

Eesti Raudtee

TEEDEASJANDUSE AJAKIRI



Ilmub kuus korda aastas

Toimetuse ja talituse aadress: Tallinn, postkast 243

K.-Ü. „Eesti Raudtee“ väljaanne Tallinnas

Nr. 3 (136)

9. VI. 1937

16. aastakäik

SISU: Saksa Riigiraudteede direktor Schumann: Mõnda personali ettevalmistusest Saksa raudteedel. — J. P.: 100 aastat Vene raudteid. — Kroonika. — Erikirjanduse ülevaade.

INHALT: Reichsbahndirektor Schumann: Die Ausbildung und Schulung des Personals der deutschen Eisenbahnen. — J. P.: Hundert Jahre russische Eisenbahnen. — Kleine Mitteilungen. — Bücherschau.

Oscar Stude, Tallinn

Ekspeditsiooni äri

Asutatud 1882. a.

Inkasso — Kinnitamine — Laevaagendid

Oma puksiirid ja laod raudtee ühendusega.

Oma autopark

Koninklijke Nederlandsche Stoomboot
Maatschappij Amsterdam esindajad

Holland — America Line
N. A. S. M. Rotterdam

Red Star Line G. m. b. H.
Hamburg

Arnold Bernstein Schiff-
fahrts-Gesellschaft m.b.H.
Hamburg

OSAKONNAD:

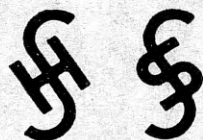
Pärnus, Pühavaimu 8

Tartus, Ülikooli 44

Valgas, Maleva 2

Viljandis, Lossi 8

Telegrammi aadress kõikides kohtades „STUDEOS“



SIEMENS

TEHNIKABÜROO

HERMANN OESTERLEIN & Ko.

ESINDAB

SIEMENS-SCHUCKERTWERKE A.G.

SIEMENS & HALSKE A.G.

TELEFUNKEN G. m. b. H.

OSRAM G. m. b. H.

DEMAG A.G.

EKA-MAJAS

TALLINN, VABADUSE VÄLJAK 7

TELEFON 428-03

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. 3 (136)

9. juunil 1937

16. aastakäik

Mõnda personaali ettevalmistusest Saksa raudteedel

Saksa Rügiraudteede direktor Schumann

Kui ligi 100 aastat tagasi esimesed raudteed Saksamaal käitusse võeti, siis pidi see paratamatult olukorra sunnil teostatama säärase personaaliga, kel oma uuelaadse ameti jaoks mingisuguseid nimetamisväärsed eelteadmisi ei olnud. Kõik, olgu need juhatajad või täidesaatvad jõud, pidid ainult oma kogemuste abil sisse elama nendele nõuetele, mida uus liiklusvahend neile esitas. Küll oli muidugi neil töölistel ja tehnilistel jõududel, kes raudtee ehitusel kaasa olid aidanud, mõned tarvilikud kogemused sel alal juba olemas, ka oli raudtee administratsioonis isikuid, kellel oma endistelt tööaladelt oli mõnesuguseid kaubanduslikke teadmisi ja võimeid, kuid üldiselt siiski esimesed raudteelased olid autodidaktid, iseõppijad, kel tihti tuli igasuguseid küsimusi lahendada iseseisvalt. Kuid tolleaegsete võrdlemisi lihtsate liiklusolude juures ei pakkunud see erilisi raskusi. Kui juba nõnda oli liiklus kord käimas, siis aja jooksul omandasid ametnikud ja töölised teatud vilumuse ja oskuse oma teenistusalaal. Pärast juurdetulijad, uued ametisseastujad algasid ametit õppima vanema teenija käe all ja juhatusel, kusjuures teadmiste ja oskuste omandamine toimus peamiselt või ainult praktilisel teel. Mingisugust korraldatud õppe- või eksamineerimis-süsteemi alguses ei olnud.

Aja jooksul hakati korraldama siin ja seal „instruktsioontunde“, mis piirdusid sisseseadete ja eeskirjade lühikeste selgitustega. Esimese katse korraldatud väljaõpetamise kohta võib mainida Hannoveri riigiraudteede korraldust 1844. a. vedurijuhtide kohta. Vedurijuhi-õpilased pidid olema õppinud lukusepaametit ja pärast praktilist ettevalmistust omal ametialal peale proovisõidu

ka sooritama katse rehkenduses, lugemises-kirjutamises kui ka veduri ja selle osade ehituse tundmises. Muudel aladel aga ei olnud mingisuguseid eksameid. Rahulduti sellega, kui ametisse määratav isik ennast oli kõlvulikuna üles näidanud tegelikus töös. Aegajalt mindi üle sellele, personaali juhatada mitmesugustesse teenistusharudesse, et seda võimalikult mitmekülgsest ära kasutada võida. Igatahes oli aga ettevalmistus äärmiselt tagasihoidlik. Tuli küll ka ette nurinaid ametnikkude puudulikkude jõudluste ja võimete kohta, kuid nende puuduste kõrvaldamiseks midagi põhjalikku ette ei võetud.

Alles kuuekümnendatel ja eriti seitsmekümnendatel aastatel, kui raudteeliiklus oli juba jõudsasti arenenud ja ikka enam laialatuslikuks muutus, hakati tähelepanu pöörama ka isikkonna ettevalmistusele ja väljaõpetamisele. Sellel alal teatud ühtlust terves riigis tõi Saksa Bundesrat'i poolt antud korraldus raudteepolitsei kohta 1875. a. ja hiljem, 1878. a. antud määrused raudteepolitsei ametnikkude ja vedurijuhtide kohta. Neis nähti raudteepolitsei ametnikkudena kasutatavate tööjõudude kohta ette teatud alammäärad ametialaste teadmiste ja võimete suhtes. Vedurijuhid pidid ettekirjutatud võimeid tõestama erilises, proovisõiduga seotud katses.

Preisimaal anti 1877. a. välja eksami-eeskirjad alamate ja keskmiste riigiraudtee-ametnikkude jaoks, s. o. nende suhtes, kes ametniku-teenistusvahekorda üle võeti. Järgmisel aastal avaldati esmakordselt üldised põhimõtted õppeasjanduse kohta. Raudteedireksioonidele tehti kohuseks korraldada eksamieeskirjadele alluvate „raudteeteenistuse-aspirantide“ väljaõpetamist võimalust

mööda. Peale tegeliku ettevalmistuse teenistuses soovitati terve rea eksamiainete suhtes, nagu masinate-, kaubaliikluse- ja bürooteenistuse alal, ühist juhendust instruktori kaudu. Sealjuures pidid toimuma ka plaanikindlad juhendused jaama-, ekspeditsiooni-, kütjate-, rongi meeskonna kui ka teevahtide ja muu personaali suhtes. Raudteedireksioonide enda hooleks jäi selle lähem väljakujundamine, eriti kas korraldada õpetust pikemates või lühemates ajavahemikkudes, vabatahtliku või sundusliku osavõtuga. Tuleb märkida, et isegi üldise koolihariduse puudulikkust püüti kõrvaldada vastavate ametlike järeleaitamistundide teel. Üldiselt korraldati õpetus üks või kaks korda nädalas, teenistusest vabal ajal. Osavõtt harilikult oli vabatahtlik, välja arvatud nende isikute suhtes, kellel tuli veel sooritada ettekirjutatud eksameid. 1881. a. peale korraldati õppetunde ka teenistusoleku ajal.

Eraraudteede üritustest personaali ettevalmistuse alal tuleb märkida Reini raudteeseltsi poolt 1872. a. asutatud töönduslikku edasiharimiskooli, mis pakkus tehnilisi teadmisi noortele, kes ennast raudtee või mõnele teisele tehnilisele teenistusharule pühendada tahtsid.

Ka raudteelaste kutseühingud — eriti vedurijuhtide omad — hakkasid pöörama tähelepanu oma liikmete hariduse täiendamisele. Korraldati kursuseid ja loenguid, mida ka raudteevalitsused aineliselt toetasid. Raudteelaste ajakirjad tihti tõid õpetlikke kirjeldusi ja juhatusi teenistusala-
desse puutuvate küsimuste kohta.

Möödunud sajandi lõpul tekkisid Preisi raudteedel, eeskätt Breslau, Kattowitzi ja Poseni direksioonide juures peale eelnimetatud „instruktsioonitundide“ veel ametlikud „raudteekoolid“ (Eisenbahnschulen) teenistusalgajaile keskmiste ametikohtade jaoks. Õppeainetest võib nimetada administratsioon, eelarve ja tulundus, käitus- ja liiklusteenistus, tehnilised sisseaded, tariifiasjandus. Ministeeriumi korraldus 29. detsembrist 1902 määritles nende koolide ülesandena „teenistusõpilaste praktilise väljaõpetamise täiendamise sel teel, et neile antaks ülevaade üksikute teenistusharude olemuse, nende tähtsuse ja otsuste, tähtsamate määruste sisu kui ka üksikute teenistusharude seose ja põimumise kohta.“ Õpetajaiks olid ministeeriumi poolt määratud kõrge-
mad või keskmised ametnikud. Nad pidid peapõhimõtteid ja vaatepunkte suurtes joontes ette kandma õpilastele, ülejäävas aga viimaseid juh-
tima isetegevusele teadmiste omandamise alal. Õpetus anti talvisel poolaastal 1. oktoobrist kuni 31. märtsini. Osavõtt oli kohuslik teatud ametnikeliikidele.

Eelnimetatud „raudteekoolid“ loodi iga raudteedireksiooni juures. Peale selle aga loodi veel tähtsamates jaamades erilised „jaamakoolid“ (Stationsschulen) peamiselt teenistusalgajaile jaama- ja teemeistri kutsealade jaoks. Neis toimus õpetus harilikult suvisel poolaastal.

Käesoleva sajandi algusest peale seati sisse käituseteenistuses tegutsevate ametnikkude jaoks korrapärane edasiharimisõpetus, mida harilikult korraldas teenistuskoha juhataja. Viimastele viidati korduvalt sellele, et ei tule mitte üks neile alluvaid teenistusalgajaid juhtida kõigisse teenistusharudesse, vaid tuleb pidevalt jälgida, et neile alluvad ka juba eksamineeritud teenijad alati oleksid küllaldaselt määralt tuttavad kõigi teenistuseeskirjade sisuga ja oma ülesannetega, ja tarviduse korral kaasa aidata selgitades ja juhatahes.

Siinkohal peab mainima, et Saksa üksikute liitriikide raudteedel oli teenijate ametialase ettevalmistuse eest hoolitsemine tihti erinev, nimelt selle poolest, et ühes või teises rügis olid veel mitmesugused, kas raudtee enda päralt olevad, või teiste asutiste poolt ülevalpeetavad, kuid raudtee poolt tunnustatud erikoolid raudteeteenistuse üksikute harude jaoks olemas. Näit. oli Saksenis Altenbergis 1911. a. asutatud eriline „kõrgem õppeasutus tulevaste liiklusametnikkude jaoks“. Preisimaal oli üle 50 ehitustöönduse-kutsekooli, ja 15 kõrgemat masinaehituskooli, mida riigiraudteed tunnustasid ettevalmistus-õppeasutustena oma ametnikkude jaoks. Berliini ülikoolis kui ka mujal peeti loenguid raudteeasjanduse mitmesugustel erialadel. Samuti oli Berliini kõrgema kaubandusliku õppeasutise juures korraldatud liikluspraktikum seoses ka raudteeasjandusse puutuvate aladega.

1. aprillist 1920 peale läksid kõik üksikute liitriikide raudteed üle riigi kätte ja moodustati ühine Saksa riigiraudtee. Nüüd oli tulnud silmapilk ka asuda personaali ettevalmistusele kogu riigis ühiste korralduste ja kavade põhjal. Viimaste koostamisel muidugi arvestades sellega, mida otstarbekohast ja kasulikku oli üksikutel raudteedel või ka mujal ettevõtetes sellisel alal juba ära tehtud. Mitmeaastase hoolsa töö tagajärjel loodi üksikasjaline „õppeasjanduse teenistuseeskiri“ (Dienstvorschriften für das Unterrichts-wesen — lühendatult Difu), mis esmakordselt 1926. a. maksma pandi. Tegelikult elu kogemused põhjustasid siiski veel mõnesuguste muudatuste ja täienduste ettevõtmist selles eeskirjas ja kehtivusega 1. jaanuarist 1932 anti see parandatud kujul välja. Mõnesuguste vähemate muudatustega on see eeskiri praegugi Saksa riigiraudteedel maksev. Selles korraldatud teenistusõppeasjandus puudutab üksnes raudtee-erialaseid teadmisi ja jaguneb kahte ossa: teenistuskooli ja edasiharimise asjandus.

Tõeliselt Saksa Riigiraudtee teenistusse astumisel saavad lühikest juhatusi töö läbiviimise ja tööriistade kasutamise kohta; nende tähelepanu juhitakse käituse hädaohutudele ja viimaste vältimiseks antud eeskirjadele, samuti tutvustatakse neid olulisemate töö- ja palgamäärustega.

