Eesti Raudtee

TEEDEASJANDUSE AJAKIRI

K/ü E. R.

Ilmub kuus korda aastas.

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

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

Nr. 2 (117). 1934. 13. aastakäik.

SISU: A. Berend: Autonoomsetest riigiraudteedest. — Dz. V.: Viisteist aastat Läti riigiraudteed (1918—1933). — E. Timma: Šveitsi raudteed. — Kroonika. — Erikirjanduse ülevaade.

INHALT: A. Berend: Von den autonomen Staatsbahnen. — Dz. V.: Fünfzehn Jahre lettische Staatsbahnen (1918—1933). — E. Timma: Die schweizerischen Eisenbahnen. — Chronik. — Bücherschau.

EESTI KIVIÕLI A.-Ü.

Juhatus ja müügiosakond
Tallinn, Vene t. 7
Telef. 464-50, 463-05 ja 465-56

E S.

Tehased ja kaevandus:
Kiviõli jaam
Telef. Sonda 15

SAADUSED:

KÕRGEVÄÄRTUSLINE KÜTTEÕLI tööstus- ja keskkütteseadete kütteks.

IMMUTUSÕLI puukonstruktsioonide immutamiseks.

„FENOLAAT“ ja „GARBESTOLEUM“ puuosade kaitsmiseks mädanemise eest pealekandmise teel.

VILJAPUU-KARBOLINEUM „ESTOLEUM“ viljapuuaedade kahjulikkude pisilaste hävitamiseks puude pisardamise kaudu kevadel.

KÕRGES HEADUSES KATUSETÕRV esmajärguline aine papp- ja muude katuste tõrvamiseks. Kvaliteedilt vastab parimale kivisöetõrvale.

MOOTORNAFTA hõõgpea- ja diiselmootorite kütteks.

AUTO- ja AVIOBENSIIN „ESTOLIN“ kõrge kvaliteediga segamata kodumaa bensiin lennukitele ja mootorsõidukitele.

Tarvitage ja nõudke kõikjalt „Eesti Kiviõli“ A.-ü. saadusi.

„POLARIS“

Eesti Kinnitus Aktsiaselts

Võtab vastu järgmisi kinnitusi:

Tule-, murdvarguse-, vee-, väärt-saadetiste-, kasko (laevakerede) ja klaasi-

kinnitusi.

Seltsi põhi- ja tagavarakapitalid ületavad **Kr. 810.000.—.**

Seltsi asutamisest peale on kahjude eest välja maksetud üldkokku **Kr. 3.987.028.20.**

Soliidne edasikinnitus! Kahjud likvideeritakse viivitamata!

Pagasi- ja kaubasaadetiste ning hoiule antud käsipakkide kinnitus E. V. raudteejaamades

JUHATUS asub **Tallinnas, Vana Viru tän. nr. 12.**
Kõnetraat 426-66. Telegr.-aadr.: „POLARIS“.

OSAKOND asub **Tartus, Lihaturg nr. 7. Kõnetraat 6-75.**
Agendid kõigis linnades ja maakondades.

E2
E
42

EESTI RAUDTEE

TEEDEASJANDUSE AJAKIRI

ILMUB KUUS KORDA AASTAS.

Toimetus ja talitus: Tallinnas, Nunne tän. 32. Kontor avatud 10—12.

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

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

Nr. 2 (117) **1934.** **13. aastakäik**

Autonoomsetest riigiraudteedest.

A. Berend.

On tähelepanu vääriv tõsiasi, et pärastsõjaaastatel on raudteeasjandus paljudes riikides, Euroopas ja Ameerikas, elanud üle suuri, olulise ja põhimõtteliku tähtsusega muudatusi.

Neis maades, kus on valitsemas e r a r a u d t e e d e süsteem, kas üksi, nagu Inglismaal ja Põhja-Ameerikas, või kõrvuti riigiraudteedega, nagu Prantsusmaal, peale sõda on märgata, et raudteed teatud määral on pidanud loobuma puhterakapitalistlikkudest seisukohtadest ja sallima riigivõimu järelevalvet ja vahelesegamist raudteede juhtimise, käituse, tariifipolitika asjadesse hoopis suuremal määral, kui enne ilmasõda. See nähe on tingitud eeskätt sellest asjaolust, et suurte majanduslikkude raskuste tõttu eraraudteed olid sunnitud pöörduma riigivalitsuse poole toetuse ja abi saamiseks. Niivõrd, kui viimast võimaldati, sündis see muidugi sellistel tingimustel, mis laiendasid riigivõimu õigusi eraraudteede kontrolli suhtes. Tihti on see olnud seotud mitmesuguste ümberorganiseerimistega ja koondamistega, uute keskuste ja asutiste loomisega, mis riigivalitsuse algatusel või korraldusel teostatud.

Teisest küljest võib aga paljudes teistes riikides, kus r i i g i r a u d t e e d e süsteem suures ülekaalus või peaaegu ainsaks valitsevaks vormiks, tähele panna vastupidist nähet. Nimelt on riigiraudteed, mis seni moodustasid riigivõimu ja -varanduse lahutamata osa, hakkanud nõudma endale suuremat iseseisvust ja vabadust raudteede juhtimise, majanduslikul, politilisel ja muudel aladel, kui neil seni olnud. On seatud üles põhimõte, et riigiraudteed peavad küll kuuluma riigile ja moodustama osa riigi varandusest, kuid selle osa juhtimine, arvepidamine, tulundus jne., peab olema e r a l d a t u d riigi üldisest majapidamisest ja eelarvest. Peamiselt aga peavad riigiraudteed olema vabad igasugustest politilistest mõjutustest. Riigiraudteed olgu „a u t o n o o m s e d“, nagu nüüd see uus mõiste ka vastava sõnalise väljenduse juba leidnud. Teiseks nõudeks on riigiraudteede „k o m m e r t s i a l i s e e r i m i n e“, mille all mõistetakse, et nende raudteede juhtimine, käitus ja tulundus toimugu üldiste k a u b a n d u s l i k k u d e p õ h i m õ t e t e järgi (*nach kaufmännischen Grundsätzen* — suivant les règles commerciales — in accordance with business principles), nagu ka sõnasõnalt on mõnes uuemas riigiraudteede põhimääruses ette nähtud.

Riigiraudteede „iseseisvuse“ püüdeid ja nende teostumise vorme tähele pannes, peab alguses kohe tähendama, et need tihti ei ole olnud tingitud mitte raudteede enda kaalutlustest ja heaksarvamistest, vaid need muutused on osutunud vajalikuks mõnikord hoopis välistest, raudteedest otseselt mitte ärarippuvatest asjaoludest.

Riigiraudteede ümberorganiseerimiste tagajärjel on loodud uued vormid, mis oma ajaloolise arenemiskäigu, kui ka vastava maa riigiõiguslikkude ja majanduspolitiliste iseärasluste tõttu on omandanud igalpool isesuguse kuju. Viimasel ajal ettevõetud raudteedereformide juures ei ole mõõduandev olnud üksi see vaatepunkt, kuidas on otstarbekohasem lahendada raudtee ja riigi vahekorda. Palju enam on pärastsõjaaastate politilised, majanduslikud ja sotsiaalsed vapustused oma pitseri vajutanud tervele reale raudteede organisatsioonidele.

Nõnda on näit. valuuta stabiliseerimise katsed põhjustanud Belgia ja ka Saksa riigiraud-

teede finantsorganisatsiooni. Riigi majandusliku käituse põhimõttelik ümberkujundamine on vastavad muudatused kutsunud esile ka Rumeenia ja Tšehhoslovakkia riigiraudteede juhtimises ja käituses. Välislaenude tingimused olid Austria, Poola, Rumeenia ja Bulgaaria raudteede ümberkorraldamise põhjusteks. Parima näite riigiraudteede organismi ümbermoodustamisest pakub Saksa Riigiraudteede Selts, mis loodi Dawes'i kava põhjal Saksa heakstegemisemaksude teostamise vahendina.

Nagu juba tähendatud, on riigiraudteede ümberkorraldamiste peamised põhjused olnud erinevad ja selle tõttu on ka teostamise viisid olnud mitmesugused. Sellepärast, võttes vaatlusele „autonoomsed" riigiraudteed ja nende vormid, on otstarbekohasem tähele panna neid üksikult, kusjuures paljude ühiste joonte kõrval leiame ka küllalt erinevusi nende uute organisatsioonide juures.

Saksa Riigiraudteede Selts.

Eestkätt võtame vaatlusele Saksa riigiraudteed, mis nagu juba nimetatud, pakuvad parima näite kõne all olevatest uutest organisatsioonidest. Selgema ülevaate saamiseks tuleb mõni sõna öelda Saksa riigiraudteede arenemiskäigu kohta üldiselt.

Saksa raudteed alguses ehitati suures enamuses eraraudteedena. Saksa riigiraudteede (Reichsbahn) loomine oli juba Bismarcki kavatsuses, kuid see ei läinud tal korda. Kuid ta viis Preisimaal läbi, alates 1879. a., riigistamisaktsiooni kõigi suuremate eraraudteede suhtes, luues neist Preisi osariigi raudteede võrgu (Preussische Staatsbahnen). 1900. a. oli Preisimaal 33.015 km riigiraudteid ja 2.257 km eraraudteid. Ka teistes osariikides tekkisid osariikide raudteede (Staatsbahnen) süsteemid, milliseid maailmasõja algul oli seitse: Preisi-Hesseni, Baieri, Sakseni, Würtembergi, Badeni, Mecklenburgi ja Oldenburgi. Saksa asutav rahvusnõukogu 1919. aastal politilistel põhjustel nõudis riigi ühtluse kõvendamise eesmärgiga, ka Saksa raudteede ühtlustamise ja ühise riigiraudteedevõrgu loomist seniste osariikideraudteede asemel. Riigi põhiseaduse art. 89 nägi ette kõigi osariikide päralt olevate raudteede üleminekut riigi kätte. See üleminek teostati 1. aprillil 1920, millest ajast peale alles on olemas Saksa riigiraudteed (*Reichsbahn*). Selle raudteedevõrgu kogupikkus oli 1920. a. ümmarguselt 53.000 km, kuna kõigi eraraudteede kogupikkus oli samal ajal ligi 4.500 km.

Riigiraudtee tegevuse algus langes majanduslikult väga raskesse, inflatsiooni poolt iseloomustatud ajajärku, mis tõttu esimesed tegevusaastad loomulikult lõppesid puudujääkidega. Juba 1921. a. tõsteti üles küsimus, vabastada riigiraudteed üldistest riigi valitsemise- ja tulunduse reeglitest. Huvitav on, et see nõudmine tõsteti üles majanduslikkudes ringkondades väljaspoolt raudteed, nimelt peamiselt suurtööstu rite poolt. Raudteede poolt töötati välja erilise Raudteede tulunduse seaduse kava, kuid enne kui see jõudis kõigist tarvilikkudest instantsidest läbi käia, tuli Rheini-Ruhri piirkonna raudteede okupatsioon prantslaste ja belglaste poolt, mis tõttu küsimus sedapuhku päevakorrast ära võeti.

Kui 15. novembril 1923. a. Saksa valuuta stabiliseeriti, siis sulges rahaminister riigiraudteedele kõik krediidid, milline korraldusvõte näis talle olevat hädavajalik, et kindlustada uut väärtingutaset. Sellest ajast peale pidid riigiraudteed kõik oma väljaminekud katma oma tuludest, olgu need kulutused mis tahes liiki (käitusekulud, korrashoiu, uute ehituste j. m. väljaminekud). Sellega olid riigiraudteed ühekorraga tegelikult muudetud iseseisvaks, autonoomseks asutiseks, mis oma käitust, majandust ja tulundust pidi hakkama juhtima ja korraldama lahus riigi üldmajapidamisest. Selle korralduse juriidiline sanktsioon järgnes alles 12. veebruaril 1924. a., millal vastava hädakorraseadlusega riigiraudteed tunnustati iseseisvaks majanduslikuks ettevõtteks ja juriidiliseks isikuks. Uus ettevõte sai sellel kujul aga ainult lühikest aega tegutseda, sest vahepeal olid jälle uued, rahvusvahelise ulatusega asjaolud esile kerkinud ja riigiraudteed seisid veel põhjalikuma ümberkorraldamise ees.

