

EESTI RAUDTEE

TEEDEASJANDUSE AJAKIRI

ILMUB KUUS KORDA AASTAS

Toimetuse ja talituse aadress: Tallinn, postkast 243

TELLIMISE HIND (kaasannetega):

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

KUULUTUSE HINNAD:

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

Nr. 6 (133)

31. detsembril 1936

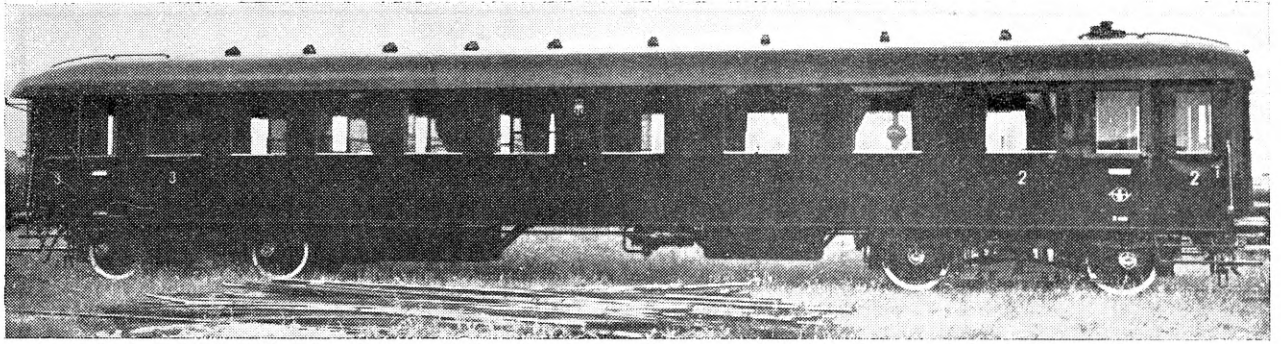
15. aastakäik

Latvija rüügraudteede uutest reisivagunitest

Dipl.-ins. A. Grinbergs — Riga

Käesoleva aasta alguses võeti Latvija riigiraudteedel, vene laiusega rööpmel, reisijate liikluses tarvitusele rida uusi vaguneid. Neid oli kahteist 2./3. klassi reisivagunit, mis ehitatud „Feniksi“ vagunivabriku poolt Riias ja seitse 3. klassi reisivagunit ning kolm posti-pagasivagunit, mis ehitatud Liepaja sõjasadama tehaste poolt. Nagu 1933. a. ehitatud normaalrööpmeliste vagunite juures, mis olid määratud liiklemiseks Latvija ja Saksa vahel, on ka nende uute vagunite konstruktsiooni juures võetud ette hulk olulisi, ajakohaseid uuendusi. Senised reisivagunid olid 18 m pikad, puhvrid kaasa arvamata, uute vagunite pikkus on aga 19,5 meetrit. Seni tarvitusel olnud Pullmani tüüpi pöörvankrite asemel, mis ei võimaldanud küllalt suuri sõidukiirusi, on nüüd uute vagunite juures tarvitusel „Görlitzi III“ kerget tüüpi pöörvankrid pikal alusel, rataste pidurdamisega mõlemalt poolt ja ilma puitosadeta. Vagunikere tuli ka põhjalikule ümbermuutmisele. Senistel vagunitel seinad koosnevad sisemisest ja välisest puitvooderdusest, mis asetseb needitud raudfermadel, nende vahel. Uute vagunite seinete väline vooderdus on terasplekist, paksusega 2,5 mm, mis on needitud raudtugipostide külge. Sisemine vooderdus on reisivagunitel vineerist ja posti-pagasivagunitel punnitud laudadest. Analoogiline on ka katuse konstruktsioon. Nurklauslaekkaartel asetseb väljaspoolt 1,5 mm paksusega terasplekist katuse, seespool on aga reisivagunitel vineerist ja posti-pagasivagunitel punnitud laudadest vooderdus. Vagunikere konstruktsioon on kõvendatud veel vaguni akende kõrgusel kulgeva pikitala abil; ka laekaared on ühendatud

üksteisega kahes reas kogu vaguni pikkuses kulgevate sidelattidega. Vagunite katuseotsad on kõvendatud n. n. „Rammdach“i tüübi ehitusviisi järgi ja vaguniotste ehitus on samuti võimalikult tugev, et seeläbi anda kogu vagunile erilise tugevuse, mis tagaks näit. rongiõnnetuse puhul vagunite mittepurunemist. Vagunikere katmiseks kasutatud terasplekk sisaldab 0,25% vaske, mis teatud määral kaitseb rooste vastu. Isolatsiooni materjalina seinte ja katuse juures, kui ka põrandajuures, mis on ehitatud punnitud laudadest kahes reas, on kasutatud 3. klassi vagunitel ja posti-pagasivagunitel isoleerpappi ja 2./3. klassi vagunitel korki. Ka akende ehituskonstruktsiooni on muudetud. Senistel vene rööpmelise laiusega tee vagunitel tulid aknad avamisel üles tõsta, uute vagunite juures aga aknad avamisel laskuvad alla ja erilise seadeldise abil on neid võimalik hoida igasugusel soovitava kõrgusel. Akende laius on suurendatud 800 mm pealt 1000 mm peale; seniste puitraamide asemel on nüüd tarvitusel vasest aknaraamid. Katseviisil on uute 2./3. klassi vagunitel ainult üheksakordsed aknad (ilma topeltakendeta, mis on kõigil teistel reisivagunitel); kas need meie ilmastikus küllaldaseks osutuvad, näitab tulevik. Igatahes on akende alumised osad varustatud villaste eesriietega, et kaitsta akende ääres istuvaid reisijaid tõmbetuule eest. Uued reisivagunid erinevad senistest vene rööpmelise laiusega vagunitest veel selle poolest, et nende välisüksed avanenud mitte sissepoole, vaid väljaspoole, mis võimaldab reisijale kiiremat mahaminekut.



Uut tüüpi 2./3. klassi reisivagun Latvija raudteedel

Külgvaade

Uute vagunite tähtsamad mõõdud on:
 Pikkus (puhviteta) 19500 mm
 Vankrikere kõrgus (raami aluspinnast) 3013 „
 Laius väljastpoolt 3145 „
 Pöörvankrite tappide vahekaugus . 13700 „

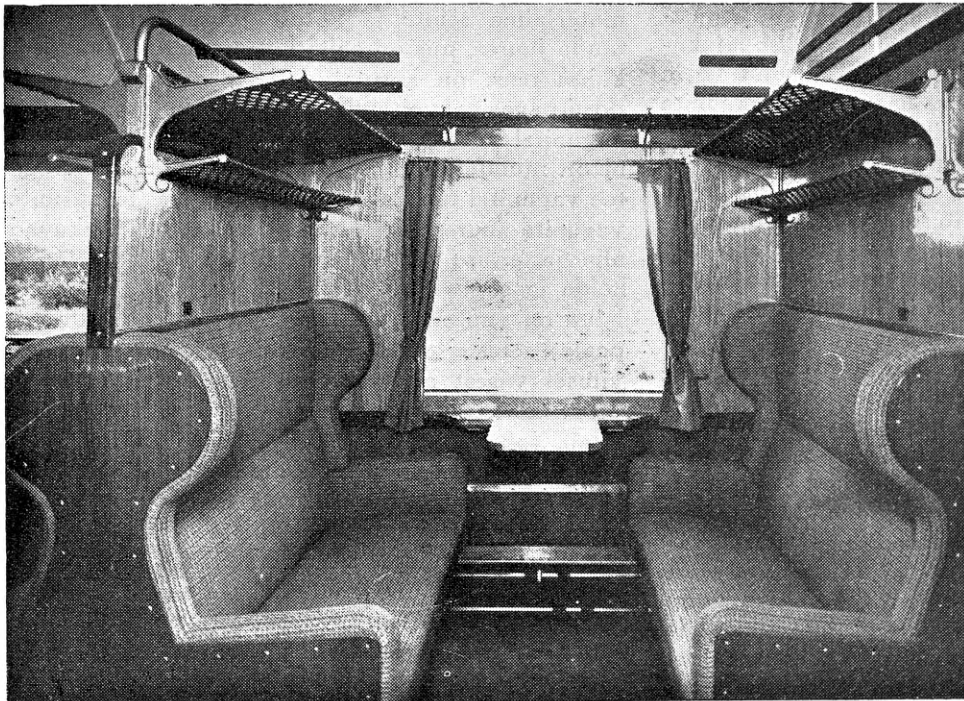
Vagunite puhvrid on n. n. hülsi-tüüpi, milised on kasutamisel kõigil, Latvias ehitatud veneja normaalarvõime reisivagunitel. Pidur on Westinghouse tüüpi, uusima piduriklotside reguleerimisega (SAB tüüp D). Peale selle on igal vagunil ka käsipidur. Igal vagunil on oma ette iseseisev vesiküte, mille torud reisivagunites kulgevad seina äärt mööda põranda kohal.

Elektrivalgustus saadakse „Rosenberg“ süsteemi dünamomasinalt, tüüp RZG 506, 4,5 Kv, 70 amp., 50/65 volti, 350/2000 tiiru minutis. Kõigil reisivagunitel on iseseisev dünamomasin ja akumulaator-patarei. Peale elektrivalgustuse on vagunites ette nähtud ka küünalde valgustuse võimalus.

Klassivagunite sisemine ehitus.

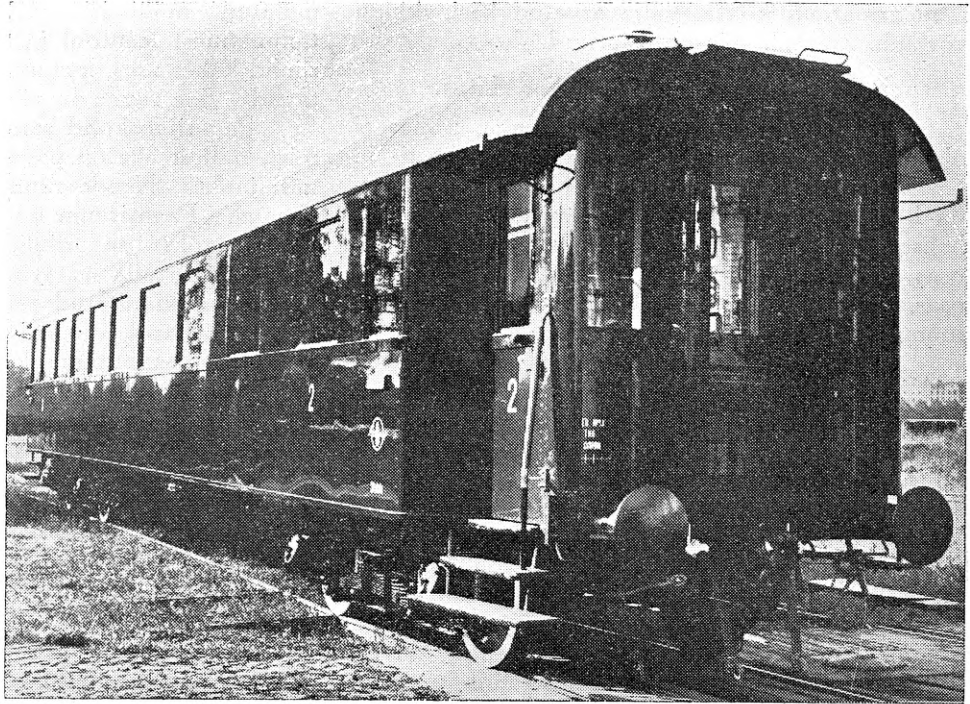
2./3. klassi reisivagun on pöikseintega jaotatud kahte ossa: ühes kaks 2. klassi jaoskonda ja teises üks 3. klassi jaoskond. Jaoskondade vahel asetsevad uksed avanevad mõlemale poole. Mõlema 2. klassi jaoskonna vahelisel uksele on ülemises pooles klaas. Ka 3. klassi reisivagunid on pöikseintega jaotatud kaheks jaoskonnaks, mille vaheline uks on pealmises osas klaasiga.

Istekohtade arv on 2./3. klassi vagunites: 2. klassi jaoskondades kokku 31 ja 3. klassi jaoskonnas 48, peale selle pidurirõdul 2 istekohta, seega kokku 81 kohta. 3. klassi vagunis on istekohtade arv (2 kohta pidurirõdul kaasa arvatud) 100. Reisivagunite ühes otsas asetseb kütteruum ja teises klosett. Viimase seinad on kaetud seestpoolt plekiga (valgeks värvitud) ja väljastpoolt tamme- või saarepuust vineeriga. Põrand on kaetud ksüloliidiga. Vagunites on lagi värvitud valgeks, seinad tammepuust vineerist ja põrand kaetud linoleumiga. 2. klassis



2. klassi terasreisivaguni sisevaade

**Uut tüüpi 2./3. klassi
reisivagun Latvija
raudteedel
Otsavaade**

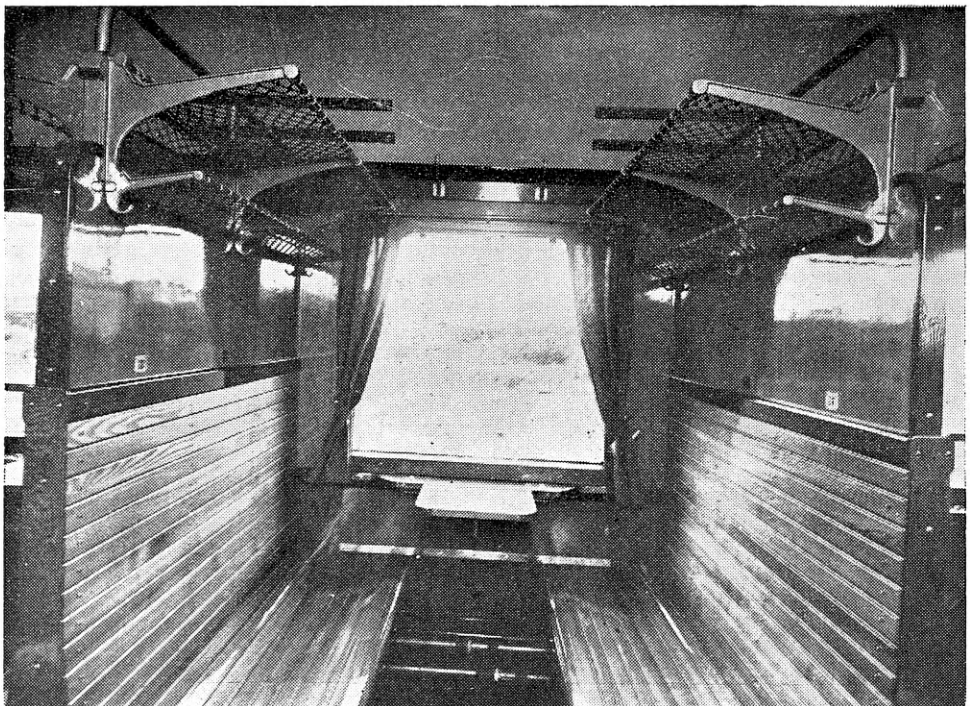


on diivanid pehmete istekohtade ja seljatugedega, mis kaetud muustrilise riidega. 3. klassis on istekohad kõvad, kuid ehitatud vastavalt kehaehitusele, tamme- või saarepuust liistudest istmete ja seljatugedega. Käsipakkide võrgutoed varemalt kinnitati ühe otsaga lae külge, kuid kõnesolevate vagunite juures on sellest loobutud: võrgutoed ei ulatu enam laeni, mis annab vaguni sisemusele kenama väljanägemise. Sisemised uk-

sed on tammepeuust raamide ja paneeliga. 2./3. kl. vagunites on akende all laudad, kaetud lino-leumiga. Aknad on varustatud pruunide kardinatega. Tuhatoosid (2./3. klassi vagunites kaks ja 3. klassi vagunites üks iga akna juures) asetsevad aknalaua sees.

Uste armatuur on 2./3. klassi vagunites n. n. „Rotguss 5“ metallsegust, loomulikku värvi, 3. kl. vagunites kroomiga kaetud. Sama on maksev ka

**3. klassi terasreisiva-
guni sisevaade**



muu armatuuri kohta, välja arvatud käsipakkide võrkude raamid, mis on värvitud.

Posti-pagasivagunite sisemine ehitus.

Posti-pagasivagun on põikseinaga, milles ei ole ust, jaotatud kahte ossa: ühes on posti- ja teises pagasi-jaoskond. Postijaoskond oma korra koosneb kontorist ja laoruumist. Nende vahelises seinas on kahekordne uks, mille ülemises osas on võreaga varustatud aken. Samas vaguni osas, kus on postijaoskond, asetsevad ka kütteruum ja klosett.

Kontoriruumi lagi on valgeks värvitud, seinad tammepuu värvi. Kõik mööbel on tammepuust. Seal on kaks kirjutuslauda, kaetud linoleumiga; üks laud kahe lukustatava sahtliga, teine 12 lahtise sahtliga. Vaguni mõlema külgselina ääres asetseb üks postkast klaasuksega ja avausega vaguniseinas, kirjade kasti laskmiseks. Ühel kirjutuslaual asetseb kapp kirjade jaoks 60 lahtriga ja teisel kapp 30 lahtriga. Seinaga akende vahel on lukustatav kapp 3 jaoskonnaga. Vaguni põikseina ääres asetseb pehme diivan ülestõstetava pehme seljatoega, kaetud kunstnaha. Diivani kohal on käsipakkide võrk. Ni-

metatud mööbelsisustust täiendavad veel üks tammepuust leentool ja taburett. Laoruumis on riulid kahes reas, kusjuures alumised on alla lastavad. See ruum on värvitud halli värvi.

Pagasijaoskond samuti koosneb kahest ruumist, millest üks on pagasikontori, teine aga pagasi jaoks. Nende ruumide vaheline uks on kaaknaga. Pagasiruum on värvitud halli värvi. Pagasi jaoks on riulid kolmes reas, kusjuures alumised on alla lastavad. Vaguni keskel pikuti lae all on kinnitatud raudtoru, mille küljes on vabalt liikuvad, nahaga kaetud konksud pagasi-kohtade ülesriputamiseks.

Pagasikondurite ruumis on diivan poolpehme istme ja seljatoega. Diivani kohal on käsipakkide võrk. Selles ruumis on veel laud, kaetud linoleumiga, taburett, laua kohal kapike ja all riulid. Seinad on värvitud tammepuu värvi, lagi — valgeks. Metallarmatuuri osad posti-pagasivagunis on krooniga kaetud.

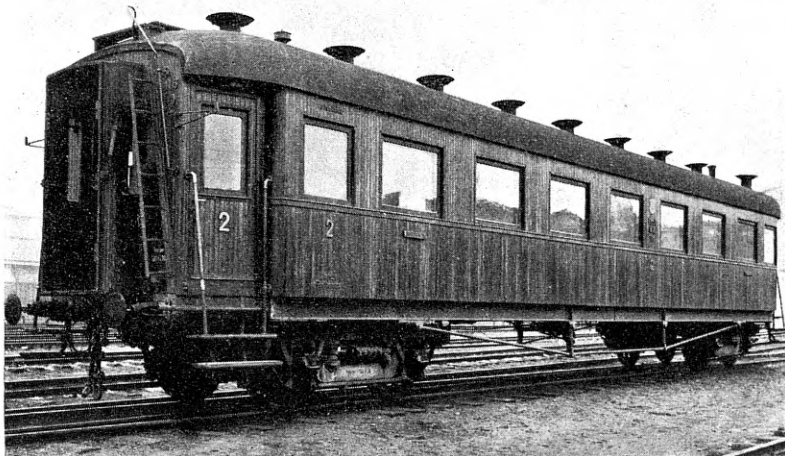
Uued reisivagunid, nende avarate, rohkesti valgust võimaldavate akende, kena, hoolikalt väljatöötatud sisustuse ja mugavate istekohtade tõttu jätavad meeldiva mulje ja on omandanud teenitud populaarsuse reisijate seas.

Uuematest E. V. R. reisivagunitest

Ins. E. Olsper

Viimastel aastatel on reisivagunite ehituse ja sisustuse alal suuremaid uuendusi ellu viidud ning on välja kujunenud vagunite tüübid vastavalt meie oludele. Uued reisivagunid ehitatakse peamiselt 4-teljelised, laiarööpmelisel teel 18 ja 20 m pikkused, kitsarööpmelisel 13,5 m pikkused, raudalusraamidega. Varemalt ehitatud laiarööpmelistel 4-teljelistel vagunitel olid alusraamid puust, kuna nüüd vagunite ümberehitamisel tehakse raudalusraamid. Osa endiseid laiarööpmelise-

lisettee 2- ja 3-teljelisi ning kitsarööpmelise 4-teljelisi vaguneid on ümber ehitatud mootorsõidukite külgehaakevaguniteks, millised on rull-laagritega ja õhkipiduritega. Vagunite kered ehitatakse nüüd moodsamakujulised, kere puusõrestik valmistatakse tammest, mis kõvendatakse rauddiagonaalidega ja nurkraudadega. Väljastpoolt kaetakse kere kodumaa haavapuu lauakestega raudpleki asemel. Sellejuures põranda, seinte ja lagede vahed täidetakse isolatsioonlaastudega, mis on kahelt poolt veel isoleeritud isolatsioonipapiga. Vagunite seinte, lagede ja põrandate isoleerimine on tingitud vaguni ruumis pideva temperatuuri hoidmiseks ja soojuskadude vähendamiseks külmal ajal. Põranda isolatsioon aitab ka summutada liikumise kõla, mis on tähtis eriti kitsarööpmelisel teel.



Uus 2. klassi reisivagun Eesti riigiraudteedel.

Varemalt ehitatud reisivagunite sisustus ehitatakse ümber vastavalt uema aja nõuetele; nii tehakse mugavamad istepingid, võrk-pakiriulid, elektrivalgustus, ventilatsioon, varustatakse kodumaa maastiku piltidega ja m. Parema väljavaate võimaldamiseks ja valguse suurendamiseks on akende avausi laiendatud

Uuemate reisivagunite mõõdud ja andmed.

Vaguni liik	Kõrgus pörandast laeni mm	Laius (väline) mm	Pikkus ilma puhvrideta m	Pöörd-vanker	Telgede arv	Vaguni liik	Istepinkide vahe või kupee laius mm	Istekohtade arv	Magamis-kohtade arv	Küte	Vaguni kaal kg	Ümbertehitud ja ehitusel olevate vagunite arv
Laiarööpmelise reisivagunid												
2. kl. moodne	2750	3150	18	Pullmann	4	2. kl. moodne	1950	42	—	Aur	36.000	1—liikv, 1—ehitus.
2. kl. magam.	"	"	18	"	4	2. kl. magam.	1335	36	18	"	37.000	3—ehitusel
2/3. kl. magam.	"	"	18	"	4	2. kl. 1345	2. kl. 1345	2. kl. —16	2. kl. —8	"	36.765	1—liikvel
3. kl. päevane	"	"	18	"	4	3. kl. 1240	3. kl. 1240	3. kl. —20	3. kl. —10	"	35.000	6—liikv, 3—ehitus.
3. kl. kupeedega	"	"	20	Fetti	4	1500	1500	88	—	"	43.000	5—ehitusel
3. kl. diiselmootorsõid. külgehaakevag.	"	"	20	"	4	1770	1770	64	32	"	15.500	2—liikv, 3—ehitus.
3. kl. el. moot. vag. külgehaakevag.	2550	"	12	—	2	1500	1500	58	—	Vesi	20.250	1—liikv, 1—ehitus.
Kitsarööpmelise reisivagunid												
2. kl. päevane	2275	2450	13,5	k/r. Pullmann	4	2. kl. 1700	1660	33	—	Vesi	16.000	4—ehitusel
2/3. kl. päevane	"	"	"	Vene-Balti	4	3. kl. 1570	3. kl. 1570	2. kl. —17	—	"	15.500	1—liikvel
2. kl. magam.	"	"	13,6	k/r. Pullmann	4	1500	1500	18	10	"	16.000	1—ehitusel
3. kl. külgehaake	"	"	12,13	Vene-Balti	4	1500	1500	44	—	"	13.000	8—liikvel
3. kl. päevane	"	2250	13,5	"	4	1500	1500	34	—	"	14.350	3—liikv, 2—ehitus.

(aknaklaasi suurus laiarööpmelisel 2. ja 3. klassi vagunitel on 1100 mm (laius) × 750 mm (kõrgus) ja kitsarööpmelisel teel vastavalt 1000 × 700).

Kupeedega 2. kl., 2./3. kl. ja 3. klassi vagunitel on ka koridoripoolsetel seintel ja ustel aknad. Kõigil vaguniakendel on ees pruunikad poolvillased eesriided.

Ümberehitatud laiarööpmelise tee 2. klassi magamisvagunid on nüüd 2 magamiskohaliste kupeedega, kupeedes on pesukapid ja käsipakkide panipaigad on ruumikad. Uued 20 m pikkusega 3. klassi vagunid ehitatakse kupeedega à 8 istekohaga ja 4-ja magamiskohaga. Ette nähtud on need vagunid kasutamiseks pikemateks sõitudeks.

Kõik laiarööpmelise tee 4-teljelised vagunid omavad iseseisva aurkütte. Osa 2-teljelisi vaguneid on aurküttega ja osa vesiküttega. Elektrimootorsõidukite külgehaakevagunid on peamiselt aurküttega.

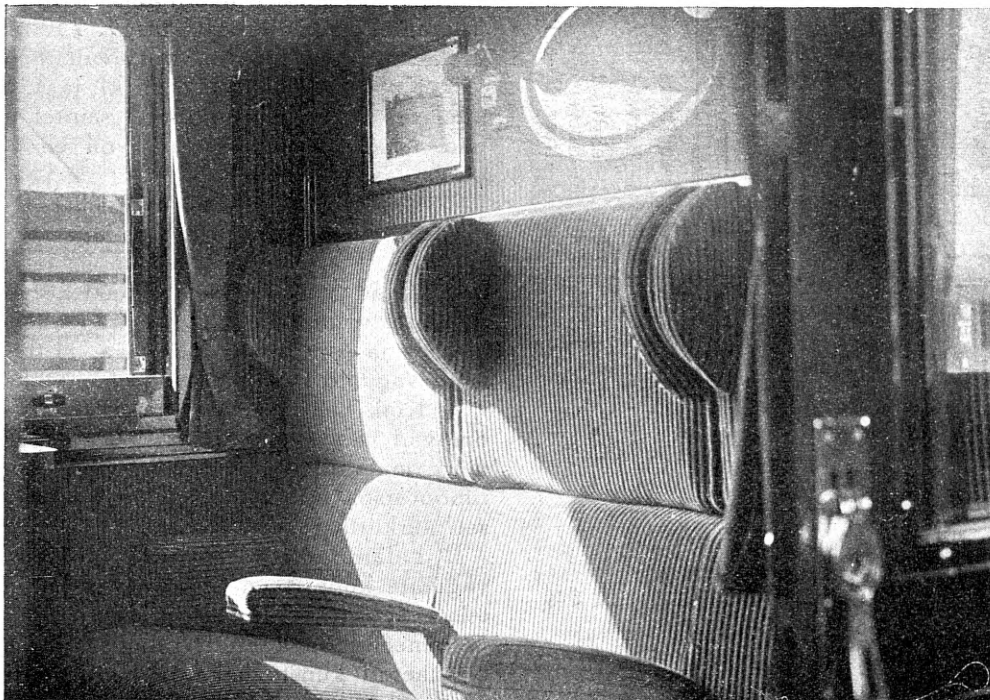
Laiarööpmelise tee uute moodsate 2. klassi vagunite kupeed on 6-istmelised, iga istekoht on teisest eraldatud ülestõstetava käetoega, istmed ja paneelid on kaetud triibulise plüüšiga, seinad on kaetud kunstnaha ja lagi vahariidega. Pörandatel on kummikate. Seintel on pildid ja peeglid, valgustus on mugav. Tualettruumid on varustatud vedelseebiga, käterätikutega ja paberiga. Harilikkudel 2. klassi vagunitel on seinad seestpoolt kaetud mustriliste okaspuulauakestega, laed vineeriga või vahariidega. Kõigil vagunitel on liistude paigutamisel kinni peetud võimalikult lihtsatest otsejoontest ja ära hoitud katkestuste ja järskude nurkade eest. Lae, seinte vooderduste ja istmete värvitoonide vahel valitseb kooskõla.

3. klassi vagunitel on seinad seestpoolt kaetud lauakestega või vineeriga, samuti on kaetud laed. Istepingid on külgehaakevagunitel kaetud vineeriga, kuna teistel vagunitel on need kaetud kitsaste lauakestega ilma õhuvahedeta. Istmete pea-toekohad on kaetud linoleumiga.

Istepingid on laiarööpmelise tee 3. kl. päevastes vagunites paigutatud kahelepoole külgselina; ühel pool on 2 istekohta, teisepool 3, läbikäik on vahepealt. Võrkriiulid on 3-e kohaliste istepinkide juures asetatud ülesse piki pinkide kohale, kuna teisepool ääres, s. o. 2-e kohaliste istepinkide juures on võrkriiulid üleval akende peal piki vagunit. Külgehaakevagunitel on pakiriidid mõlemil pool akende peal.

Kitsarööpmelisel teel on reisivagunite ruumi jaotuses ja istepinkide asetuses tehtud suuremaid muudatusi, ning kõikidel uutel vagunitel on kinnised pidurirõhud. 2. kl., 2./3. kl. ja 3. klassi vagunites on istekohad jaotatud kahelepoole vaguni külgselina; ühel pool on 2 istekohta, teisepool 1 koht, läbikäik on vahepeal. Istumise mugavust on suurendatud ja ei ole enam vaguni keerulist läbikäiku nagu see on vanadel vagunitel.

Istekohtade arvu suurendamise pärast on kitsarööpmelise tee külgehaakevagunites istepingid mõlemil pool seinaga ääres à 2-e istekohaga.



Uue 2. klassi reisivaguni sisevaade

Kitsarööpmelise raudtee uuem 2. klassi magamisvagun on 5 kupeega, kokku 10 magamiskohaga. Vaguni tasakaalu hoidmiseks on 3 kupeed ja tualettruum ühel pool vaguni küljel ja 2 kupeed ning kütteruum ja pesukapp teisel pool vaguni küljel. Iga kupee on omaette ja läbikäik ühest vaguni otsast teise sünnib koridori kaudu.

Uued kitsarööpmelise raudtee 2. klassi päevased ja magamisvagunid varustatakse sujuva käiguga „kitsarööpmelise Pullmann“ tüüpi pöörd-

vankritega. 3. klassi vagunid varustatakse „Vene-Balti“ tüüpi pöördvankritega. Vanad „Koolomna“ tüüpi pöördvankrid on suure loopuvusega ja kõrvaldatakse. Kitsarööpmelised uued reisivagunid on iseseisva vesiküttega.

Väljastpoolt värvitakse laiarööpm. ja kitsarööpm. tee 3. klassi vagunid tumepunaseks ja 2. klassi vagunid peitsitakse pruuniks. Rohelisest värvist on loobutud selle vähese vastupidavuse pärast.

Rügeni raudteetamm

Dr. K. Hartmann

(1. järg ja lõpp)

Olles vaadelnud Rügeni raudteetammi tähtsust liikluse arendamise mõttes, ei oleks üleaarune heita pilku ka selle ehituse eelloole ja arengu käigule. Stralsundi väina kaudu, mis lahutab Rügeni, Saksa suurimat saart, mannermaast, toimus juba sadade aastate eest enam või vähem korrapärane parveühendus. Selle alg- ning lõpp-punktid olid ühelt poolt vana, 700 aasta eest asutatud Stralsundi linn mandril ja teiselt poolt asula, mis endale nimegi on saanud sellest parveühendusest, nimelt Altefähr („vana parv“). Vanades dokumentides kõneldakse sellest parveühendusest, mille korraldamise ja ülalpidamise õigus mõnikord oli tüliõunaks teatud isikute ja kihtkondade vahel. Parveühendus omas pea avaliku liiklusvahendi tähtsuse ja selle taksid ning kasutamiseeskirjad kuulutati avalikult välja.

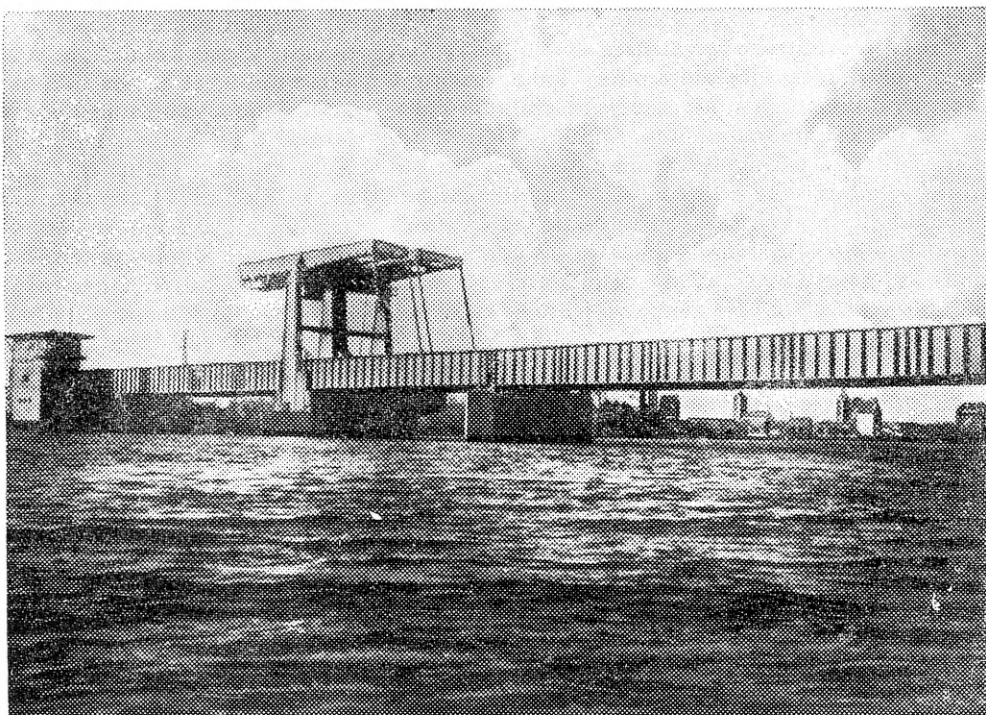
Parveühendus omas tähtsuse muidugi peamiselt kohaliku, s. o. Rügeni saare ja mannermaa vahelise liikluse jaoks. Stralsundi linn oli küll lähtepunktiks Saksamaa ja Rootsi vahelises liikluses, kuid see liiklus ei toimunud mitte üle Rügeni saare, vaid otseteed merd kaudu. Peab siinkohal nimetama, et Pommerimaa ühes Rügeni saarega kuulusid paarsada aastat Rootsile ja Stralsundi linnas võib leida rohkesti ehitisi ja muid mälestisi tollest „Rootsi ajast“ seal. Stralsund, kui tähtis sõlmpunkt ja „võti“ läbikäimises Põhja- ja Kesk-euroopa vahel on mõnigi kord ajaloo sõjapäevi pidanud üle elama, millest võib alla kriipsutada tema ümberpiiramist Wallensteini poolt kolmekümne-aastase sõja puhul. Hiljem jälle, 1813. a., kui Napoleon kogu vasakpoolse Elbe kalda oli okupeerinud, tuli Rootsi prints-regent Carl-Johann

ja maabus Rügenil 20.000 mehega, et minna võitlema prantslaste vastu. Laevad jäeti Rügeni sadamatesse ja sõjavägi tuli üle mannermaale. Et aga võimaliku taganemise puhul Rootsi sõjaväge oleks ähvardanud hädaoht, saada enne laevadele tagasijõudmist, kas hävitatud või vangi võetud, siis otsustasid rootslased ehitada sillad, mis looks kindla ühenduse mandri ja Rügeni vahel. Strelasundi väinas, Stralsundi ja Alteföhri vahel, parveeliinidest paremat kätt (Stralsundi poolt sõites) asetseb Dänholmi saar. Silla ehituse kava koostamisel oli loomulikuks eelduseks siis, ehitada sild kaheosaline, nimelt Stralsundist Dänholmi saareni ja siis saarest kuni vastasoleva kaldani Rügeni saarel. Rootslased asusid kiiresti selle plaani teostamisele. Rootsi vägede juhataja käsul kõik Stralsundi töövõimelised meeskodanikud pandi tööle

panemine sellel laevaliini, milline laev oli ühtlasi esimeseks aurikuks Läänemerel.

Rootsi-Saksa vaheline liiklus Stralsundi kaudu toimus nõnda aastakümneid, mõne lühema vaheajaga, mis olid tingitud mõnesugustest asjaoludest. Kaugelt üle igasuguste ootuste ja lootuste tõusis liiklus siis, kui 16. märtsil 1863. a. valmis sai Berliini-Stralsundi raudteeliin. Et samal ajal ka Rootsi raudteeliin Stockholm—Malmö oli juba käituseks avatud, siis oli sellega pandud alus korrapärasele Berliini—Stokholmi vahelise ühendusele, mida Stralsundi—Malmö vahelisel laevateeosal teostasid Preisi aurik „Pommerania“ ja Rootsi aurik „Oskar“. Sõiduaega 8 tundi Stralsundi ja Malmö vahel tuleb tolleaegsete olude kohta pidada lühikesteks. Reisuks Berliini ja Stokholmi vahel kulus aega, nagu juba ülalpool nimetatud, 36—48 tun-

Rügeni raudteetammi klappside laevade läbilaskmiseks.



hulk nädalaid ja sillaosa Stralsundist Dänholmini valmineski, nõnda et teda võis juba kasutada. Teise sillaosa töid jõuti osaliselt alata, kui ära langes see oluline põhjus, milleks silda oli hakatud ehitama. Napoleon löödi Leipzigi lahingus ja Rootsi sõjaväed võisid jälle rahulikult ennast tagasi tõmmata ja lahkuda. Seega lõppes esimene silla ehituse kava teostamine, ilma selle lõpule viimata.

Sõja lõppedes langesid Viini kongressi otsuse põhjal ka viimased Pommerimaa osad, seal hulgas ka Stralsundi linn ja Rügeni saar Preisimaale. Stralsund oli ka nüüd Saksamaa ja Rootsi vahelise läbikäimise lähtepunktiks. Stralsundi ja Ystadi vahel oli juba Rootsi ajal seatud sisse korrapärane postilaevaliin, mida jätkati ka pärast Pommerimaa Saksa alla saamist. Suurt edusammu sel alal tähendas esimese Saksa postiauriku „Adleri“ käiku-

di. Milliseid paremusi ja soodustusi liiklusele töid Rügeni raudteeliini ehitus kui ka raudtee-parveühenduse sisseseadmine, sellest oli ka kõne ülalpool.

Pärast rootslaste lõpuleviimata katset, ehitada silda üle Strelasundi väina, mannermaa ja Rügeni vahel, oli see küsimus jäänud jälle puhkama aastakümneid, sest kuigi selle tarvilikkuse kohta avaldati mõnikord soove ja arvamisi, selle teostamiseks ometi puudusid igasugused väljavaated.

Pärast seda, kui Stralsund oli juba üle kümne aasta olnud ühenduses Saksa raudteedevõrguga, astus 1872. a. Põhja-raudteeselts esile plaaniga, oma Demmini—Stralsundi liini, mis siis alles ehitusel oli ja 1878. a. valmis sai, pikendada kuni Arkonani Rügeni saarel, kusjuures oli ette nähtud raudteesild üle Strelasundi väina. Et aga see raud-

teeselts hiljem langes rahalistesse raskustesse, siis ei tulnud selle kava teostamisest midagi välja. Paarkümmend aastat hiljem, kui tol ajal juba olemasoleva raudteeparveühenduse puudused liikluse suurenemisel ilmsiks tulid, tegi Preisi avalikkude tööde minister 1896. a. Stettini raudteedireksioonile ülesandeks, asuda eeltööde tegemiseks selleks juhuks, kui raudteesilla ehitus üle väina peaks küsimuse alla tulema. Koostati kaks silla ehitusprojekti. Esimese, põhjapoolse liini, kava järgi tuli sild ehitada Stralsundi linnast veidi põhjapool üle väina, kuna teine, lõunapoolne, kava nägi ette, samuti nagu omaaegne rootslaste projekt, silla ehitust Dänholmi saare kaudu. Vastavate rahandusliste vahendite puudusel ei tulnud teostamisele kumbki neis kavadest. 1907. a. peale jätkati siiski eeltöid uuesti edasi. Põhjapoolse liini kava tunnistati mitteotstarbekohaseks. Lõunapoolse liini jaoks koostati kaks kava varianti.

Raudteevalitsuse kavatsuses esialgu seisis küll ainult puhtraudteesilla ehitamine kahe rööpme jaoks, avalikkus aga nõudis, et sild ehitataks ühtlasi ka jalakäijate ja maanteesõidukite kasutamiseks. Selleläbi tekkivate enamkulude katmise küsimuse selgitamiseks pöördus siis raudteevalitsus kohalikkude omavalitsusasutiste poole, et ka Pommerni provints, Stralsundi linn ja Rügeni maakond, kui asjast huvitatud, peaksid vastavalt enda kandma võtma osa kavatsetava ehituse kuludest. Need asutised ei leidnud aga silla ehituse nii hädatarviliku olevat, et maksaks sellele nii suuri summasid kulutada. Raskusi sünnitas veel see asjaolu, et kõik need tolleaegsed kavad lähtusid sellest seisukohast, et ehitada tuleb kõrgsild üle väina. Nimele nõudis vee-ehitusvalitsus tingimata, et olemasolevat veepinna-läbilõiget üle väina ei kitsendataks mingil juhul. Laevanduseesindajad jälle nõudsid, et sild peaks tulema 30 m kõrge, mis võimaldaks alati vaba läbisõitu laevadele. Nõnda kehtisid ehituskavade eeltööd kuni maailmasõja lahtipuhkemiseni, ilma et oleks saavutatud mingisuguseid tegelikke tulemusi.

Esimestel pärastõja-aastatel loomulikult oli liiklus võrdlemisi väike ja et ka üldse igasugused väljavaated silla ehituskulude katmiseks puudusid, siis ei kerkinud see küsimus päevakorraks. Liikluse kasvades ja majandusliku olukorra paranedes aga võeti küsimus uuesti üles ja et avalikkus sellest seekord tõesti huvitatud oli, tõestab „Rügenitammi projekti edustamise ühingu“ asutamine 1930. a. Nüüd enam ei öelnud ära ka omavalitsusasutised ehituskulude osalisest kandmisest. Vee-ehitusvalitsus oli vahepeal loobunud oma senistest väga kitsendavatest tingimustest ja nägi ette peanõudmisena ainult, et Stralsundi ja Dänholmi vahel, n. n. „Ziegelgrabenis“ ehitataval sillal peab olema 25 m laiune avaus laevade läbilaskmiseks, kuna Dänholmi ja Alteföhre vahel võib olla 500 m pikkune, 8 m kõrguste avaustega sild, mis võimaldab küllalt seal toimuvat praamlaevade liikumist. Sellega langes endast ära kõrgsilla ehitusekava, mis

seni oli seotud olnud üliiraskete tehniliste ja peale selle ka veel väga kulukate tingimustega. Jäeti peatuma teetammi ehitusekava juurde, mis ühendaks Dänholmi saart Rügeniga ja millel oleks keskkojal sild nõutud avaustega. 1931. aastal näisid olevat kõik senised takistused kõrvaldatud ja kuna ehitusettevõtteks pidi saadama laenu Rootsist, kus ka sellest kavast huvitatud oldi, siis otsustati töödega peale alata. Ootamatult aga tõmbas kriipsu peale neile plaanidele see asjaolu, et Rootsi valuauda langes ja loodetud laenust ei tulnud midagi välja. Tuli katkestada tööd.

1. augustil 1933. a. teatasid ajalehed, et Saksa uus valitsus on otsustanud Rügenitammi ehitustöödega uuesti alata ja need lõpule viia. Ehituskulude summad pidid antama laenuna Saksa avalikkude tööde muretsemise asutise (Öffa) poolt. Tööd alustati juba tol sügisel täie hooga.

Kolm aastat töötasid 800—1200 töölist pidevalt, üldse kulutati 600.000 tööpäeva. Kui arvesse võtta, et seoses silla ehituseks tarvisminevate materjalide valmistamisega väljaspool ehituspaika leidsid tööd hulgald töölisel, siis on arusaadav, et Rügenitammi ehitus oli teatud määral ka üheks heaks abinõuks tööpuuduse vastu võitlemises. Tammi ehituste juures ette võetud mullatööde kogumaht on ümmarguselt 2.600.000 m³. Sildade ja muude ehitiste juures tarvitati 11.800 tonni raudda ja terast kui ka 48.000 tonni betooni. Ehituskulud ulatuvad kuni 25,9 milj. riigimarkani, millest summast langeb 15,0 milj. riigimarka raudteeliikluseks tarvisminevate ehitiste ja sisseseadete arvele, ja ülejäävad 10,9 milj. riigimarka maanteeliikluse otstarbel ette võetud tööde arvele.

Stralsundi linna ja Dänholmi saare vahel, üle n. n. Ziegelgrabenis ehitati 138,4 m pikkune sild, mille keskmises osas asetseb 53 m pikkune ülestõstetav „klapp-sild“, ja mis avatakse teatud aegadel laevade läbilaskmiseks. Ta koosneb kahest kõrvuti asuvast iseseisvast osast, millest üks on raudteeliini jaoks ja teine maanteeliikluse ning jalakäijate jaoks. Mõlemad sillaosi võib avada ja sulgeda oma ette. Silla avamiseks või sulgemiseks läheb aega ainult 2 minutit. Klapp-silla ehitus Ziegelgrabenis oli tingimata tarvilik, sest selle kaudu toimub nüüd kõigi suuremate laevade läbisõit, mis lähevad Stralsundi sadamasse või tulevad seal. Seni oli laevade liikumine toimunud küll Stralsundi väina kaudu, ümber Dänholmi saare, kuid, nagu juba nimetatud, loobuti varem kavatsetud kõrgsilla ehitusest seal ja ehitati Dänholmi ja Alteföhri vahel tamm, mille keskosas asetseb 540 m pikkune sild, kuni 8 m kõrgete avaustega. Viimaste suuruse võimaldab küllalt hästi praamideliikluse edasikestmist, mis seal võrdlemisi sage. Suuremate laevade jaoks on seega tee Strelasundi väina kaudu suletud, kuid, nagu nimetatud, on uus laevasõidutee ette nähtud nüüd Ziegelgrabenis kaudu, mis ka vastavalt selleks süvendati. Teetammi laius on pealt 15,5 m, millest langeb 5,5 m raudteekeha, 7 m maantee ja 3 m jalakäijate tee

arvele. Tammi ja sildade kogupikkus on ümmarguselt 2,5 km.

5. oktoobril s. a. toimus suure pidulikkusega Rügeni tammi avamine liiklemiseks, millest osa võttis rohkesti külalisi ka välismaalt. Kell 12 päeval asusid osavõtjad raudteeparvlaevale „Altefähr“ Stralsundi sadamas, et teha väljasõidu merele, tammi vaatlemiseks mere küljest. Pärast tunnipikkust vaatlussõitu jõudis „Altefähr“ tagasi. Stralsundi, kuhu olid kogunenud ka kõik teised raudteeparvlaevad sellelt liinilt. Saksa riigiraudteede peadirektor Dr. Dorpmüller jättis parvlaevade meeskondadega hüvasti, neid tänades nende truu kohustetäitmise eest. Pärast seda kõik küla-

lised ja osavõtjad asusid erarongile, mis pidi minema Stralsundist Altefähri, uut tammi mööda. Peadirektor Dr. Dorpmüller oli ise selle erarongi vedurijuhiks. Ziegelgrabenis silla juures vedur löikas läbi valge lindi, mis oli tõmmatud põiki üle rööbastee, kahe lipuvarda vahel. Erarongi jõudmisel Altefähri, toimus seal avamispidu, milles kõnedega esinesid peadirektor Dr. Dorpmüller ja teised. Kell 14.39 väljus esimene sõiduplaani järgi ettenähtud Skandinaavia—Saksa kiirrong D14 Altefährist uut teetammi kaudu, ja mõned minutid hiljem sõitis vastassuunas kiirrong D13 Rootsi sihis. Sellega oli Rügeni raudteetamm avatud korrapärasele liiklusele.

Kaubakäsutaja, tema õigused ja kohustused

Jul. Pihelgas.

(2. järg ja lõpp.)

Eelmises numbris panime tähele kaubakäsutaja õigusi ja kohustusi ajavahemikus kauba ja saatekirja esitamisest raudteele kuni veolepingu sõlmimiseni. „Kaubakäsutajaks“ oli siin „kaubasaatja“.

Edasi võtame nüüd vaatlusele kaubakäsutaja õigusi ja kohustusi ajavahemikus veolepingu sõlmimisest kuni selle täitmiseni raudtee poolt. Nagu juba selle artikli alguses mainitud, ei ole selles ajavahemikus „kaubakäsutajaks“ mitte lihtsalt „kaubasaatja“ või jälle „kaubasaaja“, vaid see oleneb veel teissugustest vormilikkudest asjaoludest.

Veolepingu sõlmimisel raudtee võtab endale kohustuse vedada kaubasaadetis teatud, saatja poolt saatekirjas määratud sihtkohta. Selle veo peab raudtee teostama ise, enda kulul ja abinõudega, või, nagu see ette tuleb mitmesuguste otseühenduste puhul, kasutades sellejuures ka teisi veoettevõtteid, olenedes sellest, kuidas need vastava veo teostamiseks raudtee poolt leitakse tarvilikud või otstarbekohased olevat. Igatahes ei tarvitse kaubakäsutaja olla huvitatud veo teostamise viisist.

Saatjal oli õigus ära määrata veo sihti, s. o. neid punkte, kust kaudu saadetis peab veetama. Kui saatja on seda õigust kasutanud ja veosihtuse ära näidanud, siis peab raudtee sellega ka arvestama, olgu siis, et „vastav tee vedudega üle koormatud või seal on muid liiklemise takistusi. Säärasel korral saadetakse kaubad sama veomaksu eest kõige lähemat ringteed“. (Raudteede seaduse § 48 viimane lõige.)

Tegelikult, eriti meie kohalikus liikluses, ei ole saatjal tarvidust hakata ise ära määrama, kust kaudu tema kaup peab veetama, sest Raudteede seaduse § 48 p. 4 järgi on raudteejaam ise kohustatud saatma kauba selles sihis, mis saat-

jale veomaksude¹⁾ poolt kõige odavam. Veosihti on saatjal tarvilik endal ära näidata ainult sel juhul, kui tal on mingi põhjus tahta, et kaup ei veetaks mitte raudtee korraldusel kõige lühemat, või täpselt — k o i g e o d a v a m a t teed kaudu, vaid mõnda teist teed kaudu, näit. juhul, kui pikemas (kallimas) sihituses tegelikult osutub saajale võimalikuks kaup rutem kätte saada, või jääb ära mõni, kaubaomanikule mittesoovitav, ümberlaadimine teel. Siin kohal peab aga veel mainima, et saatja poolt veosihtuse äranäitamine võib olla tariifi järgi nõuetav, näit. rahvusvahelistes otseühendustes.

Nüüd tuleme aga nende juhtude juurde, kus siiski kaubakäsutajal on tegemist kaubaga veel veo kestvuse ajal või täpsemalt — pärast kauba veoks vastuvõtmist kuni selle väljastamiseni. Mitme rööpmelaiusega teede vahel otsekaubavedu seal, kus ei ole sisse seatud vagunitelgede vahetus, nagu näit. Lätis vene- ja normaalrööpme vahel, teostub loomulikult ainult kauba ümberlaadimise teel ühe rööpme vagunist teise rööpme vagunisse. Sääraselt teostatakse meil otsevedusid laia- ja kitsarööpmelise tee jaamade vahel. Seda ümberlaadimist kaubaveotariifi eeskirjade järgi, nagu juba eelpool mainitud, üldiselt teostab raudtee ise (väike- ja 5-tn. saadetised maksuta ja 10-ning 15-tn. saadetised maksu eest praegu), välja arvatud teatud saadetiste liigid, mille ümberlaadimine on seotud teatud raskustega ja eritin-

¹⁾ Siin ebatäpselt, pluuralis väljendatud „veomaksude“ all tuleb mõista õieti „veokulusid“, s. o. mitte ainult veomaksu, vaid ka teatud lisamaksusid, mis vastava veosihtusega otseses ühenduses, näit. kaubaveotariifi nr. 146 § 60 järgi ettenähtud „Läti territooriumimaks“, või jälle mõnel juhul ümberlaadimismaks. Kaubaveotariifi § 73 p. 2 j) selles suhtes näeb ette, et „saatja poolt vastava tähenduse tegemata jätmisel raudtee on kohustatud kauba saatma selles sihis, mis on kaubaomanikule k o i g e o d a v a m.“

gimustega, ja mis selle tõttu on jäetud „kaubakäsitaja“ ümber laadida. Tariif näeb peale selle veel ette, et ka neid 10- ja 15-tn. saadetisi, mis raudtee ise maksu eest ümber laeb, võib soovi korral ümber laadida ka kaubakäsitaja omal kulul ja tööjõududega. Sel puhul, kas saatja teeb saatekirjas märkuste lahtris avalduse: „oma ümberlaadimisega“ või — ümberlaadimisjaamas esitatakse enne vagunite ümberlaadimisele andmist kaubakäsitaja poolt jaamaülemale sellekohane avaldus. Lahtiseks on jäetud praegu ainult see küsimus, kes on see „kaubakäsitaja“, kes võib ümberlaadimisjaamale esitada nimetatud avaldust, samuti, kes on õigustatud tegelikult seda ümberlaadimist teostama, kas „saatja“ või „saaja“.

Teiseks tuleme selle juhu juurde, kui kaubasaatja poolt pealelaetud saadetise ülekaalumisel avastatakse ülekaal ehk ülekoormus ehk ülekoormatus ehk ülekoorem, nagu seda meie määruste vormideküllane terminoloogia nimetab. Siin kohal jääme „ülekaalu“ juurde, nagu praegu maksev kaubaveotariif tarvitab ja paneme lühidalt tähele seda, kui see asjaolu avastatakse teel, mõnes vahejaamas. Siin peab kohe seda nimetama, et sel puhul kohaldatavad eeskirjad ei ole mitte kõigis liiklustes ja otseühendustes ühesugused. Ühine on kõigil eeskirjadel muidugi see, et ülekaal tuleb sellest vagunist, milles ta avastati, mahalaadida. Meie siseliikluses on kohaldatavad praegu kaubaveo tariifi nr. 146 § 74 eeskirjad, kuna Raudteede seadus sellega tegemist ei tee. Tariifieskirju täpselt kordama hakata siin kohal oleks ülearune ja ruumi raiskav. Kokku võttes võib nimetada, et meie siseliikluses maksev kord näeb ette, et ülekaalu kohta selle mahalaadija jaam nõuab saatejaama kaudu **k a u b a s a a t j a l t k o r r a l d u s t**. Viimasel on õigus mahalaetud kauba kohta, ka ilma saatekirja duplikaadi ettenäitamisetä, teha järgmisi korraldusi: 1) et kaup mahalaadimisjaamas antaks välja saatja järellkorralduses nimetatud isikule, või 2) et kaup uute veodokumentidega saadetaks uue saadetisena saatja poolt määratud jaama, või 3) et ülekaal juurde laetaks mõnele teisele, sama omaniku päralt olevale ja samast saatejaamast tulevale saadetisele. Mahalaetud kauba kohta saatja peab tegema oma korralduse kolme päeva jooksul, arvates teate saatmise päevast. Kui saatja selle tähtaja jooksul mingisugust korraldust ei tee, siis saadetakse mahalaetud kaup jaama poolt algsaadetise sihtjaama iseseisva saadetisena. Ka kitsa- ja laiarööpmelise raudtee vahelises veos juhul, kui kitsarööpmeliselt raudteelt laiarööpmelisele raudteele mineva saadetise ümberlaadimisel selgub, et saadetise kaal on üle 17 tonni või et kogu saadetis ei mahu laiarööpmelise raudtee hariliku suurusega vagunisse, talitatakse analoogiliselt, nagu ülekaalu avastamisel.

RKK art. 7 § 8 eeskirjad rahvusvahelises veos üldiselt näevad ette, et ülekaalu avastami-

sel tuleb mahalaetud kauba kohta saatejaama vahetalitusel nõuda kaubasaatja korraldust. Saatja võib teha korralduse, et see kaup kas tagasi saadetaks või edasi veetaks, mis toimub muidugi iseseisva saadetisena. Et ülekaalu mahalaadija jaam selle ise oma algatusel alg- ehk „pea“-saadetise sihtjaama, saajale seal väljastamiseks, ära saadaks, pole RKK järgi mitte ette nähtud.

Mahalaetud ülekaaluga talitamise kohta ei ole Saksa—Leedu—Läti—Eesti kui ka Poola—Läti—Eesti otseühenduse kaubaveotariifides mingisuguseid täiendavaid määrusi ette nähtud. Selle vastu aga juhuks, kui kauba ümberlaadimisel ühelt rööpmelt teisele (normaalrööpmelt laiale rööpmele) avastatakse, et ühte vagunisse on laetud üle 17 tonni või et terve saadetis ei mahu laiarööpmelise tee vagunisse, nimetatud otseühenduste tariifide eeskirjad näevad ette, et ümberlaadija jaam, ilma kaubasaatjat tülitamata, koostab ümberlaadimisel algsaadetisest mahajäänud kauba kohta uued veodokumentid ja saadab iseseisva saadetisena algsaadetise sihtjaama, väljaandmiseks kaubasaajale.

NSVL—Eesti kaubaveo otseühenduses määrab tariif, et „vagunist mahalaetud kauba ülekaal (mis on üle lubatava) saadetakse ilma kaubasaatjalt järele küsimata sihtjaama, võimalikult ühel ajal algsaadetisega, mahalaadija jaama poolt koostatud uute veodokumentidega.“

Kauba teeloleku ajal võivad tulla täita mõnesugused ametiasutiste, näit. tolli, aktsiisi või poliitsemilised toimingud ja vorminõuded, eriti rahvusvahelises kaubaliikluses. Nende kohta nihästi meie Raudteede seaduse § 56 (viimane lõige) kui ka RKK art. 15 § 1 näevad ette, et need täidetakse ikka raudtee poolt. RKK nimetatud määrus lisab veel juurde, et kaubasaatja võib siiski kas ise või saatekirjas ülesantud voliniku kaudu viibida nende talituste juures, tarvilikkude seletuste andmiseks, ilma et temale sellest õigus järgneks kaupa oma valdamisele võtta või neid talitusi ise täita.

Kauba kohalejõudmisel sihtjaama on õigus eelmises lõikes mainitud vorminõudeid täita ka kaubasaajal.

Nüüd tuleme ühe küsimuse juurde, mis on olulisemaid ja mille juures meil tuleb selgitada otsekohe „kaubakäsitaja“ isikut. See on: õigus kauba kohta korradust teha, seda „käsitada“ sel ajal, mil kaup on raudtee valdamisel, nimelt veolepingu sõlmimisest kuni kauba ja saatekirja väljastamiseni. Kaup võib viibida kas veel saatejaamas või sealt olla ära saadetud; ta võib olla veel teel või juba sihtjaama jõudnud.

Saatejaamas võib saatja jaama toodud kauba, ka kui ta selle vagunisse laadinud, vabalt ilma mingisuguse eri-vormitamiseta tagasi võtta nii kaua, kui veoleping veel sõlmimata ja tembeldatud saatekirja-duplikaat talle välja andmata. Tal tuleb ainult maksta teatud, tariifis määratud maksud kauba kaalumise, hoiu, pealela-

dimise või vaguni seisu eest. Mingisuguseid „asjaajamise kulused“ ei tule kaubasaatjalt võtta.

Niipea kui saatejaam on saatjale välja andnud jaamatempliga varustatud saatekirja-duplikaadi, muutub olukord hoopis keerulisemaks. Saatjale väljaantud duplikaat muutub üheks juuriidilisel küllalt tähtsaks dokumendiks, mis tõestab kauba käsutamise õigust.

Siseliikluses on meil kahesugused kaubasaadetised: a) nimelised — kui kaubasaatja on saatekirjas näidanud kaubasaaja nime ja b) nimeta — kui saatja on saatekirjas teinud tähenduse, et saadetis tuleb anda välja „duplikaadi esitajale“ („ettenäitajale“, nagu meil harilikult, kuid veidi ebatäpsalt, kirjutatakse). Raudteede seaduse § 63, nagu juba selle artikli alguses nimetatud, määrab, et kaubakäsitamise õigus on:

a) n i m e l i s e saadetise suhtes — kaubasaatjal või -saajal, selle järgi, kumb esitab saatekirja duplikaadi;

b) n i m e t a saadetise suhtes — saatekirja duplikaadi pidajal.

Nimeta saadetise puhul on saatekirja duplikaat säärane blanko-dokument, mille järgi igaüks, kes selle esitab raudteele, võib oma õigusi avaldada kauba kohta. Nimelise saadetise puhul aga piirdub see korraldusõigus k a h e, saatekirjas nimetatud isikuga: kaubasaatja ja -saaja.

Rahvusvahelises liikluses on võimalik kaupa saata ainult teatud isiku või asutise nimele, seega tulevad seal ette ainult nimelised saadetised. RKK art. 21 ütleb kategeooriliselt, et ainult k a u b a s a a t j a l on õigus v e o l e p i n g u t tagant järele m u u t a, kusjuures ta peab esitama saatekirja duplikaadi. Meie siseliikluse terminoloogia, mis on võrdlemisi vaene abstraktsete mõistete poolest, ei tunne ka „veolepingu muutmist“, kuid tegelikult igasugused kaubakäsitaja pärastised korraldused kauba kohta („järelkorraldused“ meie kaubaveotariifi keeles) taotavad ikkagi veolepingu muutmist. Missuguseid järelkorraldusi võib kaubakäsitaja kauba suhtes teha, on Raudteede seaduse § 64 loendatud, nimelt, ta võib nõuda:

a) kauba tagasiandmist saatejaamas — kui kaup on juba sealt saadetud välja;

b) kauba väljaandmist vahejaamas või jaamas, mis sihtjaamast kaugemal, või ka kõrvalteel asuvas jaamas ja

c) kauba väljaandmist saatekirjas tähendatud saaja asemel kolmandale isikule.

Sellega võib kaubakäsitaja muuta kas sihtjaama või saajat või mõlemat korraga. Rahvusvahelises liikluses (RKK art. 21) on maksivad sisuliselt needsamad eeskirjad; neile lisandub veel see, et võidakse kaup teel kinni pidada või selle väljastamist sihtjaamas seisma panna, s. o. pikendada, kuni järgmise täiendava korralduseni.

Järelkorraldus tehakse kirjaliku avaldusena, millele lisatakse juurde saatekirja duplikaat. Rahvusvahelises kaubaliikluses on avalduse jaoks eriline, RKK-s kindlaksmääratud plank ette nähtud. Siseliikluses piisab lihtsast kirjalikust avaldusest. Reeglina, millest erandid pole lubatud, on makssev sise- kui ka rahvusvahelises liikluses see nõue, et järelkorraldus tuleb teha saatejaama kaudu. Muide, peab tähendama, et eritingimused järelkorralduste suhtes on maksivad NSVL—Eesti kaubaveo otseühenduses, kus need on tingitud selle ühenduse iseäralikkudest oludest.

Kaubakäsitaja järelkorralduse täideviimisest raudtee ei või keelduda ja ta jääb vastutavaks kahjude eest, mis on tekkinud kaubakäsitajale nõude mittetäitmisest, kui ta ei suuda tõestada, et korralduse täitmine oli võimatu „korrapärast liiklemist takistamata või mõnel muul kaaluval põhjusel“. Siin tuleb muidugi seda silmas pidada, et kui järelkorralduse täitmine on seotud kas kauba tagasi- või edasiveoga, siis on raudteel õigus nõuda kaubakäsitajalt enne selle veo teostamist kõigi eelmise veo eest võlgu olevate summade tasumist. Peale selle, kui on tegemist kaubaga, mille veomaks tariifieskirjade järgi peab alati saatmisel tasutama, siis peab kaubakäsitaja korralduse tegemisel tasuma ette ka uue veo eest kuuluvad maksud. Et järelkorralduse tegemiseks õigus on kaubakäsitajal ka raudteede ja veeteede otseühen-



Aleksei Reiman

Ekspluatatsiooniameti Liiklemistoimkonna juhataja.
Tema 60. a. sünnipäeva puhul 26. detsembril s. a.

duse kaubasaadetise puhul, selle kohta pole kahtlust. Sellejuures Raudteede seaduses ja kaubaveotariifis raudteejaamade kohta ettenähtud eeskirjad on kohaldatavad ka saate-, üleande- ja sihtsadama kohta. Säärase otseliikluse iseäralike tingimusi arvestades, on otseühenduse-tariifides ette nähtud, et sadamas võidakse kaup kinni pidada ainult siis, kui see veel on laevale laadimata; kui kaup on juba laevale laetud, siis veetakse see sihtsadamani, vastavalt veodokumentidele.

Ka meie siseliikluse raudteede ja autobuseliinide „otseühendustes“²⁾ üldiselt on maksvad Raudteede seaduse ja kaubaveotariifi eeskirjad saatja järelkorralduse kohta. Vähemalt ei sisalda nende vedude korraldamiseks antud tariifid erieeskirju mõne erandi kohta selles suhtes.

Nagu juba ülalpool nimetatud, jääb pärast kauba äraandmist raudtee valdamisse kaubasaatjale õigus selle kohta korraldamiseks ainult niivõrd, kui ta omab saatekirja duplikaadi. Kui kaubasaatja on selle duplikaadi ära saatnud kaubasaajale, siis ei ole tal enam mingisugust võimalust kauba „kasutamiseks“, olgu siis et saadetis jääb saaja poolt välja võtmata, s. o. kauba nõudmatuse puhul. Kui saatja võib olla temale väljaantud duplikaadi ära kaotanud, ei muuda see ka asjaolu, sest analoogilist teadaannet duplikaadi kaotsimineku kohta, nagu see nimetu saadetise puhul on ette nähtud, ei saa nimelise saadetise puhul saatja ega keegi teine teha. Sellised eeskirjad ja raudtee korraldusvõtted võivad tunduvalt ehk teatud määral ühekülgse vormalisuse taotlemisena ja võidakse arvata, et raudtee peaks siin talitama rohkem painduvalt, vastavalt igakordsele tegelikule olukorrale. Sellesse küsimusse aga lähemalt süvenedes, selgub, et antud juhul, kus raudteel ei ole mitte tegemist ainult ühe isikuga, vaid kahega — kaubasaatjaga ja -saajaga, kellest viimane isegi nimetu saadetise puhul on veolepingu sõlmimisel alles kindlaks määramata — ja kus raudtee juba puhtpraktiliselt põhjusel ei saa hakata selgitama nende kahe isiku vahet ja õigusi veetava kauba kohta, jääb üle puhtvormilik lahendustee, mida kohaldavad ühel viisil kõik raudteejaamad kõigi kaubakäsitajate suhtes. Võib selle üle vaielda, kas see ühtlustatud lahendusviis kõige otstarbe-

²⁾ Raudteejaamade ja postkontorite kui ka Tõrvas ja Põltsamaal asuvate raudtee-kaubakontorite vahelise liikluse korraldamiseks antud tariifid kannavad küll raudtee ja autobuseliinide „otseühenduse“ nimetust, kuid täpselt võetult see pole siiski õige, sest need veod ei toimu mitte Raudteede seaduse § 8 põhjal mitme iseseisva veotevõtte vahel, kes vastutavad igauks oma veolatuuse piires, vaid hoopis sama seaduse § 13 alusel, mis näeb ette raudtee enda tegevuse laiendamist ka väljapoole oma maa-ala piirkonda. Õiguslikult on siin veoteostajaks ainult raudtee, kes ka vastutab üksi kaubakäsitaja ees Raudteede seaduse alusel kogu veolatuuse eest. Ka raudtee enda sisemises arvepidamises ei arvestata neid vedusid „otseühendusliikudena“ vaid ikka „kohalikkudena“.

kohasem on, ja kahtlemata on seda võimalik ehk ka veel teisiti korraldada. Igatahes aga võib siin tähendada, et ka enamuse Lääne-Euroopa raudteid lubavad järelkorraldusi teha ainult kaubasaatjale, saatekirja duplikaadi esitamisel.

Raudtee seaduse § 63 viimase lõike järgi kaubasaatja, kuigi tema käes on saatekirja duplikaat, kaotab nimelise saadetise suhtes kaubakäsitamise õiguse sest ajast, kui sihtjaamas saatekirja kaubasaajale kätte antakse, s. o. kaubasaatjal on õigus korraldust teha selle momendini, kuni kaubasaaja on ise kasutanud oma õigusi kauba kohta. Mis puutub nimetu saadetisse, siis tegelikult ei saagi ka siin teisiti olla, sest saadetis väljastatakse sel juhul ainult duplikaadi esitajale.

RKK art. 16 § 3 järgi on pärast kauba sihtjaama jõudmist kaubasaaja õigustatud nõudma raudteelt kaubasaatekirja üleandmist ja kauba väljastamist. Selline eeskiri meil puudub. Umbes sedasama püüab väljendada ehk ka Raudteede seaduse § 70 esimene lõige, mis on endise Vene raudteede seaduse art. 86 tõlge. Selles öeldakse, et „raudtee on kohustatud sihtjaamas andma välja kaupu jaama kaubandusliikudeks toimetusteks lahtioleku ajal kohe pärast kaubaveoga seotud maksude õiendamist“. RKK art. 16 § 1 teine lõige väljendab paremini, et „kauba ja saatekirja vastuvõtmine kohustab kaubasaajat saatekirjast järgnevat maksude äramaksmiseks.“

Kaubasaajaks on nimelise saadetise puhul isik, või asutus, kelle nimi on saatja poolt selleks saatekirjas üles antud, nimetu saadetise puhul aga saatekirja duplikaadi esitaja, olgu viimane kes tahes. Nimeline saadetis antakse välja saajale või tema volinikule „pärast nende isikutõestamist“, nagu määrab R. s. § 70 kolmas lõige. Nimetatud paragrahv sisaldab seaduse kohta vägagi täpseid ja üksikasjalisi eeskirju selle kohta, kus ja kuidas allkirjad võetakse ja sissenõutud rahasummad märgitakse³⁾.

Nagu juba alguses nimetatud, on nimelise saadetise saatekirjas näidatud kaubasaajal otseselt veolepingu põhjal, ilma eritingimusteta, ainult õigus sihtjaama kohalejõudnud saadetist seal vastu võtta, tasudes saadetisel lasuvad maksud. Ta võib ka keelduda saadetist vastu võtmast. Kuid seaduse eeskirjade järgi tal ei ole õigust, näit. saadetist teel kinni pidada või mõnda teise jaama juhtida või korraldust teha sihtjaama jõudnud kauba tagasisaatmiseks. Kui kaubasaaja, s. o. isik, kelle nimi on saatekirjas „saajana“ näidatud, ta ei saa ühtki neist korraldustest teha. Kui tal on aga käes vastav saa-

³⁾ Praeguse olukorra juures, kus puuduvad teenistuseeskirjad jaamaametnikkude jaoks, sisaldab tariif palju säärast materjali, mis kuuluks õieti teenistuseeskirjadesse; Raudteede seaduses on aga mõnedki pisiasjad, mida väga hästi võiks määrata ja lahendada ka tariif, kui mitte ka veel nimetatud eeskirjad.

detise saatekirja duplikaat, siis võib ta kõiki neid korraldusi küll teha, muidugi saatejaama kaudu, kuid mitte enam „kaubasaajana“ vaid „kaubakäsutajana“. Nimeta saadetise saatekirja duplikaadi esitajal on endastmõistetavalt need õigused, sest ta on ühtlasi „kaubakäsutaja“ ja ka „kaubasaaja“.

Otseselt tegeliku elu nõuetest on kasvanud välja terve rida „õigusi“, mis võimaldavad nimele saadetise saajale, ilma et tal tarvitseks olla saatekirja duplikaat, teha mõnesuguseid korraldusi. Need võimalused on tariifides kindlaks määratud ja peamiselt piirduvad saadetise veo korraldamisega sihtjaama piirkonnas. Neist võime siinkohal mainida järgmisi:

Saaja võib sihtjaamale esitada avalduse selle kohta, et ja mil viisil ta soovib saada teateid tema nimele kohalejõudnud saadetiste kohta. Neid saaja teadaandeid peab sihtjaam arvestama ja neid täpselt täitma ka sel juhul, kui kaubasaatja võib olla saatekirjas teinud teissuguse ettekirjutuse.

Saaja võib ka anda sihtjaamale avalduse selleks, et tema nimele tulevad vagunsaadetised antaks ette väljalaadimiseks teatud haruteele, kuigi kaubasaatja ei olnud neid sinna aadressinud; vastupidi, ta võib ka korraldada, et saatja poolt teatud haruteele aadressitud vagunid mitte sinna väljalaadimiseks ei antaks. Samuti võib kaubasaaja teha korraldusi väljalaadimiseks antud vagunite ümberpaigutuseks ühelt haruteelt teisele haruteele⁴⁾.

1. juulist 1936 maksmata pandud tariifeeskirjad kaupade kodunt-koju veo kohta näevad ette, et ka siin võib kaubasaaja muuta saatekirjast otseselt järgneva tingimusi saadetise koju-veo kohta. Saadetise puhul, mille saatekirjas ei olnud ettekirjutust „nõudmiseni“, võib saaja anda sihtjaamale avalduse, et see kinni peetaks jaamas, kuna jälle teiste saadetiste puhul, mis, kas saaja täpse aadressi puudumise või saatja poolt saatekirjas tehtud märkuse „nõudmiseni“ tõttu, pidid jaamas hoitama kuni saaja ilmumiseni, korraldust teha koju kättetoimetamiseks.

Kõik need nimetatud kaubasaaja korraldused ei kuulu kaubakäsutaja järelkorralduste mõiste alla; neid ei tule teha saatejaama kaudu ega võeta neilt ka järelkorralduste puhuks kaubaveo tariifi § 68 ettenähtud lisamaksu⁵⁾.

⁴⁾ On olemas üks „ümberadresseerimine“, mida mõnikord teostavad kaubasaajad, ja millest kõne on ka kaubaveotariifi § 55 p. 9. Seda juhtu ei saa ära vahetada kaubakäsutaja korraldusega saadetise ümberadresseerimiseks teise sihtjaama või teisele saajale, vaid siin lihtsalt võtab saaja ühe saadetise vastu ja saadab selle jälle uue saatekirjaga, uue saadetisena kuhugi mujale.

⁵⁾ Siinkohal tuleb aga mainida veel üht, jälle tegelikult elust võrsunud asjaolu. Möödunud aastal loodi üle riigi terve postkontoritevõrk, kus toimetatakse raudtee-kaubasaadetiste vastuvõtmist ja väljaandmist. Igal neist postkontoreist on üks või rohkem „vahetusjaamu“, mille kaudu nad ühenduses riigiraudteede võrguga. Vedu postkontori ja vahetusjaama vahel toimub jõuvank-

Asudes kohalejõudnud kauba vastuvõtmi- sele, on kaubasaajal õigus nõuda, et raudtee selle üle kaaluks. Juhud, millal selle eest kaalumaksu võetakse, on Raudteede seaduse § 76 kui ka kaubaveotariifis loendatud. Olulise momendina sellejuures võetakse arvesse see asjaolu, kas kaubakaalu oli näidanud kaubasaatja ja, jaataval juhul, kas ta oli nõudnud ülekaalumist. Teedeministri määruse „Raudteel veetava kauba kaalu kindlakstegemise kohta“ § 9 järgi kaubasaajal ei ole õigust nõuda pakkimatalt, kohtade arvuta veetavate kaupade, kui ka nende esemete ülekaalumist, mille üksiku koha kaal ületab laokaalu kandejõu, kui sihtjaamal ei ole vagunikaalu.

Meie raudteede praksises ikka tunnustatud, ehk küll eeskirjades mitte otseselt ettenähtud, korra järgi võetakse sihtjaamas arvesse kaubasaaja soovi väljaantava kauba tõeliku või täpse nime- tuse kindlakstegemiseks. Tarvilikuks võib see osutada nimelt siis, kui saatja oli saatekirjas kaubanimetuse üles andnud puudulikult ja selle tõttu tuli veomaks arvutada kõrgemasse klassi kuuluva kaubaliigi kohaselt. Täpne, järelevaatusel selgunud kaubanimetus tõestatakse aktiga, mille ärakiri ka kaubasaajale välja antakse. Kui järelevaatuseks oli vaja kutsuda eksperti, siis kulud ta- sub kaubasaaja.

Kui pärast kauba vastuvõtmist ärasaateks, kuid enne selle väljaandmist kaubasaajale, selgub kauba osaline või täieline rike või kaotsimine, siis on raudtee kohustatud viivitamata, oma alga- tusel asuma kahju suuruse kindlakstegemisele. Kauba läbivaatus toimub kahe tunnistaja ning tarbekorral ekspertide ja võimaluse korral kauba- käsutaja juuresolekul. Läbivaatuse kohta koosta- takse akt, millest ärakiri kaubakäsutajale soovi

ritel, raudtee enda korraldusel ja vastutusel Raudteede seaduse § 13 alusel. Et postkontoris veoks vastuvõetud või seal väljastamiseks määratud kaubasaadetise kohta peaks maksvad olema Raudteede seaduse § 64 eeskirjad kaubakäsutaja järelkorralduste kohta, selle kohta pole vist kahtlust. Postkontoris veoks vastuvõetud saadetise kohta järelkorralduse tegemisel on „saatejaamaks“ ikkagi saatepostkontor, mille kaudu tuleb korraldus teha. Tegelikus elus tuleb aga ette juhtumeid, et mõnda raudteejaama aadressitud saadetise puhul, kui see jaam osu- tub teatud postkontorile vahetusjaamaks, kaubasaaja, kes elab selle postkontori lähedal, esitab vahetusaamale avalduse saadetise edasisaatmiseks postkontorisse. See avaldus võetakse täitmisele. Selle kohta praegu ette- kirjutatud korraldused ei loe säärest kaubasaaja aval- dust kaubakäsutaja järelkorralduseks, vaid lasevad neid juhtumeid lahendada samas lihtsustatud korras, nagu see maksev kodunt-koju veo puhul. Sellest võiks järe- ldata, et saaja korraldus, raudteejaama kohalejõudnud saadetise edasiveoks teatud postkontorisse, ei loeta võrd- seks saadetise ümberaadressimisele ühest sihtjaamast tei- se sihtjaama. Kui aga sedasama, raudteejaamast post- kontorisse edasiveo korraldust soovib teha kauba- saatja, kas siis võib ka toimida nii lihtsalt, või tuleb järgida mõttekohaselt Raudteede seaduse §§ 63 ja 64 eeskirju? — Et raudtee vedude korraldamine väljaspool raudtee maa-ala alles veel uus ja mitte küllalt „sisse töö- tatud“, siis loomulikult eeskätt praktilise külje välja- kujundamisel võivad jääda unarusse eeskirjade teoreeti- lised ja süstemaatilised peenused.

korral välja antakse. Kauba kaotamineku või rikke eest, mis on juhtunud veolepingu sõlmimise ja kauba väljaandmise vahelisel ajal, vastutab raudtee. Selle vastutuse ulatust ja tingimusi lähemalt vaatlusele võtta siinkohal pole võimalik ruumi puudusel, kuid loodame seda teha võida mõnes järgmises numbris.

Kellel on kauba rikke või kaotamineku puhul õigus esineda raudtee vastu kahjutasunõudmisega? Rahvusvahelises liikluses on selle kohta lihtne ja otsekohene vastus antud RKK art. 41 § 3 järgi: Nõudmisega esinema on õigustatud: a) kaubasaatja, seni kuni tema RKK art. 21 järgi on õigustatud kauba kohta järelkorraldusi tegema ja b) kaubasaaja sest silmapilgust peale, mil kauba saatekiri temale üle anti. Siseliikluse kohta peame vastust otsima Raudteede seadusest, kust § 104 leiame käesoleva juhu jaoks, et „veolepingust järelduvate nõuetega võib esineda raudtee vastu ainult k a u b a k ä s u t a j a“. Ruumi puudusel ei saa siin süveneda selle eeskirja kahjuks liiga lühida ja abstraktse väljenduse otstarbekohasuse ja õigusliku külje selgitamisse. Tuleb ainult alla kriipsutada, et kahtlemata kuulub siin „kaubakäsitaja“ mõiste alla k a u b a s a a j a, kes sihtjaamas saatekirja „välja ostis“.

Nüüd paneme tähele veel seda juhtu, kui kaubasaadetis jääb saaja poolt vastu võtmata. Raudteede seaduse § 79 järgi on ette nähtud 14-päevane tähtaeg kauba vastuvõtmiseks, mille möödumisel saadetis loetakse „nõudmata t u k s“. Kauba nõudmatajäämisest sihtjaam peab teatama viivitamata kaubasaatjale. Viimasel juhul on õigus kauba kohta järelkorraldust teha ka ilma saatekirja duplikaadi esitamata. Kauba-veotariif näeb teatud kaupade suhtes, millel on lühendatud vastuvõtu tähtajad, ka ette korra, millal ja kuidas teatatakse nende mittevastuvõtmisest saatjale.

Kui nõudmata jäetud kauba kohta 2 kuu jooksul, arvates sihtjaama kohalejõudmise ajast, saatja poolt ei tehta mingit korraldust ja saaja ei ilmu kauba järele, siis müüakse kaup raudtee poolt ära avalikul võistluspakkumisel. Lühendatud vastuvõtu-tähtaegadega kaubad müüakse ära pärast nende tähtaegade möödumist.

Kauba müügist saadud rahast arvatakse maha raudteel vastava saadetise järgi saadaolevad summad. Kui on olemas ülejääki, siis makstakse

see välja mitte „kaubakäsitajale“, nagu võiks ehk arvata kõige selle järgi, mida oleme ülalpool tähele pannud, vaid selle kohta Raudteede seadus annab järgmised juhised: Kui saadetisel pole lunamaksu — siis ülejääk makstakse nimelise saadetise puhul selle saatekirjas nimeliselt tähendatud isikule ja nimeta saadetise puhul duplikaadi esitajale; kui aga saadetis on lunamaksuga — siis esiteks lunamaksu saajale kuni lunamaksu määraneni ja kui peaks veel olema ülejääki, jälle, nagu eelmisel juhul — vastavalt kas nimeliselt tähendatud kaubasaajale või duplikaadi esitajale.

Juhul, kui kauba müügist saadud summa ei kata kõiki vastava saadetise järgi saadaolevaid maksud (mis muidugi võrdlemisi tihti ette tuleb väiksemate, väheväärtuslike kaubasaadetiste puhul), peab puudujäägi tasuma k a u b a s a a t j a (Raudteede seaduse § 57 kolmas lõige, maksev 1. juulist 1936 peale).

Raudteede seaduse § 89 näeb veel ette v ä h e m v ö t t e, s. o. eksliku väljaarvamise puhul saamata jäänud summade sissenõudmist k a u b a s a a j a l t või, kui saadetis jääb välja ostmata, — s a a t j a l t.

R o h k e m v ö t t e d, s. o. raudtee poolt ülemäära võetud summad makstakse tagasi selle isiku nõudel, kellelt need rohkemvõtted saadud. Väljamaksmise korra lähemalt määrab kaubaveotariif.

Ilgasuguste, veolepingust järelduvate nõuete (välja arvatud kaubasaaja nõuded kahjutasu maksmise kohta hilenud kohaletoometamise puhul) esitamiseks on ette nähtud ü h e a s t a n e t ä h t a e g (R. s. § 120). Pärast selle tähtaja möödumist ei ole mingit õigust nõudega esinamiseks kaubakäsitajal raudtee vastu ega vastupidi. See tähtaeg üldiselt kaubasaadetiste suhtes arvatakse kauba väljaostmise päevast (erandid vt. R. s. § 120).

Lõpetades sellega ülevaadet veolepingust järelduvate kaubakäsitaja õiguste ja kohustuste kohta, peab tähendama, et käesoleval juhul vaatlusime peamiselt juhtusid, mis olenevad enamvähem kaubakäsitajast ja tema korraldustest. Mõõda minnes sai seejuures puudutatud ka raudtee kohustusi ja vastutust, mis küll väga oluline käsitamiseks, kuid mille lähem selgitamine seekord peab jääma ühe järgmise artikli ülesandeks.

Kroonika

EESTI DIREKTORI TÄNU RAUDTEEÕNNETUSE TÖSTETÖÖ- DEST OSAVÕTNUTELE

Raudteevalitsuse direktor on käsukirjaga avaldanud tänu I veojaoskonna juhataja abi J. Kask'ile ja temale abiks määratud IV veojaoskonna tööjuht K. Leesment'ile, nende suure energia, asjatundlikkuse ja püüdlikkuse väljendamise eest 21. oktoobril s. a. Võhma—Olustvere jaa-

made vahel rööbastelt väljajooksnud rongi nr. 9 töstetööde juures, mistõttu need tööd lõpetati kiirelt ja apardusteta.

Samuti on tänu avaldatud ka kõigile töstetöödest osavõtnud töölistele hoolsa ja ennatsalgava töötamise eest, mis võimaldas õnnetuskoha kiiret koristamist rikutud vedurist ja vaguni rusudest, vaatamata sellele, et töötada tuli sageli vees ja poris.

INSENER HEINRICH UUEMÕIS,

Ekspluatatsiooniameti inspektor, lahkus raudtee teenistusest.

Insener Heinrich Uuemõis sündis 29. novembril 1897. a. Tallinnas. Kõrgema hariduse omandas Tallinna tehnikumis, mille mehaanikaosakonna lõpetas 1928. a.

Raudteeteenistust algas Heinrich Uuemõis 1. mail 1916. a. lukusepa-praktikandina Peatehastes; 16. märtsil 1919. a. määrati teda Veosakonna tehnikuks; 1. jaanuaril 1924. a. I järgu tehnikuks; 1. jaanuaril 1925. a. vedurijuhi õigusteta abi kohustetäitjaks; 1. juunil 1925. a. vedurijuhi õigustega abiks; 1. septembril 1925. a. Veosakonna ajutiseks vanemaks tehnikuks; 1. oktoobril 1926. a. Peatehastesse noorema inseneri ajutiseks kohustetäitjaks; 1. novembril 1926. a. Veodireksiooni ajutiseks vanemaks tehnikuks, kus teenis kuni 1. juunini 1927. a.,



mil üle läks Riigi Tööstuskooli õppejõuks, kus töötas kuni 1. märtsini 1928. a. 1. märtsil 1928. a. määrati Heinrich Uuemõis Riigi Raudteevalitsuse vanema revidendi ajutiseks kohustetäitjaks, missugusesse ametisse kinnitati 1. septembril 1928. a.; 16. jaanuaril 1931. a. paigutati Heinrich Uuemõis Ekspluatatsiooniameti veosjade juhatajaks ja 10. augustil 1931. a. Ekspluatatsiooniameti inspektoriks, missuguses ametis teenis kuni 10. oktoobrini 1936. a., mil lahkus raudtee teenistusest Majandusministeeriumi teenistusse astumise puhul.

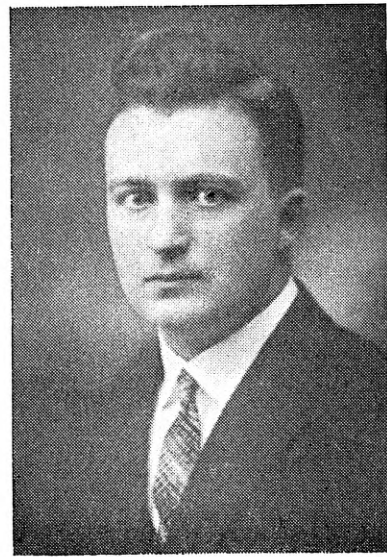
INSENER ARNOLD LEINVALL

Ekspluatatsiooniameti uus inspektor

Insener Arnold Leinvald on sündinud 24. veebruaril 1900. a. Tallinnas. Kõrgema hariduse omandas Tallinna Tehnikumis, mille mehaanika osakonna lõpetas 1929. a.

Raudteeteenistust algas A. Leinvald 17. märtsil 1917. a. Tallinna veojaoskonnas praktikandina veduriteenistuse alal, kus töötas kuni 12. aprillini 1918. a. Raudtee Peatehastes algas A. Leinvald teenistust 28. aprillil 1919. a. lukusepa praktikandina; 16. oktoobril 1919. a. määrati ta joonistajaks; 1. jaanuaril 1923. a. tehnikuks

ja 1. mail 1929. a. III järgu meistriks. 1. detsembril 1931. a. paigutati A. Leinvald Ekspluatatsiooniameti Veosjade juhataja kohustetäitjaks ning 1. jaanuaril 1934 kinnitati



Veosjade juhatajaks; 1. aprillil 1934. a. Ekspluatatsiooniameti Tehnilise liikumise toimkonna juhataja abiks (ühtlasi Veosjade juhatajaks) ja nüüd 10. oktoobril 1936. a. Ekspluatatsiooniameti inspektoriks.

LATVIJA.

LATI JA TARIIFIÜHIKU SUHTE MUUTMINE

29. septembrist s. a. alandati lati väärtust, määrates selle kindlaks 1 latt = 0,0396487 Inglise naela. Seega võrdub nüüd 1 £ = 25,22 latti, kuna enne kursi muutmist hinnati 1 £ börsikursi järgi 15,43—15,73 latti. Sellega seoses on nüüd kõigis välisotseühendustes, millest Läti raudteed osa võtavad, tulnud ette võtta muudatusi, mis puudutavad lati ja rahvusvaheliste otseühenduste valuutaühiku, „tariifiühiku“ suhet. Seni 1 tariifiühik võrdus 5,15 latile, nüüd aga 8,53 latile. Samuti, enne 1 latt võrdus 0,1942 tariifiühikule, nüüd aga 0,1172 tariifiühikule. Et kõigis välisotseühendustes iga osavõtja raudtee on oma maksumäärad andnud kooskõlas sisetariifidega, siis tuli nüüd Läti raudteevalitsusel alandada oma maksu-määri, mis väljendatud tariifiühikutes. Läti teepõhise eest veomaksu tasudes näit. Eestis, on see nüüd langenud ligi 40% võrra. Milliseid tagajärgi lati kursi muudatus avaldas Eesti-Läti reisijate liikluses, näitavad järgmised Tallinn—Riga ja Riga—Tallinna senised ja uued piletihinnad:

		Vana hind	Uus hind
Tallinn—Riga	1. klass	29,05	23,10 Ekr.
	2. klass	14,60	11,55 „
	3. klass	11,60	9,20 „
Riga—Tallinn	1. klass	23,75	31,25 latti
	2. klass	11,90	15,65 „
	3. klass	9,50	12,50 „

10 kg pagasi veohind sihituses Tallinn—Riga oli varemalt 2,02 Ekr. ja on nüüd 1,58 Ekr., kuna sihituses Riga—Tallinn varemalt 1,70 latti ja nüüd 2,14 latti.

UUS SILD ÜLE DAUGAVA JÕE KRUSTPILSI JUURES

16. novembril s. a. avati riigipresidenti Dr. K. Ulmanise poolt pidulikult, paljude kõrgete ametnikkude ja suure rahvahulga osavõtul, liikumiseks uus sild üle Daugava (Düüna) jõe Krustpils juures, mis loob ühenduse Krustpils ja Jekabpils vahel. Sild on määratud ühtlasi raudtee- kui ka maantee liikluse jaoks. Sõidutee laius on 6,3 m, kuna jalakäijate jaoks on mõlemal silla äärel 1,5 m laiune kõnnitee. Maantee sõidukite liiklus on võimalik ainult sel ajal, kui silla kaudu raudteeronge liikumas ei ole. Jalakäijate jaoks on sild alati vaba.

Selle silla ehitus oli tarvilikuks tunnistatud ja küsimus kohalikkude omavalitsusasutiste poolt üles võetud



juba 15 aastat tagasi. Selle teostamiseks tarvisminevate summade puudumine sundis aga seda edasi lükkama aastast aastasse. Siiski 1927./28. a. eelarve järgi lubati 1000 latti uurimustööde korraldamiseks, et leida kõige sobivamat asukohta sillale kui ka raudteeliinide ühenduspunktile. Töötati välja kolm varianti, millest kõige otstarbekohasemaks tunnistati kava II. Siis jäi asi veel mõneks aastaks soiku, kuni 1933./34. a. eelarve järgi lubati krediiti 7000 latti uurimustööde jätkamiseks ehituskava II poolt ettenähtud sihis. Selleks teostati 1933./34. a. talvel puurimistööd Daugava jõel 10—14 m sügavuseni, et jõuda selgusele jõepõhjas asuvate maakihide kohta. 1934. a. kevadel oldi eeltöödega nõnda kaugel, et võidi alustada ehitustööde väljapakumiseega. Esialgu oli otsustatud ehitustööd anda välja kõik ühes koos, niihästi silla alustugede müüritööd kui ka sillafermad. Selleks 1934. a. maikuu korraldatud võistluspakkumine, millest mitmed kohalikud kui ka välismaa firmad osa võtsid, ei andnud siiski positiivseid tagajärgi. Osutus tarvilikuks korraldada uued pakkumised ja nimelt lahus silla alustugede ja lahus sillafermade ehituse jaoks. Teisel võistluspakkumisel anti siis silla alustugede ehitus Läti firmale Neiburgs ja Ko. 635.000 lati eest. Sillafermade ehitus anti lõplikul võistluspakkumisel veebruarikuus 1935. a. Inglise firmale Braithwaite and Co. 33.344 inglise naela eest.

Silla pikkus on 288 meetrit. Ta koosneb kolmest 81,6 m pikkusest fermast jõe kohal ja kahest 14,6 m pikkusest fermast mõlemal jõe-kaldal. Silla raudosad kaaluvad 970 tonni. Silla kõrgus keskelt on 40 meetrit, seega on see kõrgeim sild Latvias. Ehituskulud on 1.595.000 latti. Peab nimetama, et silla ehitus

oli seotud väga suurte mullatöödega, mida „Dzelzcelu Vestnesise“ andmete järgi tuli teostada Krustpils pooltel kaldal ümmarguselt 500.000 kantmeetrit ja Jekabpils pooltel kaldal isegi 1.400.000 kantmeetrit.

Silla kaudu läheb uus 4,3 km pikkune laiarööpmeline raudteeharu Krustpilsist Jekabpils, milline linn saab seega endale otsese ja soodsa raudteeühenduse riigi pealinnaga. Seni oli Jekabpilsil raudteeühendus olemas ainult 600 mm rööpme lausega väliraudteevõrguga, mis hargneb Daudzeva jaamast Jelgava-Krustpils laiarööpmelisel liinil. Seoses uue silla avamisega muutuvad üldiselt liiklusolud Jekabpils väliraudteel. Nagu juba nimetatud, on sild ühtlasi ka maantee sillaks ja võimaldab seega soodsat ühendust Krustpils ja Jekabpils vahel selles suhtes. Raudteevalitsus korraldab selle kaudu nüüd uued autobusiinid Krustpils ja Leedu piiri ääres asetsevate asulate vahel Jekabpils kaudu. Sellega seoses osa ronge väliraudteel muudetakse ära.

Kõnesolev uus sild on juba teine sild Krustpils juures üle Daugava jõe. 1930. a. septembrikuus avati liikumiseks esimene, maailmasõja ajal purustatud, kuid lätlaste poolt jälle uuesti ülesehitatud sild Jelgava—Krustpils vahelisel liinil (vt. „Eesti Raudtee“ nr. 4 — 1930).

PUUVILJAPUUDE ISTUTAMINE RIGA—JELGAVA MAANTEE ÄARDE

Põllumajanduskoda kavatseb Riga—Jelgava maantee äärde selle koguulatuses istutada viljapuid. Kava peab teostatama 5 aasta jooksul. On arvatud välja, et kogusummas läheb selleks 10.000 kirs-, 1000 õuna-, 2000 ploomi- ja 200 pirnipuud, seega üldse 11.400 viljapuud.

UUTE RAUDTEELIINIDE EHITUSKAVAD.

Latvia raudteede peavalitsusel on uurimisel praegu uute raudteeliinide kavad, nimelt Liepaja — Kuldiga liini pikenduse suhtes. Läbikaalumisel on kaks ehituskava, kumb neist osutub otstarbekohasemaks. Esimene neist näeb ette sihituse Kuldigast Kabile ja Sabile linna kaudu Stende jaamani. Selle kava paremus seisab selles, et on kavatsus tulevikus senist väliraudteeliini Stende — Ventpils ümber ehitada 750 mm rööpme lausega teeks, mis puhul nimetatud lausega juurdeveo raudteeliini ulatuks katkestamatult Liepajast kuni Ventpilsini, Sabile, Stende, Talsi ja Dundagi kaudu. Selline ühesuguse rööpmelaiusega teedevõrk igas suhtes osutub otstarbekohasemaks, kui üksikud väiksed liinide grupid.

Peale selle sihituse uurimustööde jätkatakse aga ka eeltöid veel teise kava suhtes, mis näeb ette laiarööpmelise liini ehitamist Kuldigast Kandava jaama sihis, kus juures uus liin puudutaks võib olla ka Vane ja Aizupe keskusi, mis seni on kannatanud korraliku ühenduse puuduse all.

Neile tehnilistele eeltöödele järgnevad veel teised, eriti majanduslikud uurimused ja läbikaalused. Uue liini ehitust, pärast otstarbekohasema sihituse kindlaksmääramist, võidakse alustada aga pärast seni ehitusolevate Rujiena ja Madona liinide valmissaamist.