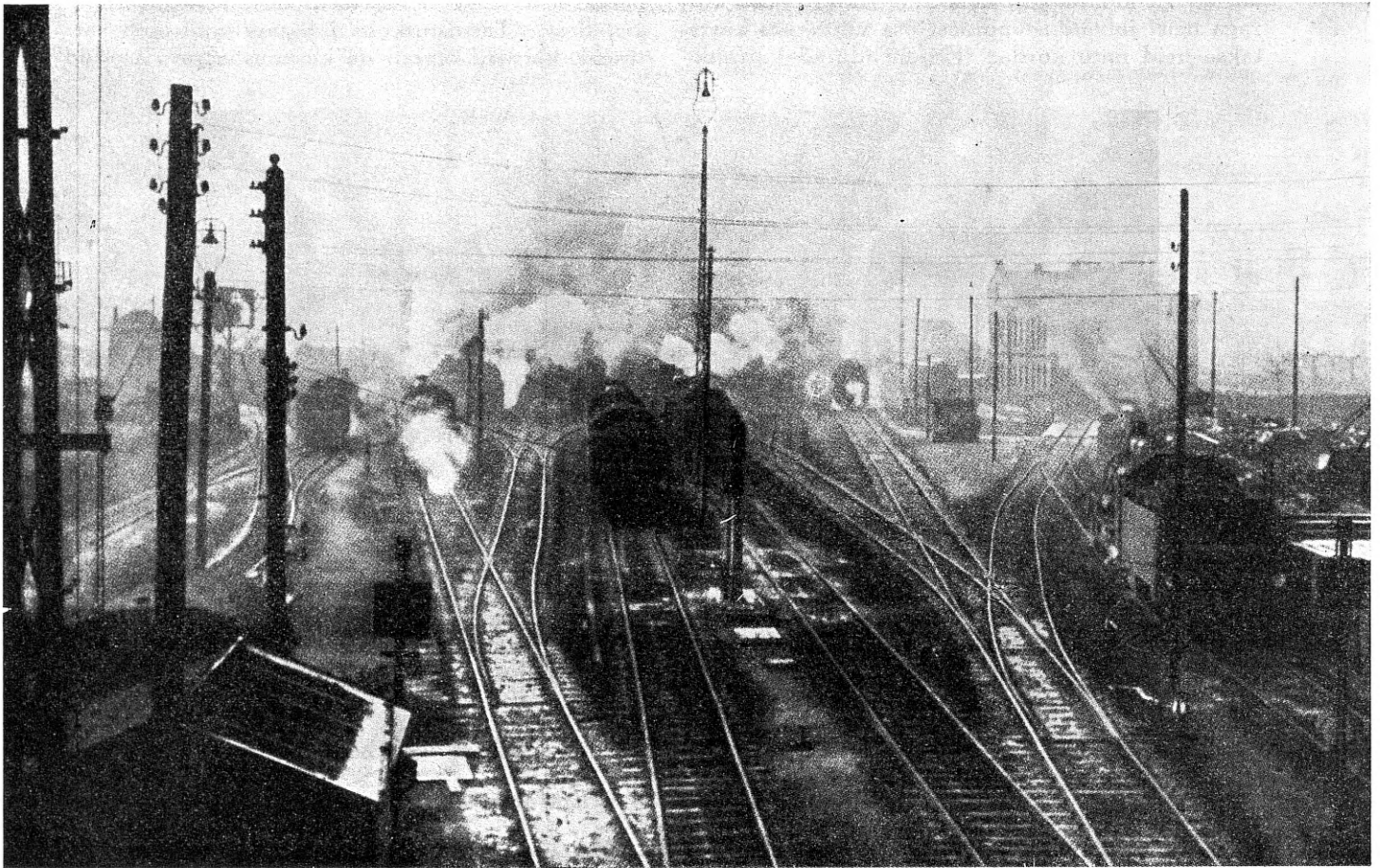
Töölisi, keda kasutatakse ametniku kohustäitjana, valmistatakse selleks küllaldaselt ette. Peale praktilise tegevuse ja vastavate teenistuskoo-

huste täitmise sisseharjutamise tuleb neil osa võtta täiendavast õppusest, mida korraldatakse kursustena. Käitus-assistendi kohuste täitjal näit. tuleb sooritada 32 tundi õppust ja 48 tundi harjutusi; kaubarongi konduktoril on need arvud vastavalt 11 ja 12 tundi. Enne kui tööline võib iseseisvalt täita ametniku kohuseid, tuleb tal mõne suurema teenistuskoha juhataja ees sooritada lihtne katse ilma erilise vormitaitmiseta.

Ametniku karjääri aspirandid peavad oma ettevalmistus-teenistuse kestvusel, mille viis ja kestvus on vastava ametikoha kohta määrustes kindlaks määratud, käima teenistus-

harjutustunnist. Pöörmeseadjate kursus koosneb vastavalt 61 ja 13 tunnist. Teenistusalgajate koolid asutatakse kas raudteedireksioonide poolt või asuvad Riigiraudtee-keskuskooli (Reichsbahn-Zentralschule) juures (Brandenburg-West, Hanau, Freimann Müncheneri juures). Alamate ametikohade suhtes teeb kohasoojija praktilise võimelise kindlaks teenistuskoha ülemus vastaval suulisel katsel. Keskmiste ja n. n. kõrgendatud keskmiste ametikohtade suhtes on maksivad kirjalikud ja suulised eksamid.

Kõrgendatud keskmise ametikoha kandidaat peab oma ettevalmistuse-teenistuse lõpul käima



Vaade Saksa raudteejaama Vedurid asuvad töösse

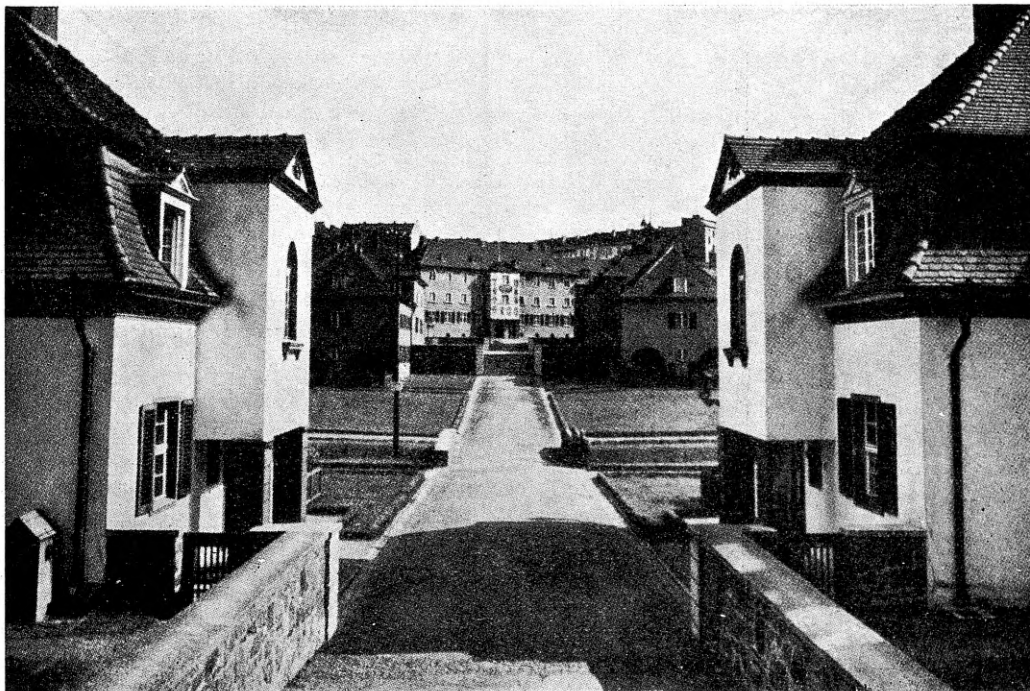
algajate koolis (Dienstanfängerschule). Selle ülesandeks on täiendada praktilist ettevalmistust kooliõpetusega, kusjuures teenistusalgaja juhatakse raudteeteenistuse üldistesse põhialustesse ja teenistuseeskirjade vaimu ning sisusse, varustades teda korrapäraseks teenistuskohuste täitmiseks vajalikkude teadmistega. Õpetus peab äratama arusaamist majandusliku mõtlemis- ja käitumisviisi kui ka eeskujuliku kohustetäitmisega kohta. Õpetus korraldatakse jätkuvate kursuste näol. Mittetehniliste inspektorite, assistentide ja käitusassistentide kursus koosneb 189 õppe- ja 61

ka veel Riigiraudteede halduskoolis (Reichsbahn-Verwaltungsschule), mis moodustab teenistusalgajate kooli kõrgema astme. Selle kooli ülesandeks on ette valmistada administratsiooni-teenistuseks ja suuremate teenistuskohade juhatajatena, laiendada teenistusalgajate koolis omandatud teadmisi ja süvendada arusaamist Riigiraudtee üldiste ülesannete ja üksikute teenistusharude koostöö kohta. Halduskoolid on asutatud riigiraudteede direksioonide asukohtades. Õppetöö toimub 6 nädala ümber kestvate kursustena.

Kolmas liik õppeasutisi on tööstuskoolid käsitöö-õpilastele Rügiraudtee parandustöökodades. Need asendavad kutsekoole ja neil on samuti ülesminevad klassid, kuid annavad õpilastele peale hariliku kutsekooli hariduse veel põhjaliku ettevalmistuse omal erialal.

Teenistuslikku edasiharimist taotlevad teenistusjuhendused ja arutlused. Teenistusjuhenduse ülesandeks on kinnitada teadmisi kehtivusel olevate eeskirjade kohta ja tutvustada uusi määrusi ja sisseseadeid. Välise teenistuse ja parandustöökodade ametnikkude jaoks korraldatakse teenistusjuhendusi järjekindlalt, teatud aja peale ette kindlaksmääratud plaani järgi, üldiselt 12 tundi aastas. Et loomulikult kõik ametnikud ei saa korraga neist juhendustundidest osa võtta, siis korraldatakse neid mitu korda. Erijuhendused korralda-

kohuseid täita tarviliku rahu ja kindlusega. Sellepärast on viimasel ajal tehtud katseid puuduse kõrvaldamiseks. Eeskätt on hakatud vahetevahel suuremate teenistuskohade juhatajaid ja juhendusametnikke kokku kutsuma, et neile ühiselt selgitada tähtsaid uuendusi, direktsiooni piirkonnas ettetulnud juhtumusi, eriti käituseõnnetuste alalt, kui ka mõnesuguste eeskirjade mõtte ja eesmärgi kohta, selleks, et need isikud jälle kohtade peal võiksid vastavalt instrueerida oma personali. Teiseks on tehtud katseid iseõppimise kohta. Sellejuures antakse ameti või teenistuskoha poolt teatud personaaligrupile küsimuslehed nende eriala kohta. Küsimustele vastamiseks peavad teenijad neisse süvenema ja vastuseid otsima teenistuseeskirjadest. Teenistuskoha juhataja kontrollib vastuseid, kuivõrd õigesti on küsimustest aru saadud



Saksa raudteelaste koloonia Frankfurdi lähedal

takse peale selle veel neil juhtudel, kui on tarvidus personali tutvustada mõne uue tähtsa määrusega või tehnilise uuendusega. Teenistuslikud arutlused korraldatakse personali instrueerimiseks kohalikkude olude ja sisseseadete suhtes selleks, et kindlustada häirimatut liiklust koha peal.

Peale sellise plaanikindla edasiharimise on tarviduse korral veel võimalus korraldada peamiselt eelnimetatud keskuskoolide juures erilisi juhendus-kursusi, et teatud ametnikke kiiresti sisse juhatada uutesse ülesannetesse või tehnilistesse uuendustesse.

Kõigile neile juhendus-korraldusvõtetele vaatamata on siiski ilmestunud, et personaalil mõnikord on puudunud tarvilikud teadmised, nimelt selleks, et mitte-igapäevastes olukordades oma

ja neile vastatud. Valemõisted õiendatakse. Järgmisel võimalusel võidakse neid küsimusi ka teenistusjuhendusel lähemalt selgitada.

Abinõudena õpinguteks ja juhendusteks on peale teenistus-eeskirjade veel mudelid, joonised, muud õppevahendite kogud, valguspildid, filmid, juhtelehed, õppe-ajakirjad jne. Eriti tuleb aga mainida erilised õppeainevihud (Lehrstoffhefte), mis ülalmainitud Difu-eeskirjas ettenähtud õppeainete grupeeringu kohaselt on ametlikul ülesandel koostatud.

Peale selle ametliku haridus- ja õppeasjanduse on ametnikkude ja tööliste isiksuse väljakujundamise, nende üldiste teadmiste laiendamise ja süvendamise kui ka ametialaste teadmiste täiendamise otstarbel ellu kutsutud mitmesugused vaba-

tahtlikud haridus-korrastused ja asutised. Ka need saavad raudteevalitsuse poolt toetust. On olemas Saksa Raudtee-erikoolide Liit (Verband deutscher Eisenbahn-Fachschulen), mis on asutanud oma koole kõigis piirkondades. Nende koolide ülesandeks on anda raudteelastele üldisi teadmisi kõigilt neilt aladelt, kus see tarvilik on, eriti teatud ametnikkude gruppide jaoks ette nähtud katse- ja ettevalmistuskavade järgi. Eri-kooli kursuse lõputunnistus vabastab teenijat mõnesugustest eeleksamitest ametialal.

Raudtee haldus-akadeemiad oma raudtee-teaduslike loengute seeriatega aitavad ka veel kaasa ametnikkude üldisele ja ametialasele edasiharimisele.

Tagasihoidlikkudest algetest on, nagu näeme, välja kujunenud kõrgel tasemel seisev ametlik ja



Saksa Riigiraudteede reisijateveo autobus

vabatahtlik õppe- ja edasiharimisasjandus, mis võimaldab personaali kasvatada ja tublistada ikka paremini täitma omi mitmekülgseid ülesandeid riigi ja rahva teenistuses.

(Reichsbahn-Beamten-Zeitung)

100 aastat Vene raudteid

J. P.

(1. järg)

II.

1857. aastaga algab Vene raudteede ajaloo teine järk, mille sissejuhatuses tuleb lugeda tsaar Aleksander II käsukirja 26. jaanuarist 1857. Krimmi-sõjas oli Venemaa kaotanud. Kuigi selle põhjuseid tuli ka mujalt otsida, kui ainult liiklusteede puudusest Lõuna- ja Põhja-Venemaa vahel, siiski võib arvata, et sõja tagajärjed oleks võinud teissugused olla, kui Vene valitsusel oleks olnud korrapärased liiklusteed sõjavägede ja materjalide kohaletoimetamiseks. Sõda avastas aga muid asjaolusid, nimelt, et kogu riigi bürokraatlik kord ja asjaajamine oli mäda ja vajadus uuenduste järgi oli otse kisendav. Uus tsaar oli selles teadlik ja, vastandina oma eelkäijale, tal ei puudunud head tahet teostada reforme kõigil aladel, kus see tal näis võimalik olevat.

Raudteede ehituse küsimus kerkis ka nüüd päevakorrale ja omandas tähtsuse, mida tal varemalt polnud olnud. Kümnekond aastat tagasi veel oldi erakapitali ettepanekuid, lubada ehitada raudteeline, mis näit. oleksid ühendanud Odessa sadamat Vene viljaaitadega — lõuna kubermangudega j. t., lükatud valitsuse poolt tagasi põhjendusega, et valitsus tundvat liiga vähe (!) kohalike majanduslike olusid ja tarvidusi, ja selle tõttu polevat küllalt veendunud raudteede kasut nende maa-alade suhtes. Nüüd oli aga asi hoopis teiseks muutunud. Ka riigivalitsus tunnustas raudteede ehituse vajadust. Selle ülesande teostamine pidi aga jääma mitte riigi, vaid eraalgatuse ja -kapitali hooleks. See järgnes kahest asjaolust: esiteks oli riigikassa õnnetult peetud sõja tagajärjel tühi ja raudteede ehituseks tarvisminevaid summasid polnud riigil kusagilt võtta, teiseks aga nõudis nüüd ajavaim ja üldine arvamine algatus- ja

tegevusvabadust seltskonnale ja erakapitalile, kuna riigi bürokraatlikult aparatuurilt ei loodetud soovitud tagajärgi. Ka tsaar Aleksander II oli eraraudteede ehituse ja käituse pooldaja ja avaldas seda selgesti oma ülalmainitud käsukirjas, mis alla kriipsutas raudteede ehituse vajadust ja nimelt sise- kui ka välismaa erakapitali abil.

Peterburi rahandusgrupi juhtimisel moodustati Hollandi, Prantsuse ja Inglise pangamajade poolt selts, millele anti kontsessioon laiaulatusliku raudteevõrgu ehituseks. See selts võttis endale nimeks „Suur Vene raudteede selts“. Ta pidi ehitama järgmised raudteed: 1) Peterburi—Varssavi, ühes kõrvalharuga Vilna—Wirballen, 2) Moskva—Tuula—Orel—Kursk—Harkov—Feodosia, 3) Kursk või Orel — Vitebski kaudu — Dünaburg—Liibavi ja 4) Moskva—Nižnij-Novgorod, kõik kokku ümmarguselt 3900 versta. Kontsessiooni kestvus oli ette nähtud 85 aastat, mille möödumisel raudteed pidid riigile maksuta üle minema, peale selle oli aga riigil õigus juba 20 aasta möödumisel raudtee avamisest liikumiseks arvates, ära osta raudteed. Riik garanteeris 5% intresse raudtee ehituseks kulutatud kapitali pealt. Olulise soodustava tingimusena võib mainida seda, et raudteeseltsil üldiselt olid täiesti vabad käed oma tariifide määramisel, ainult tariifi maksumäärade kõrgeimad normid olid riigi poolt kindlaks määratud. Samuti ei seganud riik enast üldse mitte seltsi majanduslikkusesse asjadesse.

Samasugused olid ka teistele raudteeseltsidele, mida pea tekkis kümneid, antud kontsessioonide tingimused. Riigivalitsuse peahuvi näis seisvat ainult selles, et erakapitali ja eraalgatuse abil võimalikult ruttu ja palju ehitataks raudteid, mis

vastavad riigi majanduslikkudele, aga ka strateegilistele nõuetele. Eraraudteeasjanduse pooldamine tõi pea esile ka juba olemasolevate riigiraudteede müügi või väljarentimise küsimuse. 1857. a. müüdi Peterburi—Varssavi valmishitatud Peterburi—Gatšino teeosa ära „Suurele Vene raudteedeseltsile“ 18 miljoni rubla eest. Samal aastal anti ka Varssavi—Viini raudtee ühele Varssavi aktsiaseltsile rendile 75 aasta peale. Siiski Nikolai-raudtee müügist esialgu loobuti mõnesugustel põhjustel.

Raudteeasjandus seni oli Vene riigis kuulunud n. n. „Teede ja avalikkude ehitiste pea-administratsiooni“ võimkonda. 1862. a. asutati aga eriline ministeerium — „teedeministeerium (Ministerstvo putei soobštšeniija)“. Esimeseks teedeministriks sai P. M e l n i k o v, üks neist inseneridest, keda tsaar Nikolai I. oli saatnud välismaale, tutvuma seal raudteeasjandusega. Tundub ehk veidi imelikuna, samal ajal, kui tsaar, valitsevad ringkonnad ja ka avalik arvamine nõuavad eraraudteede ehituse soodustamist, sai esimeseks teedeministriks Melnikov, kes oli veendunud riigiraudteede pooldaja. Tema oli ühes sõjaministriga seisnud Nikolai-raudtee äramüümise vastu.

Kuigi, nagu allpool näeme, eraraudteede ehitus hakkas Venemaal arenema jõudsalt, siiski tuli ette juhtumeid, kus mõne, valitsuse poolt tarvilikuks tunnustatud raudteeliini ehituse jaoks ei leitud ettevõtet, kes oleks tahtnud võtta endale kava teostamise. Venemaal oli endal kapitali vähe, välismaa kapital aga tihti asus kõhkleva seisukohal, kui ehitatava liini tulukuse kohta polnud küllalt kindlaid väljavaateid. Selline oli olukord näit. 1862. a. oktoobrikuus, mil ühest asutatavast Odessa—Kiievi raudteeseltsist midagi välja ei tulnud, et tarvilikku kapitali ei suudetud soetada. Et aga selle raudtee ehitus oli ministrite-komitee poolt üksmeelselt tunnustatud hädatarvilikuks, siis teedeminister Melnikov esitas oma kava selle liini ehitamiseks riigi poolt. Ehkki teised valitsuseliikmed riigiraudtee ehitust ei pooldanud, siiski enam hädasunnil viimaks lepitati ettepanekuga. Melnikovil õnnestus Ukraina kindralkuberneri krahv Kotzebue kaasabiga, kes uue raudteeliini ehitustööde jaoks andis kasutada soldateid ja vange, selle raudteeliini ehitust teostada kiiresti ja väga odavalt. Nõnda ehitas Melnikovi ettepanekul riik 1864.—1867. a. veel sadandeid versti raudteid riigi kulul Mustamere ääres. Siiski need riigi kulul ehitatavad liinid, nagu juba nimetatud, moodustasid ainult erandjuhud üldisest raudteede arenmiskäigust, mis toimus teadlikult erakapitali juhtimisel ja korraldusel. Aastal 1865 määras tsaar ühe erikomisjoni, mille ülesandeks jäi uurida ja läbi kaaluda küsimust, kas „riigiraudteed või eraraudteed?“ Komisjon, nagu juba oodata võis, jõudis otsusele, et kahtlemata tuleb eelistada ainult eraraudteid, kuna riigi raudtee-ehitus võiks tulla kõne alla ainult erajuhtudel, kus erainitsiatiiv selleks ei ole suuteline mõnesugustel põhjustel.

Eraraudteeasjandust kõigiti püüdis soodustada tolleaegne rahaminister v. Reutern. Tema asus seisukohale, et ka Nikolai-raudtee, mis viiekümne aastate lõpul oli jäänud ära müümata, tuleb ikkagi üle anda mõnele eraraudteeseltsile. Kuigi Melnikov sellisele kavatsusele täielikult vastu oli, siiski läks viimaks Reuternil korda seda teostada. 1868. a. müüdi Nikolai-raudtee „Suurele Vene raudteede-seltsile“ 106 milj. rbl. eest, mida võis pidada tõesti kasulikuks kaubaks. See oli otustav Melnikovi tagasiastumiseks, kes oli seni olnud peamiseks riigiraudteede-süsteemi veendunud pooldajaks. Tema asemele sai 1869. a. teedeministriks krahv Bobrinski, Reuterni mõttekaaslane, ja mõlemad üheskoos hakkasid nüüd teostama kõigi käituses või ehitusel olevate riigiraudteede müüki.

1855. aastal, Aleksander II troonile astumisel oli Vene raudteede kogupikkus olnud ainult 979 versta, sellest 25 versta eraraudteed. Kahekümne aasta jooksul, s. o. kuni 1875. aastaks oli raudteedevõrgu kogu pikkus tõusnud kuni 17.843 verstani, millisest arvust nüüd riigiraudteid oli ainult 62 versta, kuna eraraudteid seega 17.781 versta. Säärane raudteedevõrgu areng kahtlemata avaldas soodustavat mõju Venemaa produktiivsete jõudude äratamisele ja arendamisele. Raudteede olemasolu alles võimaldas Venemaale oma väliskaubandust elustada teravilja eksportimisega, mis varemalt poleks võinud kõne alla tulla.

Kahjuks aga ei arenenud sealjuures Vene raudteeasjandus ise mitte nõnda, nagu see tema enda kui ka üldsuse huvides oleks olnud. Kogu eraraudteede võrk oli jaotatud 46 raudteeseltsi kätte, kes oma asju olid aja jooksul hakanud ajama selliselt, nagu see sugugi soovitatav ei olnud riigi ja rahvamajanduse seisukohast. Lohakus asjaajamises, korraldamatus ja omavoli raudtee ja kaubamaniku vaheliste õiguslike suhete lahendamisel, raudteeseltside omavaheline äge ja mõistmatu võistlus veotariifide alal — need olid väärnähted, mis aegajalt hakkasid ikka enam ja enam maad võtma Vene eraraudteede suhtes. Kuritarvitused, altkäemaksu võtmised ja muud säärased tolleaegse Vene elu paratamatud pahed tulid rohkel arvul ette ka eramajanduse raudteeasjanduses.¹⁾

¹⁾ Illustratsioonina tolleaegsete olude kohta toome väljavõtte Jannseni „Eesti Postimehest“ nr. 2 — 1868, selle kirjaviisi jättes muutmata:

P e t e r b u r g i s t. Kuida mõned raudted kalliks lähvad.

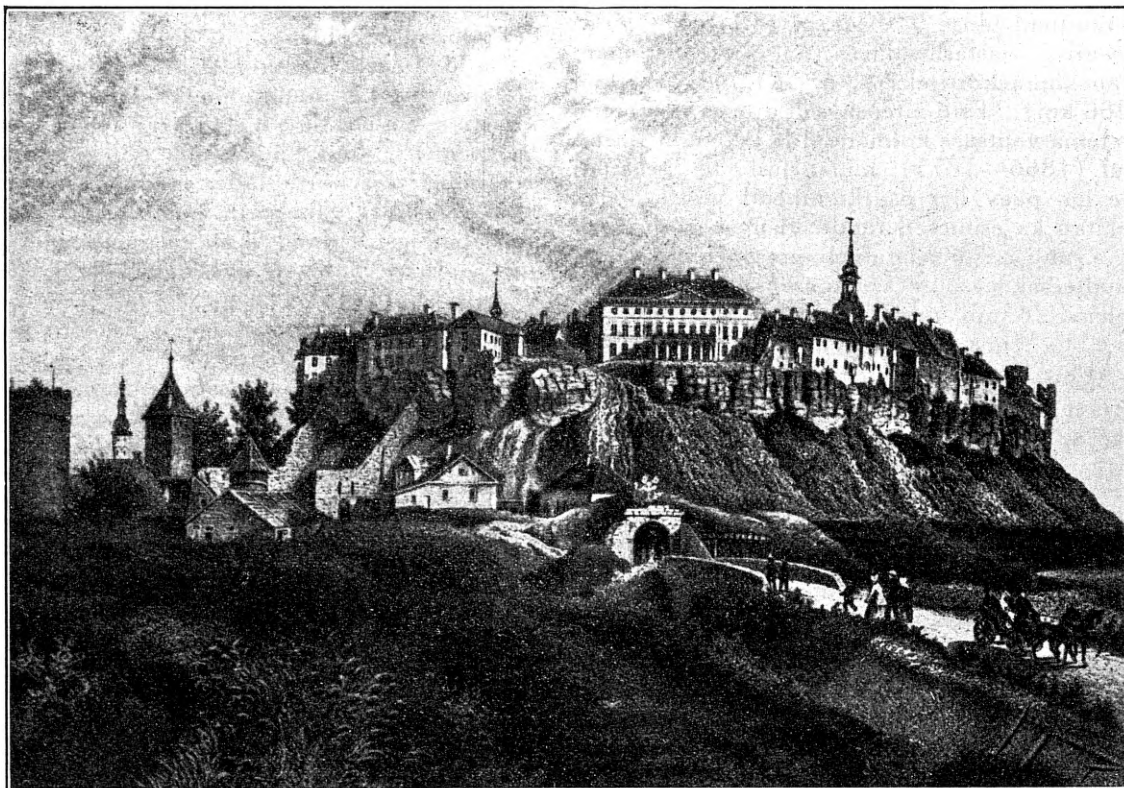
Kõik, mis tehakse, ei tulle iggakord sedda maksa, mis hinda peale pannakse. Kiew-Balta raudtee äres saab komisjon igga wahhimaea eest 1459 rubl. 80 kopp. Nüüd tullewad innimesed, kes neid 400 rubl. eest tehha wõtwad. Agga need tahtwad ommast kohast ka middagi tenida ja andwad tööd neile ärra, kes 250 rubla eest walmis tewad. Nõnda tulleb siis üksainus wahhimaea esmalt sedda maksa, mis eest pärrast liggi 6 maea walmis tehakse. Nõnda ei olle siis mitte immeks panna, kui raudteede hind kõrgeks tõuseb, ehk raudtee wahhid sawad willetsad ellokorterid. —

Raudteeseltside majanduslik seisukord oli halb ja muutus järjest halvemaks. Riigivõim ei saanud peagu midagi parata, sest nagu juba ülalpool nimetatud, ei olnud kontsessioonide andmisel riik kindlustanud endale mingit õigust segamiseks raudteeseltside asjaajamisse.