Versailles'i rahulepingu art. 248 järgi vastutas Saksamaa heakstegemisemaksude tasumise eest kogu oma varandusega ja seega ka oma raudteedega. Nimetatud maksude tasumise korraldamise otstarbel liitlaste reparatsioonikomisjon 1923. a. lõpul moodustas ühe erikomisjoni ameeriklase Dawesi eesistumisel, mis pidi selgitama küsimust, kuidas koormata ka Saksa riigiraudteid reparatsioonikulude tasumise kohustusega, ja mis teel on seda teostada kõige otstarbekohasem. Seda küsimust kaalusid läbi igakülgselt kaks tähtsat raudteeasjanduse eriteadlast: prantslane Leverve ja inglane Sir Acworth. Nende ettekande põhjal erikomisjon oma esitises reparatsioonikomisjonile 9. aprillist 1924. a. avaldas järgmised nõudmised Saksa riigiraudteede suhtes:

1. Ettevõtte koormamine hüpoteekvõlaga 11 miljardi kuldmarga väärtuses (reparatsiooniobligatsioonid), mis tuleb iga aasta kasvitada 5% suuruses ja ka kustutada iga aasta 1% võrra.
2. Ettevõtte ümbermoodustamine eraseltsiks, mille haldusnõukogust ka välisriikide esindajad osa võtavad.
3. Ettevõtte kontroll — obligatsiooni võlauskujate kaitseks — ühe välismaa komissari poolt.

Moodustati eriline rakkimiskomitee, mis koosnes kahest nimetatud eriteadlasest, Lever-

E21041

ve ja Acworth, ja kahest Saksa esindajast, Vogt ja Bergmann. Peale pikki arutlusi ja läbirääkimisi Pariisis, Berliinis ja Londonis, lepiti kokku seaduste eelnõude teksti ja ulatuse suhtes ja reparatsioonikomisjon nõustus ettepandud kavadega. Need kavad võeti ka Saksa riigipäeva ja riiginõukogu poolt vastu ja pandi maksma järgmiste seaduste kujul, mis avaldati 30. augustil 1924. a.:

1. Saksa Riigiraudteede seadus *(Reichsbahngesetz)* ühes selle juurde kuuluva Saksa Riigiraudteede Seltsi põhikirjaga *(Gesellschaftssatzungen)* ja
2. Saksa Riigiraudteede Seltsi personaaliseadus *(Reichsbahn-Personalgesetz)*.

Nimetatud seaduste põhjal loodi S a k s a R i i g i r a u d t e e d e S e l t s, mis endast kujutas täiesti omapärase asutise, kusjuures riigi ja seltsi suhted olid kindlaks määratud järgmiselt: Riigiraudteed jäid ikka riigi varanduseks, kuid olid riigist eraldatud ja nende käituseõigus anti üle Seltsile. Selts ei olnud mitte riigiasutis, vaid tal oli eraettevõtte iseloom, kuigi talle jäid mõnesugused avalikõiguslikud õigused ja kohused. Riigil oli küll suured õigused järelvalve suhtes, kuid Riigiraudteede Seltsi käituse ja tulunduse alal kõik tähtsamad küsimused olid jäänud Seltsi nõukogu otsustada. See nõukogu oli seaduse järgi ette nähtud 18-liikmeline, millisest arvust 9 nimetatakse Saksa valitsuse ja 9 reparatsiooniobligatsioonide omanikkude usaldusmehe poolt. Seadus määras kindlaks, et usaldusmehe poolt nimetatavatest nõukoguliikmetest peavad vähemalt 4 olema välismaalased, kuna 5 võivad olla sakslased.

Et Saksa Riigiraudteede Selts loodi liiduriikide nõudel Saksa reparatsioonimaksude võla korraldamise otstarbel, siis on muidugi arusaadav see suur mõju ja need laiad võimupiirid, mis välisriikide esindajail olid Seltsi suhtes, eriti nimelt välismaalasest raudteekomissari näol, kes pidi valvama selle järgi, et Seltsi tegevus areneks ainult selles suunas ja piirides, mis võimaldab talle korralikult täita pealepandud kohustusi reparatsioonimaksude alal.

Nagu juba nimetatud, tuli Saksa Riigiraudteede Seltsil välja anda reparatsiooniobligatsioone 11 miljardi kuldmarga väärtuses, kusjuures neid pidi kasvitatama 5% suuruses, samuti kustutatama igal aastal 1% võrra, seega kogusummas maksta 660 milj. kuldmarka aastas. Siiski see maksusumma oli ette nähtud ainult Seltsi neljandast tegevusaastast peale, kuna esimesel kolmel aastal oli need summad määratud: 200 milj., 595 milj. ja 550 milj. marka.

Need tingimused ei olnud kerged. Riigiraudteede Seltsil tuli tõesti suuri jõupingutusi ette võtta, et täita temale riigivalitsuse poolt kohuseks tehtud suuri ülesandeid: esiteks — juhtida ja korraldada raudteede majapidamist, käitust, tariifipolitikat jne. nõnda, et saavutaks sellist suurt tulu, mille ülejääk võimaldab tasuda ettenähtud igaaastased maksud, teiseks — kõige selle juures silmas pidada Saksa riigi ja rahvamajanduse üldiseid huvisid ja vajadusi, nagu see ka Riigiraudteede seaduses oli ette nähtud ja kolmandaks — hoida raudteede päraldisi, materjale ja inventari tehniliselt tarvilikul kõrgel tasemel.

Riigiraudteede Selts suutis neist ülesannetest jagu saada ja oma kohustusi täita ka sel ajal, kui Saksa riik ja rahvamajandus suurte raskustega võitlesid, nimelt 1929. a., millal Saksamaa võlauskujad riigid olid sunnitud Saksa reparatsioonimaksude võla küsimust veel kord ümber korraldama.

Haagi konverentsidel augustikuus 1929. a. arutati ja kaaluti uued, ekspertide poolt esitatud kavad, mis nägid ette olulisi muudatusi ka Saksa Riigiraudteede Seltsi organisatsiooni suhtes. Töötati välja vastavad muudatused, mida kavatseti ette võtta Saksa Riigiraudteede seaduses 30. augustist 1924. Saksa seadusandliste asutiste poolt võeti need muudatused vastu ja 13. märtsil 1930. a. avaldati u u s Riigiraudteede seadus.

See n. n. Youngi kava kohaselt ümbertöötatud seadus nägi ette, et Saksa Riigiraudteede Selts peab olema ikkagi iseseisev eraettevõte, millel on rippumatus majanduslikkudel ja tulunduslikkudel aladel. Summa, mida Selts oli kohustatud igal aastal maksma, jäi endiseks, s. o. 660 miljonit riigimarka, kuid see kandis nüüd „r e p a r a t s i o o n i - p a n i s e“ (Reparationsteuer) nime, kuna senised reparatsioonivõla obligatsioonid ära muudeti. Et Selts nüüd ainult Saksa riigivalitsuse ees vastutav oli nimetatud summa õigel ajal tasumise eest, siis jäid ära kõik senised välisriikide esindajatest moodustatud järelvalve organid: Seltsi nõukogu koosnes nüüd ainult sakslastest — liikmetest, kes Saksa valitsuse poolt nimetati ja välismaalase — raudteekomissari koht kaotati ära. Sellega ühenduses suurenesid ka Saksa riigivalitsuse õigused Seltsi järelevalve suhtes.

Saksa Riigiraudteede Seltsi rakinduse, õiguste ja kohustuste lähemaks tundmaõppimiseks, kuidas need praegu maksvad, vaatleme 13. märtsi 1930. a. riigiraudteede seadust selle tähtsamate punktide kaudu, kui ka Seltsi põhikirja.

Seaduse § 1 ütleb, et Saksa riigiraudteede ekspluateerimise otstarbel luuakse selts, kes valitseb ja käitab neid riigi jaoks käesoleva seaduse ja selle juurde lisatud seltsi põhikirja alusel.

§ 2 näeb ette, et „Selts peab raudteede käitust teostama k a u b a n d u s l i k k u d e p õ h i m õ t e t e järgi, sealjuures silmas pidades Saksa rahvamajanduse huvisid.“

Seltsi põhikapital on 15 miljardi riigimarka; see koosneb eelisaktsiatest (Vorzugsaktien) (grupp A) 2 miljardi riigimarga ja harilikku-

dest aktsiatest 13 miljardi riigimarga väärtuses. Riigiraudteede sisseseadete ja veereva materjali uuendamiseks ja täiendamiseks tarvisminevate rahasummade hankimiseks või muude erakorraliste kulude katmiseks on selts õigustatud suurendama põhikapitali uute eelisaktsiate (grupp B) väljaandmise teel, mille koguväärtus ei või ületada 2 miljardi riigimarka iga 10 aasta pikkuse ajavälte kohta, arvates selliste aktsiate väljaandmise algusest. Põhikapitali suurendamiseks on tarvilik riigivalitsuse nõusolek.

Eelisaktsiad on nimeta. Nad on harilikud aktsiad kaubanduseõiguse järgi ja määratud müügi jaoks. Nende järgi kapital makstakse tagasi hiljemalt seltsi käitusõiguse lõppemisel (vt. allpool). Eelisaktsiatelt makstakse ka eelisdividende, millised sel puhul, kui mõnel aastal neid pole võimalik olnud maksta täiel määral, järgmistel aastatel täiendavalt tasutakse. Peale selle on ette nähtud juhul, kui kasude jagamisel ka harilikkudelt aktsiatelt dividendi makstakse, eridividendi tasumine eelisaktsiatelt.

Harilikud aktsiad, mis välja antakse 13 miljardi riigimarga väärtuses, on nimelised ja kirjutatakse riigi või osariikide nimele. Neil puudub õieti aktsiate iseloom, sest nende järgi mingisugust kapitali tagasi ei makseta.

Seaduse § 4 määrab, et riigi poolt tasutavate reparatsiooni-aastamaksude heaks selts peab maksma erilist riigipanist (r e p a r a t s i o o n i p a n i s) 660 miljoni riigimarka aastas. See panis tasutakse ühesuurustes osades, 55 miljoni riigimarka iga kuu eest, järgmise kuu esimesel kuupäeval (äripäeval), Riigipanka, Rahvusvahelise Maksudesaldeerimise panga arvele. Reparatsioonipaniseks tarvisminevad summad võetakse käitusetuludest, hädakorral kasutades selleks kõiki tagavarasid. Panis seisab kulude seas teises järjekorras peale teenijate palkade ja tal on eesõigus kõigi muude paniste või koormatiste suhtes. Riik garanteerib panise tasumise seltsi poolt. Kui mõni tähtajaline panise sissemakse jääb seltsi poolt täielikult või osaliselt teostamata, siis puuduva summa katteks riik volitab seltsi kasutama transpordipanise summasid, mis riigi heaks on raudteel sisse nõutud. Kui neist summadest ei jätku, siis peab puudujäägi tasuma riik. Igal juhul ei vabane aga selts puudujäänud panise hiljem tasumisest riigile.

Siinjuures peab n. n. t r a n s p o r d i p a n i s e *(Beförderungssteuer)* kohta tähendama, et seda enne maailmasõda Saksa raudteedel sellisena ei tuntud. Oli olema ainult teatud tempelmaks sõidu- ja veodokumentidelt. 1917. aastal seati sisse viimase asemel transpordipanis, mis moodustab reisijateveos 10—16% piletihinnast, pagasiveos 12% ja kaubaveos (sütevedu välja arvatud) 7% veomaksust. Transpordipanis tegi suure summa välja (üle 300 milj. riigimarga aastas). Dawesi kava järgi oli ette nähtud, et ka nimetatud panis tuli kuni 290 milj. riigimarka tasuda reparatsioonikassasse, kuid 1930. a. seaduse järgi on see kohustus ära jäetud.

Seaduse § 5 järgi riik annab seltsile üle riigiraudteede käituse a i n u õ i g u s e, mis kestab kuni 31. detsembrini 1964. a., eeldades, et selleks ajaks on kõik kuni 2. jaanuarini 1965. a. tasuda olevad tähtajalised panisemaksud tasutud ja eelisaktsiad tagasi ostetud. Kui viimased tingimused juba varem täidetud, või kui vastupidi, nende täitmises on tekkinud viivitus, siis vastavalt lüheneb või pikeneb ülaltanendatud käituseõiguse tähtaeg.

Seltsi käituseainuoigus ulatub üle kõigi olemasolevate riigiraudteeliinide. Uute liinide juurdeehitamiseks on nõuetav riigivalitsuse nõusolek. Teisest küljest võib riik igal ajal nõuda uute liinide ehitamist, mis osutuvad üldisele liiklemisele tarvilikuks, kuigi selts ehk asuks eitaval seisukohal nende liinide tulutoovuse suhtes. Viimasel juhul selliste uute liinide ehitus ja käitus toimub seltsi poolt riigi arvel, või riik annab selleks õiguse kolmandatele.

§ 6 määrab, et riigiraudteed moodustavad riigi erivaranduse „Reichseisenbahnvermögen". Ka kõik liikumata varad, veerev materjal ja muud, mis selts juurde soetab käesoleva seaduse alusel, jäävad seega riigiomanduseks. Nimetatud riigiraudteede-erivaranduse suhtes selts võib korraldusi teha, kuivõrd see tarvilik ja õigustatud on korrapärase käituse otstarbel. Sealjuures on korraldused esemete suhtes, mille väärtus on üle 250.000 riigimarga, lubatud ainult riigivalitsuse igakordsel nõusolekul. Müügist saadud raha tuleb kasutada riigiraudteede sisseseadete või veereva materjali uuendamiseks või parandamiseks.

Kuigi eelisaktsiate väljaandmise teel on seltsil võimalik mõnesuguste suuremate, erakorraliste väljaminekute jaoks, nagu uued ehitused j. m. rahalisi abinõusid hankida, siiski on see toiming tülikas ja seotud sarnaste asjaoludega, mis selle vahendi kasutamise teevad ebasoovitavaks, eriti kui on tegemist vähemate või lühitähtajaliste kulutustega. Sellepärast on seaduse § 8 järgi lubatud seltsil ka laenude tegemine iseseisvalt, kusjuures aga nende tähtaeg peab olema enne 1. jaanuari 1965. a. Sellekohase kokkuleppe põhjal riigivalitsuse ja seltsi vahel võib selts teha ka laenusid, mille tähtajad ulatuvad kaugemale, kui 1. jaan. 1965. a. Laenude kindlustamiseks selts võib anda ühe üldise hüpoteegi (Reichsbahnhypothek) kogu riigiraudteede erivaranduse, veerev materjal kaasa arvatud, kohta.

Selts on kohustatud riigiraudteede käitust kindlustama ja kõiki sisseseadeid ja materjali omal kulul korras hoidma, uuendama ja arendama nõnda, et need oleksid rahuldavas seisukorras ja vastaksid liikluse nõuetele ja tehnika arengule. Nende juhtnööride, kui ka muude

seaduseeskirjade ja riikliku järelvalve poolt määratud piirides on selts õigustatud riigiraudteede ekspluateerimist korraldama ja juhtima enda vastutusel.

Selts on § 14 järgi vabastatud igasugustest uutest otsestest maksudest või panistest oma tuludelt, liikuvalt või liikumata varanduselt ja üldse kõigist maksudest, mida ei olnud kohustatud maksma ka ettevõte „Saksa Riigiraudtee" 12. veebr. 1924. a.

Üldisele seadusandlusele allub selts niivõrd, kui Riigiraudteede seaduses või seltsi põhikirjas teisiti ei ole ette nähtud. Eraraudteede kohta antud eriseadused ja määrused ei ole seltsi suhtes kohaldatavad. Kaubanduslikkude seltside kohta maksvatele määrustele allub selts ainult niivõrd, kui see käesolevas seaduses või seltsi põhikirjas on otsekohe ette nähtud.

Riigiraudteede Seltsi ametikohad ei loeta riigi ametiasutisteks. Siiski on neil samad avalik-õiguslikud õigused ja kohused, mis olid enne seltsi loomist ettevõttel „Saksa Riigiraudtee". Seltsil on õigus tarvitada ametipitsatit riigikulliga.

Seaduse § 19 järgi on Saksa Riigiraudteede Selts kohustatud välja töötama erilise personaalimäärustiku *(Personalordnung)*, milles määratakse kindlaks riigiraudteedeametnikkude õigused, teenistuse- ja tasutingimused, kooskõlas riigiametnikkude kohta maksvate eeskirjadega, kuivõrd erandid ei ole tingitud Riigiraudteede või selle personaali seadusest või seltsi põhikirjast. Muud erandid on lubatud ainult riigivalitsuse nõusolekul. Neis asjus tekkinud lahkarvamised seltsi ja riigivalitsuse vahel lahendab eriline riigiraudteedekohus (vt. allpool).

Juba mainitud Riigiraudteede personaaliseadus *(Reichsbahn-Personalgesetz)*, mis ühel ajal Riigiraudteede seadusega 30. augustil 1924. a. maksma hakkas, sisaldab peale mõne üksiku olulise, riigiraudteedeametnikkude õigusi ja kohustusi kindlaksmäärava paragrahvi, millest allpool kõne, veel rida muudatusi ja täiendusi, mis osutusid vajalikuks teistes seadustes Saksa Riigiraudteede Seltsi, ja viimasega ühenduses ühe uue ametniku tüübi, riigiraudteedeametniku *(Reichsbahnbeamte)*, loomisega.

Siinkohal ei ole ülearune selgituseks Saksa Riigiraudteede Seltsi teenijate olukorra, õiguste ja kohuste suhtes, käsitledes selleks ülaltähendatud personaaliseadust kui ka personaalimäärustikku, tähendada järgmist:

Uus riigiraudteede personaaliseadus jättis maksma teenijate suhtes senise liigituse, nimelt tehakse vahet: ametnikkude *(Beamte)*, teenijate *(Angestellte)* ja tööliste *(Arbeiter)* vahel, millel oluline tähtsus on nendesse liikidesse kuuluvate teenijate kohta.

Riigiraudteedeametnikkudeks loetakse personaaliseaduse järgi: a) kõik need riigiraudteede ametnikud, kes raudteede käituse üleandmisel seltsile, Riigiraudteede seaduse § 20 p. 1 põhjal omasid sellise õiguse; b) kõik need isikud, keda selts pärast võtab teenistusse ametnikkudena, kusjuures seltsil oli õigus ette näha enda tarviduse järgi, millistel ametikohtadel peavad olema ametnikud. Personaalimäärustikus loetleti üles kõik ametnikkude ametinimetused.

1920. a. peale, millal Saksa osariikide raudteed riigistati, said nende raudteede ametnikud riigiametnikkudeks *(Reichsbeamte)*, kelle kohta oli maksev riigiametnikkude seadus (Reichsbeamtengesetz). Nagu juba tähendatud, said Saksa Riigiraudteede Seltsi loomisel need ametnikud automaatselt loetud riigiraudteedeametnikkudeks, mille iseloom läheb lahku riigiametnikust. Riigiraudteedeametnik on küll veel ametnik riigipõhiseaduse ja veel mõnesuguste teiste seaduste ja määruste järgi, kuid ta ei allu enam riigiametnikkude seadusele; tema õigused ja kohustused on määratud kindlaks Riigiraudteede ja selle personaaliseaduses; tal ei ole oma teenistuskohuste täitmisel midagi enam riigiga tegemist, samuti nagu riigil ei ole tegemist riigiraudteedeametniku teenistusevahekorraga tema ja seltsi vahel. Riigiraudteedeametnik allub ainult peadirektorile ja muudele seltsi organitele.

Riigiraudteedeseaduse § 20 kindlustas neile riigiraudteede ametnikkudele, kes loeti Seltsi teenistusse üleviiduks, nende senised palgad, pensionid ja muud õigused, mis neil olid riigiametnikkudena, välja arvatud õigustekitsendus, mis § 24 ette nähtud ja millest allpool kõne.

Riigiametnikkudeseaduse järgi ametnikud, niivõrd, kui nad ei ole määratud ametisse sellekohase, otseselt väljendatud tingimuse järgi, mis näeb ette nende vallandamisevõimalust — loetakse teenistusse võetuks nende eluajaks.

Sama määrus on ka riigiraudteede personaaliseaduses (§ 2). Personaalimäärustiku järgi antakse igale teenistusse astujale ametnikule sellekohane kiritõendus, milles sel puhul, kui ametnik on võetud seltsi teenistusse vallandamise võimalusega *(kündbar)*, see tingimus selgesti väljendatakse, kusjuures näidatakse ka ülesütlemise tähtaeg. Kui ametnik hiljem ümber paigutatakse vallandamatute ametnikkude *(unkündbar)* liiki, siis antakse temale selle kohta uus kiritõendus. Milliste ametnikkude suhtes ja kui kauase teenistuse kestvuseks on ette nähtud vallandamiseõigus, see ei ole seadustega kindlaks määratud. Peab tähendama, et kuigi vallandamatus on seaduse järgi ette nähtud reeglina, millest lubatakse erandeid, tegelikult on see erand kõigi alamatel teenistuskohtadel olevate ametnikkude suhtes maksev olnud Saksa riigiraudteedel juba varemalt, riigiametnikkudeseaduse maksvuse ajal. Saksa Riigiraudteede Selts jättis esialgu maksma senised sellekohased eeskirjad ja määrused, mille järgi näit.

alamad ametnikud omavad vallandamatuse õiguse teatud teenistuseaastate (5 ja enam) möödumisel.

Vallandamatut ametnikku võib Saksa Riigiraudteede Selts oma teenistusest lahti lasta ainult süüteo puhul, mille eest karistusena on ametist vallandamine ette nähtud. Teisi ametnikke võib Selts igal ajal tarviduse korral vallandada, silmas pidades muidugi ülesütlemise tähtaega (1—2 kuud), mis vastava ametniku ametissemääramise dokumendis ette nähtud. Enda ametist vabastamist paluda on õigus muidugi ühte või teise liiki kuuluval ametnikul.

Nagu ülalpool mainitud, pani Raudteedeseaduse § 24 maksma riigiraudteedeametnikkude suhtes erilise tingimuse, nimelt andes seltsile õiguse igal ajal, kui leiab selle tarviliku olevat, määrata ametnikku (olgu vallandamatu või mitte) ajutiselt reservi, makstes temale n. n. ooteraha *(Wartegeld)*, mis nagu pensioniraha moodustab teatud protsendi teenija palgast. See ametnikkude õigusi kitsendav määrus, mida riigiametnikkude suhtes ei olnud maksmas sellises ulatuses, leiti tarvilik olevat, arvestades seltsi erilist ülesannet ja iseloomu. Reservi ehk ootele määratud ametnikud on kohustatud kohe jälle kutse peale ilmuma seltsi või riigi teenistusse, vastasel juhul kaotavad nad õiguse ooteraha saamiseks. Et selline puhkuselemääramine seltsil ikkagi ooteraha maksmisega seotud, siis tegelikult selts tarvitseb seda õigust kasutada ainult vallandamatute ametnikkude suhtes, kuna teisi ametnikke on seltsil võimalik ametist vabastada otsekohe.

Riigiraudteedeametnikud nende teenistuskohuste rikkumise puhul on vastutavad riigiametnikkude kohta ettenähtud distsiplinaarkorras, kusjuures aga kõige kõrgema instantsina arvesse tuleb seltsi peadirektor.

Riigiraudteedeametnikkude palkade suhtes näeb Riigiraudteede seadus ette, et need peavad määratama enam-vähem kooskõlas riigiametnikkude palgaredeliga. Olulised erinevused on lubatud ainult riigivalitsuse sellekohasel nõusolekul. Kõrgemate juhtivate ametnikkude suhtes, kelle koguarv ei tõuse üle 1/2% riigiraudteede alalise personaali üldarvust, selts on õigustatud neile palku määrama täiesti enda äranägemise järgi.

Mis puutub t ö ö l i s t e s s e ja muudesse teenijatesse, kes ei kuulu ametnikkude liiki, siis nende töö- ja palgatingimused olid Saksa riigiraudteedel juba varemgi sellekohaste, raudteevalitsuse ja ametiühingute vahel sõlmitud kokkulepete *(Lohntarifvertrag)* põhjal kindlaks määratud. Riigiraudteede seaduse § 19 määras, et töö-, hoolekande- ja kindlustusõiguse alal maksvad seadused ja määrused, niivõrd, kui nad Riigiraudteede seaduse või seltsi põhikirja järgi ei ole eriti muudetud, peavad jääma maksma endises ulatuses. Selle tõttu Saksa Riigiraudteede Seltsi loomisega seoses ei ole raudteetööliste olukorras erilisi muudatusi tekkinud.

Riigiraudteede seaduse §§ 29 ja 30 järgi selts on kohustatud oma arvepidamist korraldama kaubanduslikkude põhimõtete järgi nõnda, et igal ajal on võimalik kindlaks teha seltsi finantsseisukorda. Bilanss ja kasude ja kahjude arve peavad seltsi poolt avaldatama kuue kuu jooksul peale iga tegevusaasta möödumist. Riigivalitsusel on õigus igal ajal lasta kontrollida seltsi bilanssi, kasude ja kahjude arvet, kui ka nende arvete aluseks võetud andmeid.

§ 31 järgi on riigivalitsusel järgmised õigused seltsi suhtes:

järelvalve õigus, et riigiraudteede haldus seltsi poolt teostataks vastavalt seadustele, liikluse nõuetele ja Saksa rahvamajanduse huvidele;

järelevalve õigus, et riigiraudteed kõigi sisseseadetega ja veereva materjaliga saaks ekspluateerimist kindlustavas seisukorras hoitud ja et käitus teostataks rahuldavalt;

loaandmine, mõnel teeosal liiklemise lõpetamiseks või mõne suurema jaama sulgemiseks;

loaandmine tehniliste sisseseadete põhjapanevateks uuendusteks või muudatusteks, eriti elektrilise käituse laiendamise või piiramise puhul;

kaastoimus tariifide ja sõiduplaanide koostamisel.

Tariifide suhtes määrab § 33 järgmist: Olemasolevate tariifide muutmiseks või uute tariifide maksmapanemiseks peab selts nõutama iga kord riigivalitsuselt luba. Juhul, kui riigivalitsus keeldub luba andmast, siis võib selts pöörata kaebusega riigiraudteedekohtu poole. Selle kohtu otsustada antakse asi ka siis, kui riigivalitsus nõuab mõnesugust tariifimuudatust ja selts keeldub sellega nõustamast. Üldiselt aga riigivalitsus võib ära jätta loanõutamise niisuguste tariifimuudatuste suhtes, millel puudub suurem üldine tähtsus. Sel puhul selts teatab tehtud muudatustest viibimata riigivalitsusele.

Erilisel R i i g i r a u d t e e d e k o h t u l *(Reichsbahngericht)*, mida ülalpool paaril korral mainitud, on ülesandeks lahendada vaielusi riigivalitsuse ja seltsi vahel, nimelt neis asjus, mis puutuvad riigiraudteede seaduse ja riigiraudteede põhikirja tõlgitsemisesse, või nimetatud seaduse või põhikirja põhjal teostatavatesse korraldusvõtetesse, eriti aga tariifiküsimustesse. Riigiraudteedekohus asub riigikohtu juures. Ta koosneb kolmest alalisest kohtunikust ja kahest kaasistujast. Alalised kohtunikud nimetatakse Staatsgerichtshof'i presidendi poolt. Kaasistujad (peamiselt tariifiküsimuste lahendamise puhul), üks riigivalitsuse, teine seltsi poolt ettepandud, kinnitatakse samuti nimetatud kohtupresidendi poolt.

Riigiraudteede seaduses on kindlaks määratud teatud juhtumid, millal küsimuse lõplik la-

hendamine kuulub ainult riigivalitsuse, aga mitte riigiraudteedekohtu võimupiiri. Need on näit. laandmine uute teede ehituseks, samuti otsustamised mitmesuguste võõrandamiste, ülesõidukohtade ehituskulude jaotuse j. m. suhtes.

Riigiraudteede seaduse lisana ja selle lahutamata osana esinev Saksa Riigiraudteede Seltsi põhikiri sisaldab lähemaid määrusi põhi- ja tagavarakapitalide ja eelisaktsiate kohta, millest juba ülalpool oli kõne. Eeskirjad seltsi organite ja nende tegevuse kohta olid jäetud täielikult seltsi põhikirja lahendada.

Seltsi organid on haldusnõukogu *(Verwaltungsrat)* ja juhatus *(Vorstand)*.

H a l d u s n õ u k o g u koosneb 18 liikmest, kes peavad olema sakslased. Nad nimetatakse riigivalitsuse poolt. Kui on antud välja eelisaktsiaid grupp A, siis 4 kohta ülaltähendatud 18 hulgast antakse eelisaktsiate omanikkudele sel tingimusel, et iga 500 miljoni riigimarga eest aktsiate kohta antakse üks koht haldusnõukogus. Haldusnõukogu liikmed peavad olema kogenud majanduselu tundjad või raudteeasjanduse eriteadlased. Nad ei või olla riigipäeva või riigivalitsuse liikmed. Ametiaeg kestab 3 aastat, mille järel neid võidakse uuesti ametisse nimetada. Haldusnõukogu valib iga tegevuseaasta algul enda seast presidendi, kes kinnitatakse riigipresidendi poolt. Kui eelisaktsiate omanikud on kolme nõukoguliikme poolt esindatud, siis peab president viimaste hulgast olema.

Haldusnõukogu ülesandeks on seltsi asjaajamise järelvalve ja kõigi tähtsamate, põhimõtteliste või üldise iseloomuga küsimuste otsustamine. Siia kuuluvad eriti:

peadirektori nimetamine, samuti ka teiste kõrgemate ametnikkude nimetamine peadirektori ettepanekul;

eelarve, bilansi, kasude ja kahjude arve kinnitamine ja kasude jaotus;

volitamine laenude tegemiseks;

personaali õiguslikkude, töö- ja palgaolude kohta käivate üldiste määruste kinnitamine.

Haldusnõukogu korralised koosolekud peetakse vähemalt iga kahe kuu tagant üks kord. Riigivalitsusel on õigus määrata ühe alalise esindaja, kes võib haldusnõukogu koosolekutest osa võtta, kuid ilma hääleõiguseta.

Haldusnõukogu liikmete tasu kohta näeb põhikirja § 16 ette, et „neil on õigus saada priisõitu kõigil seltsi teeosadel, reisukulude tasumist ja nende vaeva eest kohast tasu, mille määrab haldusnõukogu ise."

Teiseks seltsi organiks on juhatus.

J u h a t u s ajab seltsi asju haldusnõukogu järelvalvel. Ta koosneb peadirektorist ja ühest või mitmest direktorist, kes ei või olla haldusnõukogu liikmed. Peadirektor nimetatakse haldusnõukogu poolt (riigivalitsusega selle kohta enne läbi rääkides) kolme aasta peale, mille möödumisel on uuesti nimetamine lubatud. Peadirektori ja direktorite nimetamine vajab riigipresidendi kinnitamist. Kui riigivalitsus leiab, et peadirektor on astunud üle põhikirja määrustest, siis võib ta nõuda haldusnõukogult otsust peadirektori ametist vabastamise kohta.

Peadirektor vastutab seltsi asjaajamise eest. Põhikirja § 18 (3) järgi peadirektor ja direktorid peavad oma asjaajamisel üles näitama hoolt, mis vastab korralikule ärimehele *(ordentlicher Geschäftsmann)* ja vastutavad oma kohuste rikkumise puhul seltsi ees. Muude kõrvaliste ametite ja teenistuste pidamine on neil lubatud ainult haldusnõukogu nõusolekul.

(Järgneb.)

Viisteist aastat Läti riigiraudteed (1918.-1933.)

Dz. V.

Läti vabariigi esimesed viisteist aastat olid rasked töö ja mure aastad. Raudteede ülevõtmisel võõrastelt võimudelt raudteede majandus ei olnud mitte ainult hooletusse jäetud, vaid lõplikult raamunud ilmasõja ja revolutsiooni ajal. Uue riigivalitsuse ülesanne oli peale politilise ja majanduslise elu organiseerimise uutel alustel, viibimata korda seada raudteede majandus. Raudteede peavalitsuse tegevus esimestel aegadel toimus väga raskete sõjaolude kestvusel ja seisis peamiselt selles, et uuendada ja üles ehitada õhku lastud raudteesildu, purustatud rööbasteid, hävitatud ja mahapõlenud hooneid, viletsas seisukorras osutuvat veerevat materjali ja muid tehnilisi sisseseadeid ja tarbeid. Väga palju oli tarvis ära teha, et võiks rahuldada ainult kõige hädavajalikumad sõjaväe ja elanikkude tarvidused. Liiklemist laiendada sel määral, kui elanikud soovisid, oli täiesti võimatu, eriti veereva materjali puudusel. Suurim pahe tol ajal seisis selles, et puudusid ainelised võimalused: raudteede kui ka riigikassa olid tühjad. Raudteede tegevus esimese paari aasta jooksul sündis sellises raskes olukorras, mida isegi praegusel majanduslikku kriisi ajal on raske mõista ja ette kujutada. Raudteede peavalitsusel tuli ületada erakordselt suuri takistusi, et võimalikult rutem uuendada liikumist täielikult hävitatud liinidel, olgugi et sealjuures tuli poolikult remonteeritud veereva materjaliga liikuda mädanenud liipritega ja ajutiste sildadega varustatud teeosadel, kus puudusid igasugused hooned reisijate või kaubasaadetiste jaoks.

Raudteede võrk.

Peale seda, kui Läti territoorium oli vaenlasest vabastatud ja riigi majanduslik elu enam-vähem korraldatud ja kindlustatud, lubati raudteedele, kuigi väga piiratud määral, krediiti purustatud ja hävitatud liinide ülesehitamiseks ja ka uute liinide ehituse alustamiseks.

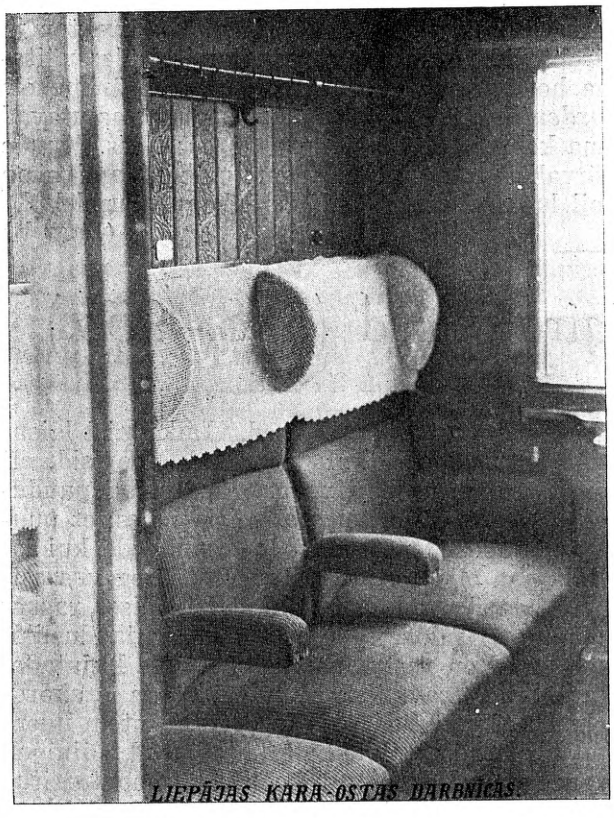
Raudteede ekspluateeritavate liinide juurdekasvu Läti iseseisvuse kestvusel näitavad järgmised arvud:

Raudteede võrgu pikkus.

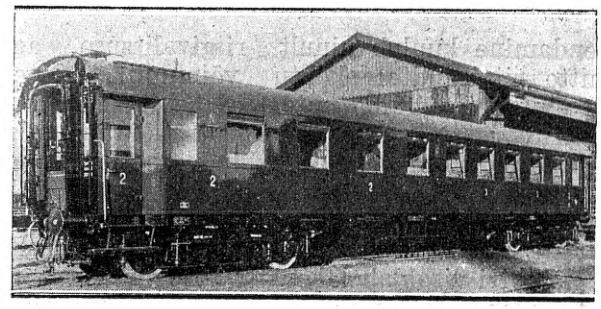
Rööpme laius mm	Ekspluat. liinide pikkus km				Juurdekasv	
	Augustikuus 1918		Novembrik. 1933			
	Kokku	Seal hulgas eraraudteed	Kokku	Seal hulgas eraraudteed	Arvuliselt	%
1524	557,8	—	1789,0	—	1231,2	221
1435	113,5	—	319,0	—	205,5	181
1000	48,8	48,8	48,8	48,8	—	—
750	113,2	—	435,1	127,0	321,9	284
600	229,8	—	422,6	—	192,8	84
Kokku	1042,2	48,8	2898,0	175,8	1855,8	178

Riigiraudteede võrk on kasvanud seega 1842 km võrra kuni 2722,2 km peale.

15 aasta jooksul on uute raudteede ehituse alal palju ära tehtud, niivõrt kui seda võimaldasid riigikassast saadud summad. Et võõrastelt



Moodne Läti raudteede 2. 3. klassi reisivagun.
Sisevaade 2. klassi kupeesse. Istmed kaetud plüüshiga ja seljatoed pitsirüidega.

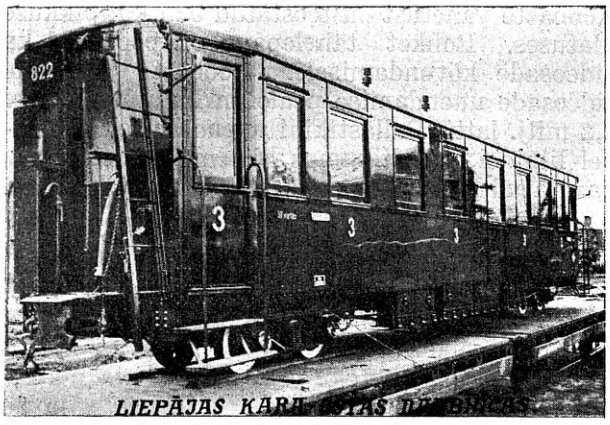


Moodne Läti raudteede 2. 3. klassi reisivagun.
Ehitatud Liepaja sõjasadama tehastes, esialgu 5 vagunit. Vaguni pikkus on 20,4 m, teenistuskaal 47 t; vagunis on 5 kolmanda klassi kupeed 40 istekohaga ja 4 teise klassi kupeed 24 istekohaga.
Liikumas Riga—Tilsit—Berliini liinil.

võimudelt ülevõetud raudteede võrk ei vastanud Läti majanduslistele ja politilistele tarvidustele, siis tulid uued raudteed ehitada, osalt, et pakkuda liikluse võimalusi maakohtades, kus need puudusid, osalt, et soodustada transiitvedusid Läti sadamatest ja sadamatest. Uutest ehitatud liinidest on tähtsaim 164 km pikkune Gluda—Saldus—Liepaja liin, mis ühendab Kuramaa rikkamaid maanurki Riiaga. 1932. a. sai valmis ja avati liikumiseks Liepaja—Alsunga juurdeveoliin ühes teeharuga kuni Pavilost'ini, kogupikkus 70 km. Teistest uutest liinidest võib nimetada Valdgale—Valdemarpils—Luba liin 15 km ja Engure—Mersrags liin 12 km pikk.

Ka praegusel majanduslikul kriisiajal jätkuvad uute raudteede ehitused järgmistel laiarööpmelistel liinidel: 1) Riia—Rujiena liin — 139 km, millel on liikumine avatud 20 km pikkusel teeosal kuni Carnikava'ni ja 2) Riia—Ergli—Karsava liin — pikkus ligi 240 km. Peale selle on ehitusel juurdeveoliinid: 1) Sita—Berzpils—Rezekne liin — 87 km, millest on liikumiseks avatud Sita—Berzpils teeosa 40 km ja 2) Alsunga—Kuldiga liin.

Läti vabariigi kestvusel on uute raudteede ehituseks välja antud kuni 31. märtsini 1933. a. 34,0 milj. latti. Sellest summast langeb Liepaja—Gluda teeosa jaoks 22,2 milj. latti, Riia—Rujiena teeosa jaoks 6,1 milj. latti, Liepaja—Alsunga teeosa jaoks 2,6 milj. latti ja Riia—Ergli—Karsava teeosa jaoks 1,4 milj. latti. Peale selle veel Liepaja—Rucava teeosa ümberehitamiseks 300 tuh. latti. Vedude hulga suurenemise tõttu olid raudteed sunnitud mõnda olemasolevat teeosa kohastama suurenenud liiklusele ja juurde ehitama teise rööpme, nimelt: 1) teeosal Tornakalns—Dubulti, 2) teeosal Riia—Jelgava ja 3) teeosal Riia—Škirotava. Metsamaterjalide väljaveoks on viimasel ajal ehitatud mitu uut haruteed, millest on tähtsamad: 1) Ventspils—Pope—Virpe, 30 km ja 2) Pakalniešu—Lačudarza 23 km pikk. Kokku on uusi raudteid ehitatud Läti iseseisvuse ajal 421 km, sellest arvust laiarööpmelisi teid 247 km.



Uuemat tüüpi kitsarööpmeline (750 mm) reisivagun.

Neljateljeline vagun, varustatud elektrivalguse ja õhkpidurite sisseseadega. Ehitatud Liepaja sõjasadama tehastes.

Raudteede ehitised.

Millist rohket muret ja tööd nõudis raudteede peavalitsuselt hävitatud või kõlbmatuks muutunud jaamade, elamute ja muude hoonete uuendamine, selgub sellest, kui paneme tähele, et raudteede ülevõtmisel oli 12% kõigist jaamahoonetest täielikult hävitatud ja 18% vajasid põhjalikku remonti. Käsutada olevate summade piirides said üks teise järel püstitatud uued ehitised, mille juures peeti silmas moodsaid raudteede ekspluatatsiooni kui ka elu nõudeid. Terve rida uusi jaamahooneid ehib nüüd Läti raudteede võrku. Tähtsamad neist on: Kemeri, Meitene, Zemgale, Sigulda, Gulbene, Skriveri, Dzerbene, Piebalga, Drusti, Stende, Lizumi, Inčukalns, Dobele, Saldus j. t. Kõik suuremate jaamade hooned on kivist ja kaetud tulekindla katusega. Neis on sisse seatud elektrivalgustus, mitmes kohas ka veevärgi ühendused; Gulbenes, Siguldas ja Inčukalnsis on keskküte sisse seatud.

Palju on ära tehtud ja rohkesti tähelepanu on pööratud teenijate elumajade ja majandusliste hoonete ehitamisele, eriti Gulbene sõlmes, kus vajadus elumajade järele oli erakordselt suur; sama on maksev ka Zemgale, Meitene, Indra, Eglaine ja sõjaajal ehitatud Ieriki—Gulbene kui ka Kuramaa kitsarööpmelise raudtee jaamade kohta. Aja jooksul 1920. aastast kuni 1. aprillini 1933. a. on üldse ehitatud 70 jaama hoonet, 108 elumaja, 179 kauba või pagasi aita ja 28 mitmesugust muud hoonet, kokku 385 hoonet ehituspinna kogusuurusega 51529 m². Hoonete ehituseks ja ümberehituseks raudteed andsid välja 10,4 milj. latti.

Erilist tähelepanu väärib elektriline pöörangute ja signaalide tsentralisatsioon Riia sõlme elavamas punktis — Kalpaka postis, kus ristlevad kolm raudteeliini ja Tornakalnsi jaamas. Esimeses kuuluvad elektrilisesse tsentralisatsiooni 29 pöörangut ja 13 semafori, teises — 24 pöörangut, 25 semafori ja muud signaali.

Raudteede peavalitsus on rohkesti tähelepanu pööranud uute jaamade ning peatuskohtade avamisele ja ehitamisele. Nende arv on tõusnud 232 pealt 377 peale, ehk 63%, mille tagajärjel on keskmine kaugus kahe jaama vahel vähenenud 10,8 km pealt 1923. a. 7,1 km peale 1933. a.

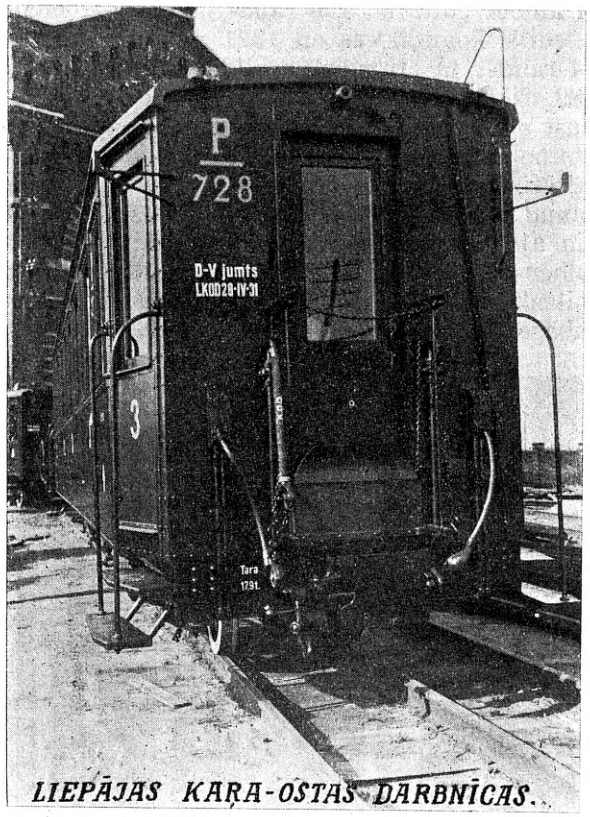
Sõja ajal oli hävitatud kõige rohkem raudteesildu, sest neil on eriline strateegiline tähtsus. Kõigist 1646 raud- ja puusillast oli neid õhku lastud 88 ja vigastatud 101. Kõige enam olid kannatanud sillad üle Lätimaa suurimate jõgede — Daugava, Lielupe ja Gauja. Läti iseseisvuse ajal on olemasolevatel liinidel ehitatud või ümber ehitatud 150 raud- ja raudbetoonsilda, mille kogupikkus on 1321 m ja uuendatud 254 raud- ja raudbetoonsilda, kogupikkusega 3689 m, kokku 404 raudsilda, peale selle 52 puust silda ja 328 läbilasketoru. Sildade uuendamine ja ümberehitus andis rohkesti tööd. Ehitati ümber mitte ainult sõja ajal kannatada saanud sillad, vaid ka kõik need, mis asetsevad sõja ajal ehitusel olnud liinidel, näit. Ieriki—Gulbene liinil üksi on uuendatud 132 silda ja läbilasketoru. Üldse on sildade uute ehitiste ja ümberehitiste peale välja antud 9,9 milj. latti.

Moodne Läti raudteede 2. 3. kl. reisivagun.

Vaade vaguni korridori. Iga kupee uks on varustatud aknaga (üks aken uksel ja kõrval 2 vähemat akent), mis võimaldab reisijaile väljavaate mõlemal pool raudteele.

Teede pealisehitus.

Teede pealisehitus nõudis möödunud 15 aasta jooksul sugugi mitte vähem tähelepanu, hoolt ja tööd, kui ehitised ja sillad. Sõja- ja esimestel pealesõja-aastatel ei olnud liiprid ja rööpad vahetatud ega ballasti kiht uuendatud. Mõned liinid olid sõja ajal täielikult hävitatud, nagu näit. Riga—Krustpils, Jelgava—Daudzeva—Krustpils liinid. Selle tõttu paljudel liinidel ei olnud võimalik rongide sõidukiirust tõsta soovitava määrani. Palju on tehtud ära mädanenud liiprite ümbervahetuse alal uute vastu. Alates 1925. aastast kasutatakse peateede jaoks ainult kreosoottõliga immutatud liipreid, mis on palju enam vastupidavad, kui immutamata.



Uuemat tüüpi kitsarööpmeline (750 mm) reisivagun. Otsavaade.

Peateedes on juba ligi 3,1 milj. immutatud liiprit ära tarvitatud ehk 97% üldarvust. Sama on maksev ka pööranguprusside kohta, mis samuti immutatakse. Üldse on raudteede peavalitsuse ajal vahetatud ligi 6 milj. immutatud või immutamata liiprit.

Rööbastiku kõvendamise otstarbel on kergemat tüüpi rööpaid vahetatud raskema tüübi vastu kõigil tähtsamatel liinidel. Riia—Krustpils, Riia—Valka, Riia—Jelgava—Meitene ja Griva—Eglaine liinidel on juba kõik kerged rööpad ümber vahetatud raskemate vastu, viimased võttes kas mõnest vähem kasutatavast teeosast või muretsedes uusi rööpaid juurde. Rööbaste vahetust on teostatud 585 km pikkuse ulatuses. Rohket tähelepanu on pööratud ka sideosade kõvendamisele. Rööbaste ja nende sideosade uuendamise peale on kulutatud üldse 3,2 milj. latti. Ballastikihi uuendamisel on nendel liinidel, kus liikumas kiiremad reisirongid, kasutatud kiviprügi, et vältida tolmu tekkimist.

Veerev koossead.

Läti raudteede tegevuse algul oli laiarööpmelistel liinidel ainult 25 tublisti pruugitud vedurit ja 2082 vagunit. Samuti ei vastanud ka kitsarööpmeliste teede vedurite arv ja kõlbulikkus sugugi nõuetele. Sellise veereva materjaliga oli täiesti võimatu rahuldada sõjaväe nõudeid ja elanikkude liiklusevajadusi. 50% veduritest ja 47% vagunitest olid liikumiseks kõlvutud. Hiljem Saksa ja Vene käest saadud veerev koossead ka suuremalt osalt ei olnud küllalt kõlvuline liikumiseks. Tuli asuda sellepärast kiiresti remonttööde teostamisele, milleks oli vaja töökojad korda seada. Raudteetöökojad varustati uute masinate ja tööriistadega ja remonttööde kord ise ratsionaliseeriti. 1923. a. seati korda jälle Daugavpilsi töökojad ja peatehased, mis olid asunud Riias, viidi sinna üle. Kaubavagunite remondiks ehitati täiesti uued ja moodsad töökojad Riia kaubajaama maa-alal. Raudtee töökodade sisseseadete täiendamise kohta ülevaadet pakuvad järgmised arvud:

	Masinate arv töökodades					
	Peatehastes			Jaoskondade ja depoode töökodades		
	1919./20. a.	1927./28. a.	1932./33. a.	1919./20. a.	1927./28. a.	1932./33. a.
Metalli töötluse ja spetsiaalmasinad . .	141	339	349	56	219	227
Puutöötlusemasinad	23	35	35	25	34	35
Elektrimootorid	26	227	269	21	60	193
Elektrimootorite võime HP	223	1430	1663	183	460	808

Töökodade jaoks muretseti suurel arvul moodsaid töömasinaid. Kõik suuremad tööd elektrifitseeriti. Raudtee töökodade uuendamise ja moderniseerimise tagajärjel võidi mõne aasta jooksul likvideerida senised vigaste vedurite ja vagunite „surnuaiad" ja töökojad võisid asuda ka uute vagunite ja vedurite ehitamisele. Milliseid suuri tagajärgi on saavutatud veereva materjali remondi alal, näeme alltoodud arvudest.

	Liikumiseks kõlvutu veereva materjali %		
	1919/20.	1927./28.	1933./34.
Vedurid	56,5	15,3	14,3
Reisivagunid	18,3	7,2	5,5
Kaubavagunid	19,1	2,2	2,0

(Järgneb.)

Šveitsi raudteed.

E. Timma. (1. järg.)

Dipl. ins. Hans Etter

Šveitsi liiduraudteede peadirektor.

Dr. M. Paschoud

Šveitsi liiduraudteede peadirektor.

Šveitsi liiduraudteede majanduslikkude raskuste suhtes, millest eelmises numbris oli kõne, peab tähendama, et need, nagu seal juba nimetatud, olid tekkinud peamiselt raudteedest endast mitte äraripuvatel põhjustel. Niivõrd, kui need vältida seisis raudteede võimuses, siis on viimased teinud, mis tarvilik oli. Peab silmas pidama, et Šveitsi kohalikkude politiliste olude ja iseäralduste tõttu, nagu juba varem tähele panime, seal mõndagi oli raskem teostada, kui mujal. Üksikute kantonite iseseisvad nõuded ja tahtmised omasid tihti sellise suure kaalu ja tähtsuse, et neid, kuigi nad üldsusele ei olnud sobivad, ei võidud jätta arvestamata.

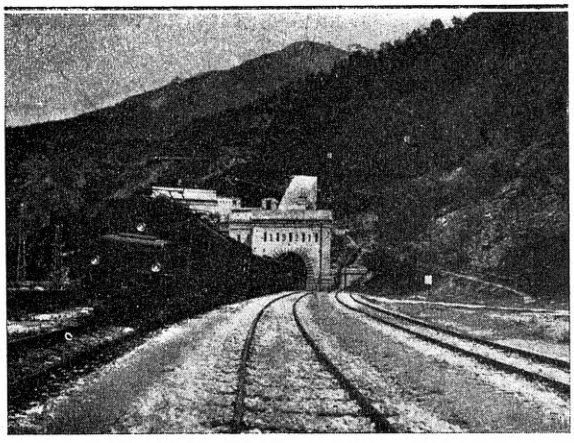
Nagu eelpool nimetatud, oli Šveitsi liiduraudteede valitsemisaparaat esialgu sel kujul, kuidas ta peale eraraudteede riigistamist tekkis, väga suur, paljude instantsidega ja seetõttu ka kulukas. Juba enne maailmasõda võeti üles liiduraudteedevalitsuse ümberkorraldamine. Mitmesuguste takistuste ja eriti selle tõttu, et kaua aega ei suudetud kokku leppida keskvalitsuse ja kohapealsete asutiste ülesannete ja võimupiiride suhtes, ei saadud reorganiseerimist teostada enne, kui alles 1923. a. Senise 55-liikmelise haldusnõukogu asemel moodustati uus, ainult 15 liikmest koosnev nõukogu, mis kujutab liiduraudteedevalitsuse kõrgeimat organi. Liiduraudteede eesotsas seisab seda juhtiv kolmeliikmeline peadirektsioon. Piirkondade direktsioonide arv vähendati viie pealt kolme peale (Lausanne, Luzern, Zürich), millel igalühel on ainult üks direktor, senise kolmeliikmelise kolleegiumi asemel. Piirkonnadirektsioonide juures asuvad ka piirkonnanõukogud, mis koosnevad 20—25 liikmest. Nende nõukogude ülesandeks kuulub mitmesuguste tehniliste, majanduslikkude, tulunduslikkude, aga ka tariifide ja sõiduplaanide küsimuste arutamine. Šveitsi liiduraudteedevalitsuse reorganiseerimiste tagajärjel koon-

Dr. h. c. Anton Schrafl
Šveitsi liiduraudteede peadirektsiooni president.

Prof. Dr. F. Volmar
Berner Alpenbahn Gesellschaft (Bern—Lötschberg—Simplon eraraudtee) peadirektor.

Emil Hess

Šveitsi liiduraudteede kommertsosakonna juhataja.



Simploni tunnel
Lõuna portaal Šveitsi raudteel Itaalia pinnal enne Iselle jaama. Suurim tunnel maailmas, pikkus 19,8 km.

tud, ja mida need enam kanda ei või peale seda, kui autoliiklus on põhjalikult muutnud senised liiklemisolud.

Aruandes autoliikluse probleemi kohta, kus olukord põhjalikult selgitatakse, leitakse probleemi lahendus ainult raudteede ja autoliikluse koostöös, mis tuleb korraldada sellekohase kava kohaselt, mida aruandes ka üksikasjaliselt käsitletakse; seda siin kohal lähemalt kirjeldada pole võimalik ruumi puudusel.

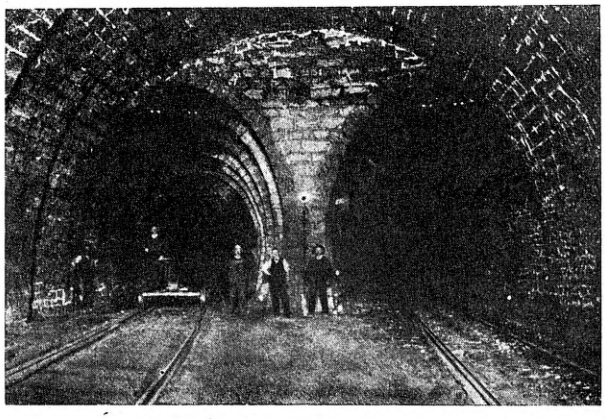
Nõnda, kuidas ülalpool tähendatud, lõppes liiduraudteede kasude ja kahjude arve 1926. a. peale esimest korda passiivsaldoga 1931. a. ligi 10 milj. fr. suuruses. Järgmisel aastal (1932.) oli puudujääk veel suurem, nimelt 49,8 milj. franki.

Peab muidugi silmas pidama, et need puudujäägid kasude ja kahjude arves näitavad, et liiklemise tulude ülejääk ei ole katnud kasvitusesummasid, mis nagu kõigest eelpooltoodust

dati personaali 405 ametniku võrra, ja palgad vähenesid aastas ümmarguselt 5 milj. franki.

Liiduraudteede aruandes rahandusliku seisukorra kohta, millest eelpool oli kõne, väideti et liiduraudteede tervendamiseks, kui see mitte ainult möödaminev ei pea olema, on tingimata vajalik, et liiduvalitsus võtaks osa liiduraudteede võlast enda kanda ja kustutaks selle. Ainult sellisel radikaalsel teel on võimalik, et liiduraudteede majandus võiks saada tasakaalustatud ja nimelt ka tuleviku aastate suhtes. Raudteede peadirektsiooni esialgsete arvutluste järgi on selle sihi saavutamiseks nõuetav kasvituse kustutus 40 milj. frangi võrra aastas, mis vastab 800 milj. fr. kapitalile. Riik võtaks seega enda kanda osa neist jõudlustest, millega liiduraudteed politilistel või muudel põhjustel olid koorma-

Gotthardi tunnel
Põhja portaal Göscheneni jaama juures. Tunneli pikkus 14,99 km. Kõrval Schölleneni raudtee.



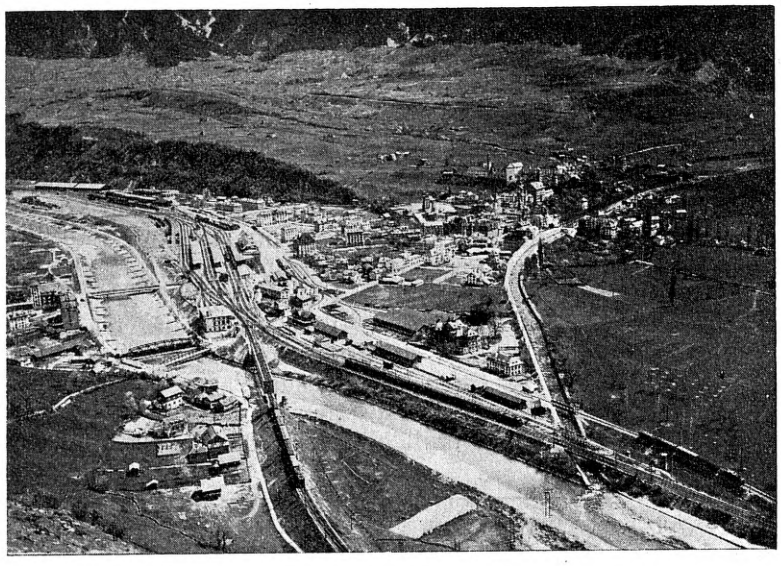
Simploni tunnel
Signaali- ja pöörangu vahejaam tunneli sisemuses.

selgunud, on liiduraudteedel väga suured igal aastal tasuda. Kui võtame vaatlemisele käitusetulud ja kulud, siis selgub, et Šveitsi liiduraudteede liiklemiskoeffitsient on võrdlemisi hoopis madal ja liiduraudteed töötavad üldse palju kasulikumalt, kui paljud teised raudteed. Selle tõenduseks toome ülevaate Šveitsi liiduraudteede käitusetulude ja kulude kohta 1930—1932. a.

		1930.	1931.	1932.
Käitusetulud	tuhand. fr.	405.398	386.927	342.953
Käitusekulud	„ „	291.420	283.282	273.302
Ülejääk	„ „	113.978	103.645	69.651
Liiklemiskoeffitsient	%	72,33	73,21	79,69

1933. a., mis puutub esimese 10 kuu kohta, mille kohta andmed avaldatud, ei ole seisukord enam halvenenud, sest kuigi käitusetulud on

veel 8 milj. frangi võrra (ümmarguselt 3% võrra) langenud, siis on samal ajal kulud ka umbes 9 milj. fr. võrra vähenenud.



Brigi (Brique) sõlmejaam enne Simploni tunneli
Siin ristlevad 4 raudteeliini: liiduraudtee Genf—Iselle liin, Bern—Lötschberg--Simplon, Furka--Oberalpi ja Visp--Zermati eraraudteed.

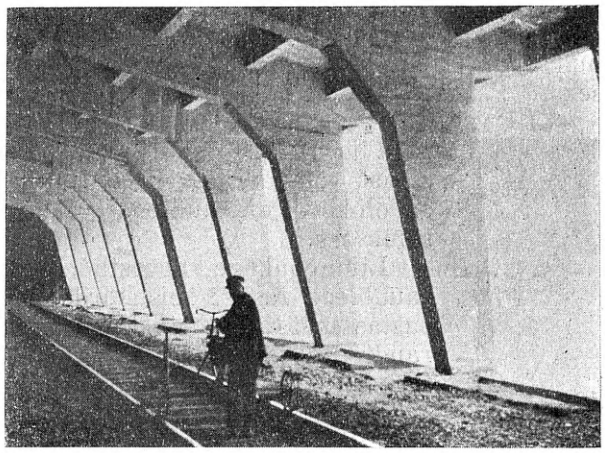
Eraraudteede rahanduslik seisukord pole ka parem hiilgav olnud viimastel aastatel. Tulud on vähenenud peaaegu kõigil raudteedel, mõned üksikud õnnelikud välja arvatud.

1932. aastal vähenesid tulud, võrreldes eelmise aastaga: Reisijateveos — normaalrööpmelistel raudteedel keskmiselt 9%, kitsarööpmelistel 16% ja hammasrattateedel 33%. Kaubaveos — normaalrööpmelistel raudteedel keskmiselt 10% ja kitsarööpmelistel raudteedel 17%. Eriti kannatasid mõlemad suuremad eraraudteed, Bern—Lötschberg—Simplon ja Rhätiraudtee, kelle käitusetulude ülejääk ei jätkunud enam laenuprotsentide täielikuks katmiseks. Paljudel teistel eraraudteedel oli eelmine aastagi lõppenud puudujäägiga ja 1932. a. suurendas veelgi senist võlakoormat. Ka 1933. a. on olukord eraraudteedel jäänud samaseks.

Liidunõukogu, arvestades eraraudteede rasket seisukorda, otsustas määrata toetust neile eraraudteede ja laevasõidu ettevõtetele, kelle tulud ja kapitali tagavarad ei jätku enam käitusekulude katmiseks. Toetatavad veoettevõtted peavad evima Šveitsi rahvamajanduse suhtes sellise tähtsuse, mis õigustab nende abistamist riigisummadest. Ka peavad need veoettevõtted olema endast elujõulised. Toetus võib olla mitmesugune, olenedes igal üksikul juhul abi vajaduse iseloomust ja suurusest. Võidakse näit. kergendada kontsessioonipäraseid koormatusi, vabastades osaliselt käitusekohustustest, rahanduslikku toetust määrata kas madala protsendiga või ilma protsendita laenude või ühekordselt määratud, mitte tagasi maksetavate summade näol. Eelduseks on, et kantonid peavad kandma poole neist rahalistest summadest.

Šveitsi posti ja raudteede departemangu poolt avaldatakse igal aastal statistiline aruanne Šveitsi raudteede (liidu- kui ka eraraudteede) kohta, millest väljavõtetena on toodud alljärgnev võrdlev ülevaade 1913. ja 1918—1931. aasta kohta. 1932. a. kohta aruanne ei ole veel avaldatud.

	1913	1918	1921	1925	1928	1929	1930	1931
Raudteede kogupikkus . . . . . km	4998	5345	5345	5422	5427	5429	5432	5430
Sellest: kaherööpmeline . . . . . km	827	—	—	1000	1012	1027	1037	1086
elektrikäitusel . . . . . km	—	—	—	2614	3389	3425	3439	3588
Jõudlused:								
Rongkilomeetrid, üldse — 1000	—	—	—	47849	53655	56305	57838	58060
1 km peale	—	—	—	8815	9887	10371	10642	10692
Telgkilomeetrid, üldse — . . . . . milj.	—	—	—	1255	1524	1625	1650	1603
1 km peale	—	—	—	231118	280812	299244	303695	295309
Reisija-km, üldse — . . . . . milj.	2690	1937	2227	2827	3234	3443	3536	3423
1 km peale	538448	358517	412024	520856	595871	634194	651040	630439
Kauba tonn-km, üldse — . . . . . milj.	1458	1173	1081	1904	2223	2358	2209	2043
1 km peale	291712	217087	200104	350855	409634	434344	406747	376182
Rahanduslikud tulemused:								
Käitusetulud:								
Reisijateveost . . . . . 1000 fr.	110993	95129	160067	182671	197788	203149	205063	191424
Pagasi- ja kaubaveost . . . . . 1000 fr.	136211	178225	243224	255204	275424	282415	267248	256296
Mitmesugused tulud . . . . . 1000 fr.	10705	16017	24586	26872	31400	32341	32252	18844
Kokku . . . . . 1000 fr.	257909	289371	427877	464747	504612	517905	504563	466564
Käitusekulud . . . . . 1000 fr.	172692	262223	404052	332706	325839	339606	351304	342860
Liiklemisekoeffitsient . . . . . %	66,96	90,60	94 40	71,6	64,6	65,6	69,6	73,5
Käituseülejääk . . . . . 1000 fr.	85217	27148	23825	132041	178773	178299	153259	123705
Teenijate arv	45386	41799	46172	42816	40055	40377	41084	40713



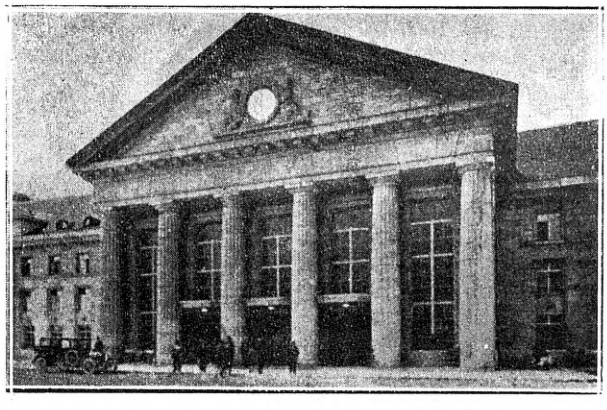
Laviini kaitse galerii
Goppensteini jaama lähedal Bern—Lötschberg—Simplon raudteel.

Tehnilisest küljest pakuvad Šveitsi raudteed mõndagi omapärast ja huvitavat, kuna seal raudteede ehitus ja käitus, olenedes kohalikkudest maastikuoludest, on hoopis teistlaadne, kuid ka eriti kulukam, kui paljudes teistes riikides, nimelt lausmaadel. Kõrged tammid, sügavad lõiked, arvurikkad sillad ja pikad tunnelid, kunstehitised metsikute mägegestikuojade, maalihke ja laviinide vastu kaitseks — need on Šveitsi raudteedevõrgu iseloomustavateks joonteks.

100 teekilomeetri peale langeb tunneleid ja galleriisid Šveitsi liiduraudteedel keskmiselt 5,64 km, kuna mujal, näit. Saksamaal 0,42 km, Austrias 1,49 km ja Ungaris 0,04 km. Liiduraudteede tunnelite kogupikkus on 162 km. Üldse on Šveitsis raudteetunneleid ümmarguselt 600 ümber.

Suurimaid tunneleid Šveitsis on Simploni (19825 m), Gotthardi (14998 m) ja Lötschbergi (14605 m) tunnelid.

Esimesena neist ehitati Gotthardi tunnel, millest ka ülalpool oli kõne. Ta alustati sügisel 1872. a., murti läbi 29. veebr. 1880. a. ja ehitus lõpetati täielikult detsembris 1881. a. Tunneli ehitus ühes rööbasteega ja muude sisseseadetega läks maksma natuke üle 60 milj. frangi, seega iga 1 meetri pealt ümmarguselt 4000 franki. Kuni 1897. a. jätkus loomulikust õhuvahetusest tunnelis, kuid et vahe peal oli liiklus tõusnud kuni 61 rongini päevas ja veduritesuits hakkas väga tülitama, siis tuli sisse seada kunstlik ventilatsioon. 1924. a. sai Gotthardi raudtee elektrifitseeritud terves ulatuses, siis kadusid loomulikult need halbused, mis auruvedurite käitusega ühenduses olid.



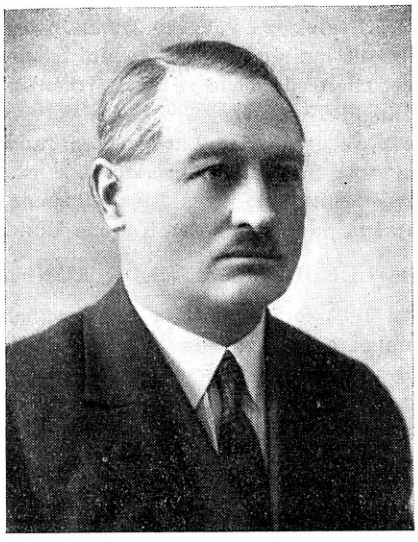
Bieli raudteejaam
Basel—Lausanne liinil. Ehitatud 1923. a.

Simploni tunnel asetseb Šveitsi—Itaalia piiril. Tema kogupikkusest (19825 m) langeb 9073 m Šveitsi ja 10762 m Itaalia maa-alale. Selle tunneli ehitustööd alustati oktoobrikuus 1898. a. Kuna tunneli sügava asendi tõttu oletati selle sisemuses tõusvat temperatuuri kuni 42°C (tegelikult oligi üle 50°), ja ka muud asjaolud selle tarvidust tõendasid, siis otsustati seda tunnelit ehitada kohe k a h e käiguga, mis üksteisest (teljest teljeni mõõdetud) 17 m kaugusel ja iga 200 m tagant vahekäikudega ühendatud on. Mõlemates käikudes arenes töö korraga ja paralleelselt. Liiklemisteeks ehitati valmis esialgu ainult tunnel I, kuna teist kasutati peamiselt ventilatsiooni otstarbel, või ta täitis tagavaratee osa. Oktoobrikuus 1905. a. lõpetati tunnel I ja liiklemine selle kaudu avati 1. juunil 1906. a. Teine tunnel oli välja ehitatud ainult niivõrt, kui selle alalhoiuks tarvis oli. 1912. a. lõpus alustati uuesti tööd tunnelis II, et ka seda liiklemiseks valmis ehitada ja seega luua kaherööpmeline raudtee ühendus Simploni tunneli kaudu. Et ilmasõja ajal tuli tööd veel kord katkestada, siis sai tunnel II valmis alles detsembrikuus 1921. a. (Järgneb.)

Schaffhauseni jaam
Ühine Šveitsi liiduraudteede ja Saksa riigiraudteede jaam Šveitsi pinnal Zürich—Stuttgardi liinil.

Kroonika.

EESTI.



DIPL.-INS. LUDVIG SAUKAS 50. AASTANE.

14. veebruaril s. a. pühitses Tartus 4. liini jaoskonna juhataja dipl.-ins. Ludvig Saukas oma 50. aasta juubelit.

Juubilar sündis 14. (2.) veebruaril 1884. a. Virumaal, Rakvere vallas, Kariväraval raudteelase pojana.

Alghariduse sai L. S. kodus, pärast seda astus Tartu realkooli, viimase lõpetamisel Riia politehnikumi, mille 1916. a. ehitus-inseneri diploomiga lõpetas.

Politehnikumis õppimise ajal L. S. organiseerus korporatsiooni „Vironiasse", kelle vilistlasperre juubilar ka praegu kuulub.

Jaan.-k. 1917. a. L. S. astus teenistusse Batum-Trapesundi raudtee ehitusele distantsi ülema abina.

Revolutsiooni puhul likvideeriti 1918. a. nimetatud raudtee ehitus ja L. S. siirdus Moskva, kus teenis lühemat aega insenerina Maaparanduse osakonnas põllutöökomissarina, siis aasta aega kubermangu teede inseneri abina Astrahanis ja pärast seda rajooni inseneri abina Sütekomitee Ehituse valitsuses Moskvas.

1920. a. siirdus L. S. kodumaale, kus 23. VIII astus insenerina Riigi Raudteevalitsusse ametisse. Samal aastal määrati L. S. Valga liini jaoskonna juhataja abiks, millisel kohal teenis kuni 1922. a. dets.-kuuni. Siis määrati Tallinna-Pärnu k/r. Raudteevalitsuse Mõisaküla liini jaoskonna juhatajaks, millisel kohal ka edasi teenis pärast k/r. Raudteevalitsuse üleminekut Riigi Raudteevalitsuse alla 7. IX. 1926.

L. Saukasel tuli Mõisakülas intensiivselt töötada 1926—1930. a. k/r. raudtee kordaseadmise alal, missugune raudtee oli sõja ja peremeheta olukorra tõttu lagunenud seisukorras.

1. septembril 1931. a. määrati L. S. praegusele kohale Tartu liini jaoskonna juhatajaks.

JAAN TULP

raudteevalitsuse pealao juhataja, sai 10. detsembril 1933 viiskümmend aastat vanaks.

Sündis 10. dets. 1883. Õppis Rakvere linnakoolis, täiendas ennast mitmesugustel erikursustel ja Tallinna Õhtukeskkooli kursustel 1908—1912. a. Töötas kontoriametnikuna Balti Puuvilla ja Dvigateli vabrikus kui ka kirjastusühisuses „Ühiselu". Maailmasõja ajal teenis ametnikuna Peaintendantuuri valitsuses ja 1920. kuni 1. III. 1911. a. Kaitseväe Varustusvalitsuses. 1. märtsil 1911. astus raudteevalitsuse teenistusse varustusosakonna juhataja abina. 1923.—1926. a. oli ühtlasi ka Sonda—Mustvee kitsarööpmelise raudtee sihiajamise, ehituse ja ekspluateerimise korraldaja. 1. novembrist 1926. a. peale pealao juhataja.

HUVISÕIDURONGIDE KORRALDAMINE.

Mitme teise Lääne-Euroopa raudtee eeskujul kavatseb raudteevalitsus eeloleval suvel korraldada erilisi huvisõiduronge, mis määratakse käiku üksikutel juhtudel teatud jaamade vahel. Nendel rongidel antakse sõiduhinna-alandust 35—70% edasi-tagasi täispileti hinnast. Hinnaalanduse suurus oleneb igakord sellest sõitjate arvu alammäärast (200—500 inimest), mis vastava rongi kohta on raudteevalitsuse poolt määratud. Huvisõidurongide käikumääramise ja piletite eelmüügi avamise kohta raudteevalitsus avaldab kuulutused jaamades piletikassade juures kui ka ajalehtedes. Neis kuulutustes tähendatakse peale muude, vastava rongi kohta tarvilikkude andmete ka veel tähtaeg, millal peab raudteevalitsuse poolt määratud arv pileteid olema ära müüdud. Kui selleks tähtajaks nõutud arv pileteid pole müüdud, siis jäetakse rong käigust ära ja müüdud piletite eest makstakse raha

tagasi. Ka halva ilma puhul jäeb rong ära, kusjuures raha tagasi makstakse või sõit võimaldatakse mõnel teisel päeval. Raudteevalitsusel on õigus huvisõidurongides maksuta vedada toiduaineid kui ka muusikakoore, huvireisujuhte jne.

Huvisõidurongide kohta käiv reisijateveo tariifi täiendus on tariifinõukogu poolt veel lõplikult vastu võtmata.

UUS POOLA—LÄTI—EESTI OTSEÜHENDUSE KAUBAVEO TARIIF.

Poola—Läti—Eesti kaubaveotariif, mis 1. veebruarist 1931. a. seni maksev olnud, kaotas 1. aprillil 1934 oma maksvuse ja asendati uue tariifiga. Uus tariif Eesti raudteevalitsuse poolt avaldatakse, võrreldes endise väljaandega, tublisti koondatud kujul. Selles on võetud sisse ainult need kaubad, mille vedu on raudteed kaudu Eesti ja Poola vahel ette tulnud, ja viimaste seast peamiselt ainult need, mille suhtes Läti raudteed annavad transiitsaadetistelt enam-vähem samu hinnaalandusi, mis seni maksvad olid. Peab tähendama, et ka selles otseühenduses Läti kaotas kõik senised üldised hinnaalandused transiitsaadetistelt, ja nägi ette uues tariifis transiitsaadetiste hinnaalandused ainult vähema arvu kaupadelt. Poola raudteed selle vastu alandasid oma veohindu otsetariifis mõnesugustelt kaupadelt, näit. kaladelt kuni 40%, millisel asjaolul tähtsus ei puudu meie kalade Poolasse eksportimise puhul.

TARIIFÜHIKU JA EESTI KROONI VÄÄRTUSESUHTE MUUTMINE.

Möödunud aasta augustikuul ja hiljem võeti kõigis välisotseühenduste kaubaveo, kui ka reisijate- ja pagasiveotariifides, millest ka Eesti raudteed osa võtavad, senise tariifivaluuta, USA dollari, asemele t a r i i f ü h i k u d, mille väärtus võrdus järgmiselt: 1 tariifühik = 5,75 Eesti krooni = 5,15 latti = 10 litti = 4,20 Saksa marka = 8,90 zlotti.

Kuna nüüd vahepeal Eesti krooni väärtus, võrreldes teiste toodud valuutade suhetega, on muutunud, siis on alates 1. aprillist 1934 tariifühiku ja Eesti krooni suhted määratud järgmiselt: 1 tariifühik = 6,05 Eesti krooni, 1 Eesti kroon = 0,1653 tariifühikut. Teiste valuutade suhted tariifühikule ei ole muutunud.

LATVIJA.

UUED RAUDTEED.

Käesoleva aasta algul avati Lätimaal 3 uut raudteeliini üldiseks liikumiseks ja nimelt:

1) 22. jaanuaril laiarööpmeline (1524 mm) liin Pakalnieši—Malupe—Lačudarzs. Selle liini pikkus on 22,2 km ja on kohalise liikumise tähtsusega, peamiselt ehitatud metsa väljaveo otstarbeks. See raudtee algab Pakalnieši peatuskohast, missugune asub Riga—Jeriki—Jaunlatgale liinil ja lõpeb Eesti piiri läheduses (Võru—Petseri piirkonna läheduses).

2) 5. märtsil avati liikumine kitsarööpmelisel (750 mm) Sita—Berzpils—Rezekne liinil. Raudtee pikkus on 88,1 km. Ehitusega alustati 1927. a. ja viidi ehitus järk-järgult käesoleval aastal lõpule. Raudtee algab Sita jaamast Riga—Jeriki—Jaunlatgale liinil ja lõpeb Rezekne linnas, Lettgallias.

3) Ventspils (Vindavi)—Pope—Virpes—Dundanga kitsarööpmeline (600 mm) raudtee avati liiklemiseks samuti 5. märtsil s. a. Selle liini pikkus on 50,8 km. Uue raudtee avamisega väheneb Dundanga—Ventspilsi kaugus ligi 40 km ümber, sest senini läks raudtee Dundangast ringteed mööda ja alates Irbenist mere äärt mööda Ventspilsi.

Üldse peab ütlema, et Lätimaal on raudteede ehitustegevus väga intensiivne; peale nende raudteede on praegust veel ehitusajajärgus Riga—Rujiena (Ruhja), Riga—Karsava ja Pakalnieši—Kudupe liinid.

LÄTI—LEEDU RAUDTEEDE KONFLIKT.

1. dets. 1933 sõlmiti Läti ja Leedu vahel uus kaubandusleping. Sellega seoses kõneldi läbirääkimistest Läti ja Leedu raudteevalitsuste vahel, nimelt Vene transiitsaadetistelt antavate veohinnaalanduste suhtes. Oli oodata mõlema riigi raudteede tariifipolitika kooskõlastamist, vähemalt teatud määral. Nagu näha, ei ole sellest suurt välja tulnud. Leedu raudteed peale seda alandasid neil liinidel, mis võistlevad Lätiga, Vene transiit-puumaterjalisaadetistelt veomaksu veel 20—50 protsendi võrra, et tõmmata vedusid Riia, Ventspilsi ja Liepaja pealt ära Klaipeda peale. Vahepeal on seisukord mõlema riigi raudteede vahel veelgi halvenenud. Konflikt on leidnud avaliku väljenduse selles, et otsene raudteeühendus Riia—Jelgava ja Liepaja vahel normaalrööpmelist liini ja Leedu territooriumi kaudu (Renge—Vainode), katkestati 10. märtsist 1934. Riia, Jelgava ja Liepaja vahel on olemas veel teine, laiarööpmeline liin (Salduse kaudu), mis mõne aasta eest valmis ehitati ja millist mööda Riia—Jelgava—Liepaja vahekaugus isegi mõne kilomeetri võrra lühem on. Raskusi sünnitab nüüd peamiselt liiklus ühelt poolt Liepaja—Kaleti ja Liepaja—Vainode teeosa jaamade ja teiselt poolt Jelgava—Renge teeosa jaamade vahel, mis seni toimus 44 km pikkuse Leedu teeosa Luše piir — Laižuva piir kaudu. Läti transiitrongide liikluse katkestamise tõttu sellel teeosal teostatakse kõik reisijate ja kauba vedu eelnimetatud teeosade vahel ringteed mööda Liepaja ja Jelgava kaudu, kusjuures Läti raudteevalitsuse sellekohase, teedeministri poolt kinnitatud korralduse põhjal sõiduhinnad ja veomaksud arvutatakse mitte uue tegeliku veokauguse, vaid s e n i s t e otsesihituste kohaselt. Millisel määral endised, maksude arvutamisel arvesse võetavad ja tegelikud kaugused lahku lähevad, näitavad järgmised arvud:

	Otsesihitus Leedu kaudu.	Kaudne sihitus Liepaja, Jelgava kaudu.
Riga—Priekule	190 km	264 km
Renge—Priekule	73 „	295 „
„ —Vainode . . .	56 „	312 „
„ —Kaleti	89 „	311 „

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

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

Erikirjanduse ülevaade — Bücherschau.

DEUTSCHER REICHSBAHN-KALENDER 1934.

8. Jahrgang, Herausgegeben vom Pressedienst der Deutschen Reichsbahn

Konkordia-Verlag, Leipzig, Goethestrasse 6.

160 Blätter auf Kunstdruckpapier mit buntem Titelblatt. Preis RM. 3.20.

Vor uns liegt der Jahrgang 1934 des Deutschen Reichsbahn-Kalenders, der von jetzt an amtlich vom Pressedienst der Deutschen Reichsbahn herausgegeben wird. Schon zum achten Mal erscheint dieser Kalender, der von dem Wirken und Schaffen der Deutschen Reichsbahn im Dienste des deutschen Volkes und der Wirtschaft Zeugnis ablegt.

Dieser Jahrgang ist den arbeitenden deutschen Menschen bei der Reichsbahn, dem deutschen Eisenbahner, gewidmet. Auf dem Führerstand der Lokomotiven, im fahrenden Zug, am Schalter oder im Büro, im Bahnunterhaltungsdienst oder in den Werkstättenhallen, auf den Stellwerken und den Rangierbahnhöfen, zwischen Gleisen und Fahrzeugen erlebt man den deutschen Eisenbahner bei seiner Arbeit. Man erfährt von der Tätigkeit des Arbeiters auf den Böden der Güterabfertigungen, ja, von dem Eisenbahner „zur See" wird gesprochen und fast jedem Dienstzweg, auf den sich die nahezu 650.000 Bediensteten der Deutschen Reichsbahn verteilen.

Die Art der Darstellung und die künstlerische Ausstattung mit Bildmaterial zeugen davon, dass der Kalender trotz der amtlichen Herausgabe keineswegs „fiskalisch" oder „bürokratisch" aufgezogen ist. Das Leitwort des Kalenders „Die Eisenbahner und ihre Reichsbahn" zeigt gerade die enge Verbundenheit des Eisenbahners mit seiner Verwaltung und das innige Verhältnis des grössten deutschen Arbeitgebers zu den schaffenden Menschen seines Betriebes. Die Blätter „Aus dem Betriebe der Reichsbahn", „Kundendienst der Reichsbahn" und „Reichsbahn und Wirtschaft" sprechen von dem Streben der Reichsbahn, dem Dienst an Volk und Wirtschaft gerecht zu werden.

Unter dem bekannten Kennwort „Mit der Reichsbahn durch deutsche Lande" lernt man immer wieder neue Gebiete des deutschen Landes kennen. Die Blätter, die die technischen Neuerungen der Reichsbahn aufweisen, bestätigen das Streben der Reichsbahn, technisch stets auf der Höhe zu bleiben. "Die Reichsbahn in neuem Staat" ist das Titelwort der Blätter, in denen die Leistungen der Reichsbahn für den Reichsparteitag der NSDAP., zum Tage des deutschen Bauern oder zum 1. Mai, dem Tag der nationalen Arbeit, behandelt werden. In „Reichsbahn und Reichsautobahnen" ist die enge Verbundheit zwischen der nahezu 100-jährigen Eisenbahn und dem neuen grossen Landverkehrsmittel „Reichsautobahn" versinnbildlicht.

Darstellung und Ausstattung des Deutschen Reichsbahn-Kalenders sind zweifellos ein Kunstwerk. Der neue Jahrgang wird sicher dazu beitragen, die Zahl der Freude dieses Kalenders bei Jung und Alt weiter zu vermehren.

BADISCHER KALENDER 1934.

Herausgegeben vom Landesverkehrsverband Baden, Karlsruhe. Verlag Centraleisenbahnbuchhandlung Carl Schmitt, Heidelberg. Preis 2.25 *M*.

Im 18. Jahrgang begrüsst das schmucke Bildwerk des Badischen Kalenders seine Freunde, eine fast unerschöpfliche Fundgrube für alle, die das schöne Schwarzwald kennen lernen wollen. Schöne deutsche Landschaft zeigt es in seinen Bildern, Land am Neckar und am Oberrhein, im Schwarzwald und am Bodensee, das so tausendfältig in seiner Pracht ist, als habe es der liebe Gott in einer Zeit besonders guter Laune erschaffen. Es erzählt von ehrwürdigen Schwarzwaldbauernhäusern und den biederen Menschen, die darin wohnen, von lieblichen Dörfern und schönen Städten mit alten, geschichtenübersponnenen Winkeln, Toren und Türmen, von den Jahreszeiten mit ihren Köstlichkeiten: Von der weissen Sportfreude des Schwarzwaldwinters, von der blütenseligen Zeit des Frühlings, vom Sommer in üppiger Blumenpracht mit Wanderlust und Urlaubsglück und vom bunten Herbst mit seinen saftgeschwellten Naturgaben. — Der BADISCHE KALENDER 1934 ist von allen Buchhandlungen oder direkt vom Herausgeber, dem Landesverkehrsverband Baden, Karlsruhe, Karlstr. 10 (Postscheckkonto Nr. 4422 Amt Karlsruhe) zum Preise von 2.25 *M* zu beziehen.

DIE SCHWEIZ.

Kleiner Reiseführer mit Touristenkarte. Herausgegeben von der Schweizerischen Verkehrszentrale, Zürich und Lausanne. 104 lhk. Hind ?

See rohke piltidega ilustatud raamat käsitab reisiliikumise korraldust Šveitsis, äratuues ilusamate kohtade kirjeldused ühes ligikaudsete kulude ülesandmisega, millega huvireisijal tuleb arvestada sõidul Šveitsi.

SAKU ÕLLETEHAS A/S.

ASUT. 1876.

PÕHIKAPITAL KR. 1.500.000.

❄

ÕLU ja MÕDU

JUHATUS TALLINNAS

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

LADUD KÕIGIS LINNADES ja SUUREMATES ALEVITES

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

Hans Diedr. Schmidt

PÄRNUS

Asutatud 1741. a

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

◆

ÕLIVABRIK.

Värnits, linaõli, õlikoogid, lakkvärvid, põrandalakk

SAEVESKI.

◆

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