

# 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 lehekülge . . . . . Kr. 60.—  
½ „ . . . . . „ 32.—  
¼ „ . . . . . „ 16.—

Nr. 2 (105)

1932.

11. aastakäik

## Raudtee ja autoliiklus.

A. Berend.

Käesoleva aja põlevama küsimuse raudteede majanduse ja tulunduse alal moodustab see äge võistlus, mis on tekkinud raudteede ja autoliikluse vahel. Aastate eest tekkinud Põhja-Ameerikas, kus autoliiklemine kõige varem välja arenenud, kandus see üle pea ka Lääne-Euroopasse ja praegu on see juba ka meil ja naaberriikides raudteede peamureks, kuidas vältida sellest võistlusest tekkivaid ebasoovitavaid tagajärgi.

Et küsimus on küllalt tõsine, ja asjaolud omavad juba sarnase ähvardava ilme, mis ei luba raudteid jääda sugugi passiivseks, siis on ka peaaegu kõigis riikides asutud abinõude otsimisele, kuidas võiks seda võistlust kui mitte hoopis kõrvaldada, siis ometigi kuidagi pehmemendada. Küsimuse selgitamiseks on ilmunud mitmesuguseid lühemaid ja pikemaid kirjutusi vastavate eriteadlaste poolt liiklemise alal. Raudteelasjandusse puutuvates ajakirjades võib leida järjekindlalt ilmuvaid osakondi pealkirjaga: „Raudtee ja auto“ j. s. See küsimus on arutusel olnud ka mitmesugustes rahvusvahelistes organisatsioonides, mis tegutsevad raudteelasjanduse või üldse rahvusvahelise liiklemise alal.

Rahvusvahelise Raudteede Liidu (U. I. C.) asjaajaja komitee oma istungil detsembrikuus 1930. a. otsustas, et kõik sellesse liitu kuuluvad raudteevalitsused peavad igal aastal 15. jaanuariks saatma Saksa Riigiraudteede Seltsile ja Šveitsi Föderaalraudteede valitsusele andmeid raudteede ja autoliikluse suhete kohta vastavates maades. Nende andmete põhjal Saksa Riigiraudteede Selts kui ka Šveitsi Föderaalraudteede valitsus koostavad ühise aruan-

de, mis esitatakse Liidule kui ka kõigile selle liikmeile.

Alljärgnevas ülevaates on kasutatud peamiselt andmeid, mis on avaldatud aprillikuus 1932. a. esitatud aruandes, osalt täiendades veel uemate andmetega. Ülevaade on jaotatud kolme ossa: seadusandlus autoliiklemise alal, raudteede enda korraldusvõtted ning lõpuks raudteede ja autode koostöö.

### I. Seadusandlus autoliikluse alal.

Belgias arutab senat seaduse-eelnõu, mis juba parlamendi poolt vastu võetud ja mis korraldab avalikku autoliiklust reisijate- ja kaubaveo alal. Seaduse-eelnõu sisaldab muu seas ka määrust, et raudteed on õigustatud ise käitada omnibuseliine.

Saksamaal on 6. okt. 1931. a. maksev uus seadus, mis korraldab autoliiklust põhjalikumalt ja üksikasjalisemalt, kui seni.

Kaubaveos on lähisliiklus, s. o. liiklus kuni 50 km kaugusel, vaba igasugustest kitsendavatest määrustest. Kaugeliikluses — üle 50 km — ei tehta vahet juhusliku ja korrapärase liikluse vahel. Igasugune maksuline kaupade vedu üle 50 km kaugusele kuulub ametlikule loaandmisele. Välja arvatud on tööstuse- ja kaubanduse-ettevõtete vedod, mis need toimetavad oma autodel. Olulise tähtsuse omab määrus autoliikluse tariifi kujundamise kohta. Nimelt määrab sellekohane tariif, mis üle riigi maksev, maksumäärad, mida kõik autoliikluse-ettevõtted on kohustatud käsitama. Kaupade hulgad kuni 3500 kg veetakse autodel maksumäärade järgi, mis vastavad raudteede üldise kau-

baveo tariifi väikesaadetiste maksumääradele; kaupade hulgad kaaluga üle 3500 kg veetakse raudteede kaubaveotariifi vagunisaadetiste kahe kõrgema klassi maksumäärade järgi. Veoettevõtja ei tohi sõlmida veolepinguid madalamate maksumäärade järgi. Iga saadetise jaoks tuleb koostada sellekohased veodokumendid, mis lähevad ühes kaubaga sihtkohani ja mida võivad kontrollida igal ajal selleks määratud ametnikud. Määruste vastu eksimiste puhul on ette nähtud kõrged trahvid.

Reisijateveos on loa nõutamisest vabastatud reisijateveo liinid, kus on liiklemas autod, millel on vähem kui 8 istekohta (juhi plats kaasa arvatud). Enne loa andmist uute reisijateveoliinide avamiseks kuulatakse ära vastava liini piirkonda kuuluvate, seal juba olevate avalikkude veoettevõtete, kui ka teedehitusekohustuslike ja kaubandus-tööstusekoja seisukohad selles asjas. Seadus näeb ette, mis korras ja tagajärgedega nimetatud asutised võivad avaldada oma mittenõusolekut uute autoliinide avamise suhtes, kui ka kaebusi tõsta nende mittenõusoleku tähelepanemata jätmise korral.

Et seadus veel alles lühemat aega maksev, siis selle mõju ja tagajärgede kohta puuduvad enam-vähem konkreetseid andmed.

Inglismaal pandi augustikuus 1930. a. maksma uus autoliikluse seadus, mis korraldab kontsessioonide andmist autoliinide avamisel, kui ka sisaldab määrusi liiklemises kasutatavate sõidukite, sõidukiiruse ülemmäära, teenijaskonna tööaja j. m. kohta. On seatud ametisse n. n. liiklemise komissarid (Traffic Commissioners), kelle ülesandeks järelevalve liiklemääruste täitmise kohta.

Nagu selgunud, ei ole see seadus annud soovitavaid tagajärgi. Võistlus annab ennast ikka väga teravalt tunda. Briti raudteeseltsid hindavad oma tulude langust, mis sõltub selle võistlusega (võrreldes 1923. ja 1930. a.), reisijateveos 10 milj. ja kaubaveos 6 milj. naelsterlingi peale. Raudteeseltsid asuvad seisukohal, et juhul, kui võistlus mitte riigivalitsuse vastavate korraldusvõtete läbi ei oma pehmemat iseloomu, siis on raudteed sunnitud kõrgendama veotariife neilt kaupadelt, mille vedu autodel ei teostata: kivisüsi ja kõigemadalamatesse klassidesse kuuluvad kaubad. Seda hinnakõrgendust ei pea ka raudteed ise soovitavaks ja see oleks üldsuse huvidele kahjulik, mis tõttu tarvilikuks osutuvad vastavad korraldused valitsuse poolt. Juhitakse tähelepanu sellele asjaolule, et autod ei kanna praegu küllaldaselt määralt teede ehituse- ja korrashoiu-kulusid, sest, nagu kindlaks tehtud, on sel alal 1921.—1929. a. kokku kuni 300 milj. naelsterlingit rohkem välja antud, kui litsentsi- ja bensiinimaksud autoliiklusest tulu on annud.

Jugoslaavias on 9. märtsist 1932. a. peale maksev seadus, mis korraldab autoliik-

lust kontsessioonide teel. Raudteedel on õigus nõuda, et liini avamiseks luba ei antaks, kui see osutub raudteele võistlejaks, näit. kulgeb kuni 25 km kaugusel paralleelselt raudteele j. m.

Leedus pandi 10. juunist 1931. a. maksma jõuvankrite seadus, mille eesmärgiks on raudteede ja autoliikluse võistluse pehmendamine ja nende veoettevõtete koostöö. Selle seaduse alla kuuluvad kõik reisijateveoautod, millel on vähemalt 8 istekohta (juhiplats välja arvatud) ja veoautod. Teedeminister otsustab, silmas pidades raudteede kui ka postivalitsuse huvisid, millistel liinidel on soovitatav korrapärane reisijate- ja kaupade vedu autodega. Sõiduplaanid ja sõidu- ning veohinnad tulevad avalikult välja kuulutada.

Lätis on teedeministri määrusega augustikuus 1931. a. maksma pandud kord, mille järgi igauks, kes tahab avada korrapärast reisijate- või kaupadeveo autoliiklust, peab nõutama sellekohase loa. Enne loa andmist maanteevalitsus teatab sellest raudteede- ja postivalitsusele. Kui üks neist valitsustest avaldab loa andmise vastu protesti, siis antakse liini avamise loa küsimus otsustamiseks komisjonile, kuhu kuuluvad ka raudteevalitsuse ja postivalitsuse esindajad. See komisjon arutab ka autoliinide sõiduplaanide ja tariifide küsimusi.

Austrias on autovõistluse vastu raudteede kaitseks antud seadusandlisel teel järgmised korraldusvõtted:

a) 1. oktoobrist 1931. a. kõrgendati bensiinimaksu, mis juba 28. jaanuarist 1931 oli maksma pandud.

b) 1. novembrist 1931. a. pandi maksma liiklemispanis kõigilt maksulistelt reisijate- ja kaupadevedudelt, mis toimetatakse autodega.

c) 1. jaanuarist 1932. a. astus jõusse uus jõuvankriteseadus, mis korraldab autoliinide avamiseks kontsessioonide andmist nii reisijate kui ka kaupade veo alal. Raudtee, keda puudutab kavatsetav autoliin, võib oma seisukohta avaldada selles suhtes ja esitada ettepaneku, et raudtee võtab uue liini enda kätte.

Poolas astus jõusse 1. aprillil 1931. a. uus jõuvankriteseadus. Selle järgi maksustatakse kõik autod panisega 40—60 zl. nende kaalu iga 100 kg pealt. Peale selle võetakse reisijateveos liiklusepanist  $\frac{1}{3}$  suuruses sõidupileti hinnast, kaubaveos aga 3 gr. igalt tonnikilomeetrilt, mis veoettevõtete poolt korrapärastel liinidel veetakse. Reisijateveos ettenähtud panis on osutunud kõrgeks, kuna aga kaubaveos võetav panis teeb välja 10—15% veomaksust. Ka on sellest t-km järgi võetavast maksust vabastatud kõik juhuslikud kui ka tööstuse-kaubanduse ettevõtete enda veod. Kontsessioonide andmist autoliinide avamiseks see seadus ei korralda. Et aga selle tõttu on autoliinide enda vahel tekkinud ebamajanduslik võistlus, mis veohinnad väga alla surunud ja seega

eriti raudteedele kahjuliku olukorra loonud, siis on ettevalmistusetööd käimas sellekohase seaduse väljatöötamiseks ja maksmapanemiseks, et avalikkude reisijate- ja kaubaveoliinide avamist ja käitamist korraldatakse ainult kontsessioonide teel.

Rumeenias on pandud maksma „avalikkude sõidukite liiklemisseadus“, mille põhjal kõik reisijate- ja kaupadeveod maanteedel mehaaniliselt liikuvatel sõidukitel on tunnustatud riigi monopoliks. Selle alt vabastatud on need veod, mis toimuvad ainult ühe omavalitsuseühiku piirides; sarnaste vedude jaoks on maksmas erikorraldused. Avalikkude autoliinide avamine sünnib kontsessioonide põhjal, mis antakse kuni 5 aasta peale.

Rootsis maksev jõuvankriteseadus määrab ära autoliikluse jaoks sõidukiiruse ülemäärad, teenijaskonna tööaja pikkuse. Liinide avamiseks loa andmisel kuulatakse ära ka juba olevate raudteede ja teiste veoettevõtete seisukohad. Tuleb tähendada, et Rootsis omab võistlus väga terava iseloomu ja tagajärjed on osutunud raudteedele väga kahjulikkudeks, nõnda, et mõned eraraudteed on olnud sunnitud oma tegevust osaliselt või täiesti lõpetama, nii kuidas raudteedeasjanduse ajakirjades ilmuvates teadetes tihti näha on. Selle tõttu eraraudteede seltsid nõuavad riigivalitsuselt vastavate mõjuvate abinõude kiiret tarvituselevõtmist, et vältida nende raudteede majanduse paratamatut raamumist.

Sveitsis praegu maksev seadus mootorsõidukite alal käsitab peamiselt liiklemis-politseilikke ja liiklemis-juriidilisi asjaolusid, kuna ta ainult vähe sisaldab määrusi, mis kuidagi mõjustada võivad autoliikluse ja raudteede vahelist võistlust, mis tõttu vastava eriseaduse ilmutumist oodatakse.

Hispaanias on autoliikluse seadus alles väljatöötamisel.

Ungaris pandi maksma 15. oktoobrist 1931. a. avalikkude autoliinide seadus, mis näeb ette autoliinide avamise kohta kontsessioonide andmist tingimustel, mille juures ka raudteede huvivid on silmas peetud. Juba varem oli asutatud „Ungari raudteede autoliikluse aktsiaselts (MAVART)“, mille ülesandeks on peaaugjalikult kaupade juurdevedu raudteele. Kaupadeliikluses Budapestis ja 25 suurema linna vahel on sisse seatud kaubasaadetiste vedu saatja elukohast või ärist jaama ja samuti vedu saajale koju või ärisse, millised veod toimetatakse Mavarti poolt.

Eestis on 1. aprillist 1929 maksev jõuvankriteseadus, mis näeb ette, et jõuvankrite ühendus kindla sõiduplaani järgi kestva ühendusabinõuna reisijate- ja kraamiveo otstarbel maal võidakse avada Teedeministeeriumi loal. Teedeministeerium määrab loaandmisel loa saaja kohustused ja tingimused, millele peab vastama jõuvankrite ühendus. Teedeminister

on avaldanud ka jõuvankriteseaduse elluviimise määruse, mis (septembris 1932 maksma pandud muudatust arvesse võttes) näeb ette järgmist:

Jõuvankrite tarvitamine kestva ühendusabinõuna reisijate- või kraamiveoks on keelatud: väljaspool linnade piire ilma Teedeministeeriumi loata, linna piirides — ilma linnavalitsuse loata.

Raudteevalitsusele võimaldatakse enne loa väljaandmist avaldada arvamist kavatsetava ühenduse vastavuse kohta raudtee huvidele.

Kestvaks loetakse korduvat ühendust avalikuks maksuliseks reisijate- või kaubaveoks, kusjuures liikumise alg-, vahe- või lõpp-punktid on ette kindlaks määratud kindla sõiduplaaniga. Samuti loetakse kestvaks ühenduseks ka kindla sõiduplaanita liikumist, juhul, kui liikumise reeglipärasus, sagedus või liikumise punktid on avalikkusele teatavad kas kuulutuste kaudu või mõnel muul teel.

Kestva ühenduse pidamise load antakse Teedeministeeriumi ja linnavalitsuste poolt ühenduse pidamiseks ainult mööda avalikke teid ja tänavaid. Keelatud on kestvat ühendust teostada mööda erateid ja eratänavaid.

Maal kestva ühenduse liinidel veetakse reisijaid ja kaupu Teedeministeeriumi poolt kinnitatud sõiduplaani ja veohindade alusel sellekohaste piletite ja veokirjade järgi.

## II. Raudteede enda korraldusvõtted kaitses autovõistluse vastu.

### a) Reisijatevedu.

Raudteede enda korraldusvõtted, mis nad tarvitusele saavad võtta autoliiklusest tekkinud võistluse ja selle halbade tagajärgede vastu, on eeskätt mitmesugused hinnaalandused ja muud soodustused, mis raudteed annavad erijuhtudel ja tingimustel ja teiseks mõnesugused uuendused ja korraldused, mille eesmärgiks on reisirajate liiklust muuta kiiremaks ja nõuetele vastavamaks.

Belgia raudteed alandasid grupisõitjate kohta maksvat alammäära 20 isikult 12 isiku peale ja kuna senini anti grupisõitjatele hinnaalandust kaugustel vähemalt 30 km, siis on see kauguse alammäär ära muudetud. Kavatus on liinide jaoks, kus reisijatevedu ei ole küllalt elav, sisse seada autoliinid, mida raudteed ise käitavad, kusjuures neil liinidel antakse kõik samad hinnaalandused ja soodustused, mis raudteel on ette nähtud.

Saksa raudteedel on samuti suurendatud grupisõitjatele antavaid hinnaalandusi (näit. 25% pealt 33% peale) ja kauguse alammäär ära kaotatud. Pühapäevapiletite kohta maksivad tingimusi on veel muudetud reisijaile soodsamaks (tagasisõit lubatud ka laupäeval; piletid antakse välja ka muudel päevadel tähtsate sündmuste ja pidustuste puhul ja ka sõi-

baveo tariifi väikesaadetiste maksumääradele; kaupade hulgad kaaluga üle 3500 kg veetakse raudteede kaubaveotariifi vagunisaadetiste kahe kõrgema klassi maksumäärade järgi. Veoettevõtja ei tohi sõlmida veolepinguid madalamate maksumäärade järgi. Iga saadetise jaoks tuleb koostada sellekohased veodokumendid, mis lähevad ühes kaubaga sihtkohani ja mida võivad kontrollida igal ajal selleks määratud ametnikud. Määruste vastu eksimiste puhul on ette nähtud kõrgeid trahvide.

Reisijateveos on loa nõutamisest vabastatud reisijateveo liinid, kus on liiklemas autod, millel on vähem kui 8 istekohta (juhi plats kaasa arvatud). Enne loa andmist uute reisijateveoliinide avamiseks kuulatakse ära vastava liini piirkonda kuuluvate, seal juba olevate avalikkude veoettevõtete, kui ka teedeehitusekohustuslike ja kaubandus-tööstusekoja seisukohad selles asjas. Seadus näeb ette, mis korras ja tagajärgedega nimetatud asutised võivad avaldada oma mittenõusolekut uute autoliinide avamise suhtes, kui ka kaebusi tõsta nende mittenõusoleku tähelepanemata jätmise korral.

Et seadus veel alles lühemat aega maksev, siis selle mõju ja tagajärgede kohta puuduvad enam-vähem konkreetseid andmed.

Inglismaal pandi augustikuus 1930. a. maksma uus autoliikluse seadus, mis korraldab kontsessioonide andmist autoliinide avamisel, kui ka sisaldab määrusi liiklemises kasutatavate sõidukite, sõidukiiruse ülemmäära, teenijaskonna tööaja j. m. kohta. On seatud ametisse n. n. liiklemise komisjarid (Traffic Commissioners), kelle ülesandeks järelevalve liiklusemääruste täitmise kohta.

Nagu selgunud, ei ole see seadus annud soovitavaid tagajärgi. Võistlus annab ennast ikka väga teravalt tunda. Briti raudteeseltsid hindavad oma tulude langust, mis sõltub selle võistlusega (võrreldes 1923. ja 1930. a.), reisijateveos 10 milj. ja kaubaveos 6 milj. naelsterlingi peale. Raudteeseltsid asuvad seisukohal, et juhul, kui võistlus mitte riigivalitsuse vastavate korraldusvõtete läbi ei oma pehmemat iseloomu, siis on raudteed sunnitud kõrgendama veotariife neilt kaupadelt, mille vedu autodel ei teostata: kivisüsi ja kõigemadalamatesse klassidesse kuuluvad kaubad. Seda hinnakõrgendust ei pea ka raudteed ise soovitavaks ja see oleks üldsuse huvidele kahjulik, mis tõttu tarvilikuks osutuvad vastavad korraldused valitsuse poolt. Juhitakse tähelepanu sellele asjaolule, et autod ei kannu praegu küllaldaselt määratud teede ehituse- ja korrashoiu-kulusid, sest, nagu kindlaks tehtud, on sel alal 1921.—1929. a. kokku kuni 300 milj. naelsterlingit rohkem välja antud, kui litsentsi- ja bensini-maksud autoliiklusest tulu on annud.

Jugoslaavia s on 9. märtsist 1932. a. peale maksev seadus, mis korraldab autoliik-

lust kontsessioonide teel. Raudteedel on õigus nõuda, et liini avamiseks luba ei antaks, kui see osutub raudteele võistlejaks, näit. kulgeb kuni 25 km kaugusel paralleelselt raudteele j. m.

Leedus pandi 10. juunist 1931. a. maksma jõuvankrite seadus, mille eesmärgiks on raudteede ja autoliikluse võistluse pehmendamine ja nende veoettevõtete koostöö. Selle seaduse alla kuuluvad kõik reisijateveoautod, millel on vähemalt 8 istekohta (juhiplats välja arvatud) ja veoautod. Teedeminister otsustab, silmas pidades raudteede kui ka postivalitsuse huvisid, millistel liinidel on soovitatav korrapärane reisijate- ja kaupade vedu autodega. Sõiduplaanid ja sõidu- ning veohinnad tulevad avalikult välja kuulutada.

Lätis on teedeministri määrusega augustikuus 1931. a. maksma pandud kord, mille järgi igaüks, kes tahab avada korrapärast reisijate- või kaupadeveo autoliiklust, peab nõutama sellekohase loa. Enne loa andmist maanteedevalitsus teatab sellest raudteede- ja postivalitsusele. Kui üks neist valitsustest avaldab loa andmise vastu protesti, siis antakse liini avamise loa küsimus otsustamiseks komisjonile, kuhu kuuluvad ka raudteevalitsuse ja postivalitsuse esindajad. See komisjon arutab ka autoliinide sõiduplaanide ja tariifide küsimusi. Austrias on autovõistluse vastu raudteede kaitseks antud seadusandlisel teel järgmised korraldusvõtted:

a) 1. oktoobrist 1931. a. kõrgendati bensini-maksu, mis juba 28. jaanuarist 1931 oli maksma pandud.

b) 1. novembrist 1931. a. pandi maksma liiklemispanis kõigilt maksulistelt reisijate- ja kaupavedudel, mis toimetatakse autodega.

c) 1. jaanuarist 1932. a. astus jõusse uus jõuvankrite seadus, mis korraldab autoliinide avamiseks kontsessioonide andmist nii reisijate kui ka kaupade veo alal. Raudtee, keda puudutab kavatsetav autoliin, võib oma seisukohta avaldada selles suhtes ja esitada ettepaneku, et raudtee võtab uue liini enda kätte.

Poolas astus jõusse 1. aprillil 1931. a. uus jõuvankrite seadus. Selle järgi maksustatakse kõik autod panisega 40—60 zl. nende kaalu iga 100 kg pealt. Peale selle võetakse reisijateveos liiklusepanis  $\frac{1}{3}$  suuruses sõidupileti hinnast, kaubaveos aga 3 gr. igalt tonnikilomeetrilt, mis veoettevõtete poolt korrapärastel liinidel veetakse. Reisijateveos ettenähtud panis on osutunud kõrgeks, kuna aga kaubaveos võetav panis teeb välja 10—15% veomaksust. Ka on sellest t-km järgi võetavast maksust vabastatud kõik juhuslikud kui ka tööstuse-kaubanduse ettevõtete enda veod. Kontsessioonide andmist autoliinide avamiseks see seadus ei korralda. Et aga selle tõttu on autoliinide enda vahel tekkinud ebamajanduslik võistlus, mis veohinnad väga alla surunud ja seega

eriti raudteedele kahjuliku olukorra loonud, siis on ettevalmistusetööd käimas sellekohase seaduse väljatöötamiseks ja maksmapanemiseks, et avalikkude reisijate- ja kaubaveoliinide avamist ja käitamist korraldatakse ainult kontsessioonide teel.

Rumeenias on pandud maksuma „avalikkude sõidukite liiklemisseadus“, mille põhjal kõik reisijate- ja kaupadeveod maanteedel mehaaniliselt liikuvatel sõidukitel on tunnustatud riigi monopoliks. Selle alt vabastatud on need veod, mis toimuvad ainult ühe omavalitsuseühiku piirides; sarnaste vedude jaoks on maksmas erikorraldused. Avalikkude autoliinide avamine sünnib kontsessioonide põhjal, mis antakse kuni 5 aasta peale.

Rootsis maksev jõuvankriteseadus määrab ära autoliikluse jaoks sõidukiiruse ülemäärad, teenijaskonna tööaja pikkuse. Liinide avamiseks loa andmisel kuulatakse ära ka juba olevate raudteede ja teiste veotetevõtete seisukohad. Tuleb tähendada, et Rootsis omab võistlus väga terava iseloomu ja tagajärjed on osutunud raudteedele väga kahjulikuks, nõnda, et mõned eraraudteed on olnud sunnitud oma tegevust osaliselt või täiesti lõpetama, nii kuidas raudteedeasjanduse ajakirjades ilmuvates teadetes tihti näha on. Selle tõttu eraraudteede seltsid nõuavad riigivalitsuselt vastavate mõjuvate abinõude kiiret tarvituselevõtmist, et vältida nende raudteede majanduse paratamatut raamumist.

Sveitsis praegu maksev seadus mootorsõidukite alal käsitab peamiselt liiklemis-politsei- ja liiklemis-juriidilisi asjaolusid, kuna ta ainult vähe sisaldab määrusi, mis kuidagi mõjustada võivad autoliikluse ja raudteede vahelist võistlust, mis tõttu vastava eriseaduse ilmutumist oodatakse.

Hispaanias on autoliikluse seadus alles väljatöötamisel.

Ungaris pandi maksuma 15. oktoobrist 1931. a. avalikkude autoliinide seadus, mis näeb ette autoliinide avamise kohta kontsessioonide andmist tingimustel, mille juures ka raudteede huvisid on silmas peetud. Juba varem oli asutatud „Ungari raudteede autoliikluse aktsiaselts (MAVART)“, mille ülesandeks on peaaugalt kaupade juurdevedu raudteele. Kaupadeliikluses Budapestis ja 25 suurema linna vahel on sisse seatud kaubasaadetiste vedu saatja elukohast või ärist jaama ja samuti vedu saajale koju või ärisse, millised veod toimetatakse Mavarti poolt.

Eestis on 1. aprillist 1929 maksev jõuvankriteseadus, mis näeb ette, et jõuvankrite ühendus kindla sõiduplaani järgi kestva ühendusabinõuna reisijate- ja kraamiveo otstarbel maal võidakse avada Teedeministeeriumi loal. Teedeministeerium määrab loaandmisel loa-saaja kohustused ja tingimused, millele peab vastama jõuvankrite ühendus. Teedeminister

on avaldanud ka jõuvankriteseaduse elluviimise määruse, mis (septembris 1932 maksuma pandud muudatust arvesse võttes) näeb ette järgmist:

Jõuvankrite tarvitamine kestva ühendusabinõuna reisijate- või kraamiveoks on keelatud: väljaspool linnade piire ilma Teedeministeeriumi loata, linna piirides — ilma linnavalitsuse loata.

Raudteevalitsusele võimaldatakse enne loa väljaandmist avaldada arvamist kavatsetava ühenduse vastavuse kohta raudtee huvidele.

Kestvaks loetakse korduvat ühendust avalikuks maksuliseks reisijate- või kaubaveoks, kusjuures liikumise alg-, vahe- või lõpp-punktid on ette kindlaks määratud kindla sõiduplaaniga. Samuti loetakse kestvaks ühenduseks ka kindla sõiduplaanita liikumist, juhul, kui liikumise reeglipärasus, sagedus või liikumise punktid on avalikkusele teatavad kas kuulutuste kaudu või mõnel muul teel.

Kestva ühenduse pidamise load antakse Teedeministeeriumi ja linnavalitsuste poolt ühenduse pidamiseks ainult mööda avalikke teid ja tänavaid. Keelatud on kestvat ühendust teostada mööda erateid ja eratänavaid.

Maal kestva ühenduse liinidel veetakse reisijaid ja kaupu Teedeministeeriumi poolt kinnitatud sõiduplaani ja veohindade alusel sellekohaste piletite ja veokirjade järgi.

## II. Raudteede enda korraldusvõtted kaitseks autovõistluse vastu.

### a) Reisijatevedu.

Raudteede enda korraldusvõtted, mis nad tarvitusele saavad võtta autoliiklusest tekkinud võistluse ja selle halbade tagajärgede vastu, on eeskätt mitmesugused hinnaalandused ja muud soodustused, mis raudteed annavad erijuhtudel ja tingimustel ja teiseks mõnesugused uuendused ja korraldused, mille eesmärgiks on reisi-jateliiklust muuta kiiremaks ja nõuetele vastavamaks.

Belgia raudteed alandasid grupisõitjate kohta maksvat alammäära 20 isikult 12 isiku peale ja kuna senini anti grupisõitjaile hinnaalandust kaugustel vähemalt 30 km, siis on see kauguse alammäär ära muudetud. Kavatsus on liinide jaoks, kus reisijatevedu ei ole küllalt elav, sisse seada autoliinid, mida raudteed ise käitavad, kusjuures neil liinidel antakse kõik samad hinnaalandused ja soodustused, mis raudteel on ette nähtud.

Saksa raudteedel on samuti suurendatud grupisõitjaile antavaid hinnaalandusi (näit. 25% pealt 33% peale) ja kauguse alammäär ära kaotatud. Pühapäevapiletite kohta maksivad tingimusi on veel muudetud reisi-jaile soodsamaks (tagasisõit lubatud ka laupäeval; piletid antakse välja ka muudel päevadel tähtsate sündmuste ja pidustuste puhul ja ka sõi-

duks maalt linna teatri etendustele jne.). Iga-suguseid muid hinnaalandusi ja soodustusi, mis viimasel ajal on Saksa raudteedel maksma pandud, ei saa käesolevas kirjutuses mainida ruumi puudusel.

Prantsuse raudteede piirkondades on suur hulk autoliine, mis ülal peetakse raudteedeseltside poolt. Tagajärgede kohta puuduvad andmed.

Ka Hollandi raudteed peavad ülal rida omnibuseliine, kuid mitte just rahuldavate tagajärgedega. Rongide kiirendamine ja arvu suurendamine kui ka mõnesugused hinnaalandused olevat annud paremaid tagajärgi.

Poola raudteed loevad rongide sõidukiiruse suurendamise ja sõiduplaani oludele kohastamise eeskätt tarvitusele võetavaks korraldusvõtteks.

Šveitsi raudteedel, kus juba varemalt on väga mitmesugused hinnaalandused maksmas olnud, on veelgi mõned uued lisaks tulnud, näit. antakse teatud hinnaalandust väljasõitudeks perekondadele, millel on vähemalt 4 liiget. Tähtsam uuendus on see, et raudteed ise korraldavad huvisõitused, millest rohkesti osa võetakse.

Ungari raudteedel maksma pandud uued hinnaalandused ja soodustused käivad peamiselt grupisõitjate kohta, kuid peale selle on ka mõned muud soodustused antud teatud liiki reisijaile (näit. turukauplejaile j. t.) mõnesuguste tingimuste suhtes, mis seni põhjuseks olid olnud autoliiklemise kasutamises.

#### b) Kaupade vedu.

Saksa raudteede kohta tuleb tähendada, et seal on raudteede ja autoliikluse vahelise võistluse küsimust väga tõsiselt võetud ja raudteed on tarvitusele võtnud peaaegu igasugused võimalikud korraldusvõtted. Eeskätt võeti revideerimisele raudtee tariifid ja selle tagajärjel muudeti väikesaadetiste tariif süsteemilt, alandades ka maksumääri. Samuti alandati ka vagunsaadetiste kõrgemate klasside maksumääri.

Saadetiste ära- ja juurdevedu kaubaomanikude ja raudteejaamade vahel on antud ühe uue, selleks moodustatud organisatsiooni „Deutsche Bahnspedition Schenker u. Ko. G. m. b. H.“ kätte, kelle tegevuspiirkond ulatub üle terve riigi. Selle tõttu on võimaldatud saadetiste juurdevedu toimetada võrdlemisi odavamalt ja otstarbekohasemalt. Korraldatakse veel n. n. „kogukaubaliiklust“ (Sammelgutverkehr), mis ka pakub väikesaadetiste saatjatele mõnesuguseid paremusi.

Kaubarongide liikumise kiirust on märksa suurendatud. See on saanud võimalikuks selle tõttu, et on pandud käima kerged kaubarongid („Leig“) väikesaadetiste veoks. Need rongid koosnevad vedurist ja ainult paarist suurest kaubavagunist, põranda pinnaga 40—50 m<sup>2</sup> ja mis on varustatud valgustuse ja kütte sissesea-

dega. „Leig“ rongide käimapanemise tagajärjel on väike- ja suurkiiruse kaubarongid vabanenud sellest ajakulust, mis tekkis väikesaadetiste peale- ja mahalaadimisel, eriti lühematel kaugustel toimetatavate vedude puhul. Ka väikesaadetiste vedu nende rongidega toimub kiiremini, kui varemalt. „Leig“ rongid liiguvad kiirusega kuni 75 km tunnis. Ettevalmistus väljalaadimiseks tehakse sõidu ajal rongi meeskonna poolt, kes viibib vagunites. Ettevalmistus pealelaadimiseks tehakse aegsasti jaamas enne rongi kohalejõudmist.

Mitte üksi kiire peale- ja mahalaadimise võimalust, vaid ka muid paremusi kaubaomaniku suhtes pakub väikesaadetiste vedu n. n. mahutites (Behälter, container), kuhu kaup paigutatakse harilikult pakkimata. Saksa raudteed omavad mitu tuhat väikemahuteid. Need mahutid on 1,50—2 m kõrged, keskmiselt 1,20 m laiad ja 1,50—2 m pikad. Osalt on nad oma ratastel, osa mahutite juures aga tuleb nende ümberpaigutamisel tarvitada käru. Kauba-saatjad on hakanud neid mahuteid ikka suuremal arvul tarvitama. See veomoodus võimaldab otstarbekohast „kodunt-koju“ vedu, kus juures pakkimisematerjali üldse ei ole vaja või see võib olla lihtsam ja nõrgem, kui hariliku veo puhul raudteel. Ka pakkimise materjali tagasivedu ei tule siin enam küsimuse alla. Mahutid kuuluvad raudteele ja nende tagasivedu vastaval juhul ei puutu kaubaomanikusse. Mahuti kasutamise eest võetakse küll teatud maksu, kuid võrreldes pakkimisekuludega jne. on kaubaomanikule tihti ikka kasulikum tarvitada mahutit. Peale nimetatud väiksemate mahutite on hakatud tarvitusele võtma mahuteid, mis on tublisti suuremad ja mille laadimisekaal on kuni 3,75 t. Need liiguvad oma ratastel, mis tõttu peale- ja mahalaadimisel ei ole vaja tõstekraanat tarvitada.

Inglise raudteedel leiavad ka mahutid rohket tarvitamist, missugune asjaolu nende otstarbekohasust tõestab. Peale selle on uud-susena tarvitusele võetud piimaveo-sisternid, mahutusega kuni 2000 galloni, mis tänaval liiguvad oma ratastel (traktori või veoauto jõul) ja mille laadimine raudteevaguneile on kerge ja lihtne.

Prantsuse raudteedel tarvitusele võetud korraldusvõtetest võib nimetada: hinnaalandused teatud kaupade hulkade pealt, preemiad korrapäraste vedude puhul, tühjade pakkimiseabinõude veohinna alandus, erilised soodustused mahutiteveos (veomaksu arvamine mahutisse laetud kauba nettokaalu pealt, mahuti tagasivedu alandatud hinnaga), veokiiruse tõstmine, „kodunt-koju“ veo sisseseadmine soodsatel tingimustel ja muud.

Italia raudteedel 1931. a. maksma pandud veotariifide üldine alandus kaugustel kuni 300 km ei ole suurt mõju avaldanud autoliikluse võistlusele, sest samal ajal alandasid ka

autoettevõtteid oma veohindu, nõnda et olukord jäi endiseks. Selle vastu on aga rongide kiirendus, sõiduplaani parandused, kergeste kaubarongide ja kodunt-koju vedude sisseseadmine annud paremaid tagajärgi.

Erilise seisukoha ja tähtsuse Itaalia liiklemisasjanduses omab „Istituto Nazionale Trasporti (INT)“, millest osa võtavad Itaalia riigiraudteed ja mis korraldab raudtee- ja autovedusid kodunt-koju eritariifi põhjal.

Ka Poola raudteed on rahuldavaid tagajärgi saavutanud kergeste kaubarongide käima panemisega. Parema korralduse tagajärjel on korda läinud väike- kui ka vagunisaadetiste veo kestvuseaegu tähtsamates liiklemisühendustes lühendada isegi 10 kuni 12 tunni võrra. Speditsiooniettevõtetele on sõlmitud kokkulepped saadetiste koju kättetoimetamise asjus. Kaubaveotariif on ümberkorraldamisel, peamiselt väikesaadetiste suhtes on muudetud tariifi süsteemi, senise 5 klassi asemele maksma panes ühe üldise väikesaadetiste klassi differentiaalsete maksumääradega mitmesuguste kaalumäärade jaoks, nagu see juba varem on Saksa raudteel maksma pandud. Samuti on muudetud vagunisaadetiste kõrgema klassi veomaksumääri.

Šveitsi raudteed on käsitanud mitmesuguseid korraldusvõtteid nii liiklemistehnilisel kui tariifiasjanduse alal. Tähtsuse omab veotevõtte „SESA“, mis korraldab peamiselt saadetiste koju kättetoimetamist teatud soodsatel tingimustel.

Ungaris on juba 1927. a. loodud raudteede enda autoettevõtte, mis toimetab kaupade vedu teatud liinidel.

### III. Raudteede ja autoliikluse koostöö.

Raudteede ja autoliikluse koostöö kohta tuleb tähendada, et sel alal on veel võrdlemisi vähe ära tehtud. Koostöö loomulikuks eelduseks on, et sellekohase kokkuleppe teel mõlemad pooled, vastastikkust vastutulekut ja arusaamist üles näidates, leiavad ühise tee liikluse otstarbekohaseks jaotuseks, määrates mõlemale veotevõttele neile kohasid ülesanded.

Sarnast koostööd püüab saavutada Saksa raudteede ja „Deutsche Bahnspedition Schenker u. Co“ vahel sõlmitud kokkulepe.

Inglise raudteeseltsid on reisijateveo alal sõlminud palju lepinguid autobuseliinipidajatega. Raudtee ja autobuseliinide sõiduplaanid on kooskõlastatud. Müüakse sõidupileteid, mis on maksvad raudteel kui ka autobuseliinil, näit. teatud tingimustel on võimalik sõita edasi-tagasi piletiga sinnaõidul raudteega ja tagasiõidul autobusega või vastupidi.

Kaubaveo alal ei ole nii kerge sarnaseid kokkuleppeid sõlmida, sest kaubavedu teostatakse paljude väikeste ettevõtete poolt, mis ei

pea korrapäraseid ühendusi ja ei kuulu kontsessiooni nõutamise sunduse alla.

Austria raudteed töötavad käsikäes suurema autoliikluse ettevõttega „LOBEG“, millega sellekohane leping sõlmitud 1931. a. novembrikuus.

Šveitsi raudteed on käesoleval aastal sisse seadnud Winterthur—Romanshorni vahelisel teosal katseviisil uue väikesaadetiste veokorralduse ASTO (Automobil - Stückgut - Transport - Organisation). Jaamad Winterthur, Frauenfeld, Weinfelden ja Romanshorn on määratud „liiklusekeskusteks“, kuna kõik muud samal teosal asuvad jaamad loetakse „vahejaamadeks“. Igale „liiklusekeskusele“ alluvad teatud vahejaamad kui ka selle piirkonda kuuluvad asulad. Katse alla kuuluv teosal vahejaamades väikesaadetisi ei võeta vastu rongidele ega laeta neid ka rongidelt maha, vaid kõik väikesaadetiste vedu toimub veoautodega. Kaubarongidega veetakse sel teosal ainult vagunisaadetisi ja elusloomi; peale selle on teatud erandid ette nähtud.

Nende vedude ametlikuks teostajaks, olgu raudteel või autol, on Šveitsi Föderaalraudteed, kuid autoliikluse ettevõtte „SESA“ toimetab kõik autoveod.

Nimetatud katse põhineb järgmistel juhtmõtetel: 1. Veoauto liikluse eelis, võrreldes raudteega, seisab selles, et ta võib kaupa kohale toimetada ja sealt kaasa võtta asukohtades, mis ei ole raudtee läheduses. 2. Kui raudtee ei taha võistluses alla jääda, siis peab ta looma korralduse, mis samu või veel paremaid veotingimusi pakub, kui eraautoettevõtte. 3. Kulude mõttes on see raudteele võimalik ainult siis, kui raudteeliikluses teatud lihtsustused ja muudatused läbi viiakse.

Neid põhimõtteid peab teostama Asto-korraldus, mille tulemusi tuleb huviga ära oodata.

Prantsusmaal on raudteede ülemnõukogu (Conseil supérieur) hiljuti vastu võtnud ettepanekud korralduste kohta, mis taotleavad raudteedel lasuvate kulude vähendamist kõrvalliinide ekspluateerimise lihtsustamise teel kui ka üldse raudteede liiklemistingimuste ümberkorraldamist. Need tarvilikud uuendused peavad kindlustama ka raudteede ja autode koostööd.

On töötatud välja moodne ekspluatatsiooniprogramm, mis kombineerib raudteede vedu rööbastel autovedudega maanteedel või ka rööbasteedel. Selle kava teostamine annaks suurt kokkuhoidu eriti liinide ekspluateerimisel, kus liiklemine vähene, kuid samal ajal rahuldaks küllaldasel määral nende liinide ääres asuvate elanikkude tarvidusi.

Kavatsetakse peaaesjalikult vähendada nende jaamade arvu, mis on avatud kõigiks kaubandusliikluseks; nende praegune vahekaugus on keskmiselt 5 km, kuid kavatsetakse pikendada kuni 25 km peale.

Suurte, kiirelt liikuvate rongidega saaks veetud ainult kaupade vagunsaadetisi, reisijaid ja väikesaadetiste kogulaadungeid tähtsamate punktide vahel. Reisijate vedu lühikestel kaugustel kui ka liinidel, kus liiklemine harv, samuti ka kaupade kogumine ja väljastamine toimuks kergete, odavamate veoabinõudega, mis kohalikkude tarviduste ja olude kohaselt liiguvad maanteedel või rööbasteedel.

See kava, mida tahetakse ellu viia järkjärgult, on üksikasjalikult välja töötatud. Põhja raudteede selts on ette pannud seda kava katseks maksma panna tema raudteedevõrgu ühel csal.

Kuid selle kava maksmapanemiseks on tarvilik, et seni maksvad administratiiv- ja ka ekspluateerimise tehnilised ja kaubanduslikud tingimused saaksid vastavalt muudetud. Raudteede kohaldamisevõime nendele uutele oludele,

mis on loodud teiste veoettevõtete võistluse läbi, on võimalik täiel määral alles siis, kui raudteedel antakse vabad käed korraldamiseks, nagu teistel veoettevõtetel.

Prantsuse valitsus on põhimõttelikult nõus ettepanekuga ja tahab tarvilikke korraldusi teha nende elluviimise võimaldamiseks.

Lõpetades käesolevat ülevaadet, võib tähendada, et ka Rahvusvaheline Kaubanduskoda on oma tähelepanu pööranud raudteede ja autoliikluse vahelise suhete ja nende otstarbekohase korraldamise küsimusele. Märtsikuus 1932. oli kokku kutsutud ekspertide komitee, millest osa võtsid esindajad paljudest riikidest Euroopast ja ka mujalt.

Kindel on aga, et see küsimus veel kauaks ajaks liiklemisküsimustega tegemist tegevate asutiste päevakorda jääb.

## Jaapani raudteedest.

N. K.

12. septembril s. a. sai 60 aastat täis, millal avati Jaapanis üldtarvitamiseks esimene raudtee. See oli ajal, mil Jaapan astus esimesi sammusid teel, mil seni väliselt suletud ja mahaäänud maa arenes moodsaks riigiks. Senise 270 vasalli võimu asemel pääsis maksvusele ainuvalitseja keisri võim. Keiser Meiji, kes oma riigis esimesi põhjanevaid uuendusi läbi viis, kutsus Euroopast Jaapanisse mitmesuguseid eriteadlasi. Tema algatusel ehitati ka esimene raudteeliin, jaapani valitsuse kulul, kuid inglise tehniliste jõudude kaasabil.

See raudteeliin ühendas uut pealinna Tokio (kuni 1868. a. oli pealinnaks olnud Kioto) sadamalinnaga Jokohama. Liini pikkus oli 29 km; rööpme laius — 3'6" (1067 mm). Seda rööpmelaiust käsitati ka järgmiste liinide ehitusel Jaapanis ja 1900. a. määrati see ka seaduslikult maksvaks normaalarööpmeks.

Varsti peale esimese raudteeliini avamist liiklemiseks mõistsid praktilised jaapanlased kohe raudteede tähtsust ja väärtust, ja ka elanikud hakkasid nõudma uute liinide ehitamist. Kõigi soovide rahuldamine kohe polnud aga võimalik raha puudusel, kuid raudteede ehitamiseks kapitali saavutamiseks valitsus tegi laenu Inglismaal ja ehitusetöid alustati hoolega. Raudteede ehitusest osa võtma kutsuti väliskapital ka sel teel, et anti kontsessioonid raudteede ehitamiseks ja ekspluateerimiseks. 1880. a. peale tekkis terve rida eraraudteedeseltse ja raudteevõrk laienes kiiresti. 1905. a. oli raud-

teede üldpikkus juba 7600 km, millest 5200 km oli eraraudteid. Sel aastal võeti üles eraraudteede riigistamise küsimus, mille üheks põhjuseks oli ka see asjaolu, et paljud raudteeseltsid olid maksuraskustes. Valitsus, kes seda kava pooldas, tahtis oma kätte koondada kõik tähtsamad liinid, et võiks maksma panna riigi huvidele vastavat tariifipoliitikat ja raudteede



1. Viadukt San-in liinil.

liiklemiskorraldust. Raudteede riigistamise seadus anti 1906. a.; see tuli käsitusele 17 liini kohta, mille üldpikkus oli 4757 km, ja mida riik 10 aasta jooksul välja ostis 485 milj. jeni eest. 1920. a. peale on olemas eriline raudteede ministeerium, mille alla kuuluvad peale riigiraudteede ka kõik eraraudteed, niipalju kui neid veel olemas.



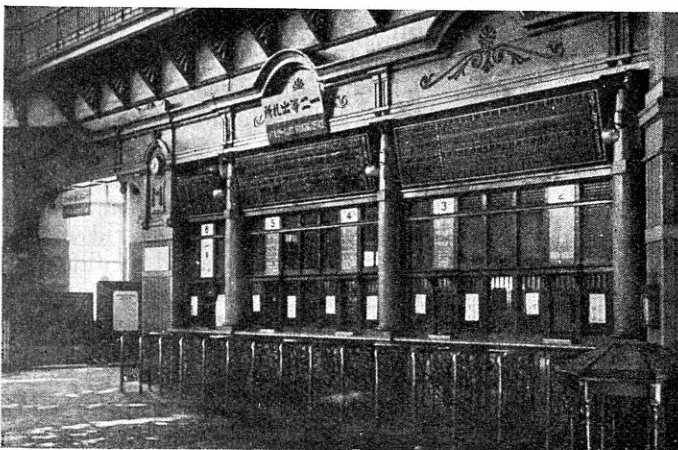


2. Tokio reisijate-jaam.

Jaapani raudteede arenemine nende möödunud 60 aasta kestvusel on sündinud väga kiiresti ja on saavutatud niihästi tehniliselt kui ka majanduslikult häid tagajärgi. Uuemate andmete järgi on Jaapani riigiraudteede üldpikkus 14600 km. Kui juure arvata ka eraraudteed, siis on Jaapani raudteede võrgu üldpikkus ligi 23.000 km. Iga aasta ehitatakse muidugi uusi liinisid juure ja praegu uute liinide ehitusekava sisaldab neid ligi 3.500 km võrra.

Jaapani geoloogiline pinnaehitus ei ole just mitte soodus raudteede ehitusele. Sisemaa on kaetud mägedega, kus tunnel järgneb tunnelile ja kus kõrged sillad kulgevad üle laiade kuristikkude (vt. joon. 1). Ainult üks kolmandik pinnasest on viljakandev, selle eest aga toimub maaharimine väga intensiivselt; kasvatatakse peamiselt riisi.

Raudteeehitusele ebasoodus on ka asjaolu, et Jaapan koosneb mitmest suuremast pikergusest ja hulgast (kuni 400) vähemast

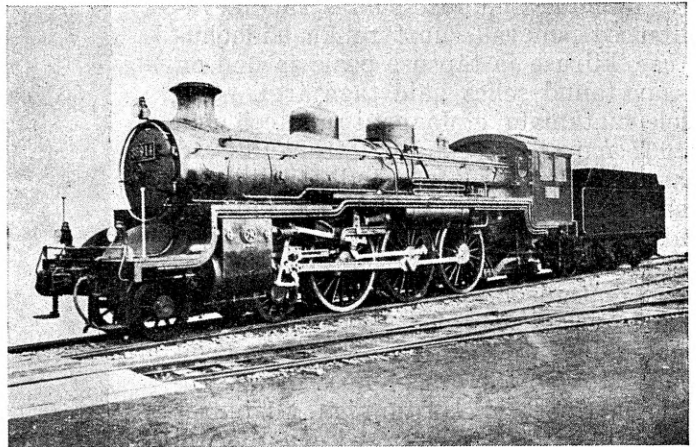


3. Vestibüül Tokio reisijate-jaamas.

saarest, mille vahel liiklemine toimub ümberistumisega laevadele või ka auru-parvedele, mis reisijaid ja kaupu ühes vagunitega edasi toimetavad. Tõsist võistlust raudteede loovad ka rannasõidulaevaliinid, mis hõlbust ühendust võimaldavad kõigi sadamalinnade vahel.

Nimetatud ebasoodsatele asjaoludele vaatamata raudteed näitavad üles agarat tegevust ja liiklemine on aina kasvamas. Riigiraudteede 2664 jaamast sõitsid 1929/30. aastal 863 milj. reisijat ja saadeti 77 milj. tonni kaupu. Eriti intensiivne on reisijate liiklus: seda ületavad ainult Saksa raudteed, kus neli korda pikemal teedevõrgul on veetud 2 miljardi reisijat ja Inglise raudteed, kus teedevõrk kolm korda pikem ning reisijaid veetud 1,2 miljardi. Reisi-

jate arv võrdub peaaegu nende arvule Põhja-Ameerika Ühendriikides, kus aga elanikke kaks

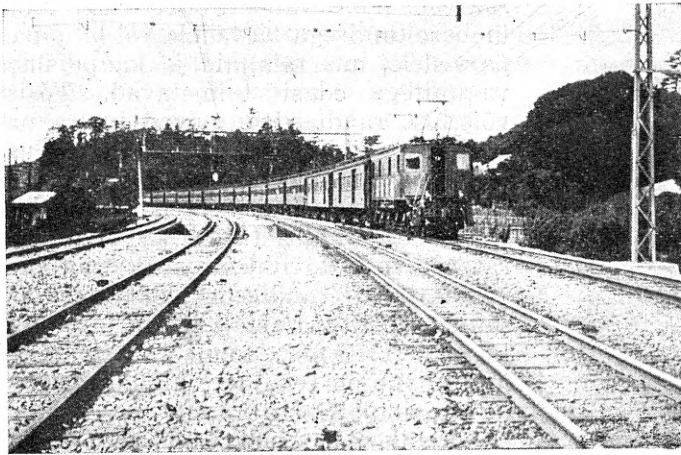


4. Kiirrongi vedur.

korda enam ja raudteede võrk on 400.000 km pikk.

Reisijate vedu annab Jaapani riigiraudteede enam kui poole nende tuludest, mis sealsete liiklemisolu kohta iseloomulik nähe, sest mujal maades etendab see liikluseharu hoopis vähem tähtsat osa. Reisijate ja kaupade veo vastastikkuseid suhteid Jaapanis iseloomustab see asjaolu, et veetud reisijate arv on kaks korda suurem veetud tonnakilomeetrite arvust. See on seletatav sellega, et lähisliiklus linnade juures on eriti elav ja et sealjuures puuduvad igasugused võistlevad veoettevõtted.

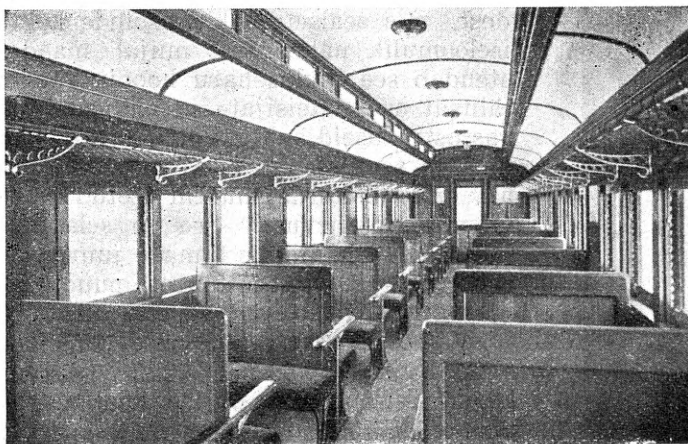
Veerev koossead, Jaapani uuemate allikate järgi, koosneb 4222 vedurist, 10.457 reisijate- ja 67.434 kaubavagunist, mille juure tuleb arvata veel 1038 elektrivagunit. Peale selle riigiraudteed omavad 62 aurikut, millega peetakse



5. Elektrifitseeritud liin Tokio—Kobe.

ühendust saarte ja Aasia mannermaa vahel; nendega veetakse aasta jooksul kuni 3,5 milj. reisijat ja kuni 3 milj. tonni kaupu.

Rongide liikumise suhtes raudteevalitsused panevad suurt rõhku hädaohutuse, kiiruse ja täpsuse peale ja nad on saavutanud selles häid tagajärgi. Sellele vaatamata, et Jaapani raudteed oma 1067 mm rööpmelaiuse tõttu kuuluvad kitsarööpmeliste teede hulka, liiguvad seal reisirongid isegi kuni 100 km-tunni kiirusega, mis on võimalik selle tõttu, et niihästi veerev koossead kui ka raudteede pealisehitus on kõige paremas seisukorras. Kiireim reisirong Jaapanis, mille nimi on „Toubanie (pääsuke)“, sõidab 600 km pikkuse teeosa Tokio ja Kobe vahel 9 tunniga, kusjuures suurel osal teel on rongi kiirus 95 km tunnis. Kaugeühenduste reisirongide kaubanduslik sõidukiirus on keskmiselt 53 km tunnis, kuna tehniline maksimumaalkiirus on 85 km tun. Kaubarongid 1100 km pikkusel teosal Simonoseki ja Sinagava vahel

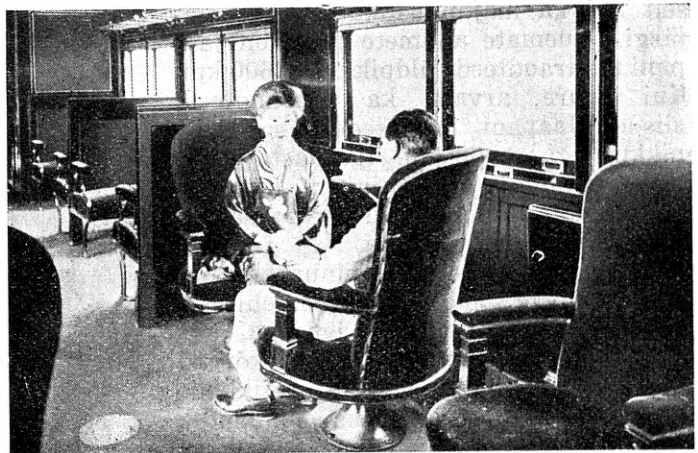


6. Kolmanda klassi reisivagun.

tarvitavad sõiduks 40 tundi. Tuleb tähendada, et Jaapanis on ka kõik kaubarongid varustatud läbimineva õhkpiduriga. Need on kõik saavutised, mis kannatavad välja võrdlust Euroopa kõige paremate normaalrööpmeliste raudteedega.

Välismaalaste otsused Jaapani raudteede suhtes ühinevad kõik selles, et need raudteed on sisse seatud moodsalt, töötavad eeskujulikult ja et välismaalaste vastu näidatakse üles vastutulekut, mis isegi Euroopas harva leida. Astudes sisse Tokio monumentaalselt ehitatud jaamahoonesse (vt. joon. 2) ja otsides piletikassat, välismaalane leiab kõik tähtsamad pealkirjad, hinnatabelid j. m. ka inglise keeles (vt. joon. 3).

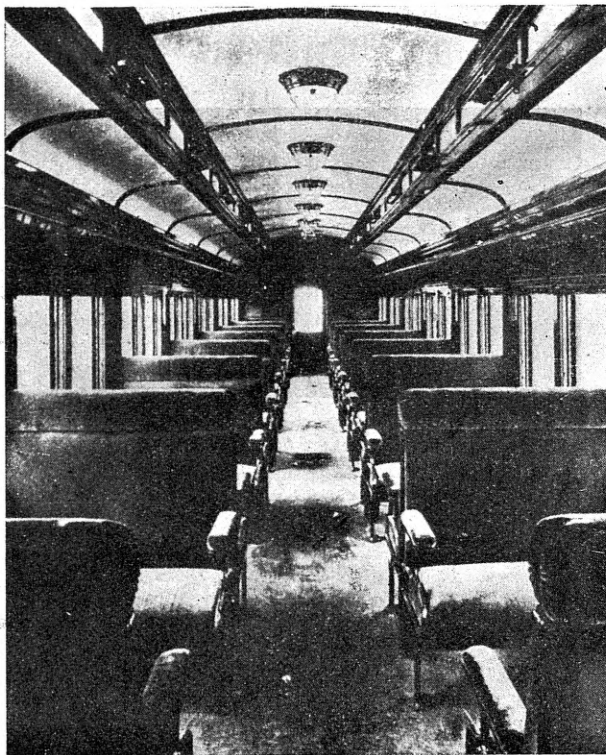
Kui tal on vaja mingisugust informatsiooni, siis ta võib seda saada igal ajal raudteeteenijailt inglise keeles. Raudteeteeni-



7. Esimese klassi reisivagun.

jaist hulk valdab inglise keelt ja kõrgemate kohtade suhtes on selle keele valdamine tingimata nõuetav. Teenijaskonnale rõhutatatakse, et nad peavad reisijatega käituma kui oma külalistega ja iga rongijuht on isiklikult vastutav selle eest, et seda eeskirja täidetakse.

Rööpme kitsusele (1067 mm) vaatamata sarnaneb veerev koossead oma gabariidi ja sisseseade poolest Euroopa normaalrööpmeliste teede veerevale koosseadele. Vedurid on tugevajõulised, mis vastavad liinide mägisel profiilile (vt. joon. 4). Sama on maksev ka elektrivedurite kohta, milleid on arvult ligi 100 (vt. joon. 5). Vagunid on ehitatud Ameerika eeskujul järgi. Nad on harilikult ilma kupeedeta, läbikäiguga keskel. Istekohti on 3. klassi vagunis 80, 2. kl. vagunis 52 (vt. joon. 6 ja 8), kuid 1. klassi vagunid



8. Teise klassi reisivagun.

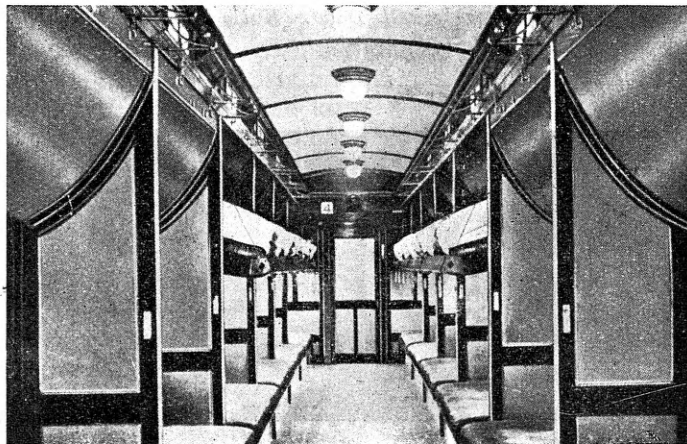
on ehitatud osalt kupeedega, osalt salongvagunitena suurte akendega, mugavate leentoolidega, kirjutustubadega j. m. (vt. joon. 7). Magamisvagunid (vt. joon. 9) on sisse seatud Ameerika tüüpi, magamisplatsidega mõlemal küljel, kahes korras, kusjuures pealmise korra asemed päeval pööratakse üles lae alla; öösel on magamisplatsid eraldatud läbikäigust paksude eesriietega. Kõigil vagunitel on elektrivalgustus; köetakse auruga, mis saadakse veduritest; elektrifitseeritud liinidel on vagunites elektriküte. Kõigis tähtsamates ühendustes on rongides ka restoranvagunid, kus välismaalased võivad saada euroopalikke toitusid, hästi valmistalt ja võrdlemisi mitte kalli hinna eest.

Kuidas juba ülalpool tähendatud, on Jaapani raudteed nii hästi tehniliselt kui ka majanduslikult saavutanud häid tagajärgi. Elavat huvi on aga nad viimasel ajal äratanud enda vastu eriti selle tõttu, et neil on korda läinud välja töötada ja käsitusele võtta meetodeid, mis võimaldavad väga suurt ajakulu kokkuhoidu veereva koosseade remondi juures. Selles saavutatud tagajärgede üksikasjalisem kirjeldus ei ole siinkohal praegu võimalik. Tähendada võib aga järgmist: Jaapani raudteede tehaste jaoks on välja töötatud veereva koosseade remondiplaanid, mis üksikasjalikult ja täpselt määravad ära remondi iga üksiku osa aja kest-

vuse ja korra. Kõik tööd tehakse võimalikult kiirelt ja suuremalt osalt paralleelselt üksteisega. Väga suurel määral tarvitatakse šablone tagavaraosade valmistamisel, mis kuuluvad vahetusele. Selle tagajärjel vedurite põhjalik remont, milleks 17 aastat tagasi Jaapani raudteedel kulus keskmiselt 41,6 tööpäeva (à 10 tundi) ja 10 aastat tagasi tarvitati 13,6 tööpäeva, toimub nüüd vähem kui 5—6 päeva jooksul. Samaseid tagajärgi on kätte saadud ka vagunite remontimisel: reisivaguni remondiks kulus 1919. a. 19,2 päeva, 1927. a. 7,1 päeva; kaubavaguni remont nõudis varemalt seitse päeva, nüüd ainult 16 tundi. Võrdluseks olgu tähendatud, et mujal raudteedel kulub veduri remondiks 2—3 nädalat aega.

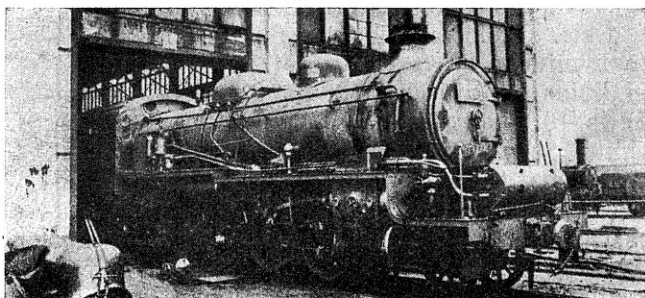
Remondiaja lühendamise tähtsus seisab selles, et seega lüheneb aeg, millal veerev koossead seisab tegevuseta, tööta, seega ei too tulu, mis eriti tähtsuse omab sel korral, kui liiklemine on elav ja veerevat koosseadet kasutatakse intensiivselt.

Lhk. 26 olevatel joonistel on toodud näited veduri remondi käigu kohta, mis kestab 5 päeva. Ülesvõtetel on näha ainult mitmesuguste üksikute tööde momendid, kusjuures tuleb tähendada, et samal ajal paralleelselt töötatakse ka teistes jaoskondades sama veduri muude osade kallal. Pildid siiski selgitavad tööde kiiret käiku. Esimesel päeval kell 7.10 vedur tuleb tehastesse. Juba 3 tunni pärast on ta peaaegu täiesti lahti võetud ja alustatakse üksikute osade parandamist või uuendamist, kusjuures kõige rohkem aega läheb katla remondiks, millest ka ära ripub terve remondi aja pikkus. Teisel päeval jätkub töö kõigi osade kallal, mis on jaotatud jaoskondade vahel. Kolmandal päeval peale lõunat võidakse alustada veduri kokkupanemist, monteerimist, mis järk-järgult jätkub ka neljandal päeval. Viienandal päeval hommikul lõpetatakse viimased tööd, tehakse vedurile aur sisse ja proovisõiduga lõpeb veduri remont.

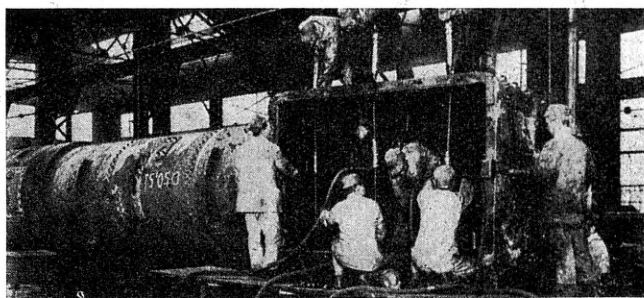


9. Magamisvagun.

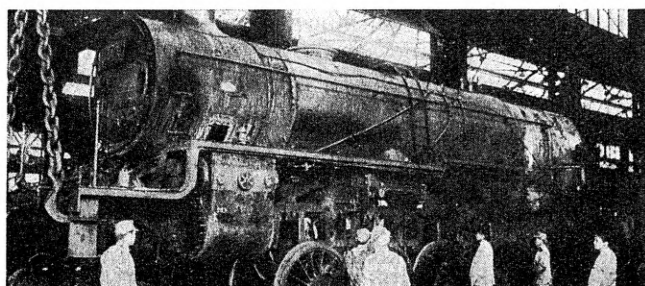
VEDURI REMONDI KÄIK.



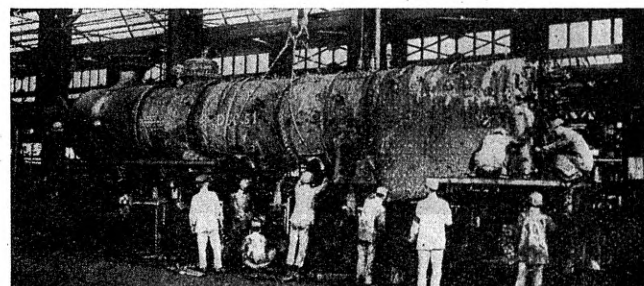
*Esimesel päeval, kell 7.10. Vedur tehaste värravas.*



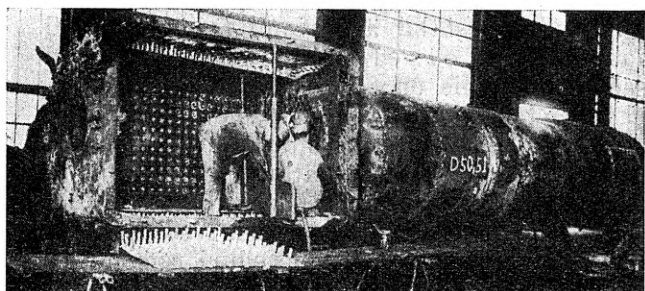
*Kolmandal päeval, kell 8.00. Katla remont.*



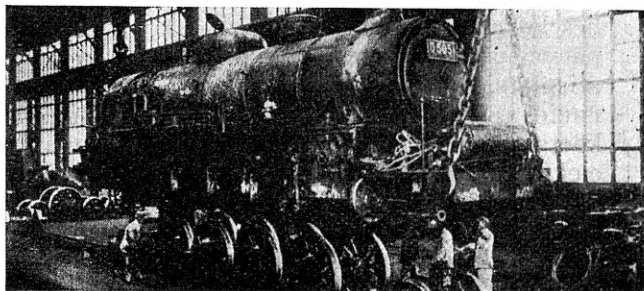
*Esimesel päeval, kell 10.10. Koost lahti võtmine.*



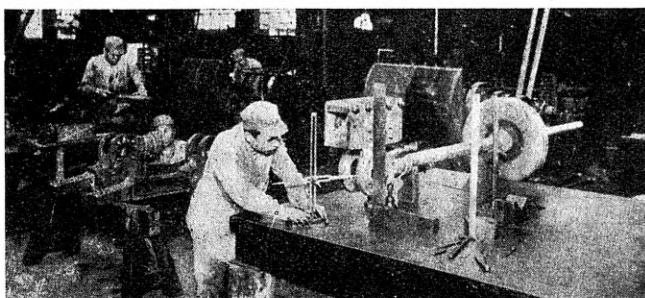
*Kolmandal päeval, kell 16.30. Montaaž.*



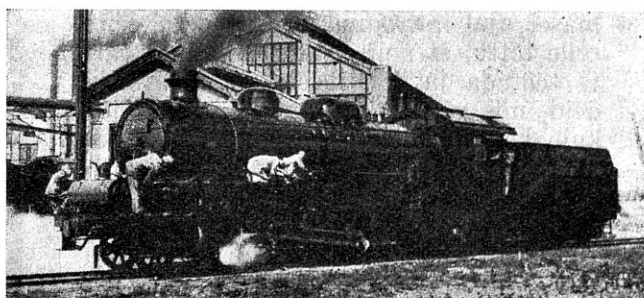
*Esimesel päeval, kell 16.00. Katla remont.*



*Neljandal päeval, kell 9.00. Montaaž.*



*Teisel päeval, kell 9.00. Kolvi järelvaatus.*



*Viiendal päeval, kell 9.00. Remonteeritud vedur lahkub tehastest.*

# Raudteede tariifiasjandusest.

Jul. Pihelgas.

## I.

Raudteede ülesandeks on toimetada reisijate ja kaupade vedu; sellele vastavalt jaguneb raudteeliiklemine kahte peossa: reisijate- ja kaubaliiklemine. Reisijate liiklemise alla kuulub ka pagasivedu, kuna loomadevedu moodustab harilikult osa kaubaliiklemisest.

Veotingimused ja maksud ei määrata raudtee poolt iga üksiku juhu kohta eraldi, kokku leppides selle kohta üksikute raudteekasustajatega (reisijad ja kaubasaatjad), vaid need tingimused ja maksumäärad on raudtee või selle järelevalveasutise poolt avalikult välja kuulutatud sellekohaste tariifide kaudu, mida nimetatakse vastavalt reisijate-, pagasi-, kiirkauba-, kauba- ja loomadeveo tariifideks.

Nimetus „tariif“ sellisena on tarvitusel kõigis Euroopa keeltes. See sõna on pärit araabiakeelest, kus „tarif“ tähendab väljakuulutamist, teatavaks tegemist. Peale raudteetariifide on olemas posti-, telefoni-, mitmesuguste maksude jne. tariife. Tihti nimetatakse neid ka taksideks. Üldiselt mõistetakse tariifi nimetuse all mitmesuguseid hinnakirju, mis avalikult välja kuulutatakse.

Meie reisijate- ja pagasiveo kui ka kauba-veo tariifi § 1 järgi mõistetakse tariifi all „raudteel veo eest võetavate veo- ja lisamaksude määrasid ja nende maksude võtmise kohta käivaid eeskirju“. See määrang, mis endast õige, ei nimeta siiski veel mitte kõiki neid ülesandeid, mis raudteetariif tegelikult täidab. Raudteeliiklemise tähtsust arvesse võttes on sellele vastavalt tähelepanu pööratud peaaegu iga riigi seadusandluses ja välja töötatud seadusenormid, mis ära määravad raudteede ülesanded, õigused ja kohustused. Eriti käsitatakse ka nimelt raudteede ja raudteekasustajate õiguslikke vahekordi. Seaduse eeskirjad ei saa siiski kõiki vedude teostamisel ettetulevaid juhtusid ette näha ja lahendada, pealegi ei oleks see otstarbekohane koormata seadust üksikasjaliste eeskirjadega, mille kindlaksmääramise võib jätta veoettevõtete enda hooleks. Selle tõttu kõik raudteedeseadused, mis siseliiklemises maksivad kui ka rahvusvahelised Berni konventsioonid reisijate- ja kaubaliiklemise alal sisaldavad sellekohaseid eeskirju, mille järgi teatud tingimuste kohta üksikasjalisemate määruste fikseerimine jäetakse raudteetariifide ülesandeks. Näit. meie Raudteede seaduse §§ 30, 61, 64 ja mitmed teised, kui ka enamuse R. K. K. ja R. R. K. artiklitest.

Saksa raudteede liiklemismääruse (Eisenbahn-Verkehrsordnung) § 6 näeb ette raudteetariifide suhtes järgmiselt: „Raudteed on ko-

hustatud määrama tariifid, mis sisaldavad kõiki veolepinguks mõõduandvaid määrusi kui ka kõiki veohindade ja kõrvalmaksude arvutamiseks tarvisminevaid andmeid. Tariife tuleb, neis ettenähtud tingimuste täitmisel, käsitada igaihe suhtes ühte viisi“.

Samasugused eeskirjad on ka mitme teise Lääne-Euroopa riigi seadustes, mis käsivad raudteeliiklemist.

Nende eeskirjade järgi omavad raudteetariifid erilise tähtsuse ka kui veolepinguks mõõduandvad määrused. Nimelt on raudtee ja raudteekasustajate vahekord iga üksiku veo või sõidu teostamisel lepingu vahekord, ja lepingutingimused mõlema osalise suhtes on vastavas tariifis kindlaks määratud. Sellekohaselt sisaldavad ka Lääne-Euroopa tariifid, olgu kauba- või reisijateveo alal, tihti seaduse-eeskirju sõna-sõnalise väljavõttega ja koosnevad seega järgmistest osadest: 1) seaduse-eeskirjad vastava veoliigi kohta, 2) lisamäärused nende seaduse-eeskirjade juurde, n.n. tariifimäärused ja 3) veo- ning kõrvalmaksude määrad kui ka nende maksude võtmise kohta käivad eeskirjad.

Raudteetariifide kohta on maksev üldiselt nõue, et nad peavad olema välja kuulutatud. Väljakuulutamise kord ja ka tähtajad on mitmeti ette nähtud üksikutes riikides. Mis puutub maksude kõrgendamisse või veotingimuste raskendusse, siis tihti on määratud teatud tähtajad, mille möödumisel, väljakuulutamise ajast arvates, need kõrgendused ja raskendused võivad jõusse astuda. Tariifid, kui ka nende muudatused ja täiendused avaldatakse ametlikult lehtedes või viimastes kuulutatakse ainult tariifide ja nende muudatuste maksmapanemise kohta.

Meie Raudteede seaduse § 6 järgi „raudtee veotariifid määratakse ja avaldatakse Tariifinõukogu seaduses ettenähtud korras“. Viimane seadus erilisi üksikasjalisi eeskirju tariifide määramise ja väljakuulutamise kohta ei sisalda, ainult § 8 viimane lause tähendab, et Tariifinõukogu jõusseastunud otsused avaldatakse Riigi Teatajas. Kaubaveo- kui ka reisijate- ja pagasiveo tariif sisaldavad vastavat paragrahvi, et need tariifid kui ka nende kohta käivad muudatused ja täiendused avaldatakse Riigi Teatajas. Sealsamas on seni ka igasuguste eriveotariifide kui ka nende muudatuste tekst ka avaldatud. Mõne välisotseühenduse tariifi või selle osa maksmapanemise kohta on Riigi Teatajas ainult kuulutatud, sest mõnesugusel põhjusel võib tariifi või selle muudatuse teksti avaldamine Riigi Teatajas ära jääda, mida ka meie seaduse eeskirjad ei keela.

Raudteede seaduse § 21 määrab, et reisi-  
jate ja pagasiveo maksu võetakse maksvate tariifide järgi. Sama eeskirja veoraha ja lisamaksude suhtes sisaldab ka § 58. Peale selle määrab § 60, et raudteele ei ole lubatud, kaldudes kõrvale tariifidest, teha veohinna alandusi kaubamanikkudele ega anda kellelegi veo eesõigusi. Sel alal tehtud kokkulepped loetakse maksvusetuks. Analoogilisi eeskirju sisaldavad kõigi riikide liiklemisseadused kui ka R. K. K. art. 9 ja 10.

Raudteetariifidel, eriti kaubatarifiidel, on laiaulatuslik mõju kõigi majanduseeluharude arenemisele, samuti üksikute maakohtade edinemisele, või vastupidi, mahajäämisele. Seda mõju on tihti ka üle hinnatud, kuid siiski tuleb sellega küllaldaselt arvestada.

Majanduseelus mängib peaosa kaupade vahetus, mida võimaldab kaupade liiklemine, isegi kaugete kohtade vahel. Kaupade veohindadel on tähtsus nii tööstuse, kaubanduse kui ka põllumajanduse, saaduste valmistaja kui ka tarvitaja kohta. Raudteetariifide küsimus on selle tõttu olnud ikka mitmesuguste, ka üksteise vastukäivate huvide võitluseväljaks.

## II.

Tariifide määramine üldiselt on raudteede enda asi ja kuigi vastava riigi seaduse eeskirjad näevad ette, et raudteetariifide kinnitamine kuulub mõne kõrgema asutise võimkonda, siiski töötatakse tariifikava harilikult raudtee poolt välja. Mis puutub „tariifimäärustesse“, siis võivad raudteed neid määrata ainult neis piires, mis seadustega ette nähtud ja igasugused tariifimäärused, mis seaduse-eeskirjadega vastolus, on maksvusatud. Sama kord on makssev ka rahvusvahelises raudteedeliiklemises (vt. R. K. K. kui ka R. R. K. art. 61).

Kõige olulisem raudteetariifide juures on maksumäärade kinnistamine ja selle juures ei ole raudteedel alati mitte vabad käed. Riigiraudteed mõjutatakse otsekohe riigivõimu poolt, kui viimasel tarvidus on tariifipoliitikas teatud sihti saavutada. Eraraudteede suhtes võivad olla kinnistatud teatud maksudeülemmäärad või on nad kohustatud käsitama riigiraudteedel tarvitatavat tariifi, olgugi teatava kõrgendusega mõnel juhul.

Niivõrt, kui raudteed ise võivad maksumäärased kindlaks määrata, on sellejuures mõõduandev, milliste põhimõtete järgi vastava raudtee majandust juhatakse.

Eramajanduse põhimõtte järgi on raudtee, kui majandusliku ettevõtte, eesmärk saavutada võimalikku suurt tuluülejääki. Eraraudteedele on loomulikult see põhimõte lähedane, kuid nendegi mõistlik tariifipoliitika võib avalduda tagasihoidlikus tariifide määramises ja mõnesuguste soodustuste andmises teatud majanduseharudele, mille edenemine raudteedele endalegi kasuks tuleb.

Riigiraudteed, nagu harilikult seda tõeks peetakse, põhimõttelikult ei pea olema riigile suureks tuluallikaks, vaid nad on riigi üldkasulikud ettevõtted, mille juhtimisel arvestatakse riigi ja rahvamajanduse huvisid. Siiski ka riigiraudteed harilikus olukorras ei tohi töötada kahjuga ja koormata riigikassat, pealegi kus eriti viimasel ajal on mitmes riigis ka riigiraudteede juhtimine ja majandus viidud kaubanduslikule alusele.

Vaatamata sellele teatud monopolisti seisukohale liiklemise alal, mis raudteed eriti varematel aegadel omasid, või arvati omavat, avaldavad mõju raudtee veo- ja sõiduhindade kindlaksmääramisel samad tegurid, mis üldse majanduseelu reguleerivad: pakkumine ja nõudmine. Võistlevateks veoettevõteteks vastaval juhul peale teiste raudteeliinide olid varemalt veeteed, ka vooripidamine. Viimasel ajal on aga autoliikluse läbi tekkinud sarnane võistlus, et see sunnib raudteid muude abinõude seas ka ette võtma oma tariife revideerimisele ja ümberkujundamisele.

Maksumäärade kõrguse suhtes võib raudtee nende määramisel püüda silmas pidada kaht asjaolu: 1) kui palju teatud veotoiming raudteele endale maksab (omamaksus) ja 2) selle toiming väärtus raudteekasustaja suhtes (liiklemisväärtus). Esimene neist moodustab piiri, millest allapoole maksunormide määramine raudteele kahjulik, kuna teine määrab kõrgema hinna, millega selle toiming suhtes võib arvestada. Sealjuures omab tähtsuse ka asjaolu, millised veoettevõtted raudteega samal alal võistlevad ja selle võistluse iseloom.

Omamaksuse kindlaksmääramine on raudteel raskem, kui mõnes teises kaubanduslikus ettevõttes. Arvepidamise kui ka statistika abil saadud materjali läbitöötamisel, jaotades kulud teatud veoühikutele, milleks on harilikult reisisaja-kilomeeter ja kauba tonn-kilomeeter, saadakse keskmised omamaksuse määrad nimetatud ühikute suhtes. Arvesse võttes aga vedude mitmekesisust kui ka liikumiseolude erinevust mitmesugustel liinidel, mitmesugustes sihitustes ja isegi mitmesugustes rongides, selgub sellest, et sarnase teoreetilise keskmise omamaksuse määra tähtsust ei saa nii väga hinnata.

Raudtee kulud võib jaotada järgmiselt:

1. Kapitali kasvituse ja kustutuse kulud.
2. Käitusekulud, mis jagunevad oma korda:
  - a) Teede, ehitiste ja veereva koosseade korrashoiu ja uuendamise kulud;
  - b) Materjali kulud ja
  - c) Palgad.

Peale selle liigitatakse kõik raudtee kulud kahte pealiiki: a) kindlad kulud ja b) liikuvad kulud. Esimesse liiki kuuluvad kapitali kasvituse ja kustutuse kulud, kui ka osa käitusekulusid. Ülejääv osa käitusekuludest moodustab liikuvad kulud. Kindlate kulude iseloom on

selles, et nad peaaegu mitte sugugi või ainult vähesel määral olenevad otseselt vedude tihedusest, kuna selle vastu, mida suurem on vedude hulk teatud aja jooksul, seda suurem on liikuvate kulude üldsumma. Lääne-Euroopa raudteedel hinnatakse kindlaid kulusid 50—70% peale üldkuludest. Meie raudteedel moodustasid 1930/31. a. liikumisest olenevad kulud: reisirijate veos laiarööpmelisel teel 57%, kitsarööpmelisel teel 54% ja kaubaveos — laiarööpmelisel teel 46%, kitsarööpmelisel teel 50% üldkuludest.

Üksikule veotoimingule langev osa kindlastest kuludest on seda väiksem, mida rohkem on vedusid; sellest järgneb, et üksiku veotoimingu omamaksus on seda väiksem, mida tihedam on liiklemine. Seda nähet nimetatakse liiklemise hinnaloodumise-seaduseks, mis vormuleeritakse järgmiselt: Liiklemise omamaksus ja liiklemise tihedus on vastupidi proportsionaalsed. Sellel üldreeglil on muidugi ka teatud erandid, sest näit. juhul, kui liikumine teatud liinil suureneb nii võrra, et selle liini läbilaskevõime on üle koormatud ja osutub vajalikuks teise rööpme ehitamine, siis kindlate kulude vastav tõus avaldab mõju ka omamaksusele.

Kuigi üksiku veotoimingu omamaksuse täpne kindlaksmääramine on suurte raskustega seotud ja peaaegu võimata, siiski kulude ja tulude võrdlemisel võib raudtee teatud järeldust teha oma tariifide otstarbekohasuse kohta tulunduse suhtes. Juhul, kui raudtee tulude ja kulude vahekord osutub mitterahuldavaks, siis peale muude, vastaval juhul otstarbekohaste korraldusvõtete ja abinõude, näit. mõnesuguste väljaminekute vähendamine, liiklemise ratsionaliseerimine j. m., on ikkagi ka tariifide reguleerimine raudteedel küsimuse alla tulnud. Kuigi tariifikõrgendus võiks näida tulude tõstmise

loomuliku abinõuna, siiski, nii kuidas kogemused meil kui ka mujal seda küllaldaselt tõendavad, ei tõsta mingisugune tariifikõrgendus tulusid mitte sama protsendi võrra, vaid märksa vähem ja teatud tingimuste juures võivad sellel isegi vastupidised tagajärjed olla. Selle vastu aga võib tariifialanduse mõjuvaks abinõuks olla raudtee tulundusolude parandamiseks. Eelduseks sarnasele alandamisele on muidugi see, et selle tõttu liiklemine kasvab ja omab sellise tiheduse, et omamaksuse-määr veoühikult alaneb tarvilisel määral. Oludes, kus vedudest üldse puudus ja muud majanduseelu tingimused ei võimalda nende arenemist ja tõusu, ei ole ka tariifi alandamisel mingit mõtet. Selle tõttu on kõik tariifide üldise kõrgendamise kui ka alandamise küsimused väga keerukad ja heaksarvatud abinõude käsitus võib ebaõnnestuda sarnastest asjaoludest, mida raudteel parema tahtmise juures ei olnud võimalik ette näha. Mõnel juhul võivad raudteed olla sunnitud oma tariife muutma ka sarnastel põhjustel, mis sugugi neist ei olenenud ja siia kuuluvad ka need juhud, kus need muudatused ette võetakse vastava kõrgema asutise või isegi riigivõimu ettekirjutusel.

Erijuhu tariifimuudatustest moodustavad need, kus näit. mõne kauba tarifikaatsiooni muudetakse vastavalt muutunud oludele, mis selle kauba suhtes maksavad või kui uute vedude soetamise mõttes alandatakse mõne veoliigi kohta maksumääri või antakse muid soodustusi. Kõik sarnased juhud vajavad muidugi vastavaid kalkulatsioone raudtee poolt ja siin, kus näit. uue veo individuaalsed iseloomu jooned enamvähem kindlaksmääratavad, võivad aset leida ka täpsemad arvestused selle veo omamaksuse suhtes.

(Järgneb.)

## Kroonika.

### EESTI.

#### PÕHJA-ÕHTU RAUD- JA VEETEED, LENINGRADI VÕI TRANSHIDINA EESTI KAUDU, OTSEÜHENDUSE KORRALDAMINE.

10. kuni 22. märtsini ja 31. märtsist kuni 22. aprillini s. a. peeti Leningradis Põhja-Õhtu raud- ja veeteede, Leningradi või transiidina Eesti kaudu, otseühenduse I konverentsi. Konverentsist võtsid osa Eesti poolt Finantsameti juhataja E. Jemm ning Tariifi ja kontrolli toimkonna juhataja K. Saar. Vene poolt võtsid osa raud- ja veeteede esindajad.

Konverentsil koostati otsetariifi kava, mis võimaldab otsesaatekirja järele kaupade saatmist Venes raudtee jaamadest Stockholmi, Stettini, Kieli, Hamburgi, Rotterdami, Londoni ja Hulli sadamateni või ümberpöörduvalt. Kaupu võib saata ka orderi peale, mis võimaldab saatekirja duplikaadi pantimist ja avansi saa-

mist kauba teeloleku ajal. Kaupade vedu merel teostab vene kaubalaevastik. Otsetariif koostati veost otsetariifide asutuste praegu maksvate tariifide kohaselt, tehes mõnesuguseid täiendusi ja muudatusi, mis vajalikud otseühenduse korraldamiseks. Peale otsetariifi koostati otseühenduse kokkulepe, teenistuse- ja arve- teoüendamise määrused.

Kuna märgata on, et Vene viimasel ajal püüab oma kaupu eestkätt oma sadamate kaudu vedada, siis on selle otseühenduse kaudu vedude suurenemist Eesti kaudu loota ainult talvekuudel, mil Leningradi sadam on kinni külmanud või kui seal on rasked jääolud.

Viimasel ajal on märgata, et Vene vedod on vähenenud kõigis sihitustes, mis seletatav sellega, et välja- veetavatele kaupadele turu leidmises on tekkinud takistusi, kuna sissevedu väheneb oma tööstuse arene- mise tõttu.

## REISIJATEVEO TARIIFI ALANDAMINE.

16. juunist s. a. alandati üldise reisijateveotariifi ühekorraliste kui ka edasi-tagasi piletite hindu ligi 13% võrra, s. o. selle tasemeni, mis oli maksev enne 1. maid 1930. a. Tallinna--Pääsküla liinil, kus maksivad erilised alandatud sõiduhinnad, neid enam ei alandatud, kuid seal maksvate kuupiletite hindu alandati ainult 25 sendi võrra.

Abonementpiletite hindu alandati 35 sendilt 30 sendi peale igalt kilomeetrilt. Pühapäevapiletite hinnad jäid tegelikult enam-vähem endisteks, sest nimetatud tariifimuudatuse järgi olid uued pühapäevapiletite hinnad arvatud ühekorraliste piletite hindade põhjal 25% hinnaalandusega, kuna enne 16. VI. 32. olid nende piletite hinnad arvatud üldtariifi hindade järgi 33% hinnaalandusega.

Ühenduses üldtariifi alandamisega alanes ka ring-sõidupiletite hind, kusjuures aga senise tülika väljaarvamise viisi asemele pandi maksuma sellekohane hinnatabel hindadega kauguste jaoks kuni 2000 km.

Uuendusena tuleb märkida, et seati sisse uus liik piletid, n.n. „näitusepiletid“, mis annavad üleriiklikele ja maakondlikele näitustele ja messidele sõitjale 20% hinnaalandust täispileti hinnast. Antakse välja edasi-tagasi sõidupiletid, millele reisija peab näitusel või messil viibides sellest osavõtu tõenduseks laksma panna näituse või messi toimkonna templi; ilma templita pilet ei ole maksev tagasisõiduks muidu, kui tuleb reisijal tasuda üldtariifi ja näitusepileti hinnavahe.

Näitusepiletid olid maksuma pandud esmakordselt Järvamaa Põllumeeste poolt Tapal korraldatava näituse puhul, kus neid pileteid alles veel vähe kasutati. Rohket kasutamist leidsid need piletid hiljem Tartu näituse kui ka VIII. Eesti messi puhul Tallinnas.

## HINNAALANDUSED KAUPADE VEOS.

Juuni ja juulikuus s. a. tehti ka kaubaveotariifis mõnesugused hinnaalandused: Alandati piima ja viina kui ka nende ainete alt tühjade pudelite veotariifi. Munad viidi klassidest 4—5—6—7 üle klassidesse 9—10—11—12. Peekoni veomaks suurekiirusega veo korral arvutatakse väikekiiruse veomaksumäärade järgi.

Uuendusena pandi eriti Põllutöökoja sellekohase ettepaneku põhjal maksuma eriveotariif nr. 107 standarditud aiasaaduste veoks. Kui need saadused kui ka nende pakend vastab tingimustele standartimise kohta, kui pakend on varustatud standartmärkidega ja kui saatekirjale on juure lisatud vastava asutise poolt antud tunnistus, siis nende saadetiste suurkiirusega veol veomaks arvutatakse väikekiiruse tariifi järgi.

## RAUDTEEDE SEADUS JA SELLE JUURE KUULUVAD MÄÄRUSED.

1. aprillist 1931. a. pandi maksuma Eestis uus raudteede seadus, mis asendas seni maksvusel olnud Vene raudteede Obštši Ustav'i. Uue seaduse maksmahakkamisega kaotasid oma maksvuse ka igasugused määrused, mis olid antud vene seaduse üksikute paragrahvide juure. Ka uus Raudteede seadus nägi ette

teatud juhtudel, et täiendavad määrused antakse Teedeministri poolt.

Seni, seaduse maksvusel olles juba poolteist aastat, on Riigi Teatajas välja kuulutatud järgmised Teedeministri määrused, mis puutuvad Raudteede seadusse:

Määrus haigete veo kohta raudteedel (RT 68 — 1931).

Määrus raudteel tasuta sõidu ja veo kohta (RT 73 — 1931, muudatused RT 99 — 1931 ja RT 40 — 1932).

Määrus raudtee jaamaruumide ja rongide kasutamise kohta (RT 36 — 1932).

Määrus pagasi vastuvõtmise ja väljaandmise kohta peatuskohtades, kus ei ole vastavaid sisseseadeid kaalumiseks ja hoiuks (RT 36 — 1932).

Määrus raudteejaamade lahtioleku aja kohta kaubandusliikudeks toiminguteks (RT 36 — 1932).

Määrus pileti- ja pagasikassade avamise ja sulgemise kohta raudteejaamades (RT 36 — 1932).

Määrus raudteel veoks vastuvõetud kaupade veotähtaegade kohta (RT 43 — 1932).

Määrus raudteel veetava kauba kaalu kindlakstegemise kohta (RT 43 — 1932).

Määrus raudteel veetavate kaupade rikki- või kaotsimineku kindlakstegemise ja selle üle aktide koostamise korra kohta (RT 43 — 1932).

Määrus riigiraudtee vabade maa-alade rentimise kohta kaupade paigutamiseks (RT 64 — 1932).

Peale selle veel Vabariigi Valitsuse määrus raudteede välismaa-otseühenduste alal sõlmitavate kokkulepete kinnitamise korra kohta (RT 63 — 1932).

Et need määrused on ilmunud mitmesugustel aegadel ja mitmes Riigi Teatajas, siis hõlpsama käsitamise mõttes, eriti raudteeametnikkudele, oleks vajalik, et raudteevalitsus koostaks Raudteeseaduse väljaande, mis sisaldaks ka kõik määrused ja juhtkirjad, mis selle seaduse juure on välja antud, või mis sellega ühenduses.

Siinkohal võib tähendada ka, et jaamadel puuduvad seni ikka veel tarvilikud teenistusejuhtkirjad kaubandusliikude toimingute kohta.

## SOOME.

### KAUBAVEO AUTOLIINI AVAMINE RAUDTEE POOLT.

1. sept. s. a. avati Põhja-Soomes Soome riigiraudteede poolt autoliin kaupade veoks. See liin algab Kauliranta jaamast, mis Soome raudteede võrgu põhjapoolsem lõpp-punkt, ja läheb põhja poole üle polaarringi kuni Muonio'ni. Kaugused üksikute laadimis-kohtade vahel on: Kauliranta—Juoksenki 16 km, Juoksenki—Turtola 10 km, Turtola—Pello 16 km, Pello—Pelloyliranta 2 km, Pelloyliranta—Sieppijärvi 44 km, Sieppijärvi—Kolari 24 km, Kolari—Kihlanki 33 km, Kihlanki—Kangasjärvi 26 km, Kangasjärvi—Muonio 22 km. Liini üldpikkus on 193 km. Riigiraudteede jaamade ja autoliini peatuskohtade vahel toimub kaubasaadetiste vedu otseveodokumentidega, kusjuures veomaks arvutatakse eraldi raudtee kauguse ja eraldi autoliini kauguse eest; viimase jaoks on ette nähtud 2 tariifklassi.



## SAKSAMAA.

### „SAKSA RAUDTEEVALITSUSTE ÜHINGU“ NIME MUUDATUS.

14. ja 15. septembril s. a. peeti Kölnis „Saksa raudteevalitsuste ühingu (V. D. E. V.) peakoosolekut. Sellesse ühingusse, mis 1846. a. asutatud, kuuluvad praegu peale saksa riigi- kui ka eraraudteede ka veel austria, ungari, hollandi, luksemburgi, šveitsi, rootsi, taani ja norra raudteevalitsused, mille liinide võrgu kogupikkus on ligi 93.000 km (vt. „Eesti Raudtee“ nr. 5/6 — 1931. a. lk. 81). Peakoosolek võttis vastu otsuse ühingu nime muutmise kohta, et ühing nimetatakse edaspidi „Keskeuroopa raudteevalitsuste ühing (Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen ehk lühendatult V.M.E.V.)“.

## NORRA.

### KÕIGE MADALAMATE TARIIFKLASSIDE JÄRGI VEOMAKSU ARVUTAMISE MUUTMINE.

Muutunud liiklemisolud, mis tekkinud peamiselt raudteede ja autode vahelise võistluse läbi, on viimasel ajal kõigutanud raudteede väärtuseklasside süsteemi aluseid. Asjaolud on praegu nimelt sarnased, et kõrgematesse klassidesse kuuluvad kaubad, mis raudteele suuremat veomaksu annavad, näitavad üles kalduvust autoliikluse kätte üle minna, kuna raudteele jäävad odavahinnalised kaubad, millel madalad veomaksumäärad.

Otsest põhjust kaubaveotariifi muutmiseks Norra riigiraudteevalitsusele andis see asjaolu, et üks suurem tööstuseettevõtte pöördus tema poole teadaandega kavatsuse kohta osa oma saadusi vedada autodega, kui raudteed ei alanda oma veotariifi autotariifi tasemeni. Kõne oli nimelt paberisaadetiste kohta veokaugusel üle 75 km (veomaks tariifi järgi 6,80 kr. 1 tonni eest), kui ka kivisõe kohta, mis samal teosal veeti vastupidises suunas (4,80 kr. 1 tonni eest tariifklassi 8 järgi). Peale selle saab see ettevõtte ka tooresmaterjale, mis kõige madalama tariifklassi järgi (2,60 kr. tonni eest) veetakse, missugused veod raudteele pidid jääma.

Sel põhjusel Norra riigiraudteed esitasid valitsusele ettepaneku, et kõige madalamaid tariifklasse pidi tulevikus käsitatama ainult nende kaubaomanikkude suhtes, kes raudteed kasutavad kõigi oma vedude jaoks. Kuni lõpliku otsuseni tariifisüsteemi muutmise kohta on Norra töödeministerium luba annud teatud piirides seda korda maksta panna ajutiselt. Selle peale Norra riigiraudteed panid maksta järgmise tariifi-muudatuse:

Üldisteks kõige madalamateks vagunsaadetiste klassideks loetakse nüüd 5-ton. saadetiste suhtes klass 7 ja 10-ton. saadetiste suhtes klass 8.

Erandid on järgmised:

1. Seni maksvaid kõige madalamaid tariifklasse käsitatakse ka tulevikus nende kaubaomanikkude suhtes, kes annavad kirjaliku avalduse selle kohta, et nad kohustuvad üheks aastaks, avaldusele allakirjutamise päevast arvates, kõiki oma vedusid nende asukohtade vahel, kus on olemas raudteeühendus, teostama ainult raudteega.

Avaldus antakse järgmise vormi järgi sellekohasel blanketil.

### NORRA RIIGIRAUDTEED.

Vorm nr. 368.

Allakirjutanud ..... kohustub sellega ühe aasta jooksul, tänasest päevast arvates, kõiki oma vedusid — niihästi väikse kui ka vagunsaadetisi — kohtadesse ja kohtadest, kuhu on olemas raudteeühendus, teostama raudteed kaudu.

Saadetiste suhtes, mille veokaugus on kuni 30 km, kui ka nende suhtes, mis loomulikult veetakse veeteed kaudu, on mul (meil) veoabinõude valik vaba.

Tarviduse korral } See avaldus jääb maksma ka järgmiseks aastaks, kui ta ühe poole läbi kriipsutada } poolt ei ole käesoleva aasta jooksul üles öeldud.

..... 1932.

..... Allkirjad .....

2. Kaubaomanikkude suhtes, kes ainult juhuslikult või vähe kaupu saadavad, võivad raudtee jaamad loobuda üldtähendatud avalduse nõudmisest ja veomaksu arvutada seni maksvuselt olnud kõige madalamate klasside järgi.

Üldtähendatud tingimused on maksvad riigiraudteede osa kohta otseühenduses eraraudteedega kui ka mõne eraraudtee kohta.

Siia juurde võib tähendada, et ka Austria raudteedel on juunikuust s. a. pandud maksta määrused teatud eriveotariifide suhtes tooresmaterjalide veoks, et neid odavaid tariife käsitatakse ainult nende tööstuseettevõtete kohta, kes ka oma valmissaadused veokaugustel üle 40 km saadavad ainult raudteed kaudu.

## TEISED RIIGID.

### RÖÖBASTEE-AUTOBUSED POOLAS.

Poola raudteede mõnel teosal tehakse proovisõite õhukummidega varustatud rööbatee-autobusega, millega saavutatakse sõidukiirus kuni 100 km tunnis.

### MOOTORVAGUNID KIIRRONGIDE ASEMELE.

Prantsuse raudteedel tahetakse mõnel liinil käima panna erilised mootorvagunid, mis peavad täitma kiirrongide aset. Nimelt Paris—Cherbourg liinil pannakse käima 2 niisugust mootorvagunit, mis on määratud eeskätt ameeriklastele, kes oma merereisiga ühenduses oleva raudteesõidu jaoks suuri nõudmisi üles seavad. Neli mootorvagunit liikleval St. Brieux ja Cherbourgi ning Chartres ja Rouen vahel. Nende mootorvagunite läbi pidada võimaldama sõiduplaani parandada, sõiduaegu lühendada ja soodsamaid otseühendusi luua. Seniste Renault mootorvagunite asemele võetakse tarvitusele Bugatti ja Hispano-Suiza mootorvagunid. Sõidukiirus on ette nähtud kuni 120 km tunnis.

### AED- JA PUUVILJA VEDU PRANTSUSMAAL.

Viimastel aastatel on Prantsuse raudteed järjekindlalt püüdnud enda poolt kaasa aidata põllumajandusele, eriti aed- ja juurvilja kasvatuse arenemisele, oma liinide piirkonnas, et seega tõsta ka vedude kvantumi. Nimelt hoolitsevad raudteed selle eest, et nime-

tatud saadusi oleks võimalik nende tootmise piirkondadest kiiresti toimetada nende tarvituse kohtadesse, kusjuures rutturikkiminevate ainete juures erilise tähtsuse omab kiire kohaletoimetamine. Näiteks teeb Lõunaraudtee selles suhtes pingutusi viljarikka Roussilloni maakonna kasuks Perpignani linna ümbruses. Juba 1926. a. peale saadetakse sealt kogusaadetisi Inglismaale ja Lääne Prantsusemaale, kusjuures sõiduplaanid olid koostatud nõnda, et võimalik oli vagunite liikimine ilma kinnipidamisteta. Viimastel aastatel on sõiduplaane veel parandatud, mis võimaldab väga kiiret kohaletoimetamist. Näiteks, Inglismaale määratud kaupadega laetud rong läheb Perpignanist kell 16,20 ja jõuab Boulogne'i järgmisel päeval kell 18,30. Öösel veetakse kaubad üle mere Inglismaale ja järgmisel hommikul on nad juba Londoni turul. Suvel saadetakse Perpignanist iga päev kella 13—21 vahel 9 rongi, talvel 6 rongi rutturikkiminevate kaupadega, mis jõuavad kohale näit. järgmise teise päeva hommikuks Brüssel ja õhtuks Amsterdami. Genfi ja Kölni jõuavad saadetised järgmise päeva õhtuks, Hamburgi järgmise teise päeva lõunaks.

Saadetised Pariisi lähevad rongidega, mis järgmise päeva õhtuks sinna saabuvad, et nad siis jälle järgmise teise päeva hommikuks võiksid turule müügile jõuda.

1931. aastal veeti Perpignanist Inglismaale ja Saksamaale 72880 t aed- ja puuvilja.

#### MAHUTID (CONTAINER) LIHA VEOKS INGLISE RAUDTEEDEL.

Great Western raudtee Inglismaal laseb oma tehastes valmistada 200 mahutit (container) liha veoks. 125 tükki neist on varustatud vastava isolatsiooniga kõigist neljast küljest, kui ka ülevalt ja alt, mis tõttu on võimalik neis mahutites madalat temperatuuri alal hoida. Ülejäävad 75 mahutit on varustatud ventilatsiooni seadeldisega, mille abil õhk altpoolt sisse ja ülevalt välja läheb. Mõlemat liiki mahutid on varustatud vastavate abinõudega liha ülesriputamiseks.

#### MÕNED ARVUD VEOABINÕUDE VÕISTLUSSUHETE KOHTA PÕHJA-AMEERIKA ÜHENDRIIKIDES.

Raudteeasjanduse ajakiri „Railway Age“ toob oma numbris 23. apr. 1932. a. huvitava aruande Interstate Commerce Commission poolt võistlussuhete kohta üksikute veoabinõude vahel. Toodud arvud käivad ainult kaupade veo kohta.

Kaupade vedu, mitte üksi kogu, vaid ka veokauguse järgi, s. o. tonn-penikoormate (ton-miles) järgi jaguneb üksikute veoabinõude liikide vahel järgmiselt:

Aururaudteed . . . . .	72,0%
Siseveeteed . . . . .	17,2%
Torustiku ühendused (pipe lines) . . . . .	5,2%
Autoliiklus (kaupade vedu) . . . . .	4,2%
Elektri raudteed ja lennuteed . . . . .	0,5%

Kokku 100,0%

Nagu toodud arvudest näha, kaupade vedu autodega ei olnud 1929. a. veel mitte suurt osa etendanud,

kuna aga reisijate vedu on raudteedel hoopis suuremal määral vähenenud autoliikluse kasuks.

1920. a. tegi Ühendriikides iga elanik keskmiselt 12 reisi raudteel, mille üldpikkus oli 708 km. 1931. a. kasutas aga iga elanik raudteed keskmiselt 5 korda ja sõitude üldkaugus oli ainult 285 km. Selle nähtuse põhjuseks on autoliiklus, mis mitte üksi lähiliikluse, vaid ka osa kaugeliiklust on raudteelt „üle võtnud“.

1922—1930. a. mahutati 1. ja 2. kl. raudteede ehitusse, remondisse jne. ümmarguselt 5,3 milj. dollari, kuid samal ajal anti välja ka maanteede ehituseks 5,6 milj. dollarit.

Veoautode arv, mis 1914. a. oli 85600, tõusis 1930. aastal ümmarguselt 3,5 miljoni peale, seega 40 kordselt.

#### TELEGRAMMIDE KÄTTETOIMETAMINE REISIJAILLE RONGIDES.

Austrias on 13. juunist 1932. a. sisse seatud uuenud, mille järgi telegramme kättetoimetamine reisi- jaile rongides, jaamade ooteruumides ja einelaudades teostub raudteeteenijate poolt. Saaja posti- ehk telegraafiasutus annab niisugused telegrammid edasi sihtjaama korraldajale, kes edasiandmist reisijale korraldab. Et kättetoimetamist võimaldada, näidatakse niisuguste telegrammide aadressides peale saaja nime ka jaama nimetus ja võimalikult ka rongi number ehk selle kohalejõudmise aeg sihtjaama või ärasõiduaeg mõnest teisest jaamast. Väljastamata telegrammid saadetakse jaamakorraldaja poolt tagasi vastavale posti- ehk telegraafi asutusele.

#### Erikirjanduse ülevaade.

VALGAMAA. Koguteos EESTI V osa, X+600 lk, 92 joonisega, Valga ja Tõrva linna plaaniga ja Valgamaa neljavärvilise kaardiga. Hind 7 krooni. Toimetanud prof. A. Tammekann, dr. A. Luha ja mag. E. Kant. Eesti Kirjanduse Seltsi kirjastus, Tartus.

Teos sisaldab kõik tähelepanuvääri Valgamaast, selgitades seda paljude piltidega, tabelitega ja ka kaartidega. Kujukas ülevaade on antud pinnaehitusest, taimestikust, loomastikust, liiklemisteedest, rahvast, tulundusoludest, hariduselust, ajaloo jne. Üksikute kihelkondade kohta on antud veel omaette kirjeldused, samuti Valga ja Tõrva linnast. Raamat sisaldab palju andmeid ja on seepärast eriti kasulik käsiraamat õpetajaile, seltskonnategelastele, ekskursantidele, raudteelastele, ametasutistele jne., sõnaga kõigile kellele on tarvis täpsaid andmeid meie maakondade ja selle rahva kohta.

Et Valgamaa on olnud erisugustes tingimustes eestlaste ja lätlaste piiril ja et ajaloolises arengus olid siia suunatud mitmete vaenlaste huvid, siis sisaldab Valgamaa elu palju omapärast. Ta ei ole mitte ainult üks osa kodumaast, vaid just iseseisune osa sellest. Eestlane, kes tahab tunda kodumaad, ei saa unustada Valgamaad. Üldiselt ei ole sugugi liialdatud, kui öelda, et koguteos „Eesti“ on uhkuseks igale eestlasele.