1876. a. tegi tsaar Aleksander II oma usaldusmehele, Baltimaailt pärit olevale krahv B a r a n o v'ile ülesandeks moodustada komisjon selgitamiseks, kuivõrd põhjendatud on kaebused iga-suguste väärnähetega kohta raudteeseltside asjaajamises ja käituses ja ettepanekute tegemiseks nende väärnähetega kõrvaldamise suhtes. Ka pidi komisjon selgitama, kuivõrd raudteed toovad oodatud kasu kaubandusele ja tööstusele, ja eriti viljakau-

juures sai surma 484 inimest ja raskesti haavatuid oli 959.

Õnneks kestis sõda ainult kümme kuud ja nõnda võidi pea jälle asuda sõjas korratusse sattunud majanduse ja raudteeasjanduse ülesehitamisele ja ümberkorraldamisele. Kuid militaristlikul Venemaal, kus kõike hinnatakse eeskätt sellest küljest, kuidas see kasulikuks osutub sõjas, ei võinud raudteede säärane fiasko veel jätta valitsust ükskõikseks, vaid, võttes revideerimisele senist eraraudteede-poliitikat, tunnustati see vildakaks ja mitteotstarbekohaseks. Leiti, et riigi käes peab olema raudteeasjanduse kõrgeim juhtimine. Selleks tuleb eeskätt luua kõva järelevalve seniste eraraudteede juhtimise suhtes. Ka tuleb kaalumi-



Tallinna Toompea enne raudtee rajamist 1860.—1870. a.

bandusele, mis oli saanud tähtsaks teguriks Vene majandusel.

Komisjon jõudis vaevalt hakata tööle, kui peagu ootamatult puhkes lahti Türgi-sõda 24. aprillil 1877. a., mis osutus kõvaks katsekiviks Vene raudteeasjandusele. Nagu juba varemalt mainitud, ei olnud Vene raudteed oma ülesannete kõrgusel rahvamajanduslikul alal. Nüüd ilmestus, et nad ei olnud ammugi suutelised kõiki neid ülesandeid täitma, mida sõda erakorraliselt neile peale pani. Juba mõni nädal pärast sõja algust üksikute liinidel vajasid 50% kõigist veduritest ja kuni 90% kõigist vagunitest remonti. Ametliku aruande järgi oli sõjaaastal 1877 tervelt 289 rööbastelt mahamineku ja 250 kokkupõrke juhtu! Selle-

se võtta riigiraudteede süsteemi tarvituselevõtt.

Kohe pärast Türgi-sõja lõppu oli Venemaa alustanud sõjalise ekspeditsiooni Kesk-Aasiasse. Et aga venelased seal võrdlemisi väiksehulgalise vastase poolt (teketurkmeenide suguharu) lüüa said, siis nõudis sõjaminister raudtee ehitamist, mis algaks Mihailovski juurest Kaspia mere ääres. See raudtee ehitati (1880. a. peale) riigi kulul ja jäi sõjaministri käsutusse. See asjaolu oli uue perioodi alguse tähis Vene raudteeasjanduse ajaloos, kuid selle teostamine ei kuulunud enam tsaarile Aleksander II, vaid tema järeltulijale.

Aleksander II valitsuse kestvusel ehitatud raudteede pikkuse, kui ka nende kuuluvuse kohta riigi või eraraudteeseltside käituse, annavad üle-

vaadet järgmised arvud, kus ruumi kokkuhoiu mõttes ei ole toodud üksikud aastad, vaid nende grupid (arvud väljendavad Vene pikkuseühikuid — verstasid):

Aastad	Selles aja- vahemikus uusi raud- teid juurde ehitatud	Käitusel oli viimasel aastal era raud- riigi käes teeseltsi- de käes	Kokku	
1855	—	25	954	979
1856—1860	511	586	604	1.490
1861—1865	2.079	2.956	604	3.569
1866—1870	6.735	9.551	753	10.304
1871—1875	7.539	17.781	62	17.843
1876—1880	3.478	21.259	62	21.321
1881	222	20.655	888	21.543

Aleksander II troonile astumisel oli Vene-
maal raudteid üldse 979 versta (1046 km). Pä-
rast tsaari 26-aastast valitsust tõusis see arv enam
kui kahekümnekordseks, s. o. 21.543 verstani
(22.986 km). Eriti intensiivselt arenes raudteede
ehitus tema valitsuse kolmandal ja neljandal aasta-
viisikul (1866—1875), millal uusi teid ehitati
juurde iga päev ligi paarkümmend versta. Tol
ajal ehitati ka esimesed raudteed meie kodumaal.
1866. a. anti Eestimaa rüütelkonna peamehele lu-
ba raudtee-aktsiaseltsi asutamiseks, mille kapital
pidi olema 26 milj. rubla. Loodi „B a l t i r a u d t e e s e l t s“, mis asus ka kohe raudteeliinide ehi-
tusele. (Peterburi)—Tosno—Paldiski teosa (388
versta) sai valmis 1870. a. sügisel²⁾ ja Tapa—
Tartu teosa (106 versta) 1876. a.

III.

Tsaar A l e k s a n d e r III troonile astumisega
1. märtsil 1881. a. algas Vene raudteede ajaloos
kolmas järk. Selle ajajärgu iseloomustavaks joo-
neks on see, et, vastandina eelmisele ajajärgule,
kerkis nüüd esikohale riigiraudteede-süsteemi
pooldamine. Eeskätt avaldus see tendents selles,
et uued raudteeliinid ehitati nüüd kõik riigi kulul
ja nende käitus teostati riigi poolt. Olemasole-
vate eraraudteede laialdase võrgu suhtes asuti sei-
sukohale, et neid tuleb riigistada eeskätt ainult
siis, kui selleks on tungiv vajadus ja kui see toi-
ming on võrdlemisi väiksemate ohvritega riigi-
kassa poolt läbi viidav. Juba veel Aleksander II
valitsuseaja lõpus oli riik üle võtnud Harkov—
Nikolajevi raudtee, mis majanduslikult oli olnud
armetus seisukorras. Seega oli Aleksander III
troonileastumisel riigi käituses olevate liinide ko-
gupikkus 888 versta, kuna eraraudteeseltside käes
samal ajal oli 20.655 versta.

Krahv Baranovi komisjon, mis Aleksander II
ajal oli määratud eraraudteesajanduse puuduste

²⁾ Raudtee avamise kohta tõi „Eesti Postimees“
nr. 43 — 1870 järgmise teate:
T a r t u s t. Kõige zeitungi sõnumete järrele piddi Tal-
linna—Peterburgi awwalik raudtee sõitmine mödaläinud
laupäewal 24. okt. algama, misga mõnnesuggused piddud
kous käivad.

ja väärnähte selgitamiseks, töötas mõnda aega ka
veel uue tsaari ajal, ja viimane osutas küllalt tä-
helepanu komisjoni töö tulemustele. Selle taga-
järjel valitsuse poolt järgnesid mitmesugused kor-
raldusvõtted, mille eesmärgiks oli kindlustada riigi
õigusi järelevalve suhtes eraraudteede üle ja anda
võimalust riigivõimule mõjustada raudteede juhti-
mist ja asjaajamist temale soovitavas suunas. Kõi-
ge pealt anti 1881. a. korraldus, et raudteeseltsid
on kohustatud kõik oma tariifid ja veoeskirjad
esitama teadmiseks raha- ja teedeministrile ning
riigikontrollile; järgmisel aastal järgnes sellele
korraldus, et eraraudteede valitsuste koosseisu
peavad kuuluma riigi esindajad-direktorid, kellel
on õigus nõuandva häälega osa võtta nende nõu-
kogude koosolekutest. 1884. a. anti välja üht-
lustatud eeskirjad kõigi eraraudteede raamatu- ja
arvepidamise kohta.

1885. aasta on eriti tähtis Vene raudteede
ajaloos, sest 12. juunil nimetatud aastal anti välja
„V e n e r a u d t e e d e p õ h i s e a d u s (Obštš-
tši Ustav)“, mis püüdis olla põhipanevaks teo-
seks sellel alal, korraldades raudtee ja kaubaoma-
niku õiguslikke vahekordi, mis seni olid mitmeke-
sist lahendust leidnud üksikutel raudteedel ja põh-
just andnud rohketele arusaamatustele ning kaeb-
bustele.³⁾

Seoses sellega loodi teedeministeriumi juures
üks uus asutis „R a u d t e e - a s j a d e n õ u k o g u (Sovjet po železnodorožnõm djelam)“,
mis koosnes teede-, raha-, kohtu- ja sõjaministeer-
iumi, eraraudteede, kui ka kaubanduse ja töös-
tusringkondade esindajatest. Nõukogu ülesandeks
oli raudtee ehitusse, käitusesse ja majandusesse puu-
tuvate küsimuste arutamine ja teatud juhtudel ka
vastavate korraldusvõtete määramine. Nõuko-
gus tulid läbivaatamisele kõigi uute seaduste ka-
vad, mis puudutasid raudteede ehitamist, eksplua-
tatsiooni või majandust, kui ka igasugused kehti-
vate seaduste muudatused või täiendused nime-
tatud aladel. Raudteede põhiseaduse järgi oli
mainitud nõukogu otsustada või kinnitada jäetud
terve rida raudteede käitusesse puutuvaid asju, nagu
uute tariifijaamade avamine, otseühenduste kok-
kulepete kinnitamine, kaupade kohaletoometamise
tähtaegade ja muude mitmesuguste, näit. saade-
tiste sisu ja kaalu kontrollimise, lahtisel veereval
koosseisul veo kohta määruste ja kaupade kaha-
nemise protsentide jm. määramine või kinnita-
mine.

Mitmesugused enam-vähem tehnilise iseloo-
muga määrused ja eeskirjad, nagu näit. eritingi-
mustel veetavate kaupade kohta jm. kuulusid ot-
seselt teedeministri võimkonda.

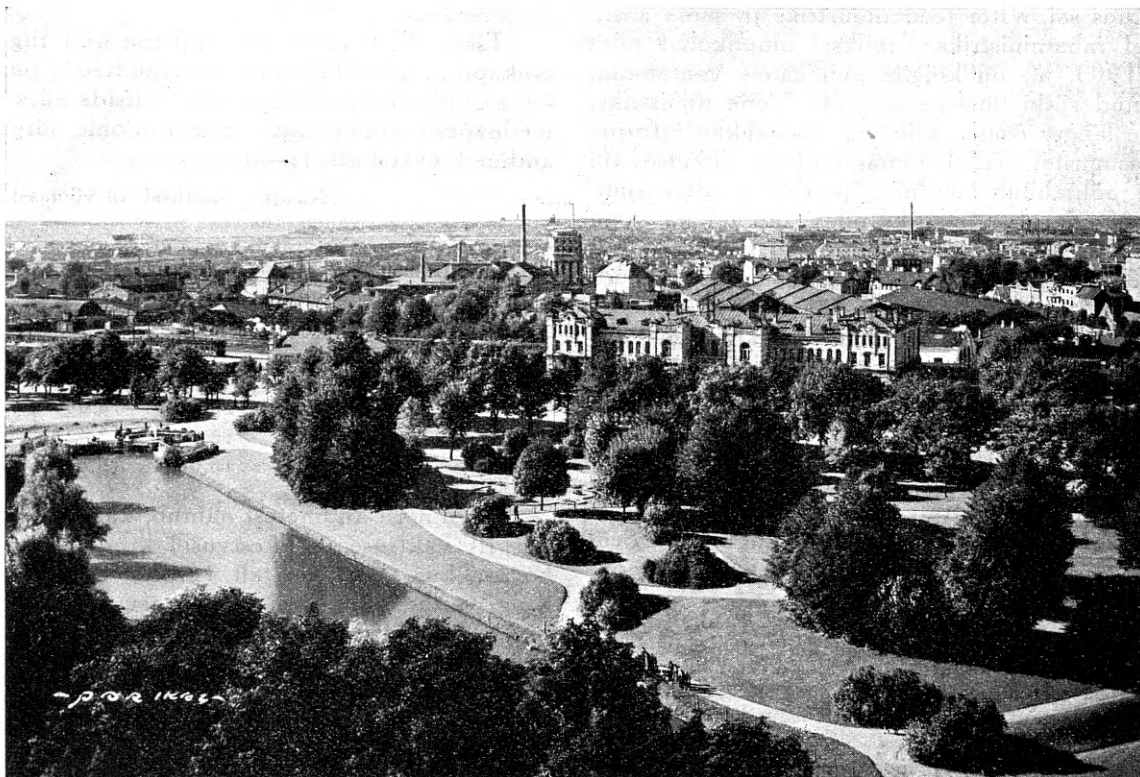
1881. aastal oli rahaministriks saanud B u n g e,
kes vastandina Reutern'ile, üldiselt oli riigi-
raudteede pooldaja, kuigi ta ei salanud, et ka
siiski eraraudteid on võimalik ökonoomselt ehi-

³⁾ Seda seadust, mida muidugi aja jooksul hiljem
osalt muudeti ja täiendati, on kasutatud peamiseks ees-
kujuks ka meie Raudteede seaduse koostamisel.

tada ja ekspuaterida. Vene enda rauatööstuse soodustamiseks kui ka üksikute maakohtade liikluse elustamiseks Bunge, riigieelarve puudujääkidele vaatamata, otsustas alustada kohe mitme, rahvamajanduslikult tähtsa raudteeliini ehitust riigi kulul. Keiser Aleksander III ja sõjaminister pea aga nõudsid terve rea strateegilise tähtsusega raudteeliinide ehitamist riigi läänepiiri lähedal. Rahaministri vastuseismisele vaatamata need liinid ehitati, kuigi nad nende käitusele võtmisel pärast iga aasta ainult kahju töid riigile.

Eelmine tsaar oli oma järeletulijale pärandanud 1880. a. Kesk-Aasias alustatud raudtee ehituse, mida Aleksander III lasi jätkata. Kaspia mere ääres Krasnovodskis algav liin ehitati 1888. aas-

Suurejoonelisemat eraraudteede riigistamise ja riigiraudteesüsteemi eelistamise poliitikat hakkas ajama V o š n e g r a d s k i, kes 1887. a. sai rahaministriks. Samal aastal määrati keiserliku ukaasiga, et nüüdsest peale kõigi tariifide määramine ja kinnitamine kuulub riigivalitsusele, kes seega juhib raudteede tegevust rahva, tööstuse, kaubanduse ja fiskuse kaitsmise eesmärgiga. Kuni senini olid raudteed ise enda tariifid määranud, neid ainult esitades teatud valitsusasutistele. Paar aastat hiljem, nimelt seadusega 8. märtsist 1889. a. viidi kõik raudteede tariifiküsimuste juhtimine ja korraldamine teedeministeeriumi võimkonnast üle r a h a m i n i s t e e r i u m i võimkonda. Rahaministeeriumi juures loodi uued asutised:



Tallinna jaam Toompealt vaadatuna

taks kuni Samarkandini (1.300 versta), kus selle, poliitilise tähtsusega ja Vene edasitungi Kesk-Aasias toetava raudtee ehitus tuli katkestada seks puhuks. Seega pandi alus Kesk-Aasia raudteele, millel aga eeskätt puudus ühendus teiste Vene raudteedega.

Samal ajal, ühes uute raudteeliinide ehitamisega riigi kulul, võeti ette ka esimesi katseid eraraudteede riigistamise alal. Põhimõtteks oli selle juures, nagu juba ülalpool mainitud, see, et riigikassat mitte üleliiga ei koormataks. See ülevõtmine osutus tarvilikuks ja otstarbekohaseks mitme eraraudtee suhtes, mis seni olid töötnud kahjuga, ja mis niikuinii võlgnesid riigile suuri summasid või isegi olid igal aastal saanud toetust riigilt.

1) Tariifi-asjade nõukogu (Sovjet po tarifnõm djelam), 2) Tariifi-komitee ja 3) Raudteeasjade departemang. Ka uute raudteede ehituse küsimuste lahendamine ja teostamine kuulus nüüd rahaministeeriumi kompetentsi. Seega ongi tollest ajast peale tariifiasjandus kui ka üldse raudteede-poliitika olnud rahaministeeriumi juhtida ja korraldada. Teedeministeeriumi võimkonda jäid peamiselt mitmesugused tehnilised ülesanded ja korraldusvõtted. „Raudtee-asjade nõukogu“ jäi edasi töötama teedeministeeriumi juurde. ⁴⁾

⁴⁾ Raudteede rahanduspoliitika juhtimise üleandmine rahaministeeriumi võimkonda teostati muidugi teatud finantspoliitilistel kaalutlustel, kuid sellejuures, nagu

Tariifi- kui ka muude raudteede kaubanduslikku tegevusse puutuvate küsimuste arutamiseks peeti aegajalt teedeministri kutsel või loal erilised, kõigi raudteede esindajate üldised kokkutulekud ja nõupidamised, mida nimetati „O b š t š i s j e z d ' i k s“. Tariifide väljatöötamine ja -kuulutamise toimus siiski ülalnimetatud, rahaministeeriumi juures asuvate asutiste poolt.

Rahaministeeriumi juures asutatud raudteeasjade departemangu esimesi direktoreid oli Sergei Witte, endine Lõuna-lääne raudtee ülem. Viimasel ametikohal ta oli tsaari Aleksander III isiklikult tuttavaks saanud.⁵⁾ Wittest peeti lugu, kui heast raudtee- ja ka tariifiasjanduse tundjast. Viimaselt alalt on ta kirjutanud ühe kirjatöö „Raudteetariifide printsüübid“. 1892. a. veebruarikuus sai Witte teedeministriks ja sama aasta sügisel rahaministriks, millisel ametikohal olles kuni 1903. a., on kõigile puudustele vaatamata, osutunud siiski üheks suurimaks Vene ministriks, kellele langes osaks ellu viia põhjalikke reforme mitmesugustel aladel. Omas endises elukutses oli Witte põhjalikult tundma õppinud raudteeasjandust. Nüüd rahaministriks olles, tuli tal ka kogu riigi raudteede-poliitikat juhtida. Sellel alal üks olulisemaid küsimusi oli, nagu teame, erarautteede riigistamine. Siin peab tähendama, et selles küsimuses Witte ise ei pidanud ikka kinni oma esialgsetest vaadetest. Kuna ta varemalt oli olnud väga tagasihoidlik või isegi mitte pooldanud erarautteede ülevõtmist, hiljem ta siiski leidis ka tarviliku olevat eelistada kroonurautteede süsteemi.

Nagu juba eelpool nimetatud, ehitati riigi kuul terve rida uusi, strateegilise tähtsusega raudteeliine riigi läänepoolsetes kubermangudes. Seal juba olemasolevad erarautteed võeti ka ajajook-

hiljem tihti ilmestus, oli halb külg selles, et ühest küljest ei olnud teedeministeeriumi ametkond enam küllaldaselt määratud raudteede majanduslikust käitusest, teisest küljest aga sageli puudus rahaministeeriumil tarvilik otsene kokkupuutumine raudteeliikluse mitmekesiste küsimustega.

⁵⁾ Täielikult ümbervenestunud balti sakslase poeg, üles kasvanud ülimonarhistlikus ja patriarhaalses vene „mõisnikkude pesas“, evis Witte siiski väga praktilise oime ja osavuse igasuguste olukordade ja suhete ärakasutamiseks. Olles Lõuna-lääne raudteeülemaks, avanes tal juhus tsaari Aleksander III tuttavaks saada järgmises olukorras. Tsaari sõidul Odessasse 1888. a. oli Witte teinud korralduse, et rasket erarongi, mida vedasid kaubarongi vedurid, ei lubataks mitte sõita üle teatud, tema poolt määratud kiiruse ülemmäära, sest vastasel juhul olla kart, et rasket vedurid hakkavad kiire sõidu tagajärjel ülemäära kõikuma ja võivad rööpaid välja nihutada. Säärane sõidukiiruse piiramine aga kutsus esile hoovkonna ägeda meelepaha. Mõni kuu hiljem (17/29. oktoobril 1888), tsaari tagasisõidul Krimmist juhtuski Borki jaama lähedal Kursk—Harkow—Asovi raudteel õnnetus, kus tsaari erarong rööbastest välja jooksis, hulk vaguneid purunes, mitukümmend inimest tsaari saatjakkonnast surma ja haavata said, tsaar ühes oma perekonnaga siiski imekombel vigastusteta jäid. Nüüd tuletati Wittet meelde. Ta kutsuti eksperdina selle raudteeõnnetuse lugu selgitama Harkovisse, kus tal läks korda oma teooriaid hiilgavalt tõendada. Siitpeale hakkas Witte karjäär kiiresti tõusma.

sul riigile üle. Selle vastu aga ida- ja lõunapoolsetes kubermangudes erarautteede suhtes, mis seni olid töötanud ka majanduslikult veidi paremate tulemustega, otsustati, loobudes siin järjekindlast riigirautteede pooldamise poliitikast, jätta need erakapitali haldusesse. Nende elujõulisemaks muutmise eesmärgiga sunniti neid, hulk vähemaid üksusi, liituma 6 gruppi: 1. Rjāsan—Koslov—Uralsk, 2. Moskva—Rjāsan—Kaasan, 3. Vladikavkasi raudtee, 4. Moskva—Kiiev—Võronež, 5. Jugo-Vostotšnõi (Kagu) raudtee, 6. Moskva—Vindavi—Rõbinsk. Need kuus erarautteede gruppi jäidki püsima iseseisvatena ja jätkasid uute ühendusliinide ehitamist, alguses küll tagasihoidlikul määral, kuid hiljem, Nikolai II valitsuseajal õige intensiivselt, mitmekordistades oma teedevõrgu kogupikkust.

Tsaar Aleksander III valitsuse ajal riigi- või erakapitali poolt ehitatud uute raudteede pikkuse, kui ka üldse riigi või erarautteeseltside käes oleva teedevõrgu kogupikkuse kohta toome järgmised andmed (verstades):

Aastad	Selles aja- vahemikus uusi raudteede juurde ehitatud	Käitusel oli viimasel aastal era raudteeseltside käes	riigi käes	Kokku
1881	—	20.655	888	21.543
1882—1884	1.820	21.059	2.304	23.363
1885—1887	3.073	21.945	4.491	26.436
1888—1890	2.247	20.676	8.007	28.683
1891—1893	2.238	18.493	12.428	30.921
1894	2.030	16.085	16.866	32.951

Nagu neist andmetest nähtub, kasvas Aleksander III valitsuseaja kestvusel kroonu-raudteede kogupikkus 888 verstalt 16.866 versta peale. Kuigi teatud osa sellest juurdekasvust tekkis uute, riigi kuul ehitatud raudteeliinide näol, siiski suurema osa sellest moodustavad riigistatud erarautteed, millest suuremad olid järgmised: Uraali raudtee, 671 versta (1887), Rjažsk—Vjazma raudtee, 655 versta (1889), Transkaukasuse raudtee, 994 versta (1889), Kursk—Harkov—Asovi raudtee, 736 versta (1891), Liibavi—Romnõ raudtee, 1207 versta (1892), Moskva—Kurski raudtee, 512 versta (1893) ja teised. Balti raudtee (pikkus 568 versta) meie kodumaal läks kroonu kätte üle 13. aprillist 1893. aastal.

IV.

Nikolai II troonile astumine 1894. a. ei toonud endaga kaasa seekord mingit pööret või uut suunda Vene raudteede ajaloos. Ta ainult jätkas edasi, mida ta eelkäija oli alustanud. Majanduslikult nõrgemate või jälle poliitiliselt tähtsamate erarautteede riigistamine kestis ka uue tsaari esimestel valitsusaastatel hoogsalt edasi. Sellejuures aga siiski ei vähenenud erarautteede kogupikkus, vaid isegi kasvas veidi, mis on selektav sellega, et ülalnimetatud kuus suuremat era-

raudteed, mis riigistamisele ei tulnud, oma teedevõrku laiendasid uute liinide ehituste teel.

Erakapitali tegevusel tekkis nüüd Venemaal veel üks uus liik raudteid, „juurdeveoted“, mis olid peamiselt kitsarööpmelised (750 mm). Juba 1870. a. oli tsaari ukaasiga kirjutatud ette asuda ka „odavamate“ raudteeliinide ehitusele, mille ülesandeks oleks peale kohalikkude tarviduste rahuldamise veel eriti kaupade juurdevedu pealiinidele. Esimene säärane kitsarööpmeline (Livnõ) raudtee ehitati riigi poolt 1871. a. Et aga selle raudtee ehitus ja käitus mõnesugustel põhjustel ei tulnud kaugeltki nii „odav“, kui oli loodetud, siis selliste „juurdeveoraudteede“ ehitusest laiemas ulatuses sedapuhku loobuti.

1892. a. võeti küsimus jälle üles ja ins. B. A. Jelvetski eestvõttel asutati eraettevõttena „Esimene Juurdeveo Raudteede Selts“. Selts ehitas Vene lääne- ja lõunapoolsetes kubermangudes rida kitsarööpmelisi raudteeliine. Neist võib siinkohal mainida meie kodumaal ehitatud raudteeliine Pärnu—Mõisaküla—Valga, mis sai valmis 1896. a. Selle liini pikendus kuni Tallinnani ja teeharu Türi—Paide lõpetati 1901. a.

Ka tekkis teisigi vähemaid raudteeseltsisid kitsarööpmeliste teede ehituse ja käituse otstarbel. Ajavahemikus 1892. aastast kuni 1905. a. oli sääraseid raudteid ehitatud arvult kümnekond, nende kogupikkusega 2183 versta. Siiski järgmise kümne aasta jooksul, kuni maailmasõja alguseni, oli kitsarööpmeliste teede võrk ainult veidi laienenud.

Riigivõimu huvid uute raudteeliinide ehituse suhtes olid suunatud nüüd peamiselt idasse, Aasia laialdastele maa-aladele, kus pidid tulema teostamisele hiigelpaanid. Alustati suure Siberi raudtee ehitusega, mis ligi 12 aasta jooksul valmis ehitati — ja Euroopa-Venemaale löi ühenduse Vladivostokiga ja Port-Arturiga Vaikse ookeani kaldal. Raudtee avati liikumiseks osade kaupa, kuidas need valmis said. Selle raudteede kompleksi ehituskulud (Ida-Hiina raudtee välja arvatud) ulatusid esialgu üle 300 milj. rubla. Teesad avati järgmiselt:

1. Lääne-Siberi liin Tseljabinsk—Ob (1331 versta) — 1896. a.,
2. Kesk-Siberi liin Ob—Irkutsk (1812 versta) — 1898—1899. a.,
3. Trans-Baikali liin (Irkutsk—Baikal—Srjetsensk (1096 versta) — 1900. a., ühes selle kõrvalharuga Kaidal—Nagadan (321 versta) — 1901. a.,
4. Ussuri liin Vladivostok—Habarovsk (833 versta) — 1895—1900. a.,
5. Baikali ümbersõiduliin (265 versta) — 1904—1905. a.

Siia juurde tuli veel Ida-Hiina raudtee, liinidega Mandžuurija—Harbin—Ussuriisk (1400 versta) ja Harbin—Port-Arthur (990

versta), mis avati liikumiseks 1901. aastal. Selle raudtee ehitus ja käitus teostati küll ühe, 1896. a. asutatud eraseltsi poolt, kuid tegelikult oli seegi raudtee ehitatud Vene riigivõimu huvides ja korraldusel.

Nende hiigel-raudteeliinide ehitamisel toonitati nende väga suurt majanduslikku ja kultuurpoliitilist tähtsust maa-alade suhtes, mida nad läbivad. Seda tähtsust ei saa täiesti ära salata. Siiski oli aga nende ehituse peatõukejõuks, nagu enamuse Vene raudteede juures, eeskätt ja peamiselt ikkagi strateegiline ja välispoliitiline tähtsus. See ilmestus eriti näit. Siberi raudtee sihiajamisel. Kindralstaap nõudis, et uus ehitatav raudteeliin läheks võimalikult otsesihis Baikali järveni, hoidudes kõrvalkaldumistest lõuna poole, kus Hiina-Mongoolia tundmatud mäestikud ja metsad võivad saada strateegiliselt hädaohtlikuks. Siberi kohalikkude majandusringkondade vastuseismisele vaatamata, kes nõudsid, et raudteesiht aetaks kolmeneljasaja versta võrra lõunapoolt, viljarikastest ja maapõuevarade poolest tähtsatest maakohadest läbi, ehitati Siberi raudteeliin ikkagi kindralstaabi poolt eelistatud põhjapoolsetest, soistest ja tühjadest maa-aladest läbi. See meeldis muidugi ka suurmaaomanikkudele, kes ikka olid Siberi raudtee-ehituse vastu olnud, kartuses, et viimane võimaldab talupoegade äravoolu Euroopa Venemaalt vabasse Siberisse, ja selle tagajärjel kaotavad nad odava tööjõu. Kuigi Siberi raudtee sel kujul, nagu ta ehitatud, läbis põllumajandusele vähe või raskesti kasutatavaid maa-alasid, osutus ta valmisaamisel siiski tõesti soodsaks vahendiks talupoegade väljarändamisele Siberisse. Et hiljem ka riigivõim sellele küsimusele tähtsust andis, näitab peaministri Stolõpini ja põllutöömistri Krivošeni reis 1910. a. Siberisse, et kohapeal selgitada riigi asundamispoliitika võimalusi. Nüüd võeti üles ka teise Siberi raudteeliini ehituse küsimus, mis väljudes Orenburgist kulgeks piki senist liini lõunapoolt läbi.⁶⁾

Et olemasolev Siberi raudtee üksi kaugeltki võimeline ei olnud täitma neid jõudlusi, mis talt nõuti, oli näidanud Vene-Jaapani sõda, mis 5. veebruaril 1904 lahti puhkes ja poolteist aastat kestis. Selle sõja Venemaa kaotas, kuid muidugi mitte ainult selle tõttu, et tuhandete verstade taga asuva sõjaliini varustamine sõjavägede ja materjalidega ühtainukest raudteeliini kaudu osutus võimatuks, vaid muudel põhjustel.

Nagu teame, järgnes sellele kaotatud sõjale Vene riigi ja rahva elus mitmesuguseid põhipane-

⁶⁾ See nn. Lõuna-Siberi magistraal-liin pidi kulgema järgmiste punktide kaudu, alates Uralskist või Orenburgist — Otborsk — Akmolinsk — Pavlodar — Slavgorod — Barnaul — Kusnetsk — Minusinsk Irkutski juures. Selle, suure majandusliku tähtsusega raudteeliini ehitamine otsustati ministritekomitee poolt 1911. a. Tööd, mis juba osalt olid alustatud, katkestati maailmasõja lahtipuhkemisel. Maailmasõja kestel ehitati rida vähemaid juurdeveo-liine, mis olemasolevast Siberiraudteest hargnevad lõunapoole.

vaid uuendusi ja muudatusi, mis aga siiski ei saanud välja kujuneda sellisteks, nagu esialgu oli loodetud. Majandusliku elu ülesehitamise ja arendamise eesmärgiga leiti tarviliku olevat ka raudteasjanduse arengut soodustada.

Seekord küll ei tulnud kõne alla seni eelistatud riigiraudteede-süsteemist loobumine, kuid olude sunnil tuli nüüd pöörata suuremat tähelepanu eraraudteede soodustamisele.

Seadus 10. juulist 1905 „korraldusvõtete kohta erakapitali juurdetömbamiseks raudteede ehituseks Venemaal“, andis sellele uuele suunale aluse. Selle seaduse, kui ka hiljem antud täienduste järgi, riik võttis uuesti tarvitusele soodustused eraraudteede ehituse ja käituse suhtes, mis olid olnud maksivad eelmise sajandi kuuekümnendatel aastatel. Riik garanteeris eraraudteeseltsidele nende kapitaliintressid, anti luba esimese kümne aasta jooksul veotariife kindlaks määrata enda äranägemise järgi, võimaldati riigi maa-aladelt saada ehitusmaterjale maksuta või soodustatud tingimustel jm. Selle tagajärjel tekkis aastatel 1908—1912 25 uut raudteeseltsi ja alustati kogusummas 10.372 versta raudteeliinide ehitamisega, mille ehituskapital ületas 750 milj. rbl.

Riigiraudteede võrk arenes ka samal ajal, kuid peamiselt Aasias, kus jätkati edasi igasuguste, ikkagi peamiselt strateegiliselt või poliitiliselt tähtsate liinide ehitamist. Üks sellistest liinidest oli **A m u r i - r a u d t e e**, mis löi ühenduse Siberi ja Ussuri raudtee (Vladivostoki) vahel, asendades seega Jaapani mõjupiirkonda sattunud Ida-Hiina raudtee liini. Suurema, nimelt ka majandusliku tähtsusega oli 1736 km pikkuse **T a š k e n d i - r a u d t e e** ehitus Kesk-Aasias, mis võimaldas juurdepääsu sealse puuvillakasvatuse piirkonda-desse ja löi otsese ühenduse ka varem ehitatud Kesk-Aasia raudteega.

Võrreldes riigi- ja eraraudteede käitust ja majandust, peab tähendama, et strateegilise või poliitilise eesmärgiga ehitatud, riigi käituses olevad raudteeliinid loomulikult ei võinud olla rahanduslikult sellise tulukusega, kui eraraudteeseltside käes olevad enam-vähem puhtmajandusliku iseloomuga liinid. Nõnda oli see juba algusest peale. Näit. 1883. a. oli riigiraudteedel ühelt teeverstalt keskmine tulu ümmarguselt 6600 rbl., käitusekulud 5200 rbl., ülejääk 1400 rbl. Eraraudteedel oli samal aastal tulu 10.900 rbl., käitusekulu 6800 rbl. ja ülejääk 4100 rbl. Ajutisi paranemistundemärke näitasid aastad 1895—1900, millal riigiraudteed ei töötanud enam „kahjuga“, see on, et tulude ülejäägist jätkus ka raudteedesse investeeritud kapitalide intressisummade katteks. Kuid 1900. a. peale ei jätnud oma suruvat mõju riigiraudteede majandusele avaldamata laialdased raudteede ehitused siin ja seal, eriti Aasia-Venemaal. Tekkis jälle puudujääk raudteede tulunduses ja eriti suureks osutus see pärast Jaapani-sõda. Kuid mitte ainult „raudteedekahjud“ ükski ei häirinud ametiasutisi kui ka ava-

likku arvamist, vaid muud igasugused väärnähted, mis olid võtnud võimust raudteedekäituses.

Omal ajal Vene riigiraudteede-süsteemi loomisel oldi eeskujuks võetud Preisi riigiraudteed, mis töötasid suurepäraselt ja sellise suure tulu-ülejäagiga, et riik võis sellega katta igal aastal oma välisvõlad. Nüüd aga mõnekümne aasta pärast võidi veenduda selles, kui vähe oli võimalik olnud midagi sellesarnast teostada vene põhjalikult erinevates olukordades.

Rääkimata sellest, et riigiraudteed oleksid võinud olla riigile mingiks heaks tuluallikaks, milleks aga siin väljavaateid ei olnud, ilmestus, et raudteed üldiselt ei suutnud olla nende ülesannete kõrgusel, mida esitasid riigi- ja rahvamajanduse hädavajalikumad nõuded. Sellele tuli lisaks veel niihästi kõrgemate kui ka alamate raudteeametnikkude omavoli, kuritarvitused ja muud sellega seoses olevad väärnähted. Kaupade vargus raudteel muutus harilikuks asjaks. Sõitmine raudteel ilma sõidupiletita rongi- ja jaamateenijate kaasteadvusel oli igapäevane nähe. ⁷⁾

Asjaolude selgitamiseks määrati 1908. a. jälle juurdluskomisjon Petrovi juhatusel. Järgmisel aastal sai teedeministriks Ruhlov, kellel ei puudunud arusaamist riigiraudteede asjanduse tõsisest olukorrast ega ka kindlat tahet nende ilmestunud väärnähet ja puuduste kõrvaldamiseks. Ja tõega, osalt küll selle majandusliku tõusu tõttu, mis aset leidis 1909. a. peale, kuid kahtlemata ka nende mitmesuguste korraldusvõtete tagajärjel, mis riigiraudteede käituses kasutati, läks korda raudteede tulukust tõsta järjekindlalt. Vene riigi- kui ka eraraudteede tulude ja kulude kohta viimases aastakümnes enne maailmasõda pakuvad ülevaadet järgmised arvud (miljonites rublades):

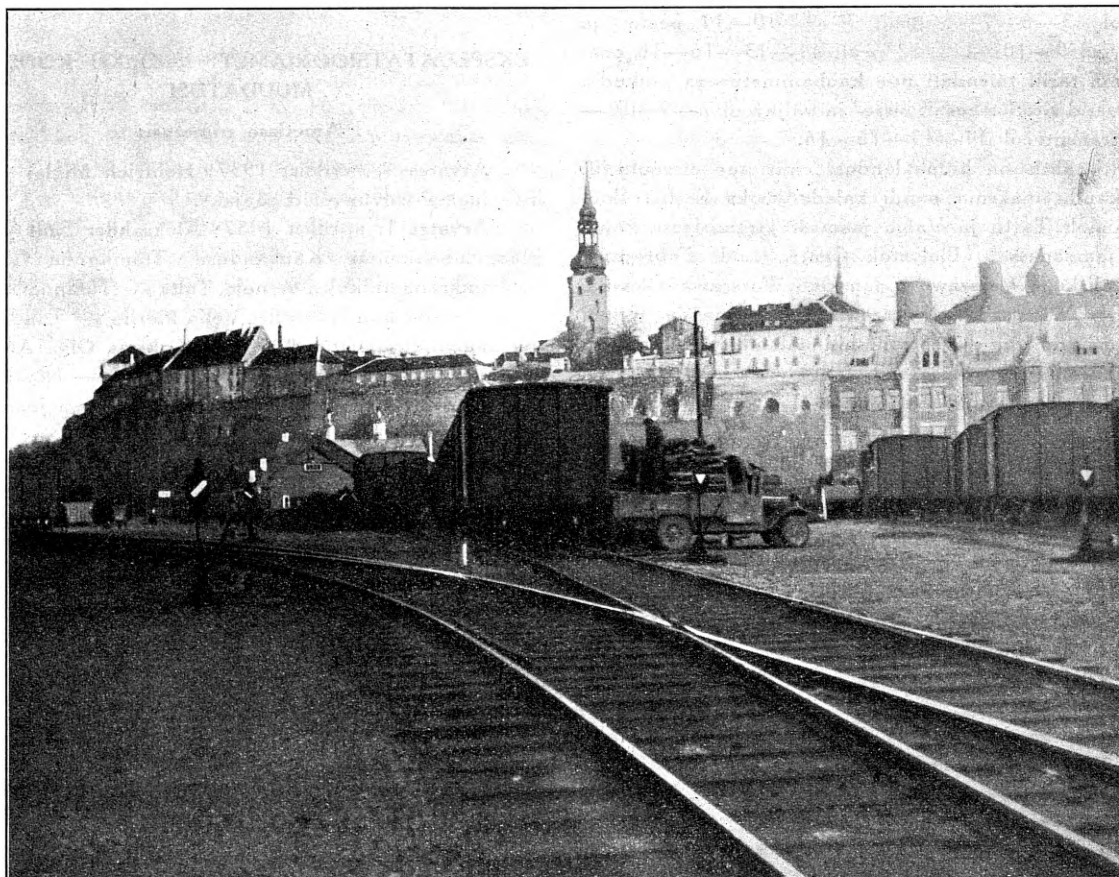
Aasta	Tulud	Käitusekulud	Ülejääk
1904	710	493	217
1905	714	555	159
1906	797	655	142
1907	829	677	152
1908	828	668	160
1909	903	660	243
1910	969	651	317
1911	1053	656	396
1912	1134	690	444
1913	1175	695	480

Nikolai II troonile astumisel oli Vene raudteede võrk ulatunud 32.951 verstani. Tsaari valitsuse ajal, kuni 1914. a. oli see arv kahekordistunud, nimelt kuni 63.630 verstani. Üksikuid perioode selles ehitustegevuses näitavad järgmised arvud (verstades):

⁷⁾ Veel 1912. a. registreeriti riigiraudteedel tervelt üks miljon „jäneseid“. Kui palju aga neid oli registreerimatult? Kaupade varguse ulatuse kohta Vene raudteedel võib tuua näitena, et 1905—1907. a. varastati Moskva raudteesõlmes üle 30 milj. rubla väärtuses kaupu.

Aastad	Selles aja- vahemikus uusi raud- teid juurde ehitatud	Käitusel oli viimasel aastal riigi käes Kokku	riigi käes	Kokku
1894	—	16.085	16.866	32.951
1895—1898	8.811	16.561	25.201	41.762
1899—1902	11.273	16.402	36.633	53.035
1903—1906	5.250	17.229	41.056	58.285
1907—1910	2.239	17.678	42.846	60.524
1911—1914	3.106	20.279	43.351	63.630

bavagunit. Et aga kõige selle juures Vene raudteed siiski oma laialdaste ülesannetega võrdlemisi rahuldavalt toime tulla suutsid, näitab, et raudteede käitus seal just mitte kõige halvemini korraldatud ei olnud. Veereva koosseisu ärakasutamise ja muude käitusejõudluste suhtes Vene raudteed suutsid palju ära teha, näit. viimastel ennesõjaaastatel kaubaveos võrdus nende tonn-kilomeetrite arv Saksa raudteede samadele jõudlustele, kuigi Vene raudteed evisid ainult kaks kol-



Vagunite tühjendamine Tallinna jaama kaubahoovis

Sellele raudteedevõrgu aukartustäratavale kogupikkusele (üle 63.000 versta) vaatamata, oli Venemaal, võrreldes Lääne-Euroopaga, raudteid ikkagi vähe, ja raudteede tiheduse poolest, arvestades suhteid riigi maa-alaga või rahvastikuga, Venemaa oli ikka peagu viimasel kohal.

Ka peab tähendama, et Vene raudteed ei olnud küllaldaselt määralt varustatud veereva materjaliga. 1910. aastal oli Vene riigi- ja eraraudteedel kokku 19.984 vedurit, 23.334 reisivagunit 836.300 istekohaga, 450.273 kaubavagunit 386,4 milj. puuda kandevõuga. Nagu mõnesugused arvestused viimaste eelsõjaaastate kohta näitasid, oleks normaalseks käituseks vaja olnud veel ümarguselt paar tuhat vedurit ja ligi 80.000 kau-

mandikku Saksa raudteede vedurite ja kolm viiendikku viimaste kaubavagunite üldarvust.

Milliseid teid Vene raudteeasjandus oleks arenenud, kui selle riigi elu oleks saanud edasi minna rahulikult seniseid radu, selle üle võib ainult oletusi avaldada. Kõigele sellele, käesolevas kirjutises seni tähelepanud arengukäigule tõmbas ootamatult lõppjoone alla lahtipuhkenud imperialistlik maailmasõda ja viimasele järgnenud revolutsioon, kodu- ning rahvuslikud sõjad, mis andsid Venemaale uue pale. Missugust mõju need sündmused avaldasid raudteeasjanduses, seda paneme tähele järgmises peatükis.

(Järgneb.)

EESTI

UUSI SOODUSTUSI EESTI JA POOLA VAHELISES RAUDTEE KAUBALIIKLUSES

Poola—Läti—Eesti raudteede vahelise otseühenduse kaubaveotariifis pandi 1. maist 1937 kehtima mõnesuguseid muudatusi ja täiendusi, mis osutuvad soodustusteks kaubaomanikele.

Eesti teosal alandati „lina“ tariifiklasse sisse- ja väljaveol 3—6—7—8 pealt 3—9—10—11 peale ja transiitveol 9—10—11—12 pealt 11—13—16—16 peale. Sama tariif täiendati uue kaubanimetusega „takud“, tariifiklassid Eesti teosal: sisse- ja väljaveol 7—9—10—11 ja transiitveol 11—13—16—16.

Eriti tähtis on hinnaalandus, mis uue eriveotariifi nr. 3 kaudu maksma pandi kalade veoks Eestist Poolasse, nimelt Tartu ja Valga jaamast järgmistesse Poola raudteejaamadesse: Bialystok Centr., Łódz Fabryczna, Łódz Kaliska, Warszawa Gdanska, Warszawa Glowna, Warszawa Wilenska, Warszawa Wschodnia ja Wilno. Millisel määral uus eriveotariif hinnaalandust pakub, näitavad järgmised võrdlusarvud veo kohta Tartu jaamast mõnesse Poola jaama (veohinnad 1 tonni eest tariifiühikutes):

	Üldise tariifi järgi	Eriveo- tariifi nr. 3 järgi
Tartu—Bialystok Centr.		
väikesaadetis	15,76	13,24
5-ton. saadet.	14,76	11,21
10-ton. saadet.	12,61	9,34
Tartu—Łódz Kaliska		
väikesaadetis	21,68	16,30
5-ton. saadet.	21,25	14,00
10-ton. saadet.	17,99	11,48
Tartu—Warszawa Wilenska		
väikesaadetis	19,32	15,07
5-ton. saadet.	18,72	12,87
10-ton. saadet.	15,88	10,62

1 tariifiühik on 6,30 E. krooni.

UUENDUS TÕRVA LINNA JA RIIGIRAUDTEE- JAAMADE VAHELISES KAUBALIIKLUSES

Raudteevalitsus arendab järjekindlalt oma jõuvankrite kaubaliiklust väljaspoole raudteepiire. Pagasi ja kaubasaadetiste kodunt-koju vedu teostavad Tallinnas juba 5 veoautot, Tartus on neid 2 ja Viljandis 1. Nüüd on Raudteevalitsus hakanud oma veoautoga teostama saadetiste vedu Puka—Tõrva vahelisel jõuvankriliinil. Sellega seoses muudetakse 1. juunist s. a. ära senine „Raudtee ja autobuseliini otseühenduse tariif nr. 175 pagasi ja kaupade veoks riigiraudteejaamade ja Tõrva linna vahel (Viljandi ja Puka kaudu)“ ja selle asemel pannakse kehtima kaks uut eriveotariifi: nr. 186 — veoks Puka jaama kaudu ja nr. 187 — veoks Viljandi jaama kaudu.

Tariifis nr. 187 Viljandi kaudu veoks ettenähtud tingimused ja jõuvankri-veomaksumäärad on jäänud samadeks, mis selles sihituses seni on olnud maksvad.

Tariifiga nr. 186 Puka kaudu veoks pannakse maksma täiesti uus kord veomaksu arutamisel: Jõuvankriliini eest veomaksu eraldi ei arvutata. Veomaks võetakse pagasi kui ka kaubasaadetistelt veöldkauguselt saatejaamast Tõrvani või Tõrvast sihtjaamani, Puka kaudu. Kaugus Tõrva—Puka loetakse 31 km. Veomaksu arutamise tõttu raudtee-tariifi järgi kogu veoulatuse eest alanevad veokulud näit. Tallinna ja Tõrva vahel 25—45 senti 100 kg pealt.

EKSPLUATATSIOONIAMETI ISIKLIKU KOOSSEISU MUUDATUSI

Ametisse nimetusi:

Arvates 1. märtsist 1937: **Heinrich Miglai** — Halliste jaama valvur-piletimüüjaks.

Arvates 1. aprillist 1937: **Aleksander Saar** — Ekspluatatsiooniameti Kaubanduse Toimkonna vanemaks kaubandusametnikuks, **Arnold Talts** — Tallinna konduktorite reservi konduktoriks, **Vello Merilo** — Tallinna jaama kaubandusametnikuks, **Alma Laks** ja **Olga Annus** — Tallinna jaama õpilaseks, **Meta Reinfeld** — Nõmme jaama õpilaseks, **Priit Raud** — Tallinna-Sadama jaama ajutiseks kaubandusametnikuks, **Endel Meriküll** — Tallinna jaama ajutiseks kaubandusametnikuks ja **Harald Luisk** — Rapla jaama ajutiseks nooremaks telegraafiametnikuks.

Arvates 16. aprillist 1937: **Endel Pild** — Vasalema jaama ajutiseks valvur-piletimüüjaks, **Albrecht Puss** — Kolu jaama ajutiseks valvur-piletimüüjaks, **Arnold Pehka** — Kaarli peatuskoha ajutiseks valvur-piletimüüjaks.

Arvates 1. maist 1937: **Arnold Kull**, **Oskar Nõmm**, **Oskar Ruut**, **Gerhard Räbavõitra** ja **Kaljo Rätsep** — Tallinna konduktorite reservi konduktoriks, **Evald Praks** ja **Eugen Pringel** — Tapa jaama konduktoriks, **Harry Vernik** — Väana jaama ajutiseks valvur-piletimüüjaks ja **Aleksander Rosenberg** — Tallinna jaama ajutiseks kaubandusametnikuks.

Ümberpaigutusi:

Arvates 1. aprillist 1937: Toila jaamakorraldaja **Mihkel Maakaar** — Jõgeva jaamakorraldajaks, Tallinna jaama kaubavastuvõtja-väljaandja **Arved Leiberg** — sama jaama takseerijaks, Männiku jaama rööpaseadja **Arthur Kont** — sama jaama jaamateenijaks, Lelle jaama rööpaseadja **Elmar Pajo** — Kaarli jaama jaamateenijaks, Ülemiste jaama kaubandusametnik **Richard Valdov** — sama jaama jaamateenijaks, Sinialliku peatuskoha valvur-piletimüüja **Andres Utso** — Lelle jaama liiklemisametnikuks, Tallinna jaama kaubandusametnik **Arthur Havakats** — Kohtla jaama liiklemisametnikuks, Tallinna konduktorite reservi konduktorid **Ervin Hunt** ja **Boris Vanaveski** — sama reservi vanemaks konduktoriks, Tallinna konduktorite reservi konduktor **Eduard Parkel** — Vändra jaama vanemaks konduktoriks, Tallinna telegraafijaama vanem telegraafiametnik **Aleksander Vilder** — Nõmme jaama telegraafiametnikuks, Tallinna telegraafijaama telegraafiametnik **Adele Narits** — sama

EELAR SIMON

Ekspluatatsiooniameti uus inspektor



Sündinud 30. märtsil 1910 Kūti vallas Virumaal. Tartu ülikooli õigusteaduskonna majandusteaduse osakonna lõpetanud 1935. a. Raudteeteenistust algas 1. aprillil 1935 Võhma jaamas kaubandusametnikuna.

1. juunil 1935 määrati ta Tallinna jaama liiklemisametnikuks, 1. oktoobril 1935 paigutati Kaubanduse Toimkonna juhataja abiks ja nüüd 1. aprillil 1937 Ekspluatatsiooniameti inspektoriks.

HARRY LEMBER

Ekspluatatsiooniameti Kaubanduse Toimkonna uus pretensioonide korraldaja



Sündinud 21. oktoobril 1908 Tallinnas. Viini Maailma-kaubanduse ülikooli lõpetanud 1931. a. Raudteeteenistust algas ta 1. aprillil 1936 Tallinna jaamas ajutise liiklemisametnikuna. 1. mail 1936 kinnitati sama jaama liiklemisametnikuks, 11. mail 1936 määrati Ekspluatatsiooniameti Kaubanduse Toimkonna vanemaks kaubandusametnikuks ja nüüd 1. aprillil 1937 sama Toimkonna pretensioonide korraldajaks.

jaama vanemaks telegraafiametnikuks, Nõmme jaama telegraafiametnik **Ella Nõmmik** — Tallinna telegraafijaama telegraafiametnikuks, Rapla jaama noorem telegraafiametnik **Aleksandra Kant** — Tapa jaama nooremaks telegraafiametnikuks, Tallinna jaama kaubandusametnik **Alfred Lääne** — sama jaama kaubavastuvõtja-väljaandjaks, Lagedi jaama ajutine valvur-piletimüüja **Ella Kask** — Hiiu peatuskoha valvur-piletimüüjaks, Kaarli peatuskoha ajutine valvur-piletimüüja **Feliks Sikk** — Sinialliku peatuskoha valvur-piletimüüjaks, Veoameti Peatehaste käskjalg **Leontine Lõhmus** — Ekspluatatsiooniameti Kivimäe peatuskoha valvur-piletimüüjaks, Tallinna jaama rööpaseadja **Vasili Lepmets** — sama jaama haakijaks, Tallinna jaama haakija **Aleksander Udu** — sama jaama signalistiks, Lelle jaama liiklemisametnik **Arseni Raudsepp** — Vändra jaamatöömeheks, Kolu jaama ajutine valvur-piletimüüja **Arseni Jänes** — Karuse jaama rööpaseadjaks.

Arvates 16. aprillist 1937: Kadrina jaama rööpaseadja **Leo Merioja** — Vaeküla jaamateenijaks, Hiiu peatuskoha valvur-piletimüüja **Alma Jaakpet** — Põllküla peatuskoha valvur-piletimüüjaks, Põllküla peatuskoha valvur-piletimüüja **Gunnar Nordmann** — Ülemiste jaama kaubandusametnikuks ja Tallinna jaama õpilane **Alma Laks** — Lilleküla peatuskoha valvur-piletimüüjaks.

Arvates 1. maist 1937: Pärnu jaama vanem konduktor **Paul Võrendik** — Kadrina jaamakorraldajaks, Kiidjärve jaama vanem teenija **Ago Avarmaa** — Toila jaamakorraldajaks, Tallinna jaama lähetusametnik **Arnold Raju** — Tapa jaama lähetusametnikuks, Tallinna jaama ajutine kaubandusametnik **Enn Raja** — Tallinna jaama lähetusametnikuks, Tallinna jaama vanem liiklemisametnik **Karl Mira** — Tallinna-Sadama jaama laekuriks, Tallinna konduktorite reservi konduktor **Arseni Pauts** — Pärnu jaama vanemaks konduktoriks, Tapa jaama kon-

duktor **Arnold Kalmunurm** — Sonda jaama vanemaks konduktoriks, Valga jaama telegraafiametnik **Emilie Voika** — Narva jaama vanemaks telegraafiametnikuks, Rakvere jaama telegraafiametnik **Tannel Kesler** — Valga jaama vanemaks telegraafiametnikuks, Eidapere jaama kaubandusametnik **Vello Toome** — Tallinna jaama kaubandusametnikuks, Türi jaama õpilane **Albert Maasik** — Eidapere jaama kaubandusametnikuks, Sõmerpalu jaama ajutine valvur-piletimüüja **Arthur Raamat** — Võru jaama kaubandusametnikuks, Küttejõu jaama ajutine valvur-piletimüüja **Edgar Tepp** — Rakvere jaama nooremaks telegraafiametnikuks, Väana jaama ajutine valvur-piletimüüja **Eduard Kalle** — Pääsküla jaama rööpaseadja ja Tallinna-Sadama jaama rööpaseadja **Leopold Leisson** — Lagedi jaama ajutiseks valvur-piletimüüjaks.

Ümberpaigutusi teenistuse huvides:

Arvates 1. märtsist 1937: Jõgeva jaamakorraldaja **Valerian Pikkat** — Vaeküla jaamaülemaks, Tallinna-Väike jaama kaubakontorijuhataja kohustetäitja **Gustav Lauk** — sama jaama kaubakontori juhatajaks, Saku jaamakorraldaja kohustetäitja **Eerik Liigand** — sama jaama korraldajaks, Tartu jaama ajutine laekur **Hans Himma** — sama jaama laekuriks, Rakvere jaama laekuri kohustetäitja **Julius Kuiv** — sama jaama laekuriks, Tallinna konduktorite reservi konduktor **Erich Perendi** — Tapa jaama konduktoriks, Tallinna konduktorite reservi konduktor **Eduart Inti** — Tartu jaama konduktoriks, Tallinna jaama ajutine kaubavastuvõtja-väljaandja **Leonhard Nugin** — sama jaama kaubavastuvõtja-väljaandjaks, Kohtla jaama liiklemisametnik **Jeremia Hiir** — Märjamaa jaama rööpaseadjaks.

Arvates 4. märtsist 1937: Tallinna jaama rööpaseadja **Arved Saar** — Finantsameti Tariifi- ja kontrollitoimkonna arveametnikuks.

Arvates 1. aprillist 1937: Eksploatatsiooniameti inspektor **Arnold Leinvald** — Raudteevalitsuse vanemaks revidendiks, Kaubanduse Toimkonna juhataja abi **Eelar Siimon** — Eksploatatsiooni inspektoriks, Kaubanduse Toimkonna pretensioonide korraldaja **Paul Sallum** — sama Toimkonna juhataja abiks, Kaubanduse Toimkonna vanem kaubandusametnik **Harry Lember** — sama Toimkonna pretensioonide korraldajaks, Tartu jaama ajutine takseerija **Ernst Sellkäari** — sama jaama takseerijaks.

Arvates 16. aprillist 1937: Liiva jaamaülem **Ferdinand Lökk** — Vajangu jaamaülemaks, Lilleküla peatuskoha valvur-piletimüüja **Alide Pannel** — Tallinna jaama õpilaseks, Tallinna konduktorite reservi konduktor **Jaan Nurmse** — Tallinna jaama rööpaseadjaks.

Arvates 1. märtsist 1937: Kadrina jaamakorraldaja **Kaarel Kirikmäe** — Kiidjärve jaama vanemaks teenijaks, Tapa jaama laekur **Kaarel Talve** — sama jaama kaubavastuvõtjaks-väljaandjaks, Tallinna-Sadama jaama laekur **Aleksander Reilent** — Tallinna jaama kaubandusametnikuks, Tammiste jaamaülem **Edmund Must** — Liiva jaamaülemaks ja Tallinna jaama ajutine kaubandusametnik **August Antonis** — sama jaama kaubandusametnikuks.

Teenistusest lahkunud oma palvel:

Kivimäe peatuskoha valvur-piletimüüja **Meta Vill** — 1. aprillist 1937; Tallinna konduktorite reservi konduktor **Karl Rääk** ja Jäned jaama rööpaseadja **Arthur Valter** — 16. aprillist 1937; Tapa jaama konduktor **Johannes Toomson** — 1. maist 1937; Vigala jaama rööpaseadja **Dimitri Navrotski** — 16. maist 1937 ja Tapa jaama rööpaseadja **August Värnomasing** — 16. maist 1937 Balti Eraseaduse § 4186 põhjal.

Teenistusest lahkunud parandamata haiguse tõttu:

Tallinna jaama takseerija **Alfride Trass**, Tapa jaama noorem telegraafiametnik **Lilli Reissa**, Tallinna jaama signalist **Aleksander Joll**, Viluvere jaama rööpaseadja **Aleksander Luks** ja Vändra jaama töömees **Villem Laarmann** — 1. aprillist 1937; Pääsküla jaama rööpaseadja **Jakob Rätsep** — 16. aprillist 1937 ja Aegviidu jaama rööpaseadja **Aleksei Bader** — 24. aprillist 1937.

Surnud:

Rakvere jaama valvur **August Kokk** — 24. märtsil 1937 ja Võru jaama kaubandusametnik **Peeter Tann** — 20. aprillil 1937.

LATVIJA

REISIJATEVEO TARIIFI MUUTMINE

1. juunist 1937 pandi Läti raudteedel kehtima olulisi mudatusi reisijateveo tariifis. Muudeti kõigi piletiliikide hindu suuremal või vähemal määral.

3. klassi ühekordsete pileтите hindu muudeti üldiselt vähe, neid ainult rohkem ümmardades või tariifiskeemi vähe õiendades, mistõttu sõidukaugustel kuni 200 km pi-

letihinnad ainult 5 või 10 santiimi võrra kallinesid, kuna kaugustel üle 200 km võib märkida sõiduhinna tõstmist kuni 50 santiimi võrra.

Põhimõtteliku muudatusena võib alla kriipsutada seda asjaolu, et 1. juunist 1937 peale on kõigi piletiliikide järgi 3. ja 2. klassi maksumäärade suhe senise 1:1,25 asemel 1:1,33. Et, nagu nimetatud, juba 3. klassi pileti-hinnad veidi on tõstetud, siis veel arvestades mõlema klassi hinna-suhte suurenemist, on 2. klassi ühekordsete pileтите hinnad kallinenud 8 kuni 18 protsenti.

Riia sõlme lähisliikluses, kus seni olid maksvad alandatud piletid ainult 3. klassis, seati need sisse ka 2. klassis, kuid siingi on 3. klassi pileтите hindu kõrgendatud märksa (kuni 20%).

Üldisest tariifikõrgendusest on jäänud välja 10-sõidupiletid, mille hindu on isegi veidi alandatud ja nende maksvuse ulatus senise 120 km pealt laiendatud kuni 300 km.

Kuupiletite hinnad 3. klassis on kõrgendatud vähemal määral, 2. klassis aga, arvestades ülalnimetatud klasside suhte muutumist, on hinnatõus suurem.

Pühapäevapiletitel, mida seni anti välja alates 51 km, kuid nüüd 31 km alates, on hindu tõstetud sellisel määral, et nende järgi antav hinnaalandus, võrreldes harilikude edasitagasi-piletite hindadega, on senise 25% asemel ainult 12—20%.

Pagasi veohinnad jäid senisteks.

SAKSAMAA

SAKSA LIIKLUSMINISTEERIUMI UUS KORRASTUS

Saksa Riigiraudteede peadirektori Dr.-ins. Dorpmüleri nimetamisega Saksa liiklus(teede-)ministriks on samal ajal 12. veebr. s. a. peale ümber korrastatud ka liiklusministeerium. See koosneb nüüd järgmistest osakondadest:

Raudteede osakonnad: Liiklus- ja tariifiosakond (E I), Ehitus- ja käitusosakond (E II), Masinatehniline ja sisseostude osakond (E III), Finants- ja juriidiline osakond (E IV) ja Personaaliosakond (E V).

Vee-ehitustehniline osakond (W).

Laevasõidu osakond (S).

Jõuvankrite- ja maanteedeliikluse osakond (K).

SÕIDUHINNA-ALANDUS VÄLISMAALASTELE

Teatavasti anti Saksa raudteedel seni juba mõnda aega kõigile välismaalastele, kui ka välismaal elutsevatele riigisakslastele, Saksamaale sõidu puhul 60% hinnaalandust raudteel, tingimusega, et reisija peatuks Saksamaal vähemalt 7 päeva. Alates 13. maist 1937 on see piirav tingimus ära jäetud ja nüüd antakse see hinnaalandus igal juhul, kui Saksa teesade eest edasi-tagasi piletid lunastatakse välismaal. See hinnaalandus antakse ka kiirrongi- ja FD-rongi lisamaksudest, kui viimaste jaoks lisakaardid lunastatakse kohe pileti ostmisel. Luksusrongide lisamaksu kohta hinnaalandust ei ole ette nähtud.

Tegev toimetaja: **E. TIMMA**, korter: Pühavaimu 7—2, telef. 429-58. — Vastutav toimetaja: **E. GRÜNBERG**, krt.: Toompuiestee 30—7., telef. 434-41. — Väljaandja: K.-ü. „EESTI RAUDTEE“, Tallinnas.

Trükikoda J. Roosileht & Ko Tallinnas, Lühike jalg 4.



Erikirjanduse ülevaade

WIR EISENBÄHNER.

Otto Elsner Verlagsgesellschaft, Berlin S 42, Oranienstrasse 140—142.

194 lk. Linases köites 2.50 Rmk., karton. 1.90 Rmk. Välismaal 25% hinnaalandust.

1935. a. Saksa riigiraudteede peadirektor avaldas raudteelastele üleskutse osa võtta võistlusest lühikeste kirjelduste koostamiseks nende teenistusalaadelt. Sellest võistlusest võttis osa poolteist tuhat raudteelast kõigilt aladelt. Saadetud kirjatöödest auhinnati 55, kuna peale selle tunnustati kiiduväärseks 60. Auhinnatud tööd on nüüd avaldatud ülalnimetatud teoses, milles 55 raudteelast: veduri- ja rongijuhti, konduktorit ja teevahti, inspektorit ja liiklusassistenti, laekurit ja pakikandjat, toovad igaüks midagi huvitavat, tõsist või naljakat, läbielatud ja kaasatehtud, raudteeteenistuse väga mitmekesistelt aladelt. Ilustatud rohkete piltidega.

JAHRESBUCH FÜR DEUTSCHE EISENBÄHNER 1937.

Verlag: Verein deutscher Eisenbahnbeamten, Prag—Dejvicka 30-IV.

Tšehhoslovakkia riigiraudteede saksa rahvusest ametnikkude ühingu väljaanne. Sisaldab peale harilikkude kalendri-teadete ja andmete veel rida väljavõtteid mitmesugustest määrustest ja eeskirjadest, mis korraldavad Tšehhoslovakkia raudteelaste töö-, teenistuse-, palga-, puhkuse- ja pensioniolusid.

DIE RATIONALISIERUNGS- UND SPARMASSNAHMEN DER SCHWEIZERISCHEN BUNDESBAHNEN seit dem Jahre 1920 und ihre finanziellen Auswirkungen.

Šveitsi Liiduraudteede peadireksiooni väljaanne, Bern, aprillikuus 1937. 38 lk.

Šveitsis on Liiduraudteede küsimus juba kauemat aega olnud eriliseks päevaküsimuseks, mille ümber on käimas äge võitlus. Tahetakse seadusandlisel teel lahendada ja korraldada Šveitsi liiklusmajandust, kooskõlastades ja rinnastades raudtee- ja autoliiklust. Selleks koostatud senised kavad ja ettepanekud, milliseid on antud isegi rahvahääletusele otsustamiseks, ei ole leidnud vastuvõttu. Viimasel hääletusel kukkus ettepanek läbi just kahe vastasrinna läbi, kellest üks leidis, et kava eelistab raudteid ja teine, et soodustatakse autoliiklust. Šveitsi Liiduraudteede valitsus on aga korduvalt esinenud ettepanekutega ja nõuetega raudteede olukorra tõstmiseks, mida ei saavat pidada rahuldavaks. Ülalnimetatud kirjutis püüab selgitada, et Liiduraudteede valitsusele ei saa ette heita mitteotstarbekat ja mittekokkuhoidlikku asjaajamist, mille tagajärjel ehk oleks võinud raudteede majanduslik seisukord nii väga halveneda. Selle vastu, tuues vastavaid andmeid ja arvusid, tõendatakse, et ajavahe- mikus 1920.—1936. a. on Šveitsi Liiduraudteed oma käitust pidevalt ratsionaliseerinud ja moderniseerinud, sellejuures aga ikka silmas pidades ja ära kasutades kõiki võimalusi selle lihtsustamiseks ja koondamiseks kulude kokkuhoiu otstarbel.

„POLARIS“

EESTI KINNITUS-AKTSIASELTS

võtab vastu järgmisi kinnitusi: tule-, murdvarguse-, veo-, väärt-
saadete-, kasko (laevakerede) ja klaasikinnitusi.

Seltsi põhi- ja tagavarakapitalid ületavad Kr. 948.000.— Seltsi asutamisest
peale on kahjude eest välja maksetud üle Kr. 4.625.000.— Soliidne edasi-
kinnitus! Kahjud likvideeritakse viivitamata!

Juhatus asub Tallinnas, Vana Viru 12. Kõnetraat 426-66.

Telegrammi-aadress: „POLARIS“.

Osakond asub Tartus, Suur Turg 11. Kõnetraat 6-75.

A-S. FRANZ KRULL

Asutatud 1865.

MASINAEHITUSTEHAS

Asutatud 1865.

TALLINNAS, Kopli tän. 68. Tel. aadr.: KRULL—TALLINN.

Kõnetraat (kodune keskjaam) 425-35.

MÜÜGIOSAKOND, LAOD: Tartu, Raekoja 13. Tel. 17.

Aurukatlad moodsat konstruktsiooni meiereidele, lauatehastele, piiritusevabrikutele jne.

Suur-aurukatlad elektri jõujaamadele, keemia- ja paberivabrikutele.

Kolded põlevkiviõli jaoks auru- ja surveõhu-tolmendamisega.

Astmelised rest-kolded põlevkivi, saepuru ja alaväärtusliku põletismaterjali jaoks.

Needitud ja elektriga šveisitud reservuaarid igasugu vedelikkude jaoks.

Veepuhastajad ja seaded vee pehmenamiseks.

Aurumasinad, aurupumbad, inektorid, katlaarmatuurid, parandustööd aurukateldel, lokomobiilidel jne.

Tapamajade seaded. Külmutusseaded.

Keskkitte katlad ja radiaatorid.

Kanalisatsiooni ja malm survetorud. Vedurid.

Teedehitusmasinad, nagu: teerullid, kivipurustajad, sorteeriv. elevaatorid.

Igasugused pumbad. Petrooleumi-mootorid.

Kõiksugu katelsepa-tööd: reservuaarid jne.

TRANSMISSIOONID. Malmi- ja vasevalu. Igatsugu parandustööd.

Töö headuse eest täielik vastutus.

Eestimaa põllusaaduste ümbertöötamise osühing

„VIRU“

Tallinn, S. Kloostri 22/18. • Telefon 437-84. • Telegrammi aadress: „TURUM“

Vabrikud: Rakveres, Kadrinas ja Jõhvis

TOODAVAD:

kartulitärklis, kartulisiirupit ja dekstriini

Peaesindaja:

A-s. Rumberg, Tuberg & Ko.

Tallinn, S. Kloostri 22/18.