

EESTI RAUDTEE

TEEDEASJANDUSE AJAKIRI

ILMUB KUUS KORDA AASTAS.

Toimetus ja talitus: Tallinnas, Nunne t. 32. tel. 1-92 (raudtee keskjaamast). Kontor avatud 9—15.

TELLIMISE HIND (kaasannetega):

1	aastas	—	Kr. 5.00.
½	"	—	" 2.60.
Raudteelastele (kaasanneteta) Kr. 1.50 aastas.			
Üksik number 40 senti.			

KUULUTUSE HINNAD:

1	lehekülg	Kr. 60.—
½	"	" 32.—
¼	"	" 16.—

Nr. 4 (101)

1931.

10. aastakäik

Rahvusvahelise raudteeliiklemise korraldus.

Jul. Pihelgas.

Esimesed raudteed Euroopas ehitati 80—100 aastat tagasi. Raudteede võrk arenes kiiresti ja 50 aasta eest olid juba peaaegu kõik rahvusvaheliselt enam-vähem tähtsad raudteeliinid valmis ehitatud. Rahvusvahelist raudteeliiklemist laiema ulatuselise korraldama hakati võrdlemisi hiljuti. Mõned sel alal maksivad korraldused on tekkinud alles peale maailmasõda. Käesoleva kirjutise ülesandeks on vaadelda peajoontes neid mõnesuguseid korraldusi ja asutisi, mis rahvusvahelise raudteeliiklemise arendamiseks loodud on Euroopa riikide kui ka raudteede vahel. Osa neist käsitavad veoõigust, korraldades seega vahetult raudteede ja raudteedekasutajate vahel, osa neist aga lahendavad mitmesuguseid tehnilisi küsimusi raudteede ekspluateerimise j. m. alal.

Berni rahvusvahelised konventsioonid.

Veoõigusest kõneledes tuleb peatuda kohe n.n. Berni rahvusvaheliste konventsioonide juures, mis rahvusvahelise raudteeliiklemise korraldamise alal on põhjapaneva tähtsusega. Paneme tähele lühidalt nende tekkimise ja arengumiselugu.

1874 a. juunikuus, Šveitsis ühe seaduse eelnoo arutamise puhul, mis puudutas raudteetransporti, kaks advokaati, de Seigneux Genfist ja Dr. Christ Baselist esitasid Bundesversammlung'ile ühe petitsiooni, milles selgitati rahvusvahelise raudteekaubaliiklemise konventsiooni vajadust. Küsimus oli päevakohane, sest parajasti oli Simploni tunnel valmis saanud ja Šveitsi, kui Põhja- ja Lõuna-Euroopa riikide vahelise transiitmaa tähtsus tõusis selle tõttu märksa. Seega oli see ka eestkätt Šveitsi enda huvides, et rahvusvaheline raudteeliiklemine oleks hästi korraldatud.

Samal aastal septembrikuus pööraski Šveitsi valitsus sellekohase noodiga naaberriikide poole. Peale selle kui Saksamaa, Prantsusemaa, Itaalia ja Austria-Ungari olid oma põhimõtteliku nõusoleku annud, töötas Šveitsi Bundesrat esimese kava välja, mis saadeti üksikutele riikidele läbivaatamiseks. *Esimene* konverents peeti 13. maist kuni 4. juunini 1878. Bernis, Saksa, Austria-Ungari, Belgia, Prantsuse, Itaalia, Luksemburgi, Hollandi ja Vene esindajate osavõtul. Sellel konverentsil võeti vastu kavad rahvusvahelise raudtee kaubaveo konventsiooni, selle juurde täideviimise määruste ja ühe rahvusvahelise komisjoni asutamise kokkuleppe kohta.

Šveitsi valitsus saatis need kavad osavõtjate riikide valitsustele seisukoha võtmiseks. Üldiselt tunnustati need kavad vastuvõetavateks, et aga siiski, eriti raudteede poolt, parandusi ja täiendusi esitati, siis viimaste läbivaatamiseks tuli kokku *teine* konverents 21. sept. — 10. okt. 1881, Bernis. Ka sellel konverentsil väljatöötatud kavad ei leidnud veel ühemeelset tunnustamist.

Kolmas konverents 5.—17. juulil 1886 Bernis vaatas kõik ettepanekud muudatuste kohta läbi ja võttis konventsiooni kava põhimõtteliktult vastu, kuid allakirjutamine jäi ühe järgneva konverentsi hooleks, millest osavõtjate riikide esindajad pidid osa võtma. Mõnesuguste takistuste tõttu ei saanud seda lõppkonverentsi pidada varem, kui alles 13. ja 14. okt. 1890 Bernis. Peale allakirjutamist tuli konventsioon ratifitseerida. Kolm kuud peale ratifikatsiooni-kirjade vahetust 30. septembril 1892, seega 1. jaanuaril 1893 hakkas maksma Berni rahvusvaheline raudtee kaubaveo kon-

ventsioon, mille kallal 20 aastat eeltöid oli tehtud.

Konventsiooni art. 59 olid ette nähtud n.n. revisjonikonverentsid, kus igasugused muudatuste ja täienduste ettepanekud pidid läbi vaadata. Neid loetakse ametlikult kolm. *Esimene* peeti 16. märtsist kuni 2. aprillini 1896 Pariisis. Seal vastuvõetud n.n. Pariisi lisakokkulepe hakkas maksa peale ratifitseerimist, 10. oktoobril 1901. *Teine* revisjonikonverents peeti 4.—18. juul. 1905 Bernis. Sellel konverentsil vastuvõetud otsused astusid jõusse 22. detsembr. 1908 ja konventsioon sel kujul oli maksev kuni uue maksmapanemiseni, millest allpool kõne.

Kolmas revisjonikonverents pidi peetama 1914. a. Eeltööd kaubaveo konventsiooni muudatuste kui ka erilise reisijate- ja pagasi-veo konventsiooni maksmapanemise kohta olid tehtud. Maailmasõja lahtipuhkemine ei lükanud mitte üksi selle konverentsi määramata aja peale edasi, vaid konventsioon ise kaotas tegelikult oma maksvuse.

Versaillesi rahulepingu art. 366 järgi pidid lepinguosalisel uuendama kokkuleppeid kaubaveo kohta raudteedel. Selle art. teise lõike järgi oli ette nähtud, et sel juhul, kui 5 aasta jooksul peale lepingu maksa hakkamist, 14. okt. 1890 a. Berni konventsiooni asemel mõni uus rahvusvaheline kokkulepe pidi maksa pandama, siis pidi viimane ka Saksamaale kohustav olema, kuigi ta selle koostamise eeltöödest või sellega liitumisest pidi ära ütlema. Samasugune tingimus oli ka Austriaga sõlmitud rahulepingus.

3.—6. juulil 1922 a. korraldati Pariisis salajane nõupidamine, kus kavatseti ilma Saksamaa, Austria ja Šveitsi osavõtuta koostada uus rahvusvaheline raudteede konventsioon, kuid mõnesugustel põhjustel ei tulnud sellest midagi välja.

Šveitsi valitsuse sellekohase kutse tagajärjel tuldi kokku *kolmandale* revisjonikonverentsile, mis peeti 1. maist kuni 8. juunini 1923 a. Bernis ja millest osa võtsid peaaegu kõik Euroopa riigid, ka Eesti, välja arvatud Venemaa ja ka Inglismaa.

Konverents töötas ümber senise Berni rahvusvahelise konventsiooni kaubaveo kohta raudteedel (R. K. K.), kui ka koostas rahvusv. konventsiooni reisijate ja pagasi veo kohta raudteedel (R. R. K.). Konventsioonide allkirjutamiseks tuli kokku diplomaatiliste esindajate konverents Berni ja mõlemad konventsioonid kirjutati alla 23. oktoobril 1924 a. Et ratifitseerimine viibis üksikutes riikides, siis said konventsioonid maksa pandud alles 1. oktoobril 1928 a. Eestis on konventsioonid Riigikogu poolt vastu võetud 24. mail 1928 a. ja avaldatud Riigi Teatajas nr. 49.— 1928. a.

Vaatleme lühidalt mõnda tähtsat asjaolu, mis põhjustasid Berni *kaubaveo* konvent-

siooni tekkimise. Ka enne selle konventsiooni maksmahakkamist oli enam-vähem võimalust kaupa saata ühe riigi raudteelt teises riigis asuvale raudteele, viimaste vahel kokkulepitud korras. Kuid seal juures veolepingut võis sõlmida ainult ühe riigi, tihti ka ainult ühe raudtee piirides. Igas piirijaamas tuli saadeti uue saatekirjaga uuesti veoks anda, kasutades tihti vahetalitajaid. Võis juhtuda, et saadeti uuesti veoks andmisel see mõnel järgmisel raudteel tagasi lükatigi, sest et see ehk ei vastanud viimase raudtee sisemäärustele. Kauba vigastuse või kaotsilemineku puhul vastutasid iga riigi raudteed ainult oma teosa piirides, oma kohalikkude seaduste ja määruste põhjal, mis loomulikult üksteisest palju erinesid, ja tekkinud kahju puhul oli kaubaomanikul peaaegu ülepääsemata raskusi ees kindlaks teha, kus kahju tekkinud ja kes kui suurel määral selle eest on vastutav.

Need kolm olulist ja põhimõttelikku küsimust: veolepingu ühisus, raudteede veokohustus ja solidaarne vastutus ühesugusel alusel — lahendati Berni kaubaveo konventsiooniga rahuldavalt, nii kuidas see raudteedekasutajate huvides tingimata vajalik oli.

Konventsioon nägi ette otsesaatekirja koostamist terve teulatuse kohta saatejaamast kuni sihtjaamani, ilma et erilisi kokkuleppeid või tariifisid saate- ja sihttee vahel oleks vaja olnud. Otsesaatekirja koostamine ei olnud ainult hõlbustuseks kaubasaatjatele ette nähtud, vaid selle asja vormilik külg seisis selles, et konventsiooni lisana toodud mustril järgi koostatud saatekirja oli tõenduseks, et veoleping on sõlmitud nimelt Rahvusvahelise kaubaveo konventsiooni põhjal ja tingimustel.

Konventsioon pani raudteede peale veokohustuse, kuid määras ka ära, milliseid esemeid rahvusvahelises ühenduses veoks vastu ei võeta, kui ka, milliste veo kohta on maksvad eritingimused. Viimased olid ette nähtud nimelt plahvatuskardetavate, isesüttivate kui ka vastikust äratavate ja haisevate ainetega kohta. Need tingimused töötati välja sellekohaste eriteadlaste poolt ja pandi maksa konventsiooni lisana I.

Berni konventsiooni järgi vastutavad kõik veost osavõtjad raudteed konventsiooni alusel, kusjuures iga üksiku raudtee vastutus algab peale sellest silmapilgust, mil ta kauba ja saatekirja saatjalt või teiselt raudteelt vastu võttis. See põhimõte, mis nii lihtne ja selge, on konventsiooni aluseks olnud esimese kava koostamisest kuni praegu maksva konventsiooni koostamiseni. Raskusi oli aga kahe küsimuse lahendamisel: kellel on õigus esineda nõudmisega (saatja või saaja) ja missuguse raudtee vastu (saate- või sihttee, või mõni transiittee, kus kahju tekkinud, või seda oletatakse). Arvesse võttes osavõtjate riikide ja raudteede erinevaid seisukohti nende küsimuste suhtes, oli lahendamine raske ja konventsiooni esimestes kavades ei võidud lugeda õnnestunuks.

1890 a. konventsioon määras, et tekkinud kahjude puhul kaubakäsitajal on õigus esineda nõudmisega kas saatetee, või selle raudtee vastu, kus kahju tekkinud, või lõpuks, selle raudtee vastu, kes kõige viimaks saadetise teiselt raudteelt vastu võtnud. Et selliste asjaolude selgitamine kaubakäsitajale kerge ei olnud, on arusaadav. 1924 a. konventsioon muutis sellepärast passivlegitimatsiooni küsimust selles mõttes et nõudmisi võib esitada ainult saatetee, sihttee või selle raudtee vastu, kelle piirides nõudmist põhjendav asjaolu sündinud. See muudatus pani sihtteele peale kohustusi, mida ta pidi kandma, olgugi, et ta ehk kaupagi ei olnud vastu võtnudki naaberteelt ja seega vastutust ei kannud, kuid kaubasaajale anti seega võimalus nõudmist lahendada oma kohaliku raudteevalitsuse ja kohutu kaudu, ilma et oleks vaja pöörduda välismaa asutiste ja kohtute poole, mis loomulikult oieks raskustega seotud.

Konventsiooni kavade kokkuseadmisel võeti eeskujuks toleleagssed Saksa ja Prantsuse raudteede siseliiklemise seadused ja määrused, iseäranis selles osas, mis puutub üldse raudteetranspordisse, sellele vaatamata, kas see toimub ühe või mitme raudtee piirides. Selles osas, mis käsitab liiklemist mitme raudtee vahel, on suurt mõju avaldanud Berni kaubaliiklemise konventsiooni koostamisel Saksa raudteede ühingu poolt 1850. a. koostatud ja 1876. a. uuesti ümbertöötatud „Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen“. Konventsiooni koostamisel püüti hoiduda uuedustest eest, mis alles läbiproovimata ja mille tagajärgede kohta puudus kindlus, siiski niihästi eelmise, kui ka eriti praegu maksva konventsiooni aluseks võeti ajakohased põhimõtted, mis enam arenenud riikides olid tunnustamist leidnud.

Et Berni konventsioon seega endast moodsa veoõiguse eeskujuks pakkus, siis avaldas ta otsest või kaudset mõju ka nende riikide raudteede sisemistele seadustele ja määrustele, kus konventsioon maksev oli. Niipalju, kui näis vähegi võimalik olevat, püüti hoiduda suuremate lahkuminekute eest siseühenduses ja välisühenduses maksvate seaduste ja määruste vahel. Praegu maksva kaubaliiklemise konventsiooniga ühel ajal hakkasid maksma Saksamaal ja Austrias uued raudteede seadused, mis vormilt kui ka sisult, on väga sarnased Berni konventsioonile.

1. aprillil 1931. a. Eestis maksma hakkanud raudteede seadusesse on ainult mõned põhimõtted ja määrused võetud Berni konventsioonist, kuna üldiselt see seadus jäi vormilt ja sisult truuiks oma eeskujule, endisele Vene „Obštši Ustav'ile“. Õeldu on maksev ka Läti raudteede seaduse kohta, mis 1. IX. 1927. maksma pandi.

Aine uudsuse ja raskuse tõttu oli juba esimeste kavade kokkuseadajatel selge, et muudatused ja täiendused saavad tarvilikud olema.

1878 a. kava nägi ette ühe rahvusvahelise komisjoni, kes pidi olema õigustatud ettepanekuid esitama lepinguosalistele riikidele, kuna viimastele pidi jääma õigus otsuste tegemiseks. 1881. a. kava määras, et vähemalt iga 3 aasta tagant pidi osavõtjate riikide konverents kokku astuma, igasuguste ettepanekute läbivaatamiseks ja otsustamiseks. Teine lisakokkulepe 1906 a. pikendas selle tähtaja 5 aasta peale, missugust tähtaega arvatakse viimasel konverentsil vastu võetud otsuste maksimahakkamisest peale. Nendest „revisjoni-konverentsidest“, mida seni 3 on peetud, oli juba eelpool kõne.

Praegu maksva R. K. K. kui ka R. R. K. art. 60 järgi astuvad lepinguosaliste riikide delegaadid kokku Šveitsi valitsuse kutsel nende konventsioonide läbivaatamiseks hiljemalt 5 aastat peale viimasel konverentsil otsuseks tehtud muudatuste jõusse astumist. Et mõlemad konventsioonid maksma hakkasid 1. oktoobril 1928, siis lõpeb nimetatud 5-aastane tähtaeg 1. oktoobril 1933. Sellel eeloleval revisjoni-konverentsil 1933 a. tulevad arutusele, nii kui juba teada, mitmesugused olulised küsimused, millest võib nimetada: rahvusvahelise saatekirja duplikaadi muutmise indossamendi teel üleantavaks („orderil“, „käsitajale“) dokumendiks, kiirkauba (Expressgut) veo korraldus R. K. K. a'usel, raud- ja õhuteede koostöö liiklemisel j. m.

Kuidas juba tähendatud, oli 1878 a. kavast ettenähtud alalise komisjoni moodustamine, millel olid õige laialdased ülesanded. Mõnesugustel põhjustel ei olnud sarnane komisjon sel kujul vastu võetav ja Prantsuse ettepanekul 1881 a. konverentsil otsustati luua „Rahvusvahelise raudteeveo keskbüroo“. Selle büroo ülesandeks on: vastu võtta, korjata, korraldada ja avaldada igasuguseid teateid ja andmeid, mis puutuvad rahvusvahelisesse veoasjandusse; teha poolte palvel otsusi tüliküsimustes, mis võivad tekkida raudteede vahel; kergendada mitmesuguste raudteevalitsuste vahel rahalisi suhteid, mis tingitud rahvusvahelistest vedudest; läbi vaadata ettepanekuid konventsiooni muutmise kohta ja tarvituse korral ette panna konverentside kokkuastumist. Keskbüroo kohuseks on ka kokku seada ja jooksvalt korras hoida nimekirja kõigi raudteeliinide kohta, mis konventsioonile alluvad. Selleks tarvilikud andmed sissekandmise või mahakustutamise kohta saadavad lepinguosalistest riigid Keskbüroole, kes need andmed ringkirjaga teatavaks teeb. Keskbüroo annab välja kuukirja prantsuse- ja saksakeeles („Bulletin des Transports internationaux par Chemins de fer“ — „Zeitschrift für die Internationale Eisenbahnbeförderung“), milles avaldab konventsiooni käsitamiseks tarvilikke teadaandeid, kui ka mitmesuguseid juuriidilisi ja statistilisi teateid.

Peale „Rahvusvahelise raudteeveo Keskbüroo“ on Berni kaubaveo konventsiooniga seotud

veel üks tegevusorgan. See on alaline *eriteadlaste komisjon*, mille ülesandeks on R. K. K. lisa I koostamine, muutmine ja täiendamine. Selles komisjonis on alaliselt esindatud Saksamaa, Prantsusmaa ja Itaalia, kuna teised lepinguosalised riigid võivad osa võtta komisjoni istungitest, kui nad seda tarvilikuks peavad. 1. okt. 1928 a. kuni käesoleva aastani maksev lisa I töötati välja hiljem, kui R. K. K. ise (1925 a. mais ja novembris, 1926 a. juulis) ja asendas R. K. K. juures esialgu oleva lisa I. (Eestis avaldatud RT 78 — 1928.) Hiljem on see komisjon mitu korda oma istungeid pidanud. Viimaste istungite tulemusena on koostatud ja 1. juulist 1931 maksuma pandud uus lisa I. Eestis on selle avaldamine seni viibinud.

R. K. K. art. 4 § 2 järgi võivad lepinguosa-

lised riigid kokku leppida lisa I loetletud esemete veo kohta kergematel tingimustel. 5.—9. maini 1931 olid Berliinis koos Saksa, Austria, Taani, Ungari, Itaalia, Hollandi, Rumeenia, Rootsi, Tšehhoslovakkia ja Jugoslaavia esindajad nõupidamisel, millest ka Berni Keskameti esindaja osa võttis. Koostati kava *kergendatud tingimuste* kohta lisa I juurde. Selle kava põhjal sõlmiti üldnimetatud riikide vahel erikokulepped, mis maksma hakkasid suuremalt osalt ühel ajal uue lisa I maksmapanemisega, s. o. 1. juulil 1931.

Alljärgnevalt toome tabeli, millest on näha kui palju ühendusteid igas üksikus riigis allub Rahvusvahelisele Kaubaveo konventsioonile (R. K. K.), võrreldes ka andmetega 1893, 1903, 1913, 1927 ja 1928 a. kohta.

Riigid	14. okt. 1890. a. Kaubaveo konventsioon.				23. okt. 1924. a. Kaubaveo konventsioon.	
	1893	1903	1913	1927	1928	1930
Saksamaa	43200	53587	62710	57949	57814	58410
Austria	14887	20226	23347	6561	6653	6674
Belgia	4516	4594	4677	5101	5078	5141
Bulgaaria	—	—	1948	2221	2312	2391
Taani	—	1974	2105	2607	3399	3466
Vabalinn Danzig	—	—	—	—	151	162
Hispaania	—	—	—	—	10602	11352
Eesti	—	—	—	—	1162	1250
Soome	—	—	—	—	4833	4952
Prantsusmaa	33872	38783	41047	43851	45749	46103
Kreeka	—	—	—	—	1445	1433
Ungari	11722	17195	21176	8598	8598	8608
Itaalia	11762	13144	15183	17627	17771	18091
Läti	—	—	—	—	1791	1959
Leedu	—	—	—	—	—	—
Luksemburg	356	376	384	396	396	396
Norra	—	—	—	3099	3270	3808
Hollandi	2475	2673	3341	3648	3738	3751
Poola	—	—	—	17185	17192	17324
Portugal	—	—	—	—	—	2707
Rumeenia	—	—	3549	11086	11111	11272
Venemaa	26351	50971	66873	—	—	—
Saari piirkond	—	—	—	—	443	443
Rootsi	—	—	9367	12509	15430	15699
Šveits	2995	3570	4234	4810	4821	4859
Tšehhoslovakkia	—	—	—	13520	13645	13686
Türgi	—	—	—	—	—	337
Jugoslaavia	—	—	961	8509	8717	8893
K o k k u:	152136	207093	260902	219277	246120	252667

Et konventsiooni art. 2 põhjal konventsioonile alluda võivad peale raudteede ka auto- ja laevasõiduliinid, siis sisaldavad ülaltoodud arvud ka väike osa laevasõiduliine (autoliine kaubaveos veel tegelikult ei ole sisse võetud), näit. 1930 a. kohta: Saksamaal 75 km, Taanis 289 km, Danzigis 11 km, Itaalia 30 km, Norras 30 km, Hollandis 22 km, Portugalis 4 km, Rootsis 69 km. Kokku 530 km laevasõiduliine, seega jääb raudteid 252137 km.

23. okt. 1924 a. reisijate- ja pagasiveo konventsioonile allus 1930 a. lõpus ühendusteid igas üksikus riigis järgmiselt: Saksamaal 36911 km (seal hulgas autoliine 13 km, laevasõiduliine 867 km), Austrias 6692 km (autoliine 138 km, laevasõiduliine 60 km), Belgias 4857 km, Bulgarias 2391 km, Taanis 5245 km (laevasõiduliine 2338 km), Danzigis 162 km (laevasõiduliine 11 km), Hispaanias 11352 km, Eestis 1250 km, Soomes 5302 km (laevasõiduliine 350

km), Prantsusmaal 43515 km, Kreekas 1433 km, Ungaris 8120 km, Itaalias 28212 km (autoliine 10 km, laevasõiduliine 10830 km), Lätis 1959 km, Luksemburgis 421 km, Norras 3273 km (laevasõiduliine 11 km), Hollandis 3494 km (laevasõiduliine 22 km), Poolas 17324 km, Portugalis 2707 km (laevasõidul. 4 km), Rumeenias 11272 km, Saari piirkonnas 443 km, Rootsis 13424 km (laevasõidul. 555 km), Šveitsis 6250 km (autoliine 952 km, laevasõidul. 359 km), Tšehhoslovakkias 13603 km, Türgis 337 km ja Jugoslaavias 8833 km.

Kokku ühendusteid 238.782 km, sellest raudteid 222.262 km, autoliine 1113 km ja laevasõiduliine 15.407 km.

1931 a. kohta andmed on Keskbüroo poolt alles avaldamata.

Rahvusvaheline Transpordi-komitee.

Enne 1893 a. oli rahvusvahelisesse raudteeliiklemisesse puutuvate määruste koostamine ja maksmapanek igasuguste kokkulepete, tariifide jne. näol, ainult raudteede ülesandeks. Berni konventsiooni maksimahakkamisega muutus lugu teiseks. Rahvusvahelise veoõiguse kujundamine sai riigivõimu eesõiguseks. Kuid ka muutunud olukorra juures jäi raudteedel võimalus ja isegi otsene ülesanne kaasa töötada rahvusvahelise veoõiguse alal. Riigivõim tarvitas raudteede, kui eriteadlaste, kaasabi seaduste väljatöötamisel. Kuid, mis veel olulisem, peale selle jäi raudteede ülesandeks lahendada mitmesuguseid küsimusi ja üksikasju, mida seaduseandja ei olnud leidnud otstarbekohase või tarviliku olevat, seaduse raamides otsustada. Raudteed töötasid välja ja panid sellekohaste kokkulepete põhjal maksta mitmesuguseid lisa- ja erimäärusi, mis rahvusvahelist konventsiooni täiendasid või selgitasid. Loomulik, et ka nende väljatöötamisel püüti ühtlust saavutada võimalikult laias ulatuses. Peale aastate pikkuseid eeltöid ja läbirääkimisi tekkis 1901 a. „Ühistatud lisamäärustega ühinenud raudteevalitsuste liit“, mille eesmärgiks on rahvusvahelise veoõiguse väljakujundamine Berni konventsiooni alusel, kui ka muude, rahvusvahelise veoõigusega ühenduses olevate küsimuste kohta ühistatud määruste koostamine. Põhikirja järgi võivad sellesse liitu kuuluda raudteed, kes alluvad vähemalt ühele Berni rahvusvahelistest konventsioonidest ja sealjuures, on vastu võtnud ka nende konventsioonide juurde antud Lisamäärused. Peale selle on ette nähtud tingimine, et iga raudtee, kes tahab sellesse liitu kuuluda, peab olema rööbastega otseses ühenduses mõne teise, sellesse liitu samuti kuuluva raudteega. Sellesse liitu, mille tegevus samuti ilmasõja ajal oli katkestatud, kuid 1921 a. jälle uuesti korraldatud, kuuluvad käesoleval ajal järgmiste riikide raudteed: Austria, Belgia, Bulgaaria, Hollandi, Itaalia, Jugoslaavia, Luksemburg, Norra, Poola, Prantsusmaa, Rootsi,

Rumeenia, Saksamaa, Šveitsi, Taani, Tšehhoslovakkia ja Ungari. Kokku ligi 300 raudteevalitsust, mille alla kuulub raudteid üle 200000 km. Et Läti raudteed sellest liidust seni osa ei ole võtnud, siis ei saa ka Eesti sellest osa võtta (vt. põhikirja tingimus).

Tööorganina moodustas see liit ühe komisjoni, nime all „Rahvusvaheline Transpordi-komitee“, millesse kuuluvad liikmetena 1—3 raudteevalitsust igast riigist. Käesoleval ajal on komiteel 28 liiget. Asjaajajaks valitsuseks on Šveitsi riigiraudteede direksioon Bernis. Rahvusvaheline Transpordi-komitee koostas juba 1890 a. kaubaveo konventsiooni juurde „Ühistatud Lisamäärused“. Praegu maksva R. K. K. koostamisel sai suur osa neist Lisamäärustest uue konventsiooni teksti sisse võetud, mis on paremaks tõenduseks nende lisamääruste otstarbekohasuse kohta. Ka peale R. K. K. ja R. R. K. väljatöötamist asus Rahvusvaheline Transpordi-komitee Lisamääruste koostamisele mõlema konventsiooni juurde, milleks tuldi kokku Kristianias 19—21. juunil 1924 ja Praahas 10. ja 11. juunil 1925.

Riikides, kus Berni rahvusvahelised konventsioonid on maksma pandud, ei saa kohalikud seadused, ega raudteede määrused ja tariifid, ega ka mingisugused kokkulepped raudteede ja raudteekasutajate vahel, ette näha teistsugust korda, kui mis on konventsioonis kindlaks määratud. Seega ei saa ka Rahvusvahelise Transpordi-komitee poolt väljatöötatud „Ühistatud Lisamäärused“ konventsioone mitte muuta, vaid ainult täiendada, ja seda ainult neis piirides, kus konventsioonid seda võimaldavad või kas isegi ette näevad. Ka ei ole „Lisamäärused“ endast veel mitte raudteekasutajatele kohustavad, vaid selle iseloomu omavad nad ainult siis, kui nad igas riigis maksva korra järgi tariifides välja kuulutatakse või tariifiosaks tunnustatakse. Viimane moodus on peaaegu üldiselt tarvitusel, s. o. välisotseühenduste tariifides (ka Eestis, näit. Saksa—Leedu—Läti—Eesti ja Poola—Läti—Eesti otseühenduses) nende põhimäärustes nimetatakse Berni konventsiooni kõrval ka „Ühistatud Lisamäärusi“ kui seadusliku alust, mille põhjal veoepingud sõlmitakse. Eestis need „Lisamäärused“ seni ei olnud välja kuulutatud, kuid loodetavasti sünnib see lähemal ajal.

Lisamäärused kujundavad ja arendavad veoõigust selles osas, mis puudutab raudtee ja raudteekasutajate vahet. Kuid Rahvusvaheline Transpordi-komitee on endale eesmärgiks seadnud korraldada ja ühtlustada ka neid vahet, mis tekivad raudteede vahel rahvusvaheliste otseveo-lepingute täitmisel. Selleks on Rahvusvaheline Transpordi-komitee välja töötanud 5 kokkulepet, nimelt:

I. Kokkulepe kaupade üleandmise ja kahjutasude jaotamise kohta.

II. Kokkulepe veo-, lisa- ja lunamaksude kohta, mis on jäänud katmata nende maksude valesi arvutamise või sissenõudmise tagajärjel.

III. Kokkulepe valesihitusel veetud kaupade kohta.

IV. Kokkulepe frankatuurarvete ja lunamaksude kohta.

V. Kokkulepe veomaksude tagasinõudmistele lahendamise kohta.

Transpordi-komitee on koostanud ka „Ühised Teenistuseeskirjad“ rahvusvahelise raudteekaubaliiklemise kui ka reisijate- ja pagasiliiklemise kohta, käsitamiseks raudteedele.

Eestis ja Lätis, R. T.-komiteega mitteühine-

mise tagajärjel ei ole need kokkulepped ja teenistuseeskirjad mitte kohe käsitusele võetud, kuid välisriikide raudteede sellekohasele ettepanekul tulid need kokkulepped ja Ühised teenistuseeskirjad kaubaliiklemise kohta teatud otseühendustes maksvaks tunnistada.

Lõpuks olgu tähendatud, et Rahvusvaheline Transpordi-komitee on koostanud ka ühistatud määrused kupongpiletite ja nende kaante kohta, et luua ühtlust ka sel alal, ja kõrvaldada mõnesuguseid mittedoovitavaid nähteid. Raudteevalitsused viivad need komitee määrused ellu lepingute kaudu, mis neil reisibüroodega sõlmitud. (Järgneb.)

Tartu—Petseri laiarööpmeline raudtee.

Dipl. ins. N. Viitak.

Tartu—Petseri laiarööpmelise raudtee ehitustööd on üldiselt lõpetatud. 1. novembrist algas korrapärane liikumine. Lõpetada jäävad veel vähemad tööd, peaaesjalikult hoonete ehitamise alal. Raudtee valmimisega on pandud

Venest välismaile ja ümberpöördukt. Kolmandaks, soodustab riigikaitse korraldamist lõuna rindel.

Riigikogu poolt 25. mail 1928 a. vastuvõetud raudteevõrgu arendamise seadus määrab ära Tartu—Petseri raudtee sihi nelja punktiga — Tartu, Vastse-Kuuste, Orava ja Petseri. Sellest on kinni peetud. Raudtee algab Tartu jaama 1. teest, läheb viaduktiga üle Riia maantee, jookseb Valga teele paralleelselt Pauluse surnuaiani, hargneb seal ja läheb Ülenurme asunduse peale, siis risti üle Reola soo Vastse-Kuuste asunduse peale, Vastse-Kuustest põhja poolt Põlva alevikku Ruusa kaudu Veriorale, Verioralt Orava ja Kliima kaudu Petseri jaama 3. teele.

Raudteest läbibstatakse järgmised vallad: Tartumaal — Ropka, Vana-Kuuste, Vastse-Kuuste ja Ahja, Võrumaal — Koiola, Toolamaa, Veriora, Kahkva ja Orava, Petserimaal — Petseri vald.

Raudtee lähemasse mõjupiirkonda (3 km kummalegi poole teed) kuuluvad vallad: Tartumaal — Kambja, Luke ja Haaslava, Võrumaal — Karilatsi, Kioma, Peri, Timmo, Moisekatsi ja Röpina, Petserimaal — Mäe ja Järvesuu.

Mõjupiirkonna üldine suurus on ümmarguselt 2500 rtkm.

Kuidas uue tee, kui ärilise ettevõtte, tulukus Raudteevalitsuse raamatupidamises kujundub, näitab tulevik. Üldrahvamajanduslikult on uus tee aga kindlasti kasulik. Iseäranis palju võidavad oma saaduste turundamisel riigimetsad, talundid ja teised ettevõtted veokulude vähenemise tõttu.

Näitusena toon siin ligikaudse arvutluse raudtee mõjupiirkonnas asuvate riigimetsade turuväärtuse ümberhinnangu kohta.

Raudtee lähemas mõjupiirkonnas asuvad järgmised metsandikud: Haaslava, Vana-Kuuste, Mäksa, Ahja, Kiidjärve, Rasina, Moisekatsi,

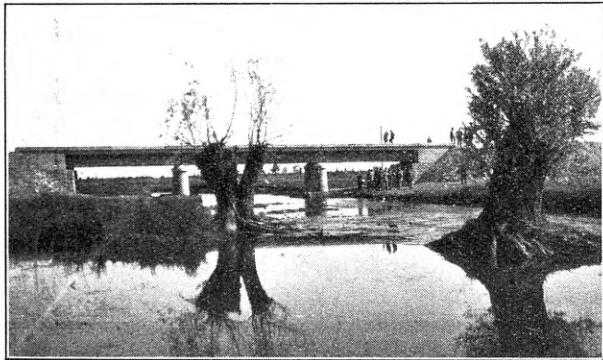


*Dipl.-ins. K. Ipsberg,
raudteede ehitusameti juhataja.*

alus ühele uuele elusoonel meie rahvamajanduslikus elus, millel täita kolm peatulesannet. Esiteks, avab tema intensiivsele majanduslikule elule ühe rahvarikkama ja jõukama Lõuna-Eesti maanurga. Teiseks, võimaldab soodsat transiitkaupade vedu Eesti sadamate kaudu

Ilmatsalu, Meeri, Luke, Kambja, Veski, Krootuse, Kioma, Põlgaste, Põlva, osaliselt Võru, Veriora, Orava, Moisekatsi (Võrumaal), Räpina, Kakhva ja Sahardi metsad, üldpinnaga 50.642 tiinu.

Kui kasvava metsa ühe tiinu keskmiseks väärtuseks arvame kr. 400.— ja õige tagasihoidlikult keskmist metsaväärtuse tõusu raudtee valmimisel 30% peale, siis tiinu väärtus tõuseks kr. 520.—, ehk kr. 120.— praegusest enamaks.



Reola sild uuel raudteel.

Tartu—Petseri raudtee jaamade ja peatuskohtade nimestik.

Jaamad ja nende vahelised kaugused kujunevad järgmisteks:

Tartu	—
Ülenurme peatusk.	5,870 km.
Reola peatusk.	7,518 „
Rebase V kl.	4,385 „
Laane peatusk.	5,510 „
Vastse-Kuuste IV kl.	4,570 „
Kiidjärve V kl.	6,560 „
Taevaskoja peatusk.	3,517 „
Põlva IV kl.	5,145 „
Ruusa	6,400 „
Veriora IV kl.	5,060 „
Holvandi peatusk.	6,173 „
Ilumetsa peatusk.	5,407 „
Kliima peatusk.	6,500 „
Orava V kl.	6,400 „
Petseri IV kl.	8,565 „
	<hr/>
	87,58 km.

Suurem osa nendest jaamadest on ilma jaamahooneteta, mille aset täidavad vanad kaubavagunid. Jaamateenijate eluruumid ühes kõrvalehitustega on aga valmishitatud.

Metsa üldpinda 50.642 tiinu kasvatades 120 krooniga, saame raudtee mõjupiirkonnas asuva riigimetsa väärtuse juurdekasvuna kr. 6.077.040, s. o. peaaegu raudtee ehituskulude suuruse summa. Kui metsamüük jälle normaalsemaks muutub, siis laekub see summa ka vahetult riigikassasse igaaastase raidemäära ulatusel. Sellest näeme, et raudtee ehitamiseks kulutatud kapital juba ainuüksi kohalikkude riigimetsade reaalse väärtuse juurekasvuga riigile jälle tasutakse.

Arvestades veel kõikide teiste rahvamajanduslikkude väärtuste tõusuga, kui ka väärtuste loomise produktiivsuse kasvuga, võime küll väita, et uue raudtee ehitamine rahvamajanduslikult õigustatud on, ka sel juhul, kui eksploatatsiooni bilanss esialgu kasu ei peaks andma.

Vene transiit-kaupadeveo seisukohalt muutuvad transiit-kaupade veokaugused, arvatult Eesti Vabariigi piirist kuni lähemate Baltimere sadamateni järgmiselt:

- 1) Riigi piirilt — Petseri—Tartu kaudu Pärnu sadamani 256 km.
- 2) Riigi piirilt — Valga kaudu Riia sadamani 292 „
- 3) Riigi piirilt — Petseri—Tartu—Tapa kaudu Tallinna sadamani 303 „
- 4) Riigi piirilt — Petseri—Valga—Tapa kaudu Tallinna sadamani 402 „

Veokaugusi võrreldes selgub, et Riia sadam ka uue Tartu—Petseri otseühenduse valmimisel Venemaale ikka veel 11 km Tallinna sadamast lähemale jääb.

Kaugetelt Pihkva tagamaadelt ja Volga piirkonnast saadetavate transiitkaupade suure üldveokaugusega võrreldes ei ole 11 km kauguse vahe Riia ja Tallinna vahel enam oluliselt tähtis, kui Tallinna sadam muidu soodustusi pakub. Seletuseks olgu tähendatud, et Volga piirkonna kaubad laevadega kuni Rõbinskini tulevad, kus jõe madalaks muutumise tõttu, rongidele ümber laaditakse edasisaatmiseks.

Venele lähemaks Baltimere sadamaks muutub Pärnu, kui Tartu—Pärnu laiarööpmeline raudtee ehitatud saab, Riia sadamast 36 km lähemale.

Praeguse ühenduse juures üle Valga—Tapa on Tallinna sadam 110 km Riist kaugemal.

Tehniliselt on ehitustööd korrapäraselt arenenud. Tähelepanuväärivaid üllatusi ega raskusi ei ole olnud. Ka õnnetusi mitte. Nime-tada võiks ehk sildade rajamisi, mis osutusid palju raskemaks, kui arvatud. Niisama nõudis muldkeha püsivus suuremates täidendites ja kaevikutes ebasoodsate maaliikide tõttu kohati erakorrallisi kindlustusi ja täiendavaid mullatöid.

Silmapaistvateks töödeks võib lugeda prof. O. Maddissoni poolt projekteeritud Ahja ja Võhandu kaarsildu. Ka väärib tähelepanu Ora-

sild, mis Tuderna silla järgmine kõrguse poolest, selle juures aga sihvakas ja kerge.

Tehnilistest üldandmetest nimetan järgmisi:

Tee üldpikkus on 87,58 km, sellest Tartu maakonnas 37,97 km; Võru maakonnas 45,49 km ja Petseri maakonnas 4,12 km.

Võõrandatud maa-ala on 471,65 ha. Sellest 223,91 ha eramaid, 101,04 ha asunikkude- ja rendimaid ja 146,70 ha riigimetsamaid. Valdavas enamuses on võõrandustasu suuruses maaomanikkudega kokku lepitud.

Peateel on mullatöid 1.876.970 m³. Sellest täidendeid 1.185.725 m³ ja kaevikuid 691.245 m³. Täiendavaid mullatöid on 142.900 m³ ja mullatöid jaamades 135.300 m³.

Kõige vähemad mullatööd ühel kilomeetril on 2100 m³ ja kõige suuremad 89.680 m³. Kõige kõrgem täiend on 16,54 m ja kõige sügavam kaevik 10,20 m.

Sildasid on 52, torusid 19, kokku 71 tk. Suuremad sillad asuvad Reola, Ahja, Ora, Lutsu, Vöhandu, Vändramäe, Rebasemäe ja Piusa jõ-

gedel. Torudest on suurim Piiri ojal.

Sildade kaevikute üldmaht on 25682 m³, punnseinte üldpind 8884 m² ja alusvaiasid on sisse rammitud 8510 j. m.

Müüri-, betoon- ja raudbetootööde üldmaht on 17876 m³.

Vedurite vesivarustusseadeldised on Vastse-Kuuste, Põlva ja Veriora jaamades.

Tee läbilaske võime on kõigi vahekohtade avamisega 21 paari sõjaväe rongi öö-päeva jooksul.

Jaamad ja vahekohad on asetatud sirgele ja tasapinnale. Asupaigad on valitud kohalikudele nõuetele vastava't ja nii, et juurdesõidu teede ehitamine vähemate kuludega seotud oleks.

Ülesõidukohti on, maaomanikkudele vastu tules, ehitatud 124 tk.

Tegelik ehitamine on kestnud kõigest 29 kuud — 1. maist 1929 a. kuni 1. oktoobrini 1931 a., kuna ehitustöid teostas Taani ehitusfirma Højgaard ja Schultz, kelle kohapealseks esindajaks on direktor V. Reinok.

Dipl.-ins. Andrejs Rode †

19. oktoobril s. a. suri Pariisis Läti raudteede peadirektor dipl.-insener Andrejs Rode, viibides seal tagasisõidul Londonis ära peetud rahvusvaheliselt otseühenduste konverentsilt.

A. Rode sündis 29. jaanuaril 1873 Lätimaal, Lielvarde vallas. Lõpetas Riia Aleksandri gümnaasiumi kuldmedaliga ja Riia politehnilise instituudi inseneriosakonna. Peale kooli lõpetamist astus teenistusse 1900 a. Tallinna linnainseneri abina. 1901. a. läks Rjazani-Uraali raudtee jaos-



konna-ülema abi kohale. 1906 a. kuni 1920 a.

oli Taškenti raudteel jaoskonna ülemaks.

Peale tagasitulekut Lätimaale astus raudtee teenistusse 1921. a. esiteks administratiiv- ja pärast tehniliseks direktoriks.

1924. a., mil vabanes peadirektori koht, määrati sellele kohale 16. maist.

Oma laialdas- te teadmiste ja rohkete kogemuste tõttu on A. Rode nii tehnilise kui ka peadirektorina palju ära teha võinud Läti raudteede korraldamiseks ja arendamiseks.

Mõnda Põhja-Ameerika Ühendriikide raudteedest.

Riigiraudteid Põhja-Ameerika Ühendriikides ei ole. Kõik raudteed kuuluvad era-raudteedeseltsidele, keda on arvult 50 ümber. Enda vahel on need seltsid tihtigi ägedas võistluses.

Raudteede võrgu üldpikkus on üle 400000 km. Sellel liiklevad üle 60000 veduri, 50000 reisivaguni ja 2,5 milj. kaubavaguni. Raudteeteenijate arv oli 1920 a. ligi 2 milj., praegu umbes 1,7 milj.

Raudteede väärtust hinnatakse 24 miljardi dollari peale. Raudteede tulud on aastas kuni 6,75 miljardi dollarit.

Reisirong-kilomeetreid tuleb aastas ümmarguselt 65 miljardi; kaubaveos tonn-kilomeetreid 700 miljardi.

Raudteede seadust Põhja-Ameerikas ei ole. Maksev on ainult Common law. Raudteedeseltsid annavad muidugi välja oma eeskirju ja määrusi, mida raudteede kasutajad peavad silmas pidama.

Valitsuse poolt on 28. veebr. 1920. seadusega ühe asutise, Interstate Commerce Commission'i peale pandud ülesanne, korraldada ja määrata ka raudteede tariife.

Reisijate-veos on maksev lihtne kauguse tariif, ilma mingisuguse hinnaalanduseta pikematel kaugustel. On olemas ainult üks klass, mille maksumäär (Railroad Fare) on 2,5 dollarsenti kilomeetrilt. Peale selle on aga muidugi mitmesugused lisamaksud igasuguste erimõnuste eest. Näit. lisamaks magamisvaguni kasutamise eest (Sleeping Car Fare) on: ülemist magamisplatsi vagunis kasutades 2,20 dollarsenti igalt kilomeetrilt, alumist magamisplatsi kasutades — 25% kallim. Eraldatud kupee (Compartement) kasutamise eest võetakse 9,5 dollarsenti kilomeetrilt. Peale selle on veel maksud salongvagunite, luksusrongide jne. kasutamise eest. Mõnedes rongides on olemas erilised väljavaate-vagunid, mis on väga mugavalt sisse seatud.

Magamisvagunid kuuluvad kõik peasjalikult Pullmann-magamisvagunite seltsile. Nende vagunite kasutamise eest lisamaksud lähevad kõik nimetatud magamisvagunite seltsile, kuna raudteed saavad endale ainult hariliku sõidumaksu.

Kaubaveos jaotatakse kaubasaadetised ka väike- ja vagunasaadetisteks. Väikesaadetised jaotatakse klassidesse 1 kuni 4 ja vagunasaadetised klassidesse 3 kuni 6. Saadetistelt kaaluga 2 tonnist peale antakse juba vohinnaalandust. Vagunasaadetiste klasside käsitamisel on kaalualamäär harilikult 9 ton. Väikesaadetiste vedu Ühendriikide raudteedel moodustab ainult ühe väikese protsendi üldvedude sum-

mast. Väikesaadetiste, suurkiiruse ja ekspresskaubasaadetiste vedu raudteedel on koondatud peasjalikult American-Railway-Express-Company kätte. Ühendriikide raudteede peatuluallikaks on vagunisaadetiste vedu.

Ameerika kaubavagunid on suured. Nende keskmine kandejõud on 50 tonni ümber. Kaubavaguni keskmine koormatus on sealjuures 27 tonni. Aasta jooksul laetakse üle 50 miljoni kaubavaguni. Keskmine läbijooks on kaubavagunil 52 km. Vagunasaadetiste keskmine veo-kaugus on üle 300 km.

Raudteede tulu ühelt tonn-kilomeetrilt on keskmiselt 3,5 dollarsenti.

Tariifi käsitamisel tehakse vahet, kas kaup veetakse „At owners risk“ (kaubaomaniku kahjuohul) või „Carriers risk“ (veoettevõtte kahjuohul). Siinjuures võib tähendada, et 1930. a. maksid Ühendriikide raudteed varastatud kauba eest kahjutasuna 990255 dollarit. 1929. a. oli see summa 757803 dollarit. Üks kolmandik sellest kahjutasust on tulnud maksta kaotsiläinud tubaka eest.

Kaubaveos ei ole veoautod raudteedele veel mitte kardetavateks võistlejateks muutunud, kuid seda on nad küll reisijateveos. Võistlus on sellel liiklemisealal suur ja terav ja raudteeseltsid on juba palju kaotanud. Võistlus ei ole tekinud mitte üksi lähiliikluses, vaid ka pikematel kaugustel. Näit. on liiklemas New Yorgi ja San Francisco vahel otseomnibused, mis on mugavalt sisse seatud, köögi, magamis- ja pesemisruumidega. Reis omnibusel vältab küll kauem, kui reisirongil, kuid on odavam, sest, peab tähendama, reisijatevedu Ühendriikide raudteel ei ole mitte odav.

Raudteedeseltsid on muidugi mitmesuguseid abinõusid käsitusele võtnud, et selles võitluses mitte hoopis alla jääda. Üks neist abinõudest on, et raudteeseltsid ise ka osa võtavad autode-liinidest, olgu et nad neid iseseisvalt sisse seavad või omavad olemasolevate autoliinide akt-siaid. Püütakse luua koostööd raudteede ja omnibusede vahel. On olemas niisugused sega-otseühendused, kus osa teed sõidetakse omnibusel, kus see kasulikum või reisijale huvitavam, ja osa teed raudteedel.

Sellist koostööd püütakse saavutada ka raudteede ja õhusõiduseltside vahel, kes ka samuti on raudteedele reisijateveos võistlejateks saanud. On loodud ka sel alal otseühendusi, näit. Pennsylvania raudtee on korraldanud teatud liinidel, et reisiija võib kasutada päeval lennukit ja öösel raudteel magamisvagunit. Nõnda võib 48 tunniga jõuda New Yorgist põiki üle mandri Vaikseokeani kaldale.

K. Blodnieks, uus Latvija raudteede peadirektor.

11. novembril s. a. astus ametisse Läti riigiraudteede uus peadirektor Karl Blodnieks.

K. Blodnieks on sündinud 6. nov. 1882 a. Lätimaal Laminu vallas. Peale reaalkoli lõpetamist Peterburis, õppis sealses politehnilises instituudis ja lõpetas selle instituudi rahvamajanduse osakonna. Peale seda oli praktikan-diks Moskva-Vin-davi raudteel, al-gas teenistust tele-grafistina ja lõpe-



tas eksploatatsiooni jaoskonna ülemana.

1918 a. oktoobris pööris tagasi kodumaale ja astus raudtee teenistusse. 1919 a. peale oli Eksploatatsiooni direktoriks. 23. märtsil 1921 a. määrati Läti raudteede peadirektoriks. Olles sellel kohal kuni 1924 a., mil lahkus, minnes eraalale. Läti raudteelased näevad heameelega oma endise peadirektori tagasitulekut.

Kroonika.

EESTI.

HAIGETE VEDU RAUDTEEL.

Haigete vedu raudteel toimub käesoleva käskkirja lisas avaldatud Teedeministri määruse 21. augustist 1931. a. nr. 1390 kohaselt.

1. Mitte nakkushaigusi põdevaid haigeid (Määruse § 1) võib vedada üldiseis reisijate vaguneis, koos teiste reisijatega. Raskesti haavatuid, samuti haigemajadesse või haigemajadest kodukoha jaama saadeta-vaid mitte nakkushaigusi põdevaid haigeid lamamisraa-midel või tugitoolidel võib vedada kas üldiseis reisijate-vaguneis, sanitarvaguneis, reisijatevaguni eraldatud ruumis, eraldaseis pakk- ja kaubavaguneis koos saatja-tega.

2. Määruse § 2 loendatud nakkushaigusi põdevaid haigeid võib vedada ainult 3. klassi vaguni eraldases ruumis (kupees), sanitarvagunis, soojak- või kaubava-gunis, koos nende saatjajaks määratud isikutega.

3. Sama määruse § 3 loendatud nakkushaigusi põdevaid haigeid võib vedada ainult sanitarvaguneis, või niisuguste vagunite puudumisel, eraldastes soojak-, kauba-, pakk- või 3. klassi vaguneis, koos nende saat-jajaks määratud isikutega.

4. Haigete saatmise vajadusest eraldases ruumis, eri- või eraldases vagunis, haigeid saatja asutis või isik teatab kohaliku jaamaülemale võimalikult aegsasti, et viimane jõuaks veo korraldust paluda eksploatatsiooni ameti tehniliselt toimkonnalt.

5. Kui nakkushaigete veoks on antud eraldane 3. klassi vaguni ruum (kupee), siis, peale haigete lahku-mist vaguni eraldasest ruumist (kupeest), jaamakor-raldaja korraldab ja hoolitseb, et selle ruumi (kupee) uks lukustataks, plommitaks ja varustataks kleebisega „desinfektsioon“. Selle ruumi desinfitseerimist teostatakse rongi sihtjaamas, kui seal jaoskonna arst on olemas, vastasel korral saadetakse vagun desinfit-seerimisele lähemasse jaoskonna arsti asukoha jaama.

Kui nakkushaigete veoks on antud eraldane vagun, siis, pärast haigete lahkumist vagunist jaoskonna arsti asukoha jaamas, jaamakorraldaja korraldab ja hoolitseb, et selle vaguni ukseid lukustataks, plommitaks ja varustataks kleebiga „desinfektsioon“, ning teatab viivitamata telegrammiga (telefonogrammiga) jaoskonna arstile, kohaliku depoo ülemale ja ärakirjaga eksploatatsiooni ameti tehnilise toimkonnale, paludes desinfektsiooni teostamist.

6. Kui nakkushaigust põdev haige lahkub vagunist mitte jaoskonna arsti asujaamas, vaid mõnes teises jaamas, siis jaamakorraldaja plommib ruumi või eraldase vaguni, varustab kleebiga „desinfektsioon“ ning saadab eraldase vaguni, vaguni lehe või sellekohase saatelehe juures lähemasse jaoskonna arsti asujaama desinfitseerimise teostamiseks.

Vaguni desinfitseerimisele saatmisest jaamakorraldaja teatab telegrammiga (telefonogrammiga) pkt. 5 ettenähtud korras.

7. Nakkushaigusi põdevate haigete veost vabanevad ruumi või eraldast vagunit võib kasutada teisteks vedudeks ainult pärast desinfektsiooni teostamist ja jaoskonna arsti poolt sellekohase teate saamist.

8. Surmajuhtumi puhul rongis tuleb talitada Määruse § 6 kohaselt.

Veoraha haigete ja nende saatjate veo eest arvestatakse ja nõutakse sisse reisijate ja pagasiveo tariifi § 19 kohaselt.

TEEDEMINISTRI MÄÄRUS HAIGETE VEO KOHTA RAUDTEEL.

§ 1. Mitte nakkushaigusi põdevaid haigeid võib vedada üldiseis reisivaguneis, koos teiste reisijatega.

§ 2. Haigeid, kes põevad:

1) difteeriat (*Diphtheria*), 2) pidalitõbe (*Lepra*), 3) marutõbe (*Lyssa*), 4) leetreid (*Morbilli*), 5) sarlakit (*Scarlatina*), 6) soojatõbe (*Typhus abdom. exanthemat. et recurrens*) ja 7) vaimuhaigusi, võib vedada raudteel ainult eraldases 3. klassi vaguni jaoskonnas (kupees) või eraldases vagunis.

§ 3. Haigeid, kes põevad:

1) siberi-katku (*Anthrax*), 2) koolerat (*Cholera*), 3) kõhutõbe (*Dysentria*), 4) nõlge (tatitõbe — *Malleus*), 5) katku (*Pestis*) ja 6) loomulikke rõugeid (*Variola vera*), võib raudteel vedada ainult eraldases vagunis.

§ 4. Haigete veol raudteel peavad neil kaasas olema saatjad.

§ 5. Pärast haige lahkumist vaguni jaoskonnast (kupeest) või eraldasest vagunist, peab see lukustatama või plommitama kuni desinfitseerimiseni.

§ 6. Rongides ettetulnud surmajuhtuste korral kõrvaldatakse laibad üldvagunitest rongi jõudmisel lähemasse jaama, kuna laibad eraldases vagunis jäetakse ühes vaguniga lähemasse jaama.

§ 7. Haigete veo eest raudteel võetakse maksu reisijateveotariifis ettenähtud maksumäärade järgi.

UUTE RAUDTEEDE AVAMINE.

Üldtarvitamiseks avati Tartu—Petseri laiarööpaline liin 1. novembrist 1931. a. ja Rapla—Virtsu kitsarööpaline liin 1. detsembrist 1931. a.

Samadest tähtaegadest muudeti ära neil liinidel seni maksvusel olnud reisijate veotariif nr. 96 ja kaubaveotariif nr. 90, ja pandi maksma kõik üld- ja eriveotariifid.

Tartu—Petseri liinil avati kõigiks kaubanduslikeks toiminguteks järgmised jaamad: Rebase, Vastse-Kuuste, Kiidjärve, Põlva, Ruusa, Veriora ja Orava. Peale selle veel reisijateveos: Ülenurme, Reola, Laane, Taevaskoja, Holvandi, Ilumetsa ja Kliima.

Rapla—Virtsu liinil avati kõigiks kaubanduslikeks toiminguteks jaamad: Koikse, Märjamaa, Paeküla, Vigala, Rumba, Rootsi, Lihula, Karuse ja Virtsu, ja reisijateveos jaamad: Raiküla, Pühatu, Kirbla ja Tuudi.

TARIIFIALANDUS SONDA-MUSTVEE RAUDTEEL.

1. detsembrist 1931 muudeti Sonda-Mustvee kitsarööpalise liini kohta seni maksev kord, et kaubasaadetiste otseveol laiarööpalise liini ja nimetatud kitsarööpalise liini vahel veomaks arvutati eraldi mõlemi liini eest. Nüüd võetakse ka kaubasaadetiste kohta arvesse üldkaugus saatejaamast sihtjaamani. Selle tõttu alanes märksa veomaks saadetistelt, mis veetakse Sonda-Mustvee liinilt laiarööpalisele liinile, või vastupidi. Näit. tuleb nüüd nimetatud liinilt Tallinna veetavate metsamaterjalide saadetiste veomaks keskmiselt 25% võrra odavam.

KAUBAVEOTARIIFI TÄIENDAMINE.

Üldine kaubaveotariif täiendati uue määrusega maksvusega 1. dets. 1931, mille järgi metsamaterjale: laudu, palke, pakkusid ja liipreid võib vedada ka n. n. grupp-saadetistena, vähemalt 8 vagunit ühes grupis. Kõik ühes grupis veetavad vagunid peavad olema adressitud ühest saatejaamast ühte sihtjaama ja ühele saajale. Alla 50 km veokaugusel grupp-saadetiste vedu ei ole ette nähtud. Grupp-saadetistes veetavate metsamaterjalide veomaks arvatakse ühe klassi võrra odavam üldtariifist.

NIMETUSED RAUDTEEL.

Eksploatatsiooni ameti vanemaks revidendiks on määratud dipl.-ins. A. Hammerbeck.

Ehitusameti Narva liinijaoskonna juhataja abi kohale määrati ins. A. Usen.

Finantsameti varustoimkonna juhataja abiks määrati K. Koplus.

Ehitusameti Tartu liinijaoskonna juhatajaks on määratud dipl.-ins. L. Saukas.

Ehitusameti Mõisaküla liinijaoskonna juhatajaks määrati ins. A. Relo.

KITSARÖÖPALISED VEDURID ÕLIKÜTTELE.

Käesoleval aastal ehitab raudteevalitsus 2 kitsarööpalise raudtee manöövrivedurit õliküttele.

Õliküttevadurid saavad liikuma Tallinna kitsarööpalise sõlmes Tallinna Sadama ja Tallinna Väikse ning Lasna jaamade vahel.

Kas veel teisi kitsarööpalise vedureid ümber ehitatakse, see küsimus on lahtine.

RAUDTEEDE KAUBAVEO OTSEÜHENDUS KAUGE IDAGA.

LATVIJA.

Reisijate- ja pagasiveo otseühendus Kauge Idaga on olemas juba 1926 a. peale, Euroopa-Aasia, Siberi kaudu, otseühenduse nime all, millest osa võtavad peale muude Inglise, Hollandi, Belgia, Itaalia, Austria, Tšehhoslovakkia, Rootsi, Saksa, Leedu, Läti, Eesti, Vene, Hiina ja Jaapani raudteed kui ka mitu laevasõiduseltsi. Eesti kohta on ette nähtud lähte- ja sihtjaamana ainult Tallinn. 11000 km pikkuseks teekonnaks Berliinist Vladivostokki kuulub 10—12 päeva, kusjuures ka sõiduhind on märksa odavam kui mereteed kaudu.

Kaubaliiklemine Kauge Idaga toimus seni ainult mereteed, peaausjalikult Suetsi kanali kaudu. Saksa-maalt Kaugesse Itta kauba saatmisel tuleb keskmiselt 2 kuuse veojaga arvestada.

Raudtee kaubaveo otseühenduse loomiseks Kauge Idaga peeti raudteede ja laevasõiduliinide esindajate konverentsid Moskvast ja Berliinis 1930 a. ja Tokios käesoleva aasta juulikuus. Nende konverentside tulemusena töötati välja Saksa—Leedu—Läti—Eesti—Hiina—Jaapani, NSVL kaudu, raudtee kaubaveo otseühendus, mis maksma pandi 1. oktoobrist 1931 (mõnes riigis hiljem, näit. Eestis 1. novembrist 1931).

Selle otseühenduse teostamiseks koostati otsetariif teatud, tariifi kaupade nimekirjas ja klassifikatsioonis loetletud kaupade veoks alljärgnevate sadamate ja jaamade vahel:

Ühelt poolt: *Saksa*: Königsberg, *Leedu*: Kaunas, *Läti*: Liepaja, Ventspils, Riga Krasta, *Eesti*: Tallinn.

Teiselt poolt: *Jaapani*: Moji, Kobe, Osaka, Kyoto, Fukui, Kanasava, Nagoya, Shisuoka, Yokohama, Tokyo, Tsuruga, *Hiina*: Harbiin ja veel teisi jaamu ning sadamaid.

NSVL raudteed võtavad sellest ühendusest osa ainult transiitena.

Poliitilisest olukorrast tingitud põhjustel ei ole ühendus Hiina jaamadega ja sadamatega käesoleval ajal teostatav. Seega on see otseühendus maksev ainult Jaapani sadamate ja jaamade suhtes, sihituses Tšita—Habarovski—Vladivostoki kaudu.

Vedu teostatakse Berni Rahvusvahelise Kaubaveo Konventsiooni ja Rahvusvahelise Transpordi-Komitee ühistatud lisamääruste alusel, muudatuste ja täiendustega, mis tariifis on ette nähtud. Selles ühendus on sisse seatud uuendus, et saadetisi võib adressida kas saatekirjas nimetatud saajale või „orderil“, kus juures saatekirja duplikaate võib kirjutada rohkem kui üks. Need dublikaadid on üleantavad indossamenti teel duplikaadi tagaküljel. „Orderil“ adressitud saadeis antakse välja sihtkohas ühe duplikaadi esitamisel, kuna teised duplikaadid sellest silmapilgust peale maksusetaks loetakse.

Vene kaudu transiidina veoks on lubatud igasugused kaubad (välja arvatud sõjariistad ja m.), mis on pärit maadest, kellega on N. Venega vastav kaubanduslik leping sõlmitud. Saadetisele tuleb juurde lisada kauba päritolutunnistus.

Veomaksumäärad on tariifis näidatud Ameerika dollarites ja arvatakse veomaksu sissenõudmisel kohaliku valuutasse ümber. Veomaksu võib terve teeulatuse eest tasuda kas saate- või sihtjaamas.



DIPL.-INS. B. EINBERGS,

senine Latvija teedeministeriumi käsutusinsener ja „Dzelzcelu Vestnesis'e“ tegev-toimetaja lahkus oma senistelt kohtadelt, et asuda Latvija posti-telegrafi peavalitsuse peadirektori kohale.

Soovime härra Einberg'ile tema uuel kohal palju edu!

NIMETUS RAUDTEEL.

Latvija raudteede välisühenduste inspektori kohale on määratud dipl.-ins. *Al. Rode*.

KITSARÖÖPALISE RAUDTEE ÜMBER- EHITAMINE.

Liepaja—Rucava kitsarööpeline 600 mm väljaraudtee ehitati ümber 750 mm teeks ja avati liikumiseks. Tee pikkus on 53 km.

Uuel teel on käigus uus veerev koossead, mis ehitatud Liepaja sõjasadama tehastes. Vedurid nimetatud raudteele telliti Poolast. Muu seas on kitsarööpeline klassvagunid varustatud öhkpiduritega.

Keskmine reisirongide kiirus sellel raudteel ulatab 30 km tunnis.

SAKSAMAA.

KAUBAVAGUNITE RINGJOOKS SAKSA RIIGIRAUDTEEDEL.

Et saada selget pilti kaubavagunite ringjooksu suhtes, selleks Saksa riigiraudteed kogusid täpsed andmed 14000 kaubavaguni kohta. Nende andmete tulemused näitasid, et iga kaubavaguni kahe pealelaadimise vaheaeg on keskmiselt 73,1 tundi, seega ümmarguselt 3 ööpäeva.

See aeg jaguneb järgmiselt:

Pealelaadimise jaamas viibimine 14,4 tundi = 19,7%
 Peatused teel 12,9 „ = 17,7%
 Sõiduaeg rongis 6,6 „ = 9,0%
 Sihtjaamas viibimine 19,4 „ = 26,6%
 Tühja vaguni jooks 19,8 „ = 27,0%

Üllatav on see asjaolu, et laaditud vaguni sõidu-
 ajaks rongis kulub vähem kui 10% tervest ringjooksu
 ajast.

SAKSA RIIGIRAUDTEEDE VÕRK 1931. A. ALGUL.

53795 km — üldpikkus, sellest
 30352 „ — pealiinisid,
 22486 „ — kõrvalliinisid, ja
 957 „ — kitsarööpmelisi teid.
 Sellest oli:
 42712 km — jaamadevahelist pealiini, ja
 11083 „ — jaama-teid.
 31201 „ (58,8%) üherööpmelist,
 21995 „ (40,9%) kaheööpmelist,
 91 „ (0,2%) kolmerööpmelist,
 495 „ (0,9%) neljarööpmelist,
 13 „ (0,0%) viie- ja enam rööpmelist teed.
 16245 „ (30,2%) teid asus horisontaal-tasapin-
 nal ja
 37550 „ (69,8%) kallakpinnal.
 37071 „ (68,9%) teid asus sirgjoonel ja
 16724 „ (31,1%) kõverikkudel.
 792 „ (1,4%) oli raudsildasid ja
 553 „ (1,0%) kivist, betoonist ja raudbetoo-
 nist sildasid.
 224 „ (0,4%) oli raudteetunneleid.

HINNAALANDUSEGA KESKNÄDALA-PILETID TEATRIETENDUSTELE SOIDUKS SAKSA RIIGIRAUDTEEDEL.

Saksa riigiraudteedel on pandud maksma kesk-
 nädala-piletid sõiduks maalt linna, teatrietendustele
 ja tagasi. Nende piletite hind on arvatud 33¹/₃% hin-
 naalandusega samuti, nagu pühapäeva-piletitelt, ka on
 nende kasutamise tingimused üldiselt sarnased.

TÄHTSAMAIK RAUDTEEASJANDUSE AJAKIRJU SAKSAMAAL.

Saksamaal ilmub terve rida raudteeasjanduse aja-
 kirju, nii puhtteaduse alal, kui ka populaar-teaduslikke.
 Tähtsamad nendest on:

Die Reichsbahn.

Saksa Riigiraudteede Seltsi ametlik häälekandja
 8. aastakäik. Ilmub üks kord nädalas, kusjuures aja-
 kiri kaheks osaks jaotatud on, peale ametliku osa ilmub
 mitteametlik osa rikkaliku sisuga.

Tellimise hind RM. 4.10 veerandaastas, ajakiri il-
 mub *Otto Elsner Verlagsgesellschaft m. b. H., Berlin*
S 42, kirjastusel, kust ka ajakirja tellida võib.

Archiv für Eisenbahnwesen.

Saksa Riigiraudteede Seltsi väljaanne. 55. aasta-
 käik. Ilmub 6 korda aastas paksude kaustadena, toob
 peale Saksa raudteede ülevaatlukke artikleid ka teistelt
 raudteedelt.

Tellimise hind RM. 56.00 aastas, ajakiri ilmub
 Berliinis Julius Springeri kirjastusel.

Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Ajakiri ilmub Saksa Raudteedevalitsuste Seltsi väl-
 jaandel ja end. riigiraudteepraesident *Wulff*'i toimetusel
 ükskord nädalas. Peale väärtuslike artikleite osa
 väärrib tähelepanu eriti hästi toimetatud kroonika osa.
 72. aastakäik.

Tellimise hind RM. 6.00 veerandaastas. Kirjastuse
 aadress: Berlin, Köthener Strasse 28—29.

Der Eisenbahnfachmann.

Poolametlik ajakiri, ilmub riigiraudtee ülemamet-
 niku *P. H. Eischeueri* toimetusel 2 korda kuus. 8. aas-
 takäik.

Ajakiri on õpetliku sisuga ja on määratud peami-
 selt raudteelasile, kes oma silmaringi laiendada soo-
 vivad.

Tellimise hind RM. 1.80 veerandaastas. Ajakiri
 ilmub *H. S. Hermann G. m. b. H.* kirjastusel, Berlin
 SW 19.

Eisenbahnkunde.

Poolametlik ajakiri, ilmub riigiraudtee ülemnõunik
Eduard Hassfurter'i toimetusel, üks kord kuus Nürn-
 bergis.

Sisult populaar-teaduslik, määratud raudteelasile
 alamatel ja keskmistel teenistuskohal.

Tellimise hind RM. 1.50 veerandaastas. Kirjastuse
 aadress: Nürnberg, Schlossackerstrasse 11/II.

Peale selle ilmub Saksamaal veel terve rida raud-
 teetasjanduse ajakirju, neist mitmed ilmuvad raudtee-
 laste kutseühingute väljaandel ja nende sisuks on pea-
 miselt kutsehuvilised küsimused.

SAKSA RIIGIRAUDTEE TELLIB VEDUREID.

1932. aasta jaoks on Saksa Riigiraudteede Seltsil
 ettenähtud 103 veduri muretsemine. Saja kiirrongi ja
 tenderveduri kõrval tellitakse kolm vedurit katsetüüpi,
 mille ehitusviis senistest veduritest märksa erinev.

Vedurite tellimine anti järgmistele tehastele:

Henschel & Sohn (Kassel) . . . 28 vedurit.
Borsig (Berlin) 19 „
Krupp (Essen) 16 „
Schwartzkopff (Berlin) 12 „
Schichau 12 „
Krauss-Maffei (München) . . . 8 „
Von Jung 3 „
Maschinenfabrik Esslingen . . . 2 „

LÕUNA-AMEERIKA.

KÕIGE SUUREM RAUDTEETUNNEL MAAILMAS.

On asutud ühe raskema Lõuna-Ameerika liiklemise-
 probleemi lahendamisele, mille üle seal juba aastaid oli
 pead murtud. See on kiire raudteeühenduse loomine
 Tšiili ja Argentiina vahel. Andide mäed on siin suu-
 reks takistuseks raudtee ehitusel. Lühikese kauguse
 äravõitmiseks tuli rongil päevapikkuse teekonna ringi
 sõita ja sedagi suurte raskustega. Selle ärahoidmiseks
 oleks vaja ehitada tunnel. Kuid selle tunneli ehitami-

sega ei juletud seni alustada, sest Andide-tunnel saaks kõige pikem maailmas, ületades oma pikkuse poolest kõik seni ehitatud raudteetunnelid. Seni oli esikohal 1895 a. valmissaanud Simploni tunnel, mille pikkus on 20 km. Järgmine on Gotthardi tunnel 16 km pikkusega. Selle vastu aga oleks Andide tunneli pikkus ümmarguselt 45 km. 1929 a. sellekohaste eriteadlaste komitee uuris kohe peal neid tingimusi, millistes tunnel tuleb ehitada. Projekt tunnustati tehniliselt läbi viidavaks. Tšiili valitsus esitas parlamendile ehituse ja finantseerimise kava, mis peale pikki arutusi vastu võeti. Kulud hinnati 300 milj. kr. peale. Ehitus kestaks vähemalt viis aastat. Eeltöödega on juba alustatud. Senine Andide-mägitee kaotab tunneli valmissaamisega oma senine tähtsuse. Kuid oma paljude sildadega, hammasratas-teosadega j. m. pakub see kui julgeim ja võimsam mägitsee maailmas huvi eriti välismaalastele-huvireisijatele.

ROOTSI.

ROOTSI RIIGIRAUDTEED 1930 A.

1930. a. ei annud Rootsi riigiraudteedele nõnda suurt tulu, kui rekordiaasta 1929, kuid siiski võidi tagajärgedega rahul olla. 1930. a. kohta andmeid vaa-

deldes, tuleb silmas pidada, et reisijatevedu soodustas eriti Stockholmi näitus 1930. a. Alljärgnevalt toome andmed Rootsi riigiraudteede tulude ja kulude kohta 1926.—1930. a.

Tulu	1930	1929	1928	1927	1926
	miljoni krooni.				
Reisijatevedu	70,4	65,9	64,4	63,4	61,9
Postivedu	7,8	7,3	6,5	5,8	5,5
Kaubavedu	98,6	108,9	98,7	98,7	99,5
Lapimaa maagi vedu	22,5	23,5	9,9	20,4	17,6
Muud tulud	2,3	2,6	7,0	6,9	6,8
Kokku	201,6	208,2	186,5	195,2	191,3
Kulud	157,4	158,9	158,5	159,1	158,4
Ülejääk	44,2	49,3	28,0	36,1	32,9

Vedurite ja vagunite pargi moodustasid 1930 a. 853 auru- ja 122 elektri-vedurit, 2486 reisijate- ning 24235 kaubavagunit.

Raudteevõrgu üldpikkus oli 6641 km. Teenijaid oli 27472.

Reisijatevedu, võrreldes reisija-kilomeetrite järgi, on 1930. a. olnud kõige suurem, riigiraudteede kestvuse ajal. Reisijateveo arenemist viimase 5 aasta jooksul iseloomustavad järgmised arvud:

	1930	1929	1928	1927	1926
Reisijate arv — miljonites	31,4	30,5	29,0	28,3	27,9
Reisija-km „	1534	1405	1356	1321	1263
Tulud „	70,4	65,9	64,4	63,4	61,9
Tulu iga üksiku reisija kohta — Kr.	2,18	2,09	2,15	2,16	2,14
Tulu iga reisija-km kohta — ööri	4,59	4,69	4,75	4,80	4,90
Keskmine sõidukaugus km	48,9	46,0	46,7	46,6	45,2

Reisijateveo tulud jagunevad järgmiselt (milj. krooni):

	1930	1929	1928	1927	1926
Üksikpiletite eest	43,1	39,5	39,1	38,6	37,6
Sinna-tagasi piletite eest	16,3	15,9	15,1	14,4	13,9
Kuupiletite eest	2,3	2,1	2,0	1,9	1,9
Kiirrongi lisamaks	2,1	1,9	1,9	1,9	1,9
Platskaardid	3,1	2,9	2,8	2,7	2,6
Muud tulud	3,5	3,5	3,5	3,9	4,0

Kaubavedu (ilma Lapimaa maagi veota) pakkus järgmist pilti:

	1930	1929	1928	1927	1926
Tonnide arv — miljoni	10,3	11,3	10,3	10,3	10,2
Tonn-kilomeetrite arv — miljoni	1532	1634	1414	1385	1374
Tulud — miljoni krooni	98,6	108,9	98,7	98,7	99,5
Tulu 1 tonni pealt — krooni	9,48	9,49	9,62	9,57	9,77
Tulu 1 tonn-kilomeetrilt — ööri	6,36	6,47	6,98	7,13	7,24
Keskmine veokaugus — km.	149	144	138	134	135

Lapimaa maagi vedu.

	1930	1929	1928	1927	1926
Tonnide arv — miljoni	8,1	8,6	3,5	7,5	6,4
Tonn-kilomeetrite arv — miljoni	1295	1325	565	1130	981
Tulud — miljoni krooni	22,5	23,5	9,9	20,4	17,6

	1930	1929	1928	1927	1926
Rong-kilomeetrite arv (ilma töörongideta) milj.	33,04	31,45	28,60	27,87	26,53
Telg-kilomeetrite arv (ilma töörongideta) milj.	1182,1	1179,5	976,6	1046,1	990,1

TAANI.

TAANI RIIGIRAUDTEED 1931. A.

Alljärgnevalt toome mõnesuguseid andmeid Taani riigiraudteede tegevuseaasta kohta 1. aprillist 1930. kuni 31. märtsini 1931.

Raudteede pikkus oli tegevuseaasta lõpul 2516 km, sellest kaheerõpmelist teed 501 km.

Teenijate arv oli keskmiselt 21925 (eelmisel aastal 21764).

Finants-tulemused olid järgmised:

	1930/31. milj. kr.	1929/30. milj. kr.
Üldtulud	114,1	115,2
Käitusekulud	117,3	115,6
Käituse ülejääk	—3,2	—0,4
Amortisatsioon	9,3	10,3
Protsendid	19,2	20,4
Puhas ülejääk	—31,7	—31,0

Sellest on näha, et üldtulud on, võrreldes eelmise aastaga, vähenenud 1,1 milj. kr. võrra, kuna käitusekulud on 1,7 milj. kr. võrra suurenenud. Rahalised tulemused on seega 2,8 milj. kr. halvemad, kui eelmisel aastal.

Tulud jagunevad järgmiselt:

	1930/31. milj. krooni	1929/30. milj. krooni	Tulud suure- nenud %.
Reisijate vedu	51,680	51,040	0,640 1,3
Kauba- ja loomavedu	52,420	54,330	—1,910 —3,5
Postivedu	6,260	6,130	0,130 2,1
Muud tulud	3,730	3,670	0,060 1,6

K o k k u 114,090 115,170 —1,080 —0,9

Reisijate kui ka reisija-kilomeetrite arv on, eelmise aastaga võrreldes, natuke tõusnud. Kuna 1929/30. veeti reisijaid 30,9 milj., tõusis see arv 1930/31 kuni 31,8 milj., s. o. 2,5%. See on kõige suurem reisijate arv, mis Taani riigiraudteedel on olnud. Reisijate arvu tõus puudutab ainult 3. klassi, kuna 1. ja 2. klassis on reisijate arv 11,2% ja reisija-kilomeetrite arv 5,4% võrra vähenenud.

Tegevusaasta lõpul oli Taani riigiraudteedel (klambrites on näidatud arvud eelmise aasta kohta): 692 (689) vedurit, 1999 (1985) reisijatevagunit, 11747 (11699) kaubavagunit. Peale selle veel posti-, pagasi- ja spetsiaalvagunid.

	1930/31. milj.	1929/30. milj.	Tõus.
Rong-kilomeetrite arv —	24,5	23,9	2,8%
Vaguni telg-kilomeetrid — „	628,5	615,7	2,1%
Parv-kilomeetrid — „	0,761	0,722	5,4%

Lõpuks toome ülevaate viimase 5 aasta rahaliste tulemuste kohta (milj. kr.):

Aasta.	Tulud.	Kulud.	Seal hulgas amortisatsioon ja protsendid.	Ülejääk.
1926/27.	128,3	150,6	28,9	—22,3
1927/28.	111,5	143,2	30,2	—31,7
1928/29.	112,6	140,5	30,1	—27,4
1929/30.	115,7	146,2	30,6	—31,4
1930/31.	114,9	145,7	28,4	—31,6

ŠVEITS.

KÄSIPAKKIDE HOIU-ABONEMENDID ŠVEITSI RIIGIRAUDTEEDEL.

1. oktoobrist s. a. seati sisse Šveitsi riigiraudteede käsipakkide hoiuabonementvihud, mis koosnevad 50 kupongist ja maksavad 8 franki. Käsipakkide hoiuleandmisel näitab abonent kupongid ühes kaantega ette, kusjuures iga üksiku koha ja iga 24 tunni kohta kustutatakse üks kupong. Abonentile antakse hoiulevõtmise tõenduseks kviitung välja harilikus korras. Nende abonementvihkude maksuseaeg ei ole piiratud. Loodeatakse, et see uuendus reisijate poolt, eriti kel tihti sõitmist, rohkem kasutamist leiab.

PRANTSUSMAA.

ÕHUKUMMIDEGA RAUDTEE-MOOTORVAGUNID PRANTSUSMAAL.

Raudteede ja autode vaheline võistlus sunnib muu seas raudteid leidma abinõusid ja teid, kuidas reisijatele võimaldada kiiret ja tihedat liiklemist ka liinidel, kus see raudteele senistel tingimustel küllalt tasuv ei olnud. Aururongide asemele seatakse liiklema ka mootorvaguneid. Kuid igasugustel raudteesõidukitel, mis rööbasteel liiguvad rauast ratastel, on halvaks küljeks see asjaolu, et sõidul tekkivate tõugete tõttu ollakse sunnitud ehitama neid sõidukeid eriti tugevad, teiseks, mis veel tähtsam — vedurid, et nad suudaksid vedada raskeid ronge, peavad ehitatama ka küllalt rasked. Seega on rongi üldkaal, võrreldes kasuliku kaaluga, liiga suur.

Et suurendada hõõrumist rataste ja rööbaste vahel, selleks on Prantsusmaal tehtud katseid asendada mootorvaguni metallist bandaažidega rattad õhukummidega ratastega. Katseid on näidanud, et sel teel on võimalik suurendada hõõrumist 3 korda. Sociéte Michelin, mis on tuntud oma jalgratta- ja autokummide poolest, ehitas katsetamiseks mitmet tüüpi mootorvaguneid, millega tehti proovisõite 1929/30 a. talvel. Need andsid rahuldavaid tulemusi. Lumest ja rööbaste libedusest hoolimata saavutati 90—100 km sõidukiirust, kusjuures kasutataval teosal oli tõususid 1:25 ja kõverikke, mille raadius kuni 250 m. Eriti rahaldas mootorvaguni tüüp nr. 9, mille nimeks oli pandud „Micheline“. Mootorvaguni pikkus on 13 m, kõrgus üle rööpaääre 2,36 m, laius 2,46 m. Ta asetseb kahel pöördvankril, millest esimene on 3-teljeline ja teine 2-teljeline. Esimesel pöördvankril on üks harilik 20 h.-j. Panhard bensini-mootor. Mootorvaguni keskel on kabiin reisijatele 24 mugava istmega, kuna pagasi jaoks ruumid asuvad mõlemal pool vaguni otsas. Juhiruum asub eesotsas olevas pagasiruumist eespool, mõlema vahel on n.n. „lõõts-ühendus“, et mootori raputused ei saaks üle kantud reisijateruumile. Kõik mootorvaguni rattad on varustatud piduriga, mis läbi võimalik on pidurdada 80 tun. kiiruse juures isegi lühema kui 100 m kaugusel. Mootorvaguni kaalub tühjalt 4370 kg. Kasulik kaal on ette nähtud 2160 kg, seega on üldkaalu ja kasuliku kaalu vahekord 100:30,5.

Raskusi oli erilise õhukummi-bandaaži konstrueerimisel. Kitsas õhukummi, mis ei ulatu üle rööpaserva,

asub rauast alusbandaazil, millel on hariliku raudteesõiduki rattabandaaži kuju. Normaalse õhusurve kummis on 6 kg/sm². Õhukummi vigastuse puhul siiski ei vaju kummirehv rohkem kui 1 sm. Õhukummi vahetus teel võtab võrdlemisi vähe aega.

Õhukummidega mootorvaguni sõit on vaikne ja põrutuseta.

Prantsuse Ida raudteede selts laseb ehitada endale niisuguseid mootorvaguneid kasutamiseks oma kõrvaliinidel.

Erikirjanduse ülevaade.

Lehrfach m 5 III/1: *Lokomotivkunde Heft 4: Die Lokomotivdampfmaschine.*

Format DIN A 5, 116 Seiten, 102 Abbildungen, Preis RM. 2.50.

Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn.

Berlin W. 9.

Voss-Str. 6.

Aus der Gruppe m 5 III/1 — Lokomotivkunde — (Dampfbetrieb) der Lehrstoffhefte ist soeben das 4. Heft „Die Lokomotivdampfmaschine“ erschienen.

Dieses Heft behandelt zunächst die Dampfmaschine hinsichtlich des Zusammenhanges zwischen Kurbel- und Kolbenbewegung, der Arbeitsweise des Dampfes in der Dampfmaschine und der Einzelteile und inneren Steuerung. Ein weiterer Teil des Heftes befasst sich mit der Lokomotivsteuerung, gibt Auskunft über die wichtigsten Begriffe (wie Einströmüberdeckung, lineares Voreilen, Schieberausschlag usw.), die vier wichtigsten Schieberstellungen, Mittel zur Umsteuerung und Kraftregelung und belehrt über die verschiedenen Bauarten der Lokomotivsteuerungen.

Ferner werden Zwillings-, Verbund-, Drei- und Vierzylindermaschinen beschrieben je nach Anordnung ihres Triebwerkes, der Arbeitsweise des Dampfes und der Einzelteile der Verbundmaschinen. Ein Schlussabschnitt unterrichtet über die Steuerung der Verbund-, Drei- und Vierzylindermaschine.

Über 100 sehr klare Abbildungen (Photos und Zeichnungen) begleiten den übersichtlich gegliederten Text. Die bis ins Einzelne sorgfältig durchdachte Zusammenstellung von Wort und Bild gibt auch mit diesem Heft wieder einen Beweis von der Güte der Sammlung und ihrer vorzüglichen Eignung für Lehrende und Lernende des Eisenbahndienstes.

Das vorliegende Heft ist im besonderen bestimmt für den Dienstanfängerunterricht für Reservelokomotivführer im Dampfbetrieb, Werkmeister in Werkstätten für Dampflokomotiven und Technische Reichsbahnobersekretäre maschinentechnischer Fachrichtung. Ganz besonders aber seien die Studierenden der Technischen Hochschulen auf diese Hefte hingewiesen, die ihnen in gedrängter Kürze eine solche Fülle notwendigen Wissens vermitteln, wie es an anderer Stelle kaum — zum mindesten nicht so zuverlässig — zu finden sein dürfte.

Wiederholungsfragen, Schriftennachweis und Sachverzeichnis sind auch diesem Heft beigegeben.

Das Alpenbuch III, der eidg. Postverwaltung.

Noch sind unsere Alpen mit einer dichten Schneedecke umhüllt, einzig die eine oder andere Strasse wagt sich als weisses Band an die Sonne. Das hindert nicht, die Reisevorbereitungen zu treffen und in voraus zu planen und sich zu freuen.

Das soeben erschienene Alpenbuch der schweiz. Postverwaltung will auch in seinem dritten Jahrgang nichts anderes als Berater und Helfer für alle diejenigen sein, die an der alpinen Natur Freude zu empfinden vermögen. Diesmal ist weniger von Gestein, als von Menschen und Blumen der Rede. So ist es kein Wunder, dass wir den Verfasser der „Alpenbibel“, wie man Prof. Schröters grundlegendes Werk auch zu nennen pflegt, mit einer Arbeit „Unsere Alpenflora“ vorfinden. Der schweiz. Bauernsekretär Dr. Laur erzählt von den Bergbauern und H. Dübi, ein Senior des Alpenklubs, lässt seine Erinnerungen an Bergführer neu aufleben. Es ist unvermeidlich, dass sich auch die Technik in die Alpen wagt, aber vielleicht vermögen wir uns auch so gut mit ihr auszusöhnen, wie der alte Prälöng dies mit dem Bergeller „Schneedrachten“ vermochte. Arthur Manuel hat da eine ganz hübsche und unterhaltende Reminiszenz an den letzten, so überaus schneereichen Winter geboten. Dass der „Gotthardberg der höchste Berg Europas sei“, war bisher noch nicht allen bekannt, aber aus dem überaus interessanten und mit vielen Kartenbeispielen versehenen Aufsatz „Die Schweizer Alpen im Kartenbild“ erfährt man noch allerlei Schrulliges über die frühere Alpendarstellung.

Natürlich sind die Bilder zahlreich und in erstklassigem Tiefdruck erstellt. Übrigens verdienen auch die 4 farbigen Tafeln Beachtung. Der „Berghut“ verriet mit jedem Pinselstrich seine Herkunft; es ist ein echter Niklaus Stöcklin. Paul Wyss, Basel, gibt einen tonigen und in den Farben wohl gelungenen Ausblick von der Furkastrasse auf die Berneralpen; Buzzi zeigt im Bild die Arbeit einer Schneeschleudermaschine bei Nacht und L. Schröter macht den Leser durch eine Blumentafel mit der Alpenflora bekannt.

Das Alpenbuch ist zu Mk. 3.50 im Buchhandel erhältlich. Den Vertrieb für Deutschland und Österreich besorgen der Bergverlag Rother, München 19, das Schweiz. Reisebureau Berlin, Unter den Linden 57 oder das Amtl. Schweiz. Reisebureau, Wien, Schwarzenbergplatz 18.

Tegev toimetaja: E. TIMMA, korter: Lühikejalg 4—3., telef. 429-58. — Vastutav toimetaja: E. GRÜNBERG, krt.: Raekoja 2—1., telef. 434-41. — Väljaandja: K.-ü. „EESTI RAUDTEE“, Tallinnas.