ka NSVL—Läti—Eesti vaheline konventsioon raudtee otseühenduse kohta. Uus Läti—Eesti raudtee vahelise otseühenduse kaubaveotariif on koostatud Berni Rahvusvahelise kaubaveo konventsiooni (RKK) alusel.

Läti—Eesti kaubaveotariifist hakkab 1. veebruaril 1934 maksma ainult I osa (üldmäärused). Millal ka II osa (otsetariif kaupade klassifikatsiooni, kauguste ja hinnatabelitega) välja antakse, on praegu teadmata.

SAKSAMAA.

RAUDTEEDE TARIIFISÕDA TŠEHHOSLOVAKKIA MERETAGUSTE VEDUDE PÄRAST.

Käesoleval silmapilgul on käimas äge tariifisõda Kesk-Euroopa raudteede ehk nende gruppide vahel nende eksport- ja importvedude pärast, mis Tšehhoslovakkia ja osalt ka selle naabruses olevad maad teostavad merd kaudu. Tšehhoslovakkia asetseb võrdlemisi kaugel merest, kuid tema geograafiline asend võimaldab talle teatud määral vaba valikut nende meresadamate vahel, mida ta peab kasutama oma meretagusteks vedudeks. Selle tõttu on need veod muutunud eriliseks võistlusobjektiks kõigi naaberriikide raudteede vahel, kes, üksteisest üle pakkudes, on pannud maksma soodsaid otsetariife nende raudteede kaudu transiidina veetavate Tšehhoslovakkia kaupade jaoks.

Sellest pole veel kümmet aastat möödunud, kui äge võistlus puhkes lahti Saksa riigiraudteede ja Adria meresadamatega ühendust pidavate raudteede vahel. Viimased olid nimelt Trieste sadama jaoks pannud maksma väga odavad veotariifid, mis tõttu ka isegi need veod, millised harilikult oleksid Saksa sadamate, Hamburgi ja Bremeni kaudu toimunud, Trieste kaudu teostama hakati. Saksa riigiraudteed ei jäänud selles asjas passiivseks pealtvaatajaks, vaid asusid võitlusse, võttes tarvitusele erilise korraldusvõtte. Nimelt, ava-

liku teadaande, n. n. *Auslobung'i* kaudu Saksa Riigiraudteede Selts 1925. a. kohustus kaupade vedu Tšehhoslovakkia saate- või sihtjaamade ning Hamburgi või Bremeni sadamate vahel teostama samade veohindadega, mis on maksvad nende jaamade ja sadama vahel välisriikide raudteede kaudu. Tingimuseks oli, et vedu peab teostatama Saksa-Tšehhoslovakkia otseühenduse tariifi järgi esiteks harilikus korras, kuna veomaksu vahe maksetakse kaubaomanikule tema nõudmisel pärast tagasi. Selle „Auslobung'i" põhjal võisid need kaubaomanikud, kes oma kaupu vedasid Saksa sadamate kaudu, saada automaatselt kõigi nende soodustuste osalisteks, mis Adria otseühendustes maksmas olid või maksma pandi.

See Hamburg—Triesti tariifisõda kestis ligi kaks ja pool aastat ning lõppes Müncheni kokkuleppega 1928. a. Nimetatud kokkuleppe järgi jagasid võistlevad raudteed enda vahel Kesk-Euroopa, nimelt põhjapoolseks Hamburg—Bremeni ja lõunapoolseks Triest—Fiume mõjupiirkonnaks. Tõmmati demarkatsioonijoon, mis kulges järgmiste punktide kaudu: Furth—Plzen—Zdice—Beroun—Radotin—Uhrineves (15 km lõunapool Prahat)—Kolin—Pardubice—Česka-Trebova—Schönberg—Freiwaldau—Csacza—Zvardon. Sellest joonest põhjapool asetsevate jaamade jaoks määrati madalamad tariifimäärad sihitustes Põhjamere sadamateni, samast joonest aga lõuna pool asetsevate jaamade jaoks — Adriamere sadamateni.

Et selle mõjupiirkondade jaotuse juures Tšehhoslovakkia tähtsamad tööstuse maa-alad olid langenud Hamburg—Bremeni mõjupiirkonda, siis oleks olnud väga küsitav, kui kaua Adria otseühenduste raudteed oleksid rahuldunud Müncheni kokkuleppega loodud olukorraga. Pealegi olid Itaalia valitsusel suurepäralised kavatsused teostamisel Triesti sadama suhtes. Selle tõttu oleks ehk edaspidi oodata olnud Müncheni kokkuleppe revideerimist Adria otseühendustest osavõtvate raudteevalitsuste nõudmisel.

Vahepeal on aga tekkinud uued asjaolud, mis asetavad selle küsimuse mitte enam tasapinnale „Hamburg või Triest", vaid tugev võistleja on ilmunud Gdynia sadama näol.

Nimelt oli Poola viimasel ajal erilist tähelepanu osutanud oma G d y n i a sadamale, selle suhtes kohaldades mitmesuguseid korraldusvõtteid, mille eesmärgiks on arendada ja elustada kaubaliiklust nimetatud sadama kaudu. Gdynia on kõigiti korralikult välja ehitatud ja varustatud igasuguste tarviliste sisseseadetega. Hiljuti seati üles veel 10 tõstekraanat, millest 6 on määratud väikesaadetiste ja ülejäävad 4 vagunsaadetiste, peamiselt vanaraua laadimiseks. Soodustatud tingimused on määratud Gdynia vabasadama kasutamiseks. Poola raudteedel on pandud maksma madalad eriveotariifid kaupade välja- ja sisseveoks Gdynia sadama kaudu. Kõigi selliste korraldusvõtete tagajärjel on liiklus Gdynia kaudu juba väga elav. Praegu on 33 laevaliini, mis peavad järjekindlat ühendust Gdynia ja mitte üksi kõigi tähtsamate Euroopa sadamatega, vaid nende liinid lõpp-punktid ulatuvad kaugele Põhja- ja Lõuna-Ameerikasse ning Austraaliasse.

Poola korraldusvõtetest, mis Gdynia sadama tegevuse arendamiseks on maksma pandud, evivad suure tähtsuse ülalnimetatud madalad veotariifid. Viimaste tõttu on rohkesti mitmesuguseid vedusid, mis varemalt teisi sihitusi kaudu teostati, nüüd juhitud Gdynia kaudu. Näiteks on mõned massilised transpordid (raud, maak), mis seni raudteid kaudu üle kuiva riigipiiri Poolast N.-Venemaale, või vastupidi, läksid, viimasel ajal hakkanud kasutama kombineeritud raudtee/meretee-vedu Gdynia sadama kaudu.

Soodustatud veotariifid sihitustes Gdynia sadamasse või sadamast ei avalda oma mõju mitte üksi Poolast või Poolasse veetavatele kaubasaadetistele, vaid nende tariifide mõjupiirkond on palju laiem, ja ulatub kaugele üle Poola piiride, Tšehhoslovakkia ja selle taga asetsevatesse maadesse. Poola kavatsus, luua Gdyniast ka tähtis sisse- ja väljaveosadam välisriikide kaupadele, ongi juba suurel määral teostunud. Sellega on Gdynia muutunud suureks võistlejaks Saksa sadamatele, eriti Hamburgile ja Bremenile.

Et see võistlus lühikese ajaga on omandanud väga terava iseloomu, siis on Saksa sadamad ja raudteed sunnitud sellele nähtele tõsist tähelepanu pöörama. On alandatud sadamate maksusid ja võetud tarvitusele muid soodustavaid korraldusi, kuid, et olulisemat mõju käesoleval juhul võivad avaldada ainult tariifipolitilised aktsioonid, siis on Saksa riigiraudteed leidnud otstarbekohase olevat, hakata kohaldama sama vahendit, mis kord varemalt Hamburg-Triesti konflikti puhul kasutamisel oli.

Saksa Riigiraudteede Selts avaldas jälle ühe „Auslobung"- teadaande, mille järgi ta kohustus Tšehhoslovakkia ja selle taga asetsevate maade kaupu vedama transiidina Saksa sadamate kaudu, nimelt: Stettini kaudu samade veohindadega, ja teiste Saksa sadamate kaudu 25 pfennigi võrra 100 kg pealt kõrgendatud veohindadega, kui need, mis osutuvad maksvateks Gdynia kaudu veo korral.

Nagu ka varemalt, oli ka seekord ette nähtud, et kaubaomanikud, kes soovivad sellest soodustusest osa saada, peavad oma veod teostama harilikus korras, Saksa ja Tšehhoslovakkia vahelises otseühenduses maksvate tariifide põhjal, kuid veomaksu vahe tuleb pärast reklamatsiooni teel, vastavate veodokumentide ja veohindade võrdluse esitamisel, tagasi nõuda.

See teadaanne hakkas maksma 20. juulist 1933. Ta koosneb kahest osast. Esimese osa teksti toome siin alljärgnevalt:

„Kaubaliiklus Tšehhoslovakkia ja selle taga asetsevate maade ja Saksa meresadamate vahel. Veose tagasimaksu korraldus maksvusega 20. juulist 1933.

Saksa raudteed võimaldavad vedu — väljaarvatud p. 10 ettenähtud juhud — tagasimaksu teel

liikluses Stettiniga — samade hindadega ja

liikluses teiste Saksa meresadamatega — 25 pfennigi võrra 100 kg pealt kõrgendatud hindadega, mis sel ajal, kui vedu teostatakse, on maksvad välismaa raudteedel Gdynia kaudu veo puhul, ja kui viimased hinnad Saksa Riigiraudteede Seltsi äranägemise järgi on küllalt tõestatud ning kui alljärgnevad tingimused on täidetud:

1. Saadetiste vedu peab toimuma Saksa—Tšehhoslovakkia kaubaveo otseühenduse tariifi osa 7 (liiklus Saksa meresadamatega) või Saksa transiit-eriveotariifi SD6 põhjal vagunsaadetistena. Liikluses Tšehhoslovakkia sisejaamadega peavad saadetised, mis piiril ümber adressitakse või uuesti veoks ära antakse, olema sihitatud osas 7 ettenähtud sihituste-eeskirjade kohaselt.

2. Saksa teeosa veokauguse eest peavad jääma järgmised veomaksu-alammäärad 1 tariifkilomeetri ja 1 tonni pealt:

	Vagunsaadetised	
	alla 10 t	10 t ja enam
Saksa-Tšehhoslovakkia tariifi osa 7 järgi	1,8 pf.	1,4 pf.
Transiit-eriveotariifi SD6 järgi .	2,0 „	1,5 „

Osa 7 järgi veetud saadetistele arvatakse juurde Tšehhoslovakkia teeosa veokauguse eest osutuvad maksud sisetariifi järgi.

3. Nõudmise õigus on ainult saatekirjas tähendatud saatjal või saajal, kes veomaksu tasunud. Tagasimaksusummad tasutakse vahetult nõudeõiguslikule isikule.

4. Veomaksu tagasimaksunõuded tulevad esitada 6 kuu jooksul, arvates saadetise veoksandmisest:

a) riigiraudteede direktsioonile Dresdenis — saadetiste kohta, mis on veetud Tšehhoslovakkia sisejaamadest või -jaamadesse,

b) riigiraudteede direktsioonile Altonas — saadetiste kohta, mis on veetud saksa-tšehhoslovakkia piiri-ülemineku jaamadest või -jaamadesse.

5. Tagasimaksunõudele tulevad juurde lisada:

a) veomaksu tõendavad dokumendid (saatekirjad, frankatuurarved j.m.), millest on näha veo eest saatejaamast sihtjaamani võetud maksud,

b) sissenõutud — ja välismaa raudteid kaudu veol kättesaadavate veohindade võrdlus Saksa markades.

6. Veomaksude ümberarvamisel Saksa markadesse kohaldatakse raudtee ametlikku kurssi, mis on maksev saadetise veoksandmise päeval Saksa ja Tšehhoslovakkia saatejaamas.

7. Kursivahede kui ka muude, tagasinõudega ühenduses olevate kulude katteks suurendatakse tagasimaksusumma 5% võrra.

8. Kui veomaksu tagasinõude sisseandmisel selgub eelkontrollimise juures, et nõudmine on õigustatud, siis tasutakse nõudeõiguslikule isikule edemaksuna 80% nõudesummast.

9. Käesoleva tariifi-korraldusvõtte tingimuste raskenduseks või üldse selle äramuutmiseks on 14-päevane väljakuulutamise tähtaeg ette nähtud. Lühendatud tähtaeg on riigiteedeministri poolt lubatud.

10. Tagasi ei makseta saadetistelt, mis veetakse Egiptusest, Kreekast, Palestiinast ja Türgimaalt või nendesse maadesse.

Teadaande teine osa käsitab vedusid, mis toimuvad segaveol raudteed — Oderijõgi kaudu. Ka selliste vedu näeb „Auslobung" ette veomaksude kohandamisega nende veohindadega, mis Gdynia kaudu veol kättesaadavad.

Adria otseühendusest osavõtvad raudteed, nimelt Austria, Ungari, Jugoslaavia ja Itaalia raudteed, kellele samuti Gdynia peavalu sünnitab, ja kes Müncheni kokkuleppe järgi 1928. a. oma sammud Kesk-Euroopa meretaguste vedude tariifide alal olid kooskõlastanud Saksa riigiraudteedega, on avaldanud ka enda poolt vastava teadaande veomaksude kohandamise kohta nende hindadega, mis on maksvad Danzigi või Gdynia kaudu veol.

Nimetatud teadaanne, maksvusega 21. augustist 1933, avaldati otseühenduse tariifi lisana, mis on maksev vedudeks üheltpoolt Tšehhoslovakkia ja teiselt poolt Trieste, Fiume, Poola ja Rovigno d'Istria vahel. Selle järgi otseühendusest osavõtvad raudteed kohustuvad Tšehhoslovakkia jaamade ja Trieste ning Fiume vahel vedama kaupu vagunsaadetistena hindadega, mis on 200 tšehhi helleri võrra kõrgemad, kui on samade jaamade ja Danzigi või Gdynia vahel maksvad veohinnad. Sealjuures on aga kindlaks määratud teatud veomaksu-alammäärad, mis peavad jääma veost osavõtjatele raudteedele (Tšehhoslovakkia raudteed väljaarvatud). See maks on arvutatud 15 tšehhi hellerit iga kilomeetri ja iga tonni pealt. Üldiselt Adria otseühenduse raudteede tariifikohandamise korraldus vastab Saksa raudteede teadaandele, mis eelpool toodud.

Adria otseühenduse raudteed nimetavad oma tariifikorralduses Gdynia kõrval ka Danzigi. Siin peab tähendama, et kõik madalad eriveotariifid, mis Gdynia kohta on maksma pandud, on ka Danzigi kohta kohaldatavad, kuna Poola on kohustunud oma raudteedel Danzigi kohta mitte halvemaid tingimusi maksma panna,kui on Gdynia suhtes määratud. Kuigi mingisugusel põhjusel Saksa Riigiraudteede Selts ei ole oma teadaandes maininud Danzigi, siiski on ka viimane talle samuti võistlejaks. Ka on iga korraldusvõte, mis Gdynia vastu sihitud, seega endast ka Danzigi vastu käiv.

1. oktoobrist 1933 anti uuesti välja senine, 1. aug. 1931 maksev Poola meresadamate ja Tšehhoslovakkia vahelise otseühenduse kaubaveotariif. Uus tariif sisaldab kõik vanas tariifis viimasel ajal, võistluse mõttes teiste raudteedega, tehtud muudatused ja täiendused. Peale selle on aga uues tariifis veel terve rida uusi hinnaalandusi endistes veosihitustes, kui ka sisse võetud uusi jaamadevahelisi ühendusi. Ka uues tariifis on Gdyniat ja Danzigi koheldud pariteedi alusel.

Hamburg/Trieste—Gdynia/Danzig võistlus on seega veel enam teravamaks muutunud. Milliseks olukord lähemas tulevikus kujuneb, on raske praegu öelda. Igatahes on Poola raudteed võtnud endale raske ülesande, mille teostamine neile sugugi kerge ei ole.

LATVIJA

SUUSATAJATE JA TURISTIDE ERIRONG RIIA—DZERBENE VAHEL.

21. jaanuaril s. a. määrati Läti raudteede peavalitsuse poolt suusatajate ja turistide erirong Riia—Dzerbene vahel (Ieriki—Gulbene vahel, Riiast 110 km), minekuga Riiast kell 7.50 ja Dzerbenest tagasi 17.30.

Rongi koosseades oli üks restoranvagun, samuti oli rongis sisse seatud raadio, mida reisijad võisid kuulata tasuta. Edasi-tagasi sõiduhind oli 3,10 Ls.

Suusatajate ja turistide juhtidele, arvates iga 75 suusataja või turisti kohta üks juht, võimaldati maksuta sõit selles rongis.

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

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

Erikirjanduse ülevaade — Bücherschau.

Adolf, E. Dr. jur. Eisenbahn-Gütertarifwesen. Kirjastus „Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft bei der DRG. Berlin W 9, Vossstr. 6." Berliinis 1933. 166 lk. Hind 7,20 riigimarka.

Käesolev teos evib kõik need head omadused, mis teistel, sama kirjastuse poolt varemalt väljaantud käsija õpperaamatutel raudteeasjanduse alal on peatunnuseks olnud. Selgelt ja asjalikult, kokkuvõtlikult, niivõrt kui see tingitud piiratud ruumist, käsitletakse selles teoses raudtee tähtsamaid küsimusi.

Välja minnes sellest suurest ja muutmata tähtsusest, mis raudteedel on üldse riigi ja majanduse elus, selgitatakse raamatu esimeses peaosas raudteede kaubaveotariifiõigust, kui üldise transpordiõiguse osa ja seatakse üles otstarbekohase tariifipolitika põhilaused, mis peab moodustama osa riigi üldisest liiklusepolitikast. Selle üldise liiklusepolitika eesmärgiks on riigi alalhoiu kaavitamine ja majanduseelu arendamine riigi maa-ala piirides, arvesse võttes vastava maa iseäralikke, individuaalseid olukordi. Seda eesmärki peavad riigi liiklusekorraldused ja eeskätt raudteed taotlema.

Raamatu järgmises peaosas käsitletakse tariifide kujundamise aluseid ja põhimõtteid, võttes vaatlemisele üldiseid kui ka eriveo- ja välisotseühenduste tariife, kusjuures ei jää puudutamata ka nende tehniline külg.

Rohkesti leidub viiteid erikirjandusele, kus tarviduse korral vastava küsimuse kohta on võimalik selgitust leida laiemas ulatuses.

Dr. Helmut Faust. Die wirtschaftliche Bedeutung der Privatgleisanschlusse. (Heft 13. Münsterer Wirtschaft- und Sozialwissenschaftliche Abhandlungen.) Wirtschafts- u. Sozialwissenschaftlicher Verlag e. V., Münster i. W. 1933. 114 S. 3,90 RMk.

Kuigi Saksa erikirjanduses on ilmunud võrdlemisi rohkesti mitmesuguseid kirjatöid ja arutlusi eraharuteede kohta, siiski suur enamus neist käsitleb peamiselt kas eraharuteede õiguslikke seisukordi või jälle tehnilisi küsimusi, mis on ühenduses eraharuteede ehitamise ja ekspluateerimisega. Käesolev teos selle vastu tahab, nagu ka ta pealkiri näitab, käsitleda eraharuteede majanduslikku tähtsust. Esimesed kaks peatükki käsitlevad eraharuteede majandusliku mõiste määrangut ja haruteede tekkimist, arenemist ja praegust seisukorda. Kolmandas peatükis vaadeldakse lähemalt, millist majanduslikku tähtsust evivad eraharuteed nende omanikkude suhtes, peatudes üksikult kaevanduste, mitmesuguste tööstuste ja ettevõtete, sadamate, laduhoonete ja muude haruteede juures. Sellest ülevaatest selgub, millise suure tähtsuse evivad eraharuteed *täiendava* liiklemisevahendina. Neljas peatükk selgitab eraharuteede majanduslikku tähtsust riigiraudteede suhtes. Toodud arvude ja andmete põhjal püütakse tõendada, et Saksa riigiraudteed käesoleval ajal küllalt ei hindavat eraharuteede tähtsust, ja koormavat neid maksudega kõrgemalt, kui see õiglane ja otstarbekohane olevat. Toonitatakse seda põhimõtet, et eraharuteede ehitamise ja ekspluateerimisega, kui ka sinna vagunite andmisega seoses olevad maksud, mis raudtee võtab, ei tohi olla sugugi kõrgemad, kui on raudtee omakulud, sest eraharuteed on ikka ainult täiendavad vahendid raudteeliikluse soodustamiseks. Tuluallikaks raudteele võivad olla ainult veod tema oma liinidel. Lõpuks kõneleb raamatu viimane peatükk eraharuteede rahvamajanduslikust tähtsusest. Raamatu lisa moodustavad mitmesugused tabelid Saksa eraharuteede arvu ja pikkuse, kui ka nende kuuluvuse kohta üksikute tööstuseharude järgi, kus need kasutamisel.

DEUTSCHER REICHSPOST-KALENDER 1934. Herausgegeben mit Unterstützung des Reichspostministeriums. Konkordia-Verlag, Leipzig C 1, Goethestr. 6. Preis RM. 2,80.

Der Deutsche Reichspost-Kalender, nun schon ein alter Bekannter, ist soeben wieder im Buchhandel erschienen. Der 6. Jahrgang ist es diesmal. Gleich seinen Vorgängern führt er durch das umfangreiche Aufgabengebiet der Deutschen Reichspost und zeigt in gemeinverständlicher Form die umfassende Tätigkeit dieser grossen Verkehrsverwaltung in ihren vielseitigen Beziehungen zum deutschen Volks-, Staats- und Wirtschaftsleben und zur Weltwirtschaft. Der Kalender gibt eine lebendige und volkstümliche Darstellung der Verkehrsmöglichkeiten der Reichspost. Er weist die bequemsten und vorteilhaftesten Wege, sich der zahlreichen, z. T. noch viel zu wenig bekannten Verkehrseinrichtungen zu bedienen und bietet dem Beschauer nicht nur anregende Unterhaltung und willkommene Unterrichtung über alles mögliche Wissenswerte, sondern hilft ihm durch eine Fülle praktischer Hinweise Zeit und Geld ersparen.

Das Titelbild, farbenfreudig wie immer, zeigt in freier künstlerischen Gestaltung den Hamburger Hafen, im Vordergrund das Bismarckdenkmal und davor einen schnittigen Kraftomnibus der Deutschen Reichspost. Die dann folgenden 128 Blätter werfen in Wort, Bild und Zeichnung interessante Schlaglichter auf Einzelheiten aus dem weitschichtigen Arbeitsgebiet der Reichspost und lassen erkennen, wie sehr sie auf technischen, organisatorischen und wirtschaftlichen Fortschritt bedacht ist. In- und Auslandsverkehr, verschiedenste Arten der Beförderung und Zustellung, Luft- und Kraftpost, die Zusammenarbeit von Post und Eisenbahn, Scheck- und Geldüberweisung, Telegraph, Fernsprecher und nicht zuletzt der Rundfunk ziehen in packenden Bildern und bündigen Texten am Beschauer vorüber. Auch deutscher Feldpost im Weltkriege und der Reichspost in dem durch Versailles abgetrennten Deutch-Südwest-Afrika sind Gedenkblätter gewidmet. Ausführliche Gebührenübersichten schliessen den Kalender ab. — Auch dieser Jahrgang zeichnet sich durch gediegene neuzeitliche Aufmachung, künstlerisches Bildwerk, knappe klare Texte und vorzüglichen Druck aus. Er wird sicher wie bisher vielen als Geschenk willkommen sein und Freude machen.

SAKU ÕLLETEHAS A/S.

ASUT. 1876.

PÕHIKAPITAL KR. 1.500.000.

❄

ÕLU ja MÕDU

JUHATUS TALLINNAS

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

LADUD KÕIGIS LINNADES ja SUUREMATES ALEVITES

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

Kreenholmi Puuvillasaaduste Manufaktuuri OÜ

Asutatud 1857. aastal.

Värtnaid — 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. 426-36.

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