

Eesti Raudtee

TEEDEASJANDUSE AJAKIRI



Ilmub kuus korda aastas.

Toimetuse ja talituse aadress: Tallinn, postkast 243.

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

Nr. 2 (123).

1935.

14. aastakäik.

SISU: H. Sulg: Uusi soodustusi reisijate- ja pagasiveo alal. — Dr. K. Hartmann: Saksa rügiraudteed aastal 1934. — Jul. Pihelgas: Us kaubaveotariif. — Kroonika. — Erikirjanduse ülevaade.

INHALT: H. Sulg: Neue Vergünstigungen im Personen- und Gepäckverkehr auf den estländischen Staatsbahnen. — Dr. K. Hartmann: Die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1934. — Jul. Pihelgas: Der neue Gütertarif der estländischen Staatsbahnen. — Chronik. — Bücherschau.

EESTI KIVIÕLI A.-Ü.

SUURIM ÕLITÖÖSTUS EESTIS.

Juhatus ja müügiesakond

Tallinn, Jaani t. 6

Tel. 464-50, 463-05, 465-56, 462-04



Tehased ja kaevandus

Kiviõli jaam

Telef. Sonda 15

VALMISTAB JA MÜÜB:

Kütteõli,
immutusõli,
bituumen,
mootornafta,
puurimisõli,
„Karbestoleum“,

„Kresolaat“ (Fenolaat),
tolmuõli „Estolmit“,
katuselakk „Kivitõrv-Ekstra“,
puhas põlevkivi-katuselakk,
viljapuu-karbolineum „Estoleum“,
auto- ja aviobensiin „Estoliin“.

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

„POLARIS“

Eesti Kinnitus Aktsiaselts

Võtab vastu järgmisi kinnitusi:

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

kinnitusi.

Seltsi põhi- ja tagavarakapitalid ületavad Kr. 876.000.—

Seltsi asutamisest peale on kahjude eest välja maksetud

üldkokku Kr. 4.277.710,76.

Soliidne edasikinnitus! Kahjud likvideeritakse viivitamata!

**Pagasi- ja kaubasaadetiste ning hoiu-
le antud käsipakkide kinnitus
E. V. raudleejaamades**

JUHATUS asub Tallinnas, Vana Viru tän. nr. 12.

Kõnetraat 426-66. Telegr.-aadr.: „POLARIS“.

OSAKOND asub Tartus, Lihaturg nr. 7. Kõnetraat 6-75

Agendid kõigis linnades ja maakondades.

EESTI RAUDTEE

TEEDEASJANDUSE AJAKIRI

ILMUB KUUS KORDA AASTAS.

Toimetuse ja talituse aadress: Tallinn, postkast 243.

TELLIMISE HIND (kaasannetega):	KUULUTUSE HINNAD:
1 aastas — Kr. 5.00.	1 lehekülg Kr. 60.—
½ " — " 2.60.	½ " " 32.—
Raudteelastele (kaasanneteta) Kr. 1.00 aastas	¼ " " 16.—
Üksik number 40 senti.	

Nr. 2 (123)

15. aprill 1935.

14. aastakäik

Uusi soodustusi reisijate- ja pagasiveo alal.

H. Sulg.

Vaadeldes viimaste aastate tariifimuudatusi reisijate- ja pagasiveo alal, selgub, et pole tehtud mingisuguseidki hinnakõrgendusi, just vastupidi, on püütud reisijaile igatpidi vastu tulla, pannes maksma terve rida uusi hinnaalandusi ja soodustusi, näiteks: 2. klassi sõiduhinna ja platskaartide hinna alandamine, pühapäevapiletite maksvuse ulatuse laiendamine, huvisõidurongide käikupanek, ettemääramata sihtidega ringsõidupiletite maksmapanek, hinnaalanduse andmine sisemaa näitustele ja messidele sõitjatele, hinnaalandus perekonna-sõitude puhul jne.

Sama rada käib ka 1. aprillil k. a. maksmapandud uus reisijate- ja pagasiveo tariif nr. 147, mis asendas seni maksva reisijate- ja pagasiveo tariifi nr. 93.

Uude tariifi, vaatamata sellele, et meie senised reisijate- ja pagasiveo maksumäärad on odavamaid kogu Euroopas, ja seda mitte ainult maksumäärade ümberarvutamisel rahakursi teel, vaid ka võrreldes töötavate rahvakihtide reaalpalkadega, on siiski sisse võetud terve rida uusi hinnaalandusi ja soodustusi. Siinjuures olgu tähendatud, et uute soodustuste andmisel on katsutud rahuldada eriti meie põlluharijaid-talupidajaid ja reisijaid, kes raudteed sagedasti kasutavad. Kuid, nagu allpool selgub, ei ole arvestatud mitte ainult eespool toodute huvidega, vaid suurel määral ka teiste reisijate omadega, mis paistab selgesti silma, kui läheme soodustuste üksikasjalisemale analüüsimisele.

Reisijate vedu.

Asudes uude tariifi sissevõetud soodustuste lähemale vaatlemisele, tuleb kõige pealt tä-

helepanu juhtida uuele soodustusele, mis vanas tariifis senini puudus, nimelt „õppereisid uudismaa asundustesse“. Sellega, nagu eespool juba nimetatud, on silmas peetud meie põllupidajate huvisid. Kuna praegu, kus asundustegevus eriti intensiivselt ja kavakindlalt toimub, luues rahvale uusi elamisvõimalusi, mis meile kui põllumajandusriigile eriti tähtis, põlluharijatel on hädavajalik tutvuneda uudismaa uute ülesharimise meetodidega, siis on käesoleva soodustuse sihiks selleks omaltpoolt jõudumööda kaasa aidata. Uus soodustus näeb ette kahesuguseid sõiduvõimalusi: üksiksõidud ja gruppide sõidud. Asundused, kuhu õppereisid korraldatakse, samuti neile asundustele lähemal asetsevad raudteejaamad ja õppereiside korraldamise päevad, tehakse Põllutöömisteeriumi poolt Raudteevalitsusele teatavaks iga kord eraldi; sõitjaile — kuulutuste väljapanemisega oma vastavates asutistes. Uudismaa asundustesse asundustöödega tutvumiseks sõitvaile üksikuile õppereisijaile antakse 50% sõiduhinna alandust üldtariifi veomaksu määrade järgi arvutatud edasi-tagasi täispileti hinnast, kusjuures edasi-tagasisõiduks antakse harilik edasi-tagasi poolpilet, mis tagasisõiduks on maksev ainult asunduses oleva Põllutöömisteeriumi esindaja pitsoriga varustatult. Gruppides sõitude puhul antakse 70% sõiduhinna alandust üldtariifi järgi arvutatud ühekordse täispileti hinnast, arvesse võttes mitte vähem kui 10 sõitjat. Hinnaalanduse saamiseks grupi juht peab olema varustatud tariifis ettenähtud tunnistusega, mis antakse välja Põllutöömisteeriumi või mõne selle allasutise poolt. Sõidudokumentideks antakse lisamaksuviitung ja kontrollkupongid.

Teise tähtsama soodustusena oleks nimetada tähtajaliste piletite (kuupiletid ja tähtajalistes sõiduks kogu raudteel) hinna alandamine. Seni maksva tariifi põhjal võeti kuupiletite eest maksu igalt kilomeetrilt 2. klassis 75 senti ja 3. klassis 60 senti kuus, mis oli maksev niihästi lühemate kui ka pikemate kauguste kohta. Uues tariifis on aga kuupiletite hinna arvutamisel üle mindud kaugus-differentsiaali põhimõttele, mis suuremate kauguste juures kuupiletite hinda eriti tunduvalt, kuni 40% võrra, alandab. Näiteks, senini maksis 3. klassi kuupilet Tallinn—Keila vahel (27 km) Kr. 16,60, uue tariifi järgi aga Kr. 12,55, seega hinnaalandus 24,4%, Tartu—Jõgeva vahel (48 km) Kr. 29,20, uue järgi aga Kr. 19,90, seega hinnaalandus 31,9%. Nimetamisväärt on ka, et uue tariifi põhjal kuupiletite hind saadakse kätte erilisest hinnatabelist, kus igale kaugusele on näidatud vastav hind. Olgu aga tähendatud, et kuupiletite hinda ei ole alandatud Tallinn—Pääsküla liinil, kus see juba isegi odav, ja kus see ka uue tariifi järgi teistel liinidel samal kaugusel maksmapandavatest hindadest odavamaks jääb.

Samuti on tunduvalt alandatud ka tähtajaliste piletite hinda, mis on maksvad sõiduks kogu raudteel. See on selgesti nähtav alltoodud andmetest (hinnad kroonides):

	Vana tariif.		Uus tariif.	
	2. kl.	3. kl.	2. kl.	3. kl.
15 päevaks	37,50	30,00	30,00	24,00
1 kuuks	62,50	50,00	50,00	40,00
2 „	125,00	100,00	100,00	80,00
3 „	175,00	140,00	137,50	110,00
6 „	337,50	270,00	262,50	210,00
12 „	625,00	500,00	500,00	400,00

Seega on alandatud hinda 20% võrra.

Edasi, arvestades Tallinna ja Tartu ümbruskonna elanikkude soovidega, on laiendatud abonementpiletite maksvuse ulatust. Senini abonementpiletid olid maksvad aasta läbi vaid Tallinn—Pääsküla ja Tartu—Elva liinil, kuna Tallinn—Riisipere, Klooga või Aegviidu ja Tallinn—Sadam või Tallinn—Väike—Kiisa liinil neid oli võimalik kasutada ainult 1. maist kuni 30. septembrini, kusjuures nad olid ette nähtud peaasjalikult suvitajate soodustusena. Uus tariif näeb aga ette, et abonementpiletid on aasta läbi maksvad ka nendel liinidel. Peale selle on sisse võetud veel Tartu—Taevaskoja liin, kus nad samuti aasta läbi maksvad on. Ka on alandatud abonementpiletite hinda; nimelt on abonementpiletite hinna arvutamisel, nagu kuupiletitegi juures, üle mindud kaugus-differentsiaali põhimõttele, mis suuremate kauguste juures üle 10% hinnaalandust annab. Nõnda maksis senini 3. klassi abonementpilet Tallinn—Aegviidu vahel (57 km) Kr. 17,10, uue tariifi järgi aga Kr. 15,40, seega 10% odavam, Tallinn—Klooga vahel (36 km) Kr.

10,80, uue järgi aga Kr. 10,10, seega 6,5% odavam ja Tartu—Elva vahel (26 km) Kr. 7,80, uue järgi aga Kr. 7,50, seega 3,9% odavam. Nagu kuupiletite hinnad nõnda ka abonementpiletite hinnad on uues tariifis toodud eritabelis. Ka abonementpiletite juures on jäänud hinnad Tallinn—Pääsküla liinil muutmata, ja seda samal põhjusel nagu kuupiletite juures.

Reisijaile, kes eriti sagedasti raudteel sõidavad, näit. kaubareisijaile, igasugustele agentidele jne. on uue hinnaalanduse saamise moodusena ette nähtud n. n. „50%-se sõiduhinna alanduse õiguse omandamine ühekordse maksum eest“. Selle, uude tariifi sissevõetud soodustuse põhjal reisijaile on võimaldatud osta eriline tunnistus, mis õigustab poolehinnaga sõitu 2. ja 3. klassis, kusjuures hinnaalandust antakse ühekordsete, edasi-tagasi, pühapäeva- või ringsõidu-täispiletite (ettemääramata sihtidega) hinnast. Nimetatud soodustus pole maksev isikute kohta, kellele poolehinnaga sõit on võimaldatud eriseadustega, erimäärustega või eritariifidega. Tunnistused on nimelised ja peavad olema varustatud omaniku päevapildiga ning allkirjaga. Tunnistuste edasiandmine ei ole lubatud. Tunnistusi annavad välja jaamad piletikassad ja nende hind on:

1 kuuks	Kr. 10,00
3 „	„ 28,00
6 „	„ 50,00
12 „	„ 95,00

Nende tunnistuste käsitlemine on lihtne: reisija, kes omandanud säärase tunnistuse, näitab selle sõidupileti ostmisel ette jaama piletikassale, kust temale, vastavalt tema soovile, antakse välja sõidudokumendiks ühekordne, edasi-tagasi, pühapäeva- või ettemääramata sihtidega ringsõidu-poolpilet.

Täiesti uue sõiduhinna alanduse saamise viisina esineb uues tariifis hinnaalanduse saamine kuurortidesse sõitude puhul, öieti küll kuurortidest tagasisõidul. Nimelt antakse reisijaile ajavahemikul 1. maist kuni 1. oktoobrini kuurortidest tagasisõidul 50% sõiduhinna alandust üldtariifi veomaksu määrade järgi arvutatud ühekordsete täispiletite hinnast. Hinnaalandus on maksev sõiduks meie tähtsamatesse kuurortidesse, nimelt: Haapsalusse (Haapsalu jaam), Kuressaarde (jaamad: Rohuküla ja Virtsu), Narva-Jõesuhu (jaamad: Narva ja Auvere) ja Pärnusse (jaamad: Pärnu ja Papiniidu). Hinnaalanduse saamiseks reisija peab end varustama erilise tunnistusega, mis antakse välja raudteejaamadest või välismaal asuvatest reisibüroodest või Eesti saatkondadest või konsulaatidest. Sinasõiduks antakse reisijaile harilik ühekordne täispilet, kuna tagasisõiduks, kui reisija on viibinud kuurordis vähemalt 7 päeva ja tema sealviibimine on kuurordi valitsuse poolt tun-

nistusel tõestatud vastava märkusega, mis peab olema kinnitatud kuurordi valitsuse pitsoriga, antakse talle välja harilik ühekordne täispilet 50%-se hinnaalandusega. Tunnistus jääb hinnaalandust tõendava dokumendina piletikassasse. Siinjuures olgu tähendatud, et tagasiõidul antakse hinnaalandust ainult reisija poolt sinnaõiduks kasutatud sihis, kuid mitte kaugemale reisija esialgsest lähtejaamast.

Muudatusi, mis reisijaile soodustavalt mõjuvad, on ette võetud ka ringsõitute juures. Siin ei ole küll alandatud pileтите hinda, kuid selle eest on reisijaile jälle teises suhtes vastu tuldud. Kuna senini võis ettemääramata sihtidega ringsõidupiletite järgi teha vaid 30 sõitu, siis uue tariifi järgi on see arv suurendatud 45 peale, ja seda seepärast, et reisijail oleks võimalik ringsõidupiletiteid kasutada ka sõiduks lühematel kaugustel. Peale selle näeb uus tariif ette, et hakatakse välja andma ettemääramata sihtidega ringsõidu-poolpileteid, mis maksavad 50% ettemääramata sihtidega ringsõidu-täispiletite hinnast. Poolpileteid on õigustatud saama: 1) Vabaduse Risti kavalerid; 2) isikud, kes on omandanud eespool nimetatud maksulise tunnistuse 50%-se sõiduhinna alanduse saamiseks; 3) õpilased kuni täie 20 aasta vanuseni ja üliõpilased vanusele vaatamata ning 4) lapsed 5 kuni täie 10 aasta vanuseni. Ka on ette nähtud, et reisijail on õigus ettemääramata sihtidega ringsõidupiletite järgi sõitmata jäänud kilomeetrite arvult veomaksu tagasi saada, kui nad esitavad pileti Raudteevalitsusele 10 päeva jooksul pärast pileti maksvuse aja möödumist. Seejuures arvatakse iga läbisõidetud sõidusihi eest veomaks üldtariifi ühekordse sõidupileti veomaksu määrade järgi, võttes ühtlasi 50 senti asjaajamise kuludeks. Nimetamisväärt on ka, et uue tariifi põhjal võetakse ringsõidupileti juurde lisamaksukviitungi väljakirjutamisel arvesse ringsõidupiletite järgi sõitmata jäänud kilomeetrite arv, mis võimaldab ringsõidupiletite tarvitajatel ära kasutada ringsõidupiletil näidatud kilomeetrite kogusummat täies ulatuses.

Täiesti uuele alusele on viidud õpilassõidud, ja seda nimelt ühekordsete sõitude juures. Siin on välja mindud seisukohast, esiteks, et õppival noorsool oleks võimalik tutvuneda kodumaa tähelepanuväärsete kohtadega, ja teiseks, et anda neile õpilastele, kes vanematelt ülespidamist saavad, suuremaid soodustusi. Seni maksva kava järgi anti õpilastele, vaatamata sellele, kas nad ise ülespidamist teenisid või mitte, ühekordseteks sõitudeks õppetöö ajal igal pühapäeval või pühapäeval ja sügiseste korralduspäevade, jõulu-, ülestõusmise- ja nelipühade ning suvisel õppetöö vaheajal õpilase poolt soovitud jaamani ja sealt tagasi kooli kui ka sõiduks üldlaulupeole ja tagasi 50% sõiduhinna alandust ühekordse täispileti hinnast, kusjuu-

res hinnaalandust hakati andma alles 30 km alates. Uue tariifi järgi on kaotatud kõigepealt 30 km kaugusemäär ja hinnaalandust antakse kogu sõidukauguselt, kusjuures õpilased jagatakse kahte suurde gruppi: 1) õpilased kuni täie 20 aasta vanuseni ning üliõpilased igas vanuses ja 2) õpilased vanusega üle 20 aasta. Õpilased kuni täie 20 aasta vanuseni ja üliõpilased igas vanuses saavad aasta läbi 50% sõiduhinna alandust üldtariifi veomaksu määrade järgi arvatud ühekordsete või edasi-tagasi täispiletite ja ringsõidu-täispiletite (ettemääramata sihtidega) hinnast, kuna õpilastele vanusega üle 20 aasta antakse sama hinnaalandust üldtariifi veomaksu määrade järgi arvatud ühekordsete või edasi-tagasi täispiletite hinnast ja, nagu vanas tariifiski, vaid pühapäevadel ja pühapäeval ning õppetöö vaheaegadel. Sõidudokumentideks antakse vastavad poolpiletid, kuna senini maksivad õpilaspiletid ära kaotatakse.

Tähtajaliste õpilaspiletite (kuupiletite) juures on jäänud vana korra juurde, kusjuures õppeasutisel on õigus tunnistusi hinnaalanduse saamiseks välja anda ainult juhul, kui õpilane on kohustatud pidevalt igal õppetöö päeval õppetööst osa võtma.

Hinnaalanduse saamiseks õpilased peavad olema varustatud eriliste tunnistustega, mis antakse välja õppeasutiste poolt. Tunnistused peavad olema varustatud õpilase päevapildiga. Tähtajaliste õpilaspiletite saamiseks väljaantavad tunnistused on peale selle varustatud veel kaantega, samasugused umbes nagu harilikkude kuupiletite kaaned, ja maksavad 30 senti tükk. Tunnistused antakse välja maksvusega üheks õppeaastaks ja on maksvad kuni järgneva õppeaasta alguseni.

Muudatusi on ette võetud ka pühapäevapiletite juures. Kuna senini anti pühapäevapoolpileteid välja vaid lastele 5 kuni täie 10 aasta vanuseni ja perekonna-sõitude puhul, siis uue tariifi järgi antakse neid peale eelnimetatud juhtude välja veel Vabaduse Risti kavaleridele ja isikutele, kes on omandanud maksulise tunnistuse 50%-se sõiduhinna alanduse saamiseks. Ühtlasi on, vastu tulles lasterikastele perekondadele, tariifi sisse võetud, et iga pühapäeva-täispiletiga sõitja on õigustatud ühe lapse 5 kuni täie 10 aasta vanuseni maksuta ilma piletit kaasa võtma. Edasi oleks nimetada, et juhul kui reisija laseb mööduda pühapäevapileti maksvuse aja, temale on antud võimalus tasuta hariliku edasi-tagasipileti ja pühapäevapileti hinna vaheraha ja sõita tagasi nagu hariliku edasi-tagasipiletiga. Seejuures pühapäevapileti maksvuse aeg pikendatakse vastavalt edasi-tagasipileti maksvuse ajale. Pühapäevapileti hind arvutatakse uue tariifi järgi nagu ennegi 25%-se hinnaalandusega kahe ühekordse täispileti hinnast, kuid nüüd pole vaja seda igakord eraldi välja arvu-

tada, vaid hind saadakse otsekohe vastavast hinnatabelist.

Uue soodustusena, kuigi seda varemini on antud Vabariigi Valitsuse igakordse otsuse põhjal, esineb uues tariifis ka teatrite näite-truppidele ja laulu- ning muusikakooridele antav soodustus, mida need võivad kasutada etenduste või kontsertide andmise sõitudel. Hinnaalandust antakse 50% suuruses üldtariifi veomaksu määrade järgi arvutatud ühekordsete või edasi-tagasi täispiletite hinnast, võttes arvesse mitte vähem kui 10 sõitjat. Hinnaalanduse saamiseks on nõutav eriline tunnistus, mis antakse välja Raudteevalitsuse poolt. Kasutatakse neil sõitudel eraldi vaguneid, siis võetakse arvesse laiarööpmelisel raudteel mitte vähem kui 15 ja kitsarööpmelisel raudteel mitte vähem kui 12 sõitjat. Vaguni seisumaksu võetakse aga ainult 1 kroon iga klassivaguni ja öö-päeva eest.

Sportliikudele organisatsioonidele võistlustele sõitude puhul antavat hinnaalandust on suurendatud 30% pealt 50% peale, kusjuures hinnaalandust antakse niihästi üldtariifi veomaksu määrade järgi arvutatud ühekordsete kui ka edasi-tagasi täispiletite hinnast.

Samuti esineb uue soodustusena laulupidusid ettevalmistavatele instruktoritele antav 50%-ne hinnaalandus ühekordsete ja edasi-tagasi täispiletite hinnast. Tunnistusi hinnaalanduse saamiseks raudteel annab välja Lauljate Liit.

Sisemaaliste gruppide sõitude soodustamiseks on alandatud gruppides sõitjate arvu kuni 50% võrra. Nõnda anti vana tariifi põhjal 50% sõiduhinna alandust kaugusel 81—150 km vähemalt 100 sõitjast koosnevatele gruppidele, kuna uue tariifi põhjal saavad sama hinnaalanduse juba 50 isikust koosnevad grupid.

Samuti on alandatud sõitjate arvu välismaalaste-huvireisijate grupis sõitude korral, nimelt 15 sõitjalt 5 sõitjale.

Tuleb ka tähendada, et edaspidi antakse gruppide sõitude puhul hinnaalandust mitte ainult üldtariifi veomaksu määrade järgi arvutatud ühekordsete täispiletite, vaid ka edasi-tagasi täispiletite hinnast.

Ka näeb uus tariif ette gruppide sõitude korraldamise Raudteevalitsuse enese poolt, mis toimub üldiselt nagu huvisõitude juures. Hinnaalandust antakse 50% edasi-tagasi täispiletite hinnast. Sõidudokumentideks antakse edasi-tagasi poolpiletid, mis on maksvad rongidel, millega korraldatakse grupi sõit. Iga maksulise piletiga sõitja on õigustatud ühe lapse 5 kuni täie 10 aasta vanuseni tasuta ilma piletitä kaasa võtma.

Ühenduses Vabaduse Risti kavaleride soodustamise seaduse muutmisega, mis näeb ette, et Vabaduse Risti kavaleridele antakse raudteel sõidu puhul 50% sõiduhinna alandust mitte

ainult üldtariifi veomaksu määradest, vaid ka eri-veomaksu määradest ja platskaartidest, tariifis ettenähtud alustel ja korras, on uude tariifi sisse võetud ka vastavad täiendused. Nii on ette nähtud, et peale 50%-se sõiduhinna alanduse üldtariifi veomaksu määrade järgi arvutatud ühekordsete või edasi-tagasi täispiletite hinnast, Vabaduse Risti kavalerid saavad sama suure hinnaalanduse veel tähtjaliste, abonent-, pühapäeva- ja ettemääramata sihtidega ringsõidu-täispiletite ning platskaartide hinnast. Hinnaalandust antakse vastava tunnistuse ettenäitamisel, millele on tehtud hinnaalandust õigustav märkus. Perekonna-sõitude puhul loetakse Vabaduse Risti kavalerile hinnaalandusega väljaantud pilet täispiletiks.

Nummerdatud magamiskohtade kasutamise eest raudtee 3. klassi magamisvagonis (ühes aluskotiga, kuid ilma voodipesuta) võetavat maksu on alandatud Kr. 1,20 pealt Kr. 1,00 peale.

Samuti on alandatud gruppide sõitude juures vagunite kinnipidamise eest võetavat seisumaksu, mis võetakse igalt vaguniteljelt, Kr. 2,00 pealt Kr. 1,00 peale.

Erarongide kasutamise eest võetavat maksu on alandatud Kr. 4,00 pealt Kr. 3,00 peale igalt rongi-kilomeetrilt, kuna rongi kasutamata jätmise korral senise 50% asemel langeb raudtee kasuks vaid 20% rongi eest sissemakstud summast.

Uues tariifis on muudetud ka ühest klassist teise ülemineku korda. Senise korra järgi reisisijal tuli tasuda: 3. klassi tähtjalise või abonentpiletiga ülemineku puhul 3. klassist 2. klassi — 2. klassi ühekordse täispileti ja 3. klassi ühekordse poolpileti hinna vahe, 3. klassi ringsõidupiletiga 3. klassist 2. klassi ülemineku puhul — 2. ja 3. klassi ühekordsete täispiletite hinna vahe; uue korra juures kõigil neil juhtudel, kaasa arvatud veel gruppide sõitude puhul väljaantavad piletid, tuleb aga tasuda üldtariifi veomaksu määrade järgi arvutatud 3. klassi ühekordse poolpileti hind või kui reisisijal on edasi-tagasipilet või pilet võimaldab edasi-tagasisõitu ja reisisija soovib sõita kõrgemas klassis mõlemas sihis — üldtariifi veomaksu määrade järgi arvutatud 3. klassi edasi-tagasi poolpileti hind.

Peale selle on muudetud sõidupiletite maksvuse aega: kuna vana tariifi järgi reisisija, kes sõidab ringsõidu- või tähtjalise piletiga, mis on maksev sõiduks kogu raudteel, pileti maksvuse aja möödumisel pidi esimeses jaamas edasisõiduks ostma uue pileti, siis uue tariifi põhjal, kui sõitu on alustatud enne pileti maksvuse aja lõppu, reisisijal on õigus sõita kuni sihtjaamani.

Lõpuks olgu tähendatud, et kuna senini Eesti Punase Risti heaks sõidupiletitelt võetav maks paljude piletiliikide juures tuli veomaksule juurde arvata, siis seda enam vaja ei

ole teha, sest vastav maks on arvatud juba piletihindade sisse.

Pagasivedu.

Pagasiveo alal maksmapandud soodustuste vaatlemisele asudes tuleb kõigepealt nimetada pagasi veomaksu alandamist. Kuna suurema osa pagasi vedu raudteel toimub peaaugalt 50 kuni 200 km kaugusel (keskmine veokaugus 1933/34. a. oli laiarööpmelisel teel 87,8 ja kitsarööpmelisel teel 69,3 km), siis on üle mindud seni maksvalt kaugus-differentsiaalilt kaubaveo juures esimese tariifklassi kohta maksvale kaugus-differentsiaalile, mille tagajärjel pagasi veomaks alaneks kuni 14%. Näiteks, kaugusel 60 km — 4,2%, kaugusel 75 km — 9,7%, kaugusel 100 km — 10%, kaugusel 150 km — 10,7%, kaugusel 200 km — 13,9%, kaugusel 300 km — 11,5% jne.

Edasi on pagasiveo juures, nagu reisijateveolgi, sisse võetud hinnaalandus pagasi tagasiveol kuurortidest. Hinnaalandus on 50% või nagu tariif ütleb „kuurordist tagasiveol võetakse arvesse pool tagasiveetava pagasi tõelikust kaalust“. Hinnaalandust antakse samadest kuurortidest tagasiveol nagu reisijategi veo juures. Hinnaalanduse saamise kord ja tingimused on samad reisijate kohta maksvatega, kuid hinnaalandust antakse ainult vas-

tava odavahinnalise kuurordi sõidupileti ettenäitamisel.

Peale selle on alandatud nõudmata pagasi-saadetiselt võetavat kuulutusmaksu Kr. 1,20 pealt Kr. 1,00 peale.

Samuti on alandatud pagasi väärtuse ülesandmise eest võetavat maksu.

Nimetamisväärt on ka, et senini võeti koerte ja kasside veo puhul reisijate juures reisivagunis maksu 50% suuruses üldtariifi veomaksu määrade järgi arvutatud 3. klassi reija ühekordse täispileti hinnast, kuna uue tariifi järgi on see võimaldatud ka edasi-tagasi täispileti hinnast.

Seega oleks uues tariifis ettenähtud soodustused läbi vaadatud. Ühesõnaga — on toodud lühike ülevaade 1. aprillil s. a. maksmapandud uues reisijate- ja pagasiveo tariifis asetleidnud muudatustest.

Võrreldes meie raudteel reisijate- ja pagasiveo alal maksvaid soodustusi ja maksumäärite teiste riikide omadega, võib ütelda, et meie raudteede maksumäärad, nagu juba eespool tähendatud, ei ole mitte ainult odavamaid kogu Euroopas, vaid et meie raudteel, muidugi tuleb siin arvestada meie oludega, on maksvad ka kõik soodustused, mis on tarvitusel teistes, soodustuste suhtes esirinnas sammuvates riikides.

Saksa rüügraudteed aastal 1934.

Dr. K. Hartmann.

(1. järg ja lõpp).

7. Ehitustegevus.

Möödunud aastal jätkati edasi 1933. a. töömuresemise programmis ettenähtud töid. Tarvilikke rahasummasid saadi osalt töötute toetusfondist, mis määratud väärtusiloovate tööde jaoks.

Liikumiseks avati uued teosad Heydebreck (varemalt Kandrzin)—Lechnitz—St. Anna-berg, mis moodustab osa Heydebreck—Gross Strehlitz raudteest ja siis veel kõrvaltee Klotzsche—Schwepnitz kuni Strassgräbchen—Bernsdorf.

Ehitustöid jätkati edasi Heydebreck—Strehlitz teosal Leschnitz—Gross Strehlitz kui ka veel Schwerin (Warthe)—Altbeelitz—(Kreuz) ja Türkismühle—Kusel liinidel.

Tööd Rügeni tammi kallal arenesis möödunud aastal plaanikindlalt edasi; mannermaal on mullatööd lõpetatud. Strelasundis tuleb teha veel süvendustöid, et luua uut laevasõidu teed, mis lõikab nimetatud tammi Ziegelgrabenis. Silla jaoks, mis viib üle selle laevasõidukanali, on teraskonstruksioonid juba üles seatud.

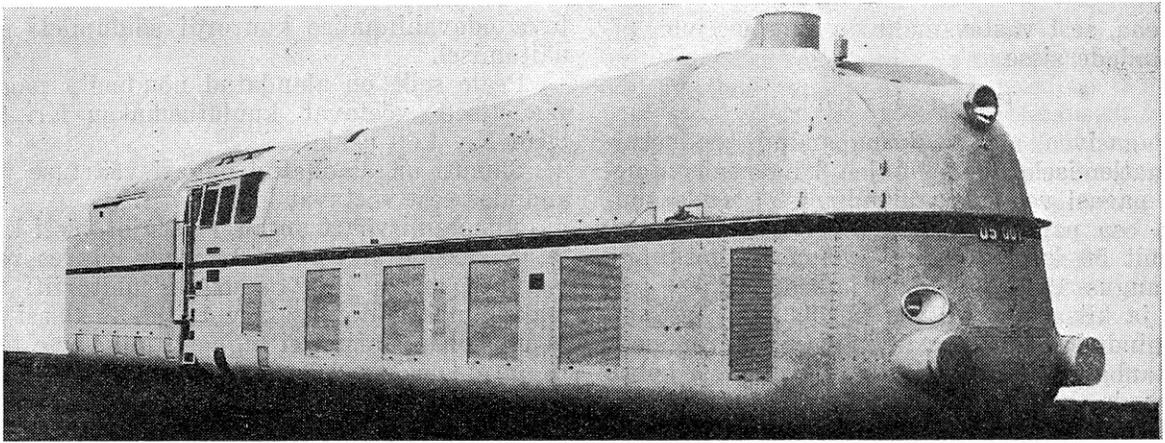
Üle Rheini jõe on ehitatud kaks silda Maxau ja Speyeri juures.

Elektrifikatsiooni alal möödunud aastal teostatud tööde kohta oli mainitud üleval pool.

Uutest alustatud tööst võib nimetada Berliinis Nord—Süd—S-raudteed, mis peab ühendama põhjapoolsed eeslinnade teesad lõunapoolsetega ja mis Stettini jaamast kuni Anhalti jaamani ehitatakse osal tunneliraudteena. Stettini jaamas on juba 150 m pikkune osa tunnelit jämedalt valmis ehitatud.

Jõudlusvõime suurendamiseks alustati Gross-Korbetha—Weissenfelsi teosal kolmanda rööpme ehitusega. Köln—Düsseldorf—Duisburgi liin peab saama neljarööpmeliseks; sellekohased ehitustööd jõuti möödunud aastal lõpetada teosal Köln—Longerich—Rheinbrücke. Ka teosal Block Prinz von Preussen Nord—Bochum—Langendreer on kolmas ja neljas rööbe juba liikumiseks valmis. Sama laadsed tööd jätkati veel Hamm (Westf.)—Wunstorf teosal ja Berlinis Charlottenburgi ning Wannsee vahel.

Paljudes jaamades võeti ette ümberehitusi jaamateede kui ka laadimisplatvormide j. m. alal. Uued jaamaooteruumid ehitati Duisburg Hbf., Oberhausen Hbf., Aachen Nord ja Stuhm jaamas, kuna jaamaruumide laienda-



Saksa riigiraudteede voolujoone-vedur 175 km/t sõidukiiruse jaoks.

Seeria 05. Ehitatud Borsigi veduritehase u.-ü. (Borsig-Lokomotivwerke G. m. b. H. in Berlin-Tegel) poolt.

Borsigi veduritehase poolt Berlin-Tegelis Saksa Riigiraudteede Seltsi tellimise peale, kiirsõitude jaoks määratud, auruvedur ehitati n. n. voolujoone vedurina, pärast seda, kui tuulekanali katsed, mis selleks otstarbeks ette võetud, olid tõestanud, et ka auruvedurite juures selle uuenduse abil on võimalik säästa osa sellest masinajõudlusest, mis eriti suure sõidukiiruse juures läheb õhu vastusurve äravõitmiseks. Pealegi olid sama tehase poolt varemalt ühe katseveduri juures ettevõetud uuendused näidanud, et ka käituse tingimused võimaldavad auruveduri ajuseadiste täielikku katmist.

Joonisel toodud vedur on ehitatud telgede järjekorras 2C2, s. o. 3 veoteljega ja ühe eelmise ja ühe tagumise 2-teljelise pöörvankriga, nõnda et vedur, mille pikkus puhvritest on üle 26 m, võib siiski väga hästi liikuda ka kurvedel. Veorataste läbimõõt on 2,3 m, kuna see seni harilikkude kiirrongi-veduritel oli ainult 2,0 m.

Aur tekitatakse katlas, mis töötab 20 atm. survega. Tagavarad veetakse 5-teljelisel tendril, mis mahutab

endas 37 m³ vett ja 10000 kg süsi, kuna senised 4-teljelised tendrid ainult 32 m³ vett kaasas vedada võisid. Kütja tööd kergendab asjaolu, et söed sellekohase, surveõhuga töötava seadise abil tendril ette poole lükatakse. Ka toimub tuleukse avamine surveõhu-seadise abil, mistõttu veduri meeskonnal on nüüd võimalik rohkem tähelepanu pöörata teeosa vaatlemisele kui seni. Kindlama pidurdamise võimaldamiseks on kõik veduri rattad, ainult esimese veotelje rattad välja arvatud, varustatud igaüks kahe piduriklotsiga.

Vastandina teiste riikide tuntud voolujoone-veduritele, mille juures on loobutud osaliselt ajuseadise katmisest, on Borsigi tehase poolt ehitatud veduril ka kõik ajuseadised täielikult kaetud, kuna aga sellejuures arvurikkad selleks ettenähtud klapid tagavad juurdepääsu nendele.

Veduri ja tendri kogukaal teenistusvalmilt on ümarguselt 212.000 kg. Vedur võib saavutada kuni 2500—3000 HP jõudluse ja vedada harilikku, viiest vagunist koosnevat kiirrongi, seega 250—300 reisijat, kuni 175 km/t kiirusega. Ka võidakse seejuures kaasa võtta söögi- ja magamisvaguneid, mis võimaldavad reisijaile kõiki neid mugavusi, millega nad harjunud.

misetööd kestsid edasi Augsburg, Heilsberg, Osterode, Essen, Essen-Altenessen ja Datteln jaamas.

Riigiraudteede autoliikluse laiendamiseks seoses tuli jõuvankrite paigutamiseks soetada vastavaid ruume uute ehituste või ümberehituste abil.

Teede remonttööde alal võidi pealishituse uuendamiseks piiratud rahanduslikkude olude tõttu möödunud aastal ära teha vähem, kui eelmisel aastal. Rööpaid vahetati 1540 km ulatusel (eelmisel aastal 2600 km), ja pöörmeid 7093 tükki. Pealishituse remonditööd olid suurelt osalt seoses rongide sõidukiiruse tõstmise kavatsusega. Võeti tarvitusele 30 m pikkuseid rööpaid. Mitmerööpmelistel teosadel püüti teostada rööpmete vahekauguse suurendamist, mis on hädavajalik rongide kiirema liikumise puhul. Eriti pikkade rööbaste kasutamise küsimus on päeva-

korral ja sellekohase katsetamise otstarbel pandi eeslinna teosjal Berlin—Wannsee maha 60 m pikkused kokkušveisitud rööpad. Jätkati edasi rööbaste kokkušveisimist kõigil terrassil-dadel.

1934. a. teostati sildade ja muude inseneri-ehitiste korrashoiu ja uuendamise alal paljugi. Mõnedki uued sillad ja viaduktid said valmis sel aastal, mille loendamine siinkohal osutuks ülearuseks.

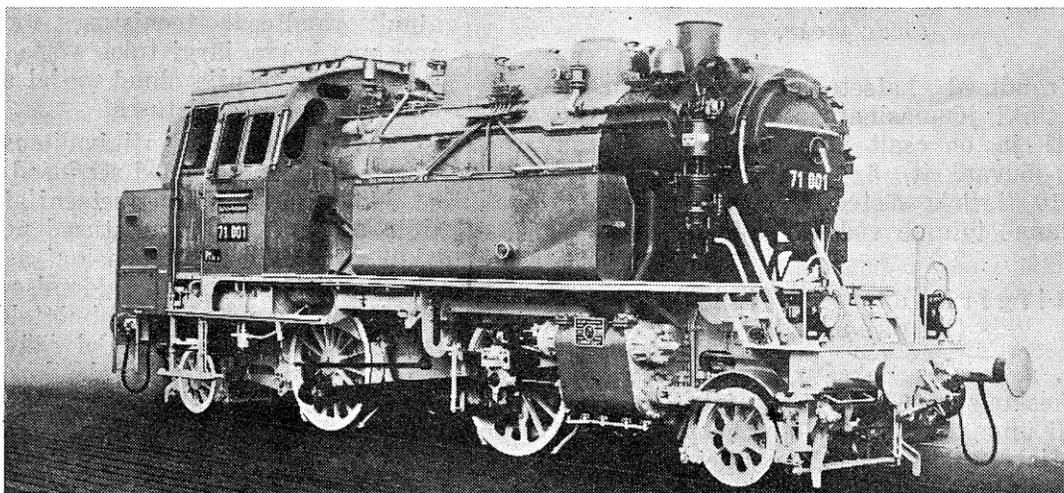
8. Riigiraudteede autoliiklus.

Riigiraudteede autoliiklus on 1934. a. märgataval viisil kasvanud. Kuna 30. novembril 1933. a. oli kokku 496 liini kogupikkusega 20282 km, oli 15. novembril 1934. a. riigiraudteede käituses üldse 1170 autoliini kogupikkusega 51.000 km. Juurdekasv seega kaugelt üle 100%.

Üksikute vedude liikide kohta ülevaadet annavad järgmised arvud:

	15. XI. 1934.		30. XI. 1933.	
	liinide arv	kogu pikkus km	liinide arv	kogu pikkus km
<i>I. Reisijate liiklus.</i>				
1. raudteede oma . . .	11	294	11	249
2. ühiselt riigipostiga	132	2906	115	2561
3. ühiselt teiste ettevõtete	12	289	12	289
<i>II. Kaubaliiklus.</i>				
1. raudteede oma . . .	530	20607	42	925
2. ühiselt ettevõtete . . .	485	26949	316	16258

Sellest selgub, et juurdekasv möödunud aastal langeb peaaegu ainult kauba liiklusele. Kuna eelmisel aastal raudteede kauba-autoliiklus teostati ühiselt teiste ettevõtete, siis 1934. a. on riigiraudteed arendanud peamiselt raudtee oma kaubaliiklust. Ka kodunt-koju vedusid on riigiraudteed hakkanud teostama võimalikult oma veoabinõudega. 1934. a. jooksul on soetatud juurde 920 2-teljelist veoautot (1933. a. oli 1020 tükki), neist 640 5-tonnist ja 280 3-tonnist, nõnda et riigiraudteedel on nüüd ümmarguselt 2000 oma sõidukit.



Saksa riigiraudteede uusimat tüüpi tankvedur.

Seeria 71. Ehitatud Berliini Masinaehituse A/S., end. L. Schwarzkopff, poolt 1934.

Saksa riigiraudteed on hiljuti ühe uut tüüpi tankveduri tarvitusele võtnud. Uus 1B1 kahesilindriline — kuumaauru tankvedur seeriast 71 on määratud peamiselt kergete reisiringide või kergete kaubarongiüksuste (*Leig-Einheiten*) jaoks. Selle tõttu on veduri ehitusel silmas peetud võimalust, et pärast tagantjärele teatud juurdeehituse läbi oleks võimalik sisse seada poolautomaatset küttesiseseadet ja seega ka veduri ühe-mehe käitlemist. Järgmised vedurid, mis praegu ehitusel, saavadki varustatud kohe juba sääraсте sisseasetega.

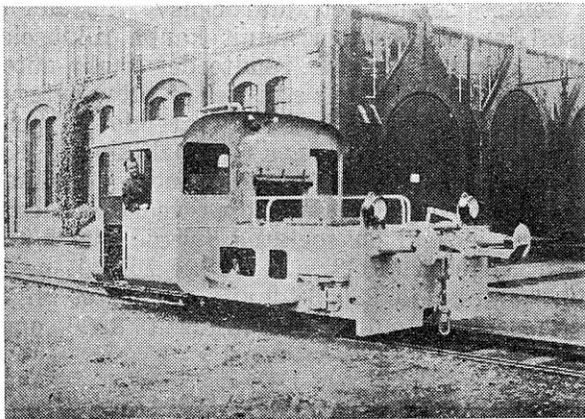
Veduri ehituskava töötati välja Saksa Veduriehituse Ühtlustusbüroo poolt koos Saksa Riigiraudteede Masinaehituse Keskameti ja Berliini Masinaehituse A/S., end. L. Schwarzkopff'iga, kusjuures esimesed kaks vedurit ehitati ka nimetatud aktsiaseltsi poolt. Veduri mõõdud on järgmised:

Silindrite läbimõõt	310 mm
Kolvikäik	660 „
Jooksuratta läbimõõt	850 „
Vedaja ratta läbimõõt	1500 „
(veduritel nr. 71003 peale)	1600 „
Liikumatu telgede vahe	3000 „
Üldine telgede vahe	8400 „
Pikkus puhvritest mõõdetult	11800 „

Katlasurve	20 atm.
Restide pind	1,37 m ²
Aurutamis-küttepind	76,43 m ²
Ülekuumendaja-küttepind	28,6 m ²
Vee tagavara	7 t
Süte tagavara	3 t
Kaal tühjalt	45700 kg
Teenistuskaal	59000 kg
Hõõrekaal	30000 kg
Sõidukiiruse ülemmäär	90 km/t
(veduritel nr. 71003 peale)	100 „

Et on ette nähtud vedurit kasutada ka kõrvalliinidel, millel nõrgem pealisehitus, siis on veduri telje rõhumine ainult kuni 15 tonni määratud. See osutus võimalikuks ainult selle tõttu, et veduri ehitamisel on eeskätt kasutatud erilist kerget kuid kõrgeväärtslikku katlaehitusmaterjali — molübdäänterast — ja peale selle on veduriraamistiku ja muude osade kokkuliitmisel tarvitatud elektrilist šveisimist suuremal määral, kui seni teiste auruedurite juures.

Vedur on võimeline kahest 4-teljelisest vagunist koosnevast rongi, mis mahutab endas kuni 120 reisijat ja peale selle ka pagasi- ja postijaoskonna, vedada 80 km/t kiirusega, seda kiirust saavutades juba 2 minuti jooksul pärast sõidu alustamist.



Väikevedur Saksa riigiraudteedel manöövertööde jaoks.

Riigiraudteed katsetavad ka mitmesuguste eriliiki jõumasinatega. Möödunud aastal telliti ja on osalt juba käitusesse võetud 10 auru-jõuvankrit, 5 puugaasi-mootorsõidukit ja 10 Trilok süsteemi jõuvankrit, milles jõu ülekanne toimub vedeliku kaudu.

9. Riigiraudteede isikkond (personaal).

1934. a. kuulus Saksa riigiraudteede isikkonda keskmiselt 634300 teenijat. Eelmisel aastal oli ümmarguselt 37000 vähem.

Teenijate üldarvust oli ametnikke ligi 273000.

Maikuu 1934 võeti ümmarguselt 41000 päevatöölist alalisse töövahekorda.

Tööliste töö- ja palgaolud muudeti 1. maist 1934, millal pandi maksma senise palgatariifi-kokkuleppe asemel uus „Riigiraudteede tööliste teenistus- ja palgamäärustik (*Dienst- und Lohnordnung für die Arbeiter der Deutschen Reichsbahn*, lühendatud *Dilo*)“.

Uus määrustik tõi, võrreldes seni kehtinud palgakokkuleppega, mõnesuguseid paremusi, millest võib nimetada järgmisi:

1. Seati sisse teenistusvanuse lisatasud.
2. Perekonna-lisatasu, mida seni makseti

3 pf. töötunnilt, määrati 6%-le vastavalt töölise tasult.

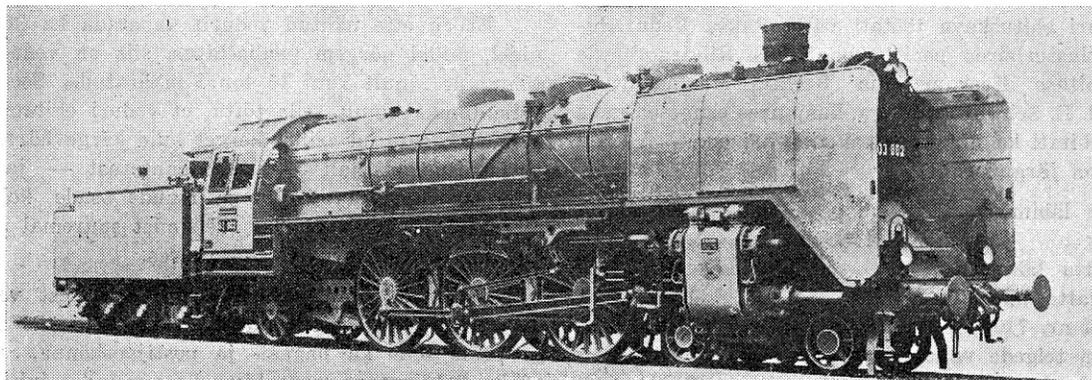
3. Tööliste antavate puhkuspäevade arv suurendati 1—3 võrra. Ka arvatakse neid päivi mitte enam kalendripäevade, vaid tööpäevade järgi.
4. Ülesütlemise (lahtilaskmise puhul) tähtajad pikendati märksa. Kuna seni oli see üldiselt 14 päeva, siis uue määrustiku järgi on tähtajad määratud mitmesugused, 4 nädalast kuni 6 kuuni, vastavalt teenistusajani. Peale 25-aastast teenistusaega ei või töolist üldse enam teenistusest vallandada, kui ainult karistusestena süütegude puhul.
5. Kuna seni teenistusajana võeti arvesse ainult raudteede teenistuses möödunud aeg, uue korra järgi tuleb võtta arvesse ka aeg, mis teenija olnud mujal avalikus kui ka sõjaväeteenistuses.

Sotsiaalkindlustuse alal riigivalitsuse poolt 1934. a. maksma pandud uued seadused ja korraldused puudutavad ka raudteeteenijate kindlustuse olukorda. Need muudatused peamiselt käivad küll kindlustuste ja pensioni asju korraldavate asutiste ümberkorraldamise kohta, kus pannakse maksma uusi põhimõtteid. Riigiraudteede eriasutised sellel alal jäävad küll ka edaspidi alles püsima, kuid tulevikus saavad alluma riigi sellekohastele üld- ja järelevalve-asutistele suuremal määral, kui see seni olnud.

Õnnetujuhtumid raudtee teenijatega näitavad, nagu see juba 1930. a. peale märgata. arvuliselt ja suhteliselt vähenemise tendentsi iga aastaga ja samuti ka 1934. aastal. Kuna 1930. a. esimeses pooles kõigis raudtee-teenitusharudes kokku võetud keskmiselt iga 100 teenija kohta langes 4,32 õnnetujuhtumist, siis 1934. a. esimeses pooles oli see arv ainult 2,83.

Eriti silmapaistvalt on vähenenud õnnetujuhtumiste arv riigiraudteede remonttöökodades, kus 1930. a. I poolaastas iga 100 teenija kohta keskmiselt tuli 6,92, 1934. a. samal ajal aga 3,37 juhtumit.

Õnnetujuhtumiste arvu järjekindlat vähenemist tuleb panna peamiselt kõige selle ka-



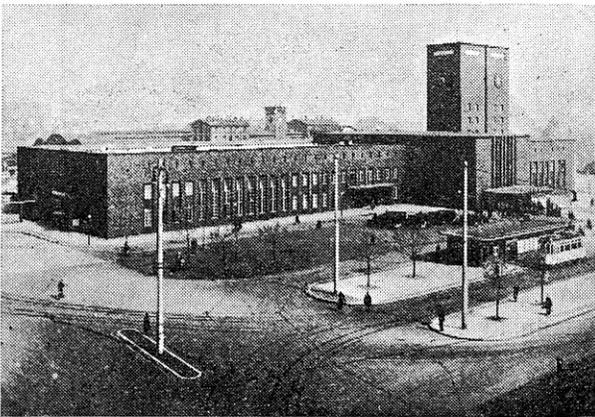
Kürrongi vedur Saksa riigiraudteel. Seeria 2C1 — h 2. Ehitatud Borsigi tehastes.

vakindla selgitustöö ja ajakohase järelevalve j. m. arvele, mis üldiselt Saksa Riigiraudteede, kuid eriti ka selleks otstarbeks ellukutsutud asutiste poolt on selles suunas ette võetud.

Ka möödunud aastal korraldati üleriiklikult eriline „liikluse-kasvatusepäev“ kui ka „kahjutulenädal“, mille ülesandeks oli laiematele rahvahulkadele selgitada liikluse- ja tuleõnnetuste ärahoidmise mõttes tarvilikke ettevaatusabinõusid.

Riigiraudteed võtsid osa ka NS-ühisuse „Kraft durch Freude (Jõud rõõmu läbi)“ püüetest ja ettevõtetest, olles ka esindatud selle „tööilu-ametis“ (Amt für Schönheit der Arbeit). Töökohtade ilustamise eesmärgi saavutamiseks pidi kaasa aitama jaa-made ilustamise võistlus, mis korraldati ka möödunud suvel.

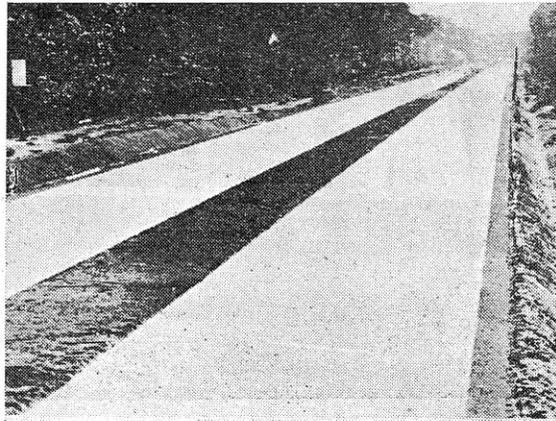
Riigiraudteede Selts on kõigiti püüdnud edendada ja jõutada oma teenijaskonna kehalikku tublidust võimlemis- ja spordi-



*Oberhausen'i raudteejaam Saksa riigiraudteedel.
Ehitus üldtarvitamiseks avatud 1934. aastal.*

asjanduse arendamise kaudu. Möödunud aastal ehitati juurde hulk uusi spordivälju, võimlaid j. m., mis võimaldavad raudteelastele arendada nende võimeid neil aladel. Osavõtt on olnud elav. 1. juulil 1934. a. oli Saksa riigiraudteel 388 oma võimlemis- ja spordiühingut kokku 165474 liikmega, millisest arvust 51537 oli toetajat liiget.

Kuigi 1933. a. näis, et teenijaskonna korteriolud Saksa riigiraudteedel on juba täielikult rahuldavad, siiski muutusid märksa need olud möödunud aastal jälle. Nagu juba ülalpool nimetatud, suurenes raudteeteenijate arv selle tõttu, et tööpuuduse vähendamise eesmärgiga uusi teenijaid juurde võeti; teiseks ei jätnud oma mõju avaldamata ka riigivalit-suse korraldusvõtteid abiellumiste toetamise ja kaasavara-laenude andmise suhtes. Selle taga-järjel on tekkinud jälle teatav puudus korteritega varustamise alal, mille kõrvaldamiseks aga tarvilikke korraldusvõtteid riigiraudteed on kasutanud sellel määral, kuidas see võima-



*Riigiautoteed Saksamaal.
Vaade valmis teekattele.*

lik oli selleks kasutada olevate summade pii-rides.

Kokkukõlas riigivalitsuse poolt ülesseatud põhimõttega, et võimalust mööda olgu igal töö-lisel oma iseseisev kodukolle, on ka Saksa Riigiraudteede Selts püüdnud edendada säärase väikeelamute asutamist. Üksikutele teenija-tele on antud selleks väga soodsatel tingimustel vastav — harilikult 1000 m³ suurune — ehi-tusmaa-ala, ja peale selle veel 1000 RMk. ehi-tuslaenu.

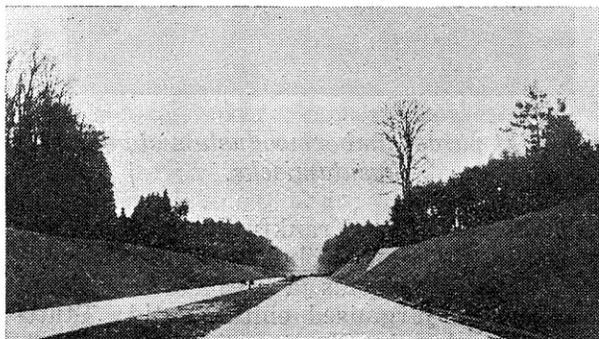
Teenijaskonna ametialase etteval-mistuse ja hariduse peale rohkem tähele-panu pöörati ka möödunud aastal. Korraldati mitmesuguseid kursusi kõigis teenistus-harudes.

Õppetöökodades suurendati 1. aprillil 1934. aastal õpilaste arvu 100% võrra, juurde võttes 1800 uut õpilast. 1. augustil 1934. a. oli Saksa riigiraudteede õppetöökodades üldse 4105 õpi-last.

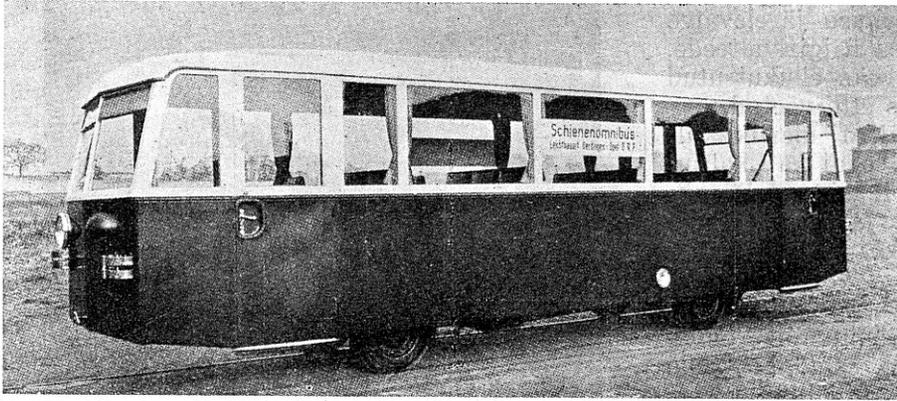
10. „Riigiautoteed“.

Lõpetades ülevaadet Saksa riigiraudteede tegevuse kohta 1934. a., tuleb mainida ka veel Saksa Riigiraudteede Seltsi tähtsamat haru-ettevõtet „Riigiautoteid“.

Selle ettevõtte tegevus arenes möödunud aastal plaanikindlalt. Peale 1933. a. ellukutsu-

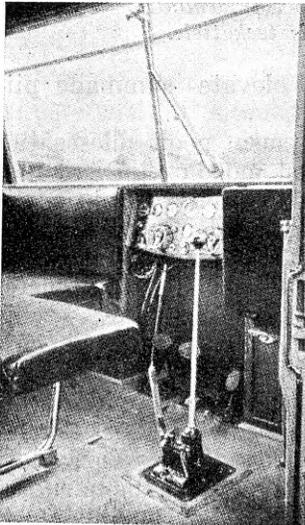


*Riigiautoteed Saksamaal.
Vaade valmis teekattele.*



Rööbasomnibus Saksa eraraudteel.

Pikkus 8800 mm, väline laius 2476 mm, kõrgus 2840 mm; telgede vahe 4000 mm. 38 istea ja 12 seisukohta. Omakaal ümmarguselt 5 tonni. 6-silindriline mootor, millel 2900 tiiru juures minutis on 64 h. j., või 2200 tiiru juures 50 h. j. Ühe reisivaguni juurdehaakimine on võimalik.

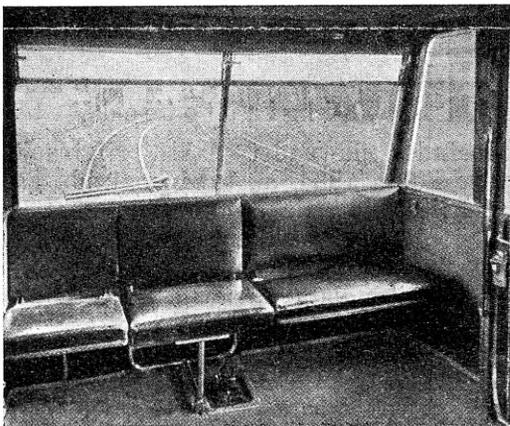


Rööbasomnibuse juhiruum.

Tarviduse korral võib seda ka ümber korraldada reisijate kasutamiseks.



Rööbasomnibuse sisemus.



Juhikoht pärast ümbermoodustamist reisijate kasutamiseks.

tud ehitusametite: Frankfurdis (Maini ä.), Münchenis, Stettinis, Kölnis, Essenis, Altonas, Königsbergis, Dresdenis ja Breslaus sai 1934. a. asutatud veel järgmised ehitusametid: Stuttgardis, Nürnbergis, Hannoveris, Halles, Kasselis ja Berlinis, nõnda et aasta lõpuks oli üldse 15 ehitusametit (Oberste Bauleitung), mil-

lele allusid 57 ehitusjaoskonda. Teenijate koosseis ettevõtetel „Riigiautoteed“ oli 1934. a. lõpuks ümmarguselt 800 riigiraudteede ametnikku, 2100 muud teenijat ja 900 töolist, kokku 3800 isikut, mis Riigiraudteede Seltsi poolt oli ettevõtte teenistusse määratud. Peale selle leiavad tööde-ettevõtjate juures üle 80000 isiku teenistust.

Ehitusel olevate teosade kogupikkus oli ümmarguselt 1200 km, mis jaotatud laiali üle terve riigi. Peale selle on väljatöötamisel 1500 km jaoks ehituskavad. Sõidutee kate sai valmis 43 km pikkusel betoonist ja 12 km pikkusel n. n. Schwarzdecke, nimelt Frankfurt—Heidelbergi ja München—Salzburg piir teosadel.

Autoteede ehitus on seotud ka rohkete uute sildade ehitusega, millest mõned võrdlemisi suured ja kulukad. Neist, mille ehitus kas ettevalmistusel või juba alustatud, nimetame siin: sild üle Maini Frankfurdi juures 270 m pikk, sillad üle Lauterbachi ja Urselbachi 400 ja 315 m pikad, viadukt üle Waschmühli oru 250 m pikk — kõik need asetsevad Frankfurdi ehitusameti piirkonnas. Peale selle veel sillad üle Inni Rosenheimi juures 306 m pikk ja 290 m pikkune ning 65 m kõrgune Mangfalli-sild Darchingi juures (Müncheni ehitusamet), sillad üle Elbe jõe Dresdeni juures 380 m ja

Magdeburg—Hohenwarte teeosal 1176 m pikad (mõlemad Hannoveri ehitusamet), Stettini ehitusameti piirkonnas sillad üle Ostoderi ja Westoderi Stettini juures 224 m ja 203 m pikad, sild üle Saale Lehesteni juures (Nürnbergi ehitusamet) 214 m pikk ning 30 m kõrge, Sulzbach-viadukt Denkendorfi juures (Stuttgardi ehitusamet) 365 m pikk ning 37 m kõrge

ja sild üle Neandertali Erkrathi juures ligi 500 m pikk.

Novembrikuuks 1934. a. ulatus väljaantavate tööde koguväärtus kuni 300 milj. riigimargani.

1935. a. loodetakse avada liiklemiseks esimesed vähemad riigiautoteede osad, kuna ehitustööd ise intensiivselt edasi kestavad.

Mus kaubaveotariif.

Jul. Pihelgas.

(1. järg ja lõpp).

Nagu juba eelmises numbris nimetatud, uue tariifi II osas, kaupade nimekirjas ja klassifikatsioonis läbiviidud muudatuste ja täienduste arv võrdlemisi ei ole suur. On alandatud üksikute kaupade tariifiklasse ja täiendatud nimekirja jälle uute kaubanimetustega. Peale selle on võetud ette mitmesuguseid redaktsioonilisi muudatusi kaubanimetuste või nende gruppide juures.

Mööda minnes olgu tähendatud, et oli kord kavatsus uues tariifis kaupade nimetusi gruppida veel suuremal määral, kui see tariifi nr. 66 juures oli tarvitusel. Sel puhul oleks võidud moodustada, analoogiliselt praegu olemasolevate „kalade“, „kivide“, „puumaterjalide“ j. t. gruppidele, ka veel mitmesuguste teoste grupid, näit. „rauast, terasest ja malmist teoste“ grupp, mis oleks liigitatud alajaotustesse nende teoste kuuluvuse järgi mitmesugustesse tariifiklassidesse. Et aga sellel uuendusel mõned teatud puudused olid, mis selle tarvituselevõtmist mittesoojitavaks tegid, siis loobuti sellest, jättes gruppide süsteemi maksma ainult nende kaupade suhtes, kus see juba varemalt läbi viidud. Ainult värvide, mille nimetused juba tariifis nr. 66 olid enam-vähem koondatud, liigitati nüüd uues tariifis kindla põhimõtte järgi, kusjuures pealiikideks määrati metallvärvid ja muldvärvid. Kaubanimetust „värvimuld“, mis seni väga tihti andis põhjust arusaamatustele ja valesti tõlgitsemisele, on uuest kaubaveotariifist välja jäetud.

Veel peab tähendama, et uuest tariifist on jäetud välja „jõutoit, eriti nimetatamata“. Selle väljajätmist põhjustas asjaolu, et seni mõisteti kaubasaatjate kui ka jaamaametnikkude poolt seda nimetust tihti võõriti, paigutades selle alla näit., loomasoola, segaviljast valmistatud loomajahu, loomatoidu lupja ja mõndagi muud, mis endast kõrgemate tariifiklasside alla arvatud.

Olulisemaid muudatusi uues kaupade nimekirjas ja klassifikatsioonis on see, mis sõidu- ja veoriistade arvutamisi suhtes on läbi viidud. Tariifi nr. 66 koostamisel oli, nagu juba mainitud, suurekoguliste as-

jade suhtes asunud seisukohale, et nende veomaks igal juhul tuleb arvutada mitte vähem kui 5000 kg eest. Et sellest põhimõttest kinni pidada ka sõiduriistade suhtes, mis väga tihti osutuvad suurekogulisteks, sellejuures aga on võrdlemisi kerged ja harilikult ei kannataks välja 5000 kg eest mõne kõrge tariifiklassi järgi arvutatud veomaksu, siis leiti selleks olevat kõige otstarbekohasem — määrata küll kaalunormiks 5000 kg, kuid selle eest väga madal tariifiklass, harilikult 12. Ühise suure kaalumäära (5000 kg) määramine kõigi suurekoguliste sõidukite jaoks näis olevat otstarbekohane ka veel sel põhjusel, et suurte raskekaaluliste sõidukite tõeliku kaalu kindlaksmääramine kaalumise teel võib osutada jaamades väga tülikaks või isegi võimatuks.

Hiljem, nagu teada, muudeti tariifis nr. 66 suurekoguliste asjade veomaksu arvutamisi viisi, nähes ette, et veomaks tuleb arvutada saadetise tõelikult kaalult, sellele vastava, ka väikesaadetise tariifi järgi, kuid veomaksu summa ei või olla madalam maksust, mis on arvutatud 5000 kg eest 15. klassi järgi.

Et uue tariifi järgi aga suurekoguliste asjade suhtes on ette nähtud, et veomaks arvutatakse saadetise tõelikult kaalult, kuid mitte vähem kui 1000 kg eest igalt veoks kasutatud platvormilt, siis langeb ära tarvidus veomaksu takseerimissüsteemi ühtluse mõttes kinni pidada mingisugusest 5-tonnisest kaalumäärast ka sõidukite juures. Peab ka tähendama, et senine veomaksu arvutamiskord ei osutunud küllalt otstarbekohaseks ja õiglaseks. Näiteks selle järgi kuulusid ühe ja sama maksu alla raske veoauto, mille kaal üle 4000 kg ja ka jälle auto-järelvanker, kaaluga kõigest 800 kg, mittemahtumisel kinnisesse vagunisse.

Uue tariifi järgi arvutatakse veomaks sõidu- ja veoriistadelt, nagu: autod (ühes tükis), nende järelvankrid ja šassiid, dresiinid, kulgud, kärud, reed, saanid, sõidu- ja veoriistad, eriti nimetatamata, vankrid, ka vedurid, tenderid ja vagunid, kui need on platvormidele laetud — nende tõelikult kaalult, sellele vastava tariifi järgi, kusjuures tariifiklassidena ette nähtud on 5—10—11—12.

On jäetud ära sõidukite liigitamine tariifis nende pikkuse järgi, sest sellel pole enam mõtet. Kui mõni sõiduk on suurekoguline ja ei mahu kinnisesse vagunisse, siis tema suhtes üldises korras kohaldatakse tariifi § 32 p. 7, veomaksu arvutamisel kaalu arvesse võttes mitte vähem kui 1000 kg iga saadetise ja platvormi kohta.

Kaalumäär 5000 kg ja 12. klass on endiselt jäänud veel ainult lumesahkade ja teehöövli suhtes, mille tõeliku kaalu kindlaksmääramine ehk ka võiks jaamadele raskusi sünnitada. Mis aga puutub igasuguste autode tõeliku kaalu kindlaksmääramisse, siis selles suhtes juhitakse uues tariifis tähelepanu sellele, et nende sõidukite kaal on märgitud alati ka registree- rimistunnistuses, mis tõttu ülekaalumine jaamas osutub ülearuseks.

Et kohtade arvuta saadetisena veo puhuks ettenähtud kaaluallammäärad (10000 või 7500 kg) kergete kaupade suhtes osutuvad liiga suureks ja teevad nende veo ilma kohtade arvu ülesandmata peaaegu võimatuks, siis juba tariifis nr. 66 olid ette nähtud mõned erandid (heinte, õlgede, põhkude, lina ja kanepi kohta). Alandatud kaaluallammäärad on uues tariifis maksmata pandud veel järgmistele kaupade suhtes:

jõulukuused	—	allammäär 2000 kg,
majakraam	—	5000 „
teatri- ja tsirkuse- tarbed (uus nimetus)	„	5000 „

„Majakraami“ nimetuse selgituseks antud märkus on muudetud selles mõttes, et seda nimetust võib saatekirjas üles anda ainult sel juhul, kui veetakse pruugitud mööblit, kas üksi või koos muude esemetega, mis märkuses loendatud. Juhul kui veoks antavas saadetises pruugitud mööblit ei ole, see saadeti „majakraami“ tariifi alla ei saa kuuluda.

Uues tariifis on võetud ette mõned muudatused, mis läbi mõnesuguste kaupade liigitamine tariifis, kui ka selle tagajärjel nende tähistamine saatekirjas on muutunud lihtsamaks.

Näiteks, kaubanimetuse „ahjud, rauast, raudplekist, malmist“ juurest on jäetud ära liigitus selle järgi, kas need on nikeldamata või nikeldatud osadega, või jälle kaubanimetuse „ahjupotid, glasuuritud“ juures, kas need on valged või värvilised. Selle ühtlustamise juures on seni kõrgematesse klassidesse kuuluv liik viidud samadesse klassidesse, millesse kuulus seni ainult madalam liik.

Seda näeme eriti ka puumaterjalide juures. Ümmarguste palkide juures on „eriti nimetatamata puusortide“ tariifiklassid ühtlustatud seni kuuse- ja männipalkide (pikkusega üle 2,5 m) kohta maksvate tariifiklassidega, nõnda, et nüüd juhul, kui üle 2,5 m pikkuste ümmarguste puude juures puuliigi nimetus juhtub jääma saatekirja märki-

mata, see enam suurt veohinnakõrgendust kaasa ei too.

Kandiditud pakkude ja palkide juurest on jaotus puuliikide järgi ära jäetud. Need kuuluvad nüüd, liigile vaatamata: ühest või kahest küljest kanditud klassidesse 9—10—12—13 ja kolmest või enam küljest kanditud — klassidesse 7—8—9—11.

Kaubanimetus „postid, puust“ on uues tariifis ühtlustatud puumaterjalidega, liigitades ümmargusteks ja kanditud postideks, mille tariifiklassid vastavad ümmarguste või kanditud palkide klassidele.

„Raua“ ja „teras“ juurest on jäetud ära nende liigitus selle järgi, kas need on katmata või kaetud mõne teise metalliga. Uue tariifi järgi kuulub igasugune raud ja teras — kangides, lattides, plaatides ja ümmargune — klassidesse 6—7—8—9. Sama on maksev ka rauast ja terasest tahvlite kohta, kuna aga pleki ja traadi suhtes leiti tarviliku olevat jätta alles nende senised liigitused.

„Vanaraua“ kohta seni maksev nõue, et see peab olema „määratud ümbervalamiseks“, puudub uues tariifis, mis läbi peaks seni vanaraua veo puhul mõnikord tekkivad arusaamatused olema kõrvaldatud.

„Rauapuru“ ja „vana traadi“ klassid on ühtlustatud „vana raua“ kohta maksvate tariifiklassidega.

Tariifiklasside ühtlustamine viidi veel läbi „kookosrasval“ „taimeraskvaga“, kuna aga margariin jäi endist viisi ühe klassi võrra kallimaks.

Ka on ühtlustatud rõõskkoore klassid piima kohta ettenähtud tariifiklassidega niihästi pagasikviitungite kui ka pileтите järgi veo korral.

Kaubaveotariifi nr. 66 maksimahakkamisel olid „nisu“ ja „nisujahu, jäme“ mõlemad samades tariifiklassides 8—9—11—13. Et tariifi osalisel kõrgendusel 1. märtsist 1934. a. tõsteti ka „nisu“ tariifi ühe klassi võrra, kuna „jämeda nisujahu“ klassid muutmata jäid, siis tekkis olukord, et vili oli ühe klassi võrra kallimalt tariifitud, kui selle jahvatamissaadus. Et säärast olukorda ei saanud pidada otstarbekohaseks, siis on nisu jaoks uues tariifis määratud samad klassid, mis olid maksvad enne tariifi kõrgendust.

Kaubanimetuste grupis „kalad“ on võetud ette muudatus ainult heeringate suhtes, neid liigitades: a) soolatud, suitsutatud — klassid 6—7—8—9 ja b) marineeritud — klassid 5—6—7—8.

Kaubanimetus „kaalud“ on ümber tehtud, pannes maksma uued liigitused: auto- maat-, laua-, piimatööstuse-, platvorm- ja eriti nimetatamata kaalud.

Kaubanimetus „mootorid“ on saanud lähema jaotuse osaliseks, kusjuures on peetud

silmas mootori otstarvet, ja kus teda tarvita- takse.

Arvan, et tegelikkude kaubaveotariifi kasu- tajate huvides see pole ülearune, tuua alljärg- nevalt need kaubad, mille tariifiklassid, võr- reldes vana tariifiga, on uues tariifis alan- datud:

KAUBA NIMETUS	Tariifiklassid	
	Endised	Uued
Asfaltkitt	4—5—6—7	9—10—11—13
Autod, ühes tükis	3—4—5—6	5—10—11—12
Dresiinid	3—4—5—6	5—10—11—12
Kelgud	3—4—5—6	5—10—11—12
Kookosrasv	6—7—8—9	7—8—9—10
Koor, röösk, steril.	10—11—12—13	14—15—17—18
Kopra	4—5—6—7	8—9—10—11
Kärud	3—4—5—6	5—10—11—12
Munakoored	8—9—10—11	10—11—12—13
Mööblivankrid	— — 10 —	— — 12 —
Nisu	7—8—10—12	8—9—11—13
Postid, puust (ümmar- gused)	7—8—9—10	10—11—12—14
Palgid, ümmargused, eriti nimetamata liigid	7—8—11—13	10—11—12—14
Palgid, kantitud, eriti nimetamata liigid	6—7—9—10	7—8—9—11
Rattapaarid, vaguni, ve- duri	4—6—7—9	5—10—11—12
Reed	3—4—5—6	5—10—11—12
Saanid	3—4—5—6	5—10—11—12
Suhkur	4—5—6—7	4—6—8—10
Sõiduriistad, eriti nime- tamata	3—4—5—6	5—10—11—12
Tendrid, platvormidel	4—6—7—9	5—10—11—12
Tuletikud	4—5—6—7	4—5—7—9
Tõstekraanid, platvor- midel	4—6—7—9	5—10—11—12
Umbra, kuiv	3—4—5—6	4—5—6—7
„ õlis	2—3—4—5	3—4—5—1
Vagunetid	3—4—5—6	5—10—11—16
Vagunid, platvormidel	4—6—7—9	5—10—11—12
Vaguniosad	4—6—7—9	5—10—11—12
Vankrid	3—4—5—6	5—10—11—12
Vankriaisad	5—6—7—8	5—10—11—12
Vedurid, platvormidel	4—6—7—9	5—10—11—12
Veduriosad	4—6—7—9	5—10—11—12
Vitsad, korvipunumise	7—8—9—10	7—8—10—12

Uusi kaupade nimetusi on võetud tariifi järgmiselt:

Aiatööriistad	3—4—5—6
Aniliinsool	2—3—4—5
Aparaadid, õlevillimise	1—2—3—4
Asfaltkivi	10—11—12—15
Astjad, puust	5—6—7—8
Autokummid, vanad katkirebitud	5—6—7—8
Autoõli	3—4—5—6
Boorhapulubi	2—3—4—5
Degra	4—5—6—8
Gaasiõli (gasoil)	1—2—3—4
Hinged, vasest	1—2—3—4
Jalanõud, vildist	2—3—4—5
Joonlauad	1—2—3—4
Jääjahid	5—10—11—12
Kahvlid	2—3—4—5
Kakaoad	1—2—3—4
Keedised	2—3—4—5
Keskkütte-katlad	4—5—6—7
Kivi: põllupagu	nagu teised liht- sad liigid.

Kivid, kõnnitee-, lihtsast kivist	13—16—19—21
Klaas, ornament-	2—3—4—5
Klooralksium	8—9—10—11
Kookosniin ja -kiud	4—5—6—7
Konditangud	12—14—17—19
Kraadiklaasid	1—2—3—4
Kreoliin	2—3—4—5
Kuld	1—2—2—2
Kujud, kipsist	2—3—4—5
Köögikausid, malmist	3—4—5—6
Köömned	2—3—4—5
Kühvlid, puust, rauast	4—5—6—7
Lillejuurikad	2—3—4—5
Lilletaimed	7—8—9—10
Lubisalpeeter	12—14—17—19
Luugid, akna-	4—5—6—7
„ vaguniukse-	7—8—9—10
Lööbid (laadimispuud), puust	7—8—9—10
Manillakanep	4—7—8—9
Marjad; pihlaka	9—10—12—13
Masinad, jäätise valmistamise	4—6—7—9
Mootorvagunid, platvormidel	5—10—11—12
Munarebud	9—10—11—12
Mööblikastid, tühjad	5—10—11—12
Naasklid	3—4—5—6
Naatriumsulfiit	2—3—4—5
Nõud, tsingist	3—4—5—6
Pesulaud, fajansist	3—4—5—6
Pliidid, valmis	2—3—4—5
Pohlavarred	7—8—9—10
Pritsid, aia-, maalri-	4—6—7—9
Pruunkivi, ka pulbris	9—10—12—13
Raffianiin	4—5—6—7
Raua- ja terasekaup	2—3—4—5
Reeaisad	5—10—11—12
Restid, papist, munade veoks	2—3—4—5
Ribitorud, keskkütte	4—5—6—7
Saaniaisad	5—10—11—12
Seemned, rapsi	4—5—6—7
Sojaoad	9—10—12—14
Sojaõli	1—2—3—4
Solk	12—14—17—19
Sooda, söögi	2—3—4—5
Sool, looma-	8—10—12—14
Süstad	3—4—5—6
Želatiin	2—3—4—5
Tahvlid, lihtsast kivist:	
jämedalt tahatud	13—16—19—21
saetud, hõveldatud	8—9—10—11
poleeritud	4—5—6—7
Tangud: nisukruubid	8—9—11—13
Teatri- ja tsirkusetarbed	7—8—9—10
Tihendid	4—5—6—7
Trass	9—10—12—14
Trikoo, puuvillane: pleekimata	3—4—5—6
pleegitud	1—2—3—4
eriti nimetamata	1—2—3—4
Tööriistad, pruugitud	4—5—6—7
Vaik, kunstlik, õllepruuli	4—5—6—7
Varred, haamri, kirve, labida	5—6—7—8
Vaseliiniõli	2—3—4—5
Verejahu	9—10—11—12
Võred, vaguniukse	13—16—17—18
Võrkküged	4—5—6—7
Õli, rapsi-	3—4—5—6

Ekspordikaupade nimekirjas ja klassifikat- sioonis uusi muudatusi või täiendusi pole tehtud peale selle, kui et kartulitärklise saatejaamad on nüüd kindlaks määratud (Jõhvi, Järva- Jaani, Kadrina, Rakvere).

Selle ajakirja eelmises numbris toodud üle- vaatele täienduseks uue kaubaveotariifi I jaos tehtud uuenduste kohta arvan olevat tarvilikku selgitada veel järgmist:

Gruppsaadetiste veomaksu arvutamise kohta (tariifi § 37 p. 3).

Et uue gruppsaadetiste veomaksu arvutamise korra suhtes ehk mõnel tariifi kasutajal on tekkinud küsimusi, siis kõigi kahtluste kõrvaldamiseks toon siinkohal näite, mis seda toimingut küllalt piltlikult selgitab.

Näide: 100 km kaugusel veetakse 8 vagunist koosnevas gruppsaadetises saetud laudu:

1)	vagunis kandejõuga	17 tonni	—	16010 kg
2)	„	„	17 „	— 14272 „
3)	„	„	10 „	— 8935 „
4)	„	„	12 „	— 11005 „
5)	„	„	17 „	— 9200 „
6)	„	„	17 „	— 14980 „
7)	„	„	10 „	— 10025 „
8)	„	„	10 „	— 6980 „

Tuleb silmas pidada, et iga vaguni kohta ei või kaalu arvesse võtta vähem, kui on § 17 p. 2 ettenähtud kaalualammäärad, s. o. vagunis kandejõuga 15 tonni või üle veo puhul vähemalt 10000 kg ja vagunis kandejõuga alla 15 tonni veo puhul vähemalt 7500 kg.

Käesolevas näites toodud vagunites 5 ja 8 on kaupa neist kaalunormidest vähem, seega tuleb arvesse võtta 5. vaguni kohta 9200 kg asemel 10000 kg ja 8. vaguni kohta 6980 kg asemel 7500 kg.

Saadetise üldkaal määratakse järgmiselt:

1)	—	16010 kg
2)	—	14272 „
3)	—	8935 „
4)	—	11005 „
5)	—	10000 „ (kaalu alammäär)
6)	—	14980 „
7)	—	10025 „
8)	—	7500 „ (kaalu alammäär)

Kokku 92727 kg.

See tehakse ümmarguseks kuni täie 100 kg-ni: $92727 \text{ kg} = 92800 \text{ kg}$. Saetud lauad kuuluvad tariifiklassidesse 7—8—9—11. Veomaks arvutatakse saadetise üldkaalult, 15-tonn. saadetise tariifi kohta ettenähtud 11. klassi järgi:

$$\frac{53.92800}{100} = 491,84 \text{ kr.}$$

Vagunite laadimistööde teostamise kohta jaama kinnioleku ajal (tariifi § 55 p. 8).

§ 55 p. 8 lõike b) lõpus olevaid sõnu „misugust aega maksuta seisuaaja hulka ei arvata“ tuleb mõista nõnda, et jaama kinnioleku ajal kaubakäsitaja poolt kasutatud tunde ei arvata maha temal saada olevast 7-tunnilisest tähtajast. Kui näiteks, vagun anti ette äripäeval kell 10, siis 7-tunnilise maksuta seisuaaja arvel kaubakäsitaja saab esimesel päeval aja kell 10—12 ja 13—16, seega 5 tundi ja järgmisel päeval veel 2 tundi (kella 8—10), vaatamata sellele, kas kaubakäsitajale võimaldati laadimistöid jätkata ka veel jaama kinnioleku ajal (kella 16 kuni järgmise päeva kella 8-ni) või mitte.

Seega igal juhul, kui vagun on ette antud pärast kella 8, nõnda et puudujäänud tunnid tulevad anda järgmisel äripäeval, siis maksuta seisuaeg lõpeb täpselt 24 tunni pärast, arvates vaguni etteandmise ajast: näiteks kell 8,50 etteandmisel — tähtaja lõpp on järgmisel päeval kell 8,50; kell 14,15 etteandmisel — järgmisel päeval kell 14,15 jne. Tuleb pidada ainult silmas, et kell 13 etteantud vagunitel lõpeb maksuta seisuaeg mitte kell 13, vaid kell 12.

Kroonika.

EESTI.

HINNAALANDUSED SAKSA-LEEDU-LÄTI-EESTI OTSEÜHENDUSE TARIIFIS.

Saksa-Leedu-Läti-Eesti raudteede vahelise otseühenduse kaubaveotariifis on Läti raudteed alates 1. aprillist s. a. alandanud oma transiitveotariifiklasse järgmistelt kaupadelt: rukkileib; või; aknaklaas; vineer; mööbel; kalamari; fenolaat; värske puuvili ja marjad. Kõigi nende kaupade jaoks määrati transiitveo puhul klassid 9—10—11—12. Tegelikult nimetatud tariifiklassid vastavad enam-vähem maksumääradele, mis nende kaupade suhtes Läti raudteedel maksivad olid varemalt, enne transiitvõtte kõrvaldamist 1933. a.

Leedu raudteed alandasid põlevkiviõli tariifi ühe klassi võrra.

LATVIJA.

LÄTI RAUDTEEDE-SEADUSE MUUDATUSED.

„Valdibas Vestnesis“ nr. 7 — 1935. a. on avaldanud Läti raudteede-seaduse muudatused ja täiendused. Muudatuste osaliseks said terve rida artikleid.

Pandi maksmata põhimõte, et pagasi vastuvõtmist võib teostada ka rongis. Selle põhjuseks on asjaolu, et Lätis on arvult 40 jaama ja peatuskoha ümber, kus kaubanduslikke toiminguid teostatakse ainult päeva ajal. Reisijaile, kes neis jaamadest või peatuskohtadest sõidavad öösiti rongidega, müüb pileteid rongijuht. Et võimaldada neis jaamades või peatuskohtades pagasi vastuvõtmist öösel, selleks muudeti raudtee-seadust selles mõttes, et pagasi võib veoks vastu võtta ka rongis, selle peatuse ajal jaamas, kusjuures sel puhul pagasi kaal määratakse kindlaks ja veomaks nõutakse sisse sihtjaamas. Pagasi saatmisel säärastesse jaama-

desse või peatuskohtadesse, kus kaubanduslikke toiminguid öösel ei teostata, pagas veetakse rongiga, mis jõuab sihtjaama ajal, mil see neiks toiminguteks avatud.

Peale selle on muudetud art. 84, mille järgi nüüd saadetise kohalejõudmise kohta teate saatmine on sihtjaamale kohuslik ainult siis, kui saatekirjas saaja nimi ja aadress on näidatud täielikult ja täpselt.

Raudteede-seadust täiendati määrusega, et raudteel on õigus kontrollida kiirkauba-saadetise sisu ja selle mittevastavuse korral veodokumentis ülesantud nimetusega, kui raudtee selle läbi oleks võinud kahju saada, võetakse trahvi sellesamas korras, kui on ette nähtud kaubasaadetiste kohta.

Art. 79 muudatus annab Teedeministrile õiguse tarviduse korral vagunite maksuta seisuaaja määra mitte üksnes pikendada, vaid ka lühendada.

LÄTI RAUDTEEDE TEGEVUS 1934. AASTAL.

Statistilised andmed Läti raudteede tegevuse kohta, mis avaldatud ajakirjas „Dzelzcelu Vestnesis“ nr. 5 k. a., näitavad, võrreldes kahe eelmise aastaga, peaaegu kõigil aladel tõusu.

Ekspluateeritavate liinide kogupikkus oli keskmiselt: 1934. a. — 2839,4 km, 1933. a. — 2752,5 km ja 1932. a. — 2682,3 km.

Rong-kilomeetrite arv (tuhandetes) oli:

	1934. a.	1933. a.	1932. a.
Reisijate veos . . .	7100	6665	7301
Kaupade veos . . .	2065	1768	1577

Sellest näeme, et rong-kilomeetrite arv möödunud aastal oli tõusnud võrreldes 1933. a. reisijate veos 6,5% ja kaupade veos 16,8% võrra ja võrreldes 1932. a. reisijate veos 12,7% ja kaupade veos 30,9% võrra.

Vagunite telg-kilomeetrite kogusummat näitavad järgmised arvud (miljonites):

	1934. a.	1933. a.	1932. a.
Üldiselt	290,1	258,1	238,7

Sellest

Reisijate liikluses .	157,6	146,7	136,4
Kaubaliikluses . . .	124,7	103,6	93,9

Vedur-kilomeetrite arv (tuhandetes) oli 1934. a. 11064, 1933. a. — 10081 ja 1932. a. — 9487.

Reisijate arv (tuhandetes), mis 1932. a. oli 10707 ja 1933. a. — 11981, tõusis 1934. a. kuni 13628, mis tähendab seega 1934. a. juurdekasvu 13,7% võrra eelmise aastaga ja 27,3% võrra 1932. a. võrreldes. Reisija-kilomeetrite arv oli samadel aastatel: 459,0 milj., 508,0 milj. ja 582,2 milj.

Raudteel veetud kaupade kvantum (tuhandetes tonnides) on tõusnud veel suuremalgi määral 1932. a. oli see 2217, järgmisel aastal 2644 ja 1934. a. 3201. Seega on 1934. a. veetud kaupade rohkem 21,1% kui eelmisel aastal ja 44,4% rohkem kui 1932. a.

Peab tähendama, et see juurdekasv on tingitud ainult vedude suurenemisest siseliikluses, kuna transiitveod on iga aasta vähenenud: 1932. a. veeti neid 284 tuh. tonni, 1933. a. aga 187 tuh. ja 1934. a. 185 tuh. tonni.

Kaubaveos tonn-kilomeetrite arv oli kolmel nimestatud aastal: 262,7, 193,0 ja 370,7 milj.

Ka raudteeteenijate arv on tõusnud, kuid võrdlemisi väiksel määral. 1934. a. oli Läti raudtee-

del 12217 teenijat, 1933. a. 11798 ja 1932. a. 12139. Teenijate arvu tõus on tingitud peamiselt uute ekspluateeritavate liinide avamisest.

1 ekspluateeritava tee-kilomeetri peale langes teenijaid: 1934. a. — 4,30, 1933. a. — 4,29 ja 1932. a. — 4,53.

1000 rong-kilomeetri peale langes teenijaid: 1934. a. — 1,31, 1933. a. — 1,37 ja 1932. a. — 1,51.

Tulud reisijate veost kogusummas on küll tõusnud, kuid ühelt reisija-kilomeetrilt — langenud, mis seletatav tariifide alandamisega ja mõnesuguste soodustuste maksmapanemisega.

Reisijateveo tulud olid:

1934. a. —	12.762	tuh. latti
1933. a. —	11.863	„ „
1932. a. —	12.128	„ „

Tulu ühelt reisija-kilomeetrilt on aast-aastalt langenud järjekindlalt, sest 1932. a. oli see 2,64 sant., 1933. a. — 2,33 sant. ja 1934. a. — 2,19 sant.

Kuna tulud reisijateveos kogusummas, võrreldes 1933. a., on tõusnud 7,6% võrra, ehk 900.000 latti võrra, on tulud kaubaveost sama aja vältel tõusnud 17,6% ehk ümmarguselt 2.250.000 latti võrra. Kaubaveo tulud olid nimelt:

1934. a. —	15.171	tuh. latti
1933. a. —	12.923	„ „
1932. a. —	13.106	„ „

Ka kaubaveos peab märkima tulu langust ühelt tonn-kilomeetrilt, sest 1932. a. oli see 4,61 sant., 1933. a. 4,15 sant. ja 1934. a. juba 3,88 sant.

Protsetides väljendatult on 1934. a., eelmise aastaga võrreldes, tulu ühelt reisija-kilomeetrilt langenud 6,0% ja ühelt tonn-kilomeetrilt 6,5% võrra; võrreldes aga 1932. a., teeb see langus välja reisijateveos 17,0% ja kaubaveos 15,8%.

Tulude kogusumma on 1934. a., võrreldes eelmise aastaga, tõusnud 12,5% ehk ümmarguselt 2.700.000 latti võrra. Samal ajal on ekspluatatsiooni-kulude kogusumma tõusnud ainult 0,6% ehk 165.000 latti võrra. Selle tagajärjel on raudteede seisukord märksa paranenud ja ekspluatatsiooni-koeffitsient, mis 1932. a. oli isegi 106,8 ja 1933. a. 98,4, langes 1934. a. kuni 87,9.

Absoluutsetes arvudes olid tulud ja kulud viimase 3 aasta kestel (tuhand. lattides):

	Tulud.	Käitusekulud
1934. a.	33.365	29.341
1933. a.	29.663	29.176
1932. a.	30.259	32.304

Ühe ekspluateeritava tee-kilomeetri peale langes tulused: 1932. a. 11.281 Ls., 1933. a. 10777 Ls. ja 1934. a. 11751 latti; käitusekulused oli: 1932. a. 12043 Ls., 1933. a. 10600 Ls. ja 1934. a. 10333 latti.

UUTE KLASSIVAGUNITE TELLIMINE.

Teatavasti valitseb Läti raudteedel eriti suvekuudel puudus klassivagunitest ja reisijate veoks kasutatakse tihti kaubavaguneid. Selle tõttu on antud Liepaja sõjasadama tehastele tellimine 5 laiarööpmelise ja 5 kitsarööpmelise tee klassivaguni ehituseks. Hind kokku 650.000 latti. Ka on arutusel tellimise andmine „Fenikssi“ tehastele klassivagunite ehitamiseks 1 milj. latti väärtuses.

MUUDATUSI LÄTI RAUDTEEDE PEAVALITSUSE ISIKKONNAS.

21. dets. m. a. suri Läti raudteede peavalitsuse veo- ja materjalidireksiooni direktor ins. Janis Stenders, kes oli ka Läti raudteede ajakirja „Dzelzcelu Vestnesis“ mitteametliku osa toimetaja.

Uueks veo- ja materjalidireksiooni direktoriks nimetati ins. K. Apsis.

Vanuse ülemmäära saabumise tõttu määrati pensionile raudteede peavalitsuse ametnikest: tehnilise direktori abi ins. K. Paegle, tariifijaoskonna juhataja E. Berzins, ametliku reisibüroo „Celtransi“ juhataja Andermanis, ins. Vamskans, ins. Lamberts j. t.

Tehnilise direktori abiks nimetati senine sildade osakonna juhataja ins. K. Dzenis, kelle ametikohale määrati ins. A. Stals. Tariifi jaoskonna juhatajaks nimetati senine keskstatistika jaoskonna juhataja M. Jakobsons. Vagunite jaoskonna juhatajaks nimetati ins. M. Tamuzs. Uueks „Celtransi“ juhatajaks sai senine administratiivosakonna juhataja Paul Licis, kuna administratiivosakonna juhatajaks on määratud J. Juriks.

LÄTI VALITSUS OSTAB ÄRA VALGA—IPIKI LIINI.

Nagu näha „Dzelzcelnieks“ nr. 6 k. a., on Läti valitsuse ja Esimese juurdeveo raudteede seltsi vahel kokku lepitud Valga—Ipiki kitsarööpmelise liini hinna suhtes, mis on määratud 850.000 latile.

UUS KORD VÄLISRAUDTEEDE SÕIDUPILETITE MÜÜGIKS.

1. märtsist s. a. pandi maksuma kord, et kupongpiletite ostmiseks tuleb esitada valuutakomisjonile palve välisraudteede piletihindade ja muude sõidukulude katteks tarvismineva välisvaluuta saamiseks. Palves tuleb näidata, kuhu ja mis otstarbel sõidetakse. Raudteejaamades müüdavad otsepiletid selle kitsenduse alla ei käi, kuid teatavasti on need reisibüroo-kupongpiletitest kallimad ja pealegi ei saa neid osta edasi-tagasi sõiduks, nagu see võimalik on reisibüroodest ostmisel.

ERGLI—MADONA RAUDTEE E HITATAKSE PÕHJAPUOLSE VARIANDI JÄRGI.

On otsustatud välja anda Ergli—Madona raudtee ehitustööd, kusjuures selle raudtee siht lõplikult kindlaks määratud Jumurda—Vejava—Lubeja—Viesiena—Grazdena—Lazdona kaudu. Uue raudtee pikkus on 42 km. Sellel raudteel suurim sild asetseb Grazdenas ja on 20 m pikk ja 9 m kõrge.

TEEDEMINISTRILE ÕIGUS TARIIFIDE MUUTMISEKS.

Läti ministrite kabinet otsustas laiendada teedeministri võimupiire tariifide muutmise küsimustes. Nimelt on nüüd teedeministril õigus ette võtta tariifides vähemaid muudatusi, mis ei muuda tariifi struktuuri. Seni tulid kõik tariifiküsimused alati esitada kinnitamiseks ministrite kabinetile, mis tegi tariifide muutmise, eriti kui oli tegemist vähema tähtsusega parandustega, asjata raskepäraseks.

75%-NE HINNAALANDUS PÖLLUTÖÖLISTE VEOKS.

Ministrite kabinet otsustas lubada 75% sõiduhinna-alandust põllutöölistele, sõiduks nende elukohast töökohta. See on maksev niihästi kohalikkude kui ka välismaalt toodavate põllutööliste suhtes.

SAKSAMAA.

UUSI SÕIDUHINNA-ALANDUSI.

Saksa riigiraudteede Alaline tariifikomisjon, mis oma istungeid pidas möödunud kuul Augsburgis, otsustas teha rida tähtsaid sõiduhinna-alandusi reisijateveo alal. Need hinnaalandused ei ole küll veel kinnitatud, kuid on oodata nende maksmapanekut lähemal ajal.

Eeskätt on ette nähtud 50% sõiduhinna-alandus sportlastele, kui need, gruppides vähemalt 6 inimest, sõidavad võistlustele jne. kas osavõtjatena või pealtvaatajatena. Selle soodustuse osaliseks saavad kõik spordiühingud, mis kuuluvad üleriiklikku spordiliitu.

Lasterikastele perekondadele antavat sõiduhinna-soodustust laiendati veel, nimelt on hinnaalandus maksev perekondade suhtes, millel on vähemalt neli vallaalast last, kes ei ole veel 21 aastat vana (seni oli vanuse ülemmäär 18 aastat). Seda soodustust tulevikus võivad kasutada ka lasterikkad välismaalaste perekonnad, kes külastavad Saksamaad.

Maaailmasõjas langenud sõdurite haudade külastamise puhul antakse nende omastele samuti 50% sõiduhinna alandust.

Ka kaubareisijate mustrite-kohvrite veo kohta ettenähtud hinnaalanduse suhtes kehtivaid eeskirju on muudetud lihtsustamise mõttes.

SAUN REISIJAILE BERLIINI RAUDTEEJAAMAS.

Reisijate jaoks, kes pärast pikka ja väsitavat raudteesõitu tahavad ennast kosutada ja värskendada sooja vanni abil, on Berliini Friedrichstrasse raudteejaamas ehitatud saun, mis on avatud mitte üksi päeval, vaid ka kogu öö läbi. See omapärane asutus asetseb jaamas keldriruumides.

SAKSA RIIGIRAUDTEEDE VÄLJAVAATE-VAGUNID.

Saksa riigiraudteed on andnud tellimuse 2 vaheldava voolu mootorvaguni ehituseks, mis peavad olema eriti avarate akendega ja on määratud väljavaatevagunite liikumiseks liinidel, kus on ilusad maastikud. Vagunid ehitatakse Fuchsi vagunitehases Heidelbergis ja peavad saama valmis juba maikuu k. a.

REISIMUGAVUSTE SUURENDAMINE.

Nagu juba varemalt nimetatud, on Saksa riigiraudteed viimasel ajal hakanud erilist tähelepanu pöörama reisimugavuste tõstmisele. Kupeed laiendatakse, polsterdus 1. ja 2. klassis saab olema veel pehmem ja mugavam kui seni. Ka 3. klassis võetakse tarvitusele istekohtade polsterdamine, nimelt mootorvagunites ja kaugesõidu-rongides. Aurukütte reguleerimiseks seatakse sisse erilised termostaadid, mis võimaldavad ühetasase temperatuuri pidamist vagunis. Tehakse katseid ka soojaõhu-küttega.

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

Erikirjanduse ülevaade.

JAHRBUCH FÜR DEUTSCHE EISENBAHNER
1935.

Verlag: „Verein deutscher Eesenbanbeamten“,
Prag.

Teatavasti on Tšehhoslovakkia elanikest võrdlemisi suur protsent sakslasi. Sellega seoses on seal rohkesti ka raudteeametnike-sakslasi, kes oma majandusliikkude, sotsiaalsete ja hariduslikkude huvide arendamiseks on loonud „Saksa raudteeametnike ühingu“. Ühingu annab välja ka raudteelaste eriajakirja „Neue Bahnen“, mis ilmub 2 korda kuus. Ülalnimetatud aastaraamat on määratud ühingu liikmetele ja sisaldab kokkuvõtlikke andmeid ja näpunäiteid, mis puudutavad Tšehhoslovakkia raudteelaste teenistuse-, palga-, puhkuse- ja pensioniolusid.

HENSCHEL-LOKOMOTIV-TASCHENBUCH.

Verlag Henschel & Sohn A. G. Kassel.

Saadaval: Verlagsbuchhandlung Julius Springer,
Berlin W 9. 227 joonist, 75 arvude tabelit tekstis,
284 lhk. Hind 7 RM.

Üldiselt tuntud Henscheli veduritehas pühitseb käesoleval aastal oma 125. aastast kestvust. Seega on tegemist tehase juubeliaastaga, ja et see langeb kokku veel Saksa raudteede 100-aastase kestvuse juubeliga, siis nimetatud veduritehase aastaraamat seekord evib erilise tähtsuse. Sellega seoses on raamatus toodud mõndagi, mis viib meid tagasi raudteede ajaloosse ja tutvustab ühtlasi vedurite ehituse arenemiskäiguga. On ju Henscheli firma esimesi tehaseid, mis ehitasid vedureid, ja tema sõidukid ei ole mitte üksi Saksamaal, vaid üle terve maailma, näiteks Indias ja Lõuna-

Aafrikas kasutamisele võetud. Peab tähendama, et vähem kui saja aasta jooksul on tehas ümmarguselt 22500 vedurit välja lasknud, millisest arvust üle 15800 jäid Saksamaale, kuna 6700 vedurit läksid välismaale (üle 1000 Itaaliasse, üle 500 Prantsusmaale ja nende asumaadesse jne.). Esimene vedur lasti välja tehastest 1848. a., 100. vedur aastal 1865, 1000. vedur aastal 1879 ja 10000. vedur aastal 1910.

Aastaraamat toob hulga ülevaateid ja tabeleid, mis kirjeldavad igasuguseid võimalikke vedurite liike. Raamat sisaldab veel palju mitmesuguseid tabeleid, mis on tarvilikud veduriehituse või üldse veduriasjanduse alal, mis tõttu ta osutub kasulikuks ja praktiliseks käsiraamatuks.

FAHRTEN INS BLAUE.

Kreuz und quer durch deutsche Gaue. D r. C. W. Schmidt. Hesse & Becker Verlag, Leipzig.

160 lhk. teksti ja 197 pilti vase-sügavtrükkis. Riideköites hind 4,80 RM.

Autor kirjeldab selles teoses Saksamaa ilusamaid kohti ja juhib tähelepanu eriti neile looduse- ja kunstimälestistele, mis harilikult vähem tuntud. Ta tahab lugejat üles virgutada ette võtma huvireisusid, oma puhkepäevi mööda saatma kusagil, idüllirikas vaikes nurgas, looduserüpes või jälle mõnes ajalooliselt tähtsas, mineviku kuulsusega seotud paigas. Seda kõike nii usutavaks ja külgetõmbavaks teevad ligi 200 suurepärast pilti. Nimede-register raamatu lõpus võimaldab leida kohe vastava maakoha või asula kohta raamatus toodud andmeid ja kirjeldusi.

Kreenholmi Puuvillasaaduste Manufaktuuri

Asutatud 1857. aastal.

Värtnaid — 500.000.

Telgi — 4.000

Valmistab igasugust puuvillalõnga, korutatud ning korutamata, pleekimata ning värvitud; puuvillariiet, pleekimata, pleegitud, värvitud, trükitud, värvilt koetud ja vatti.

Vabrikud Kreenholmis, Narva lähedal. Juhatus: Tallinnas, Pikal t. 68. Tel. 426-63.

Müügikoht: Kaubandus A.-S. Kreenbalt, Tallinnas, S. Karja 13. Tel. 425-14.

SAKU ÕLLETEHAS A/S.

ASUT. 1876.

PÕHIKAPITAL KR. 1.500.000.



ÕLU ja MÕDU

JUHATUS TALLINNAS

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

SAKU ÕLU JA MÕDU müügil igal RAUDTEEJAA-
MA EINELAUAS ning RESTORAANVAGUNITES.

A-s. FRANZ KRULL

MASINAEHITUSTEHAS

Asutatud 1865.

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, lauatahastele, piiritusvabrikutele 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 pehmendamiseks.
AURUMASINAD, AURUPUMBAD, insektorid, katlaarmatuurid, parandustööd aurukateldel, lokomobiilidel jne.
TAPAMAJADE SEADED. KÜLMUTUSSEADED.
KESKKÜTTE KATLAD ja RADIAATORID.
KANALISATSIOONI ja malm SURVETORUD. VEDURID.
TEEDEEHITUSMASINAD, nagu: teerullid, kivipurustajad, sorteeriv. elevaatorid. Igasugused pumbad. Petroleumi-mootorid.
Kõiksugu katelsepa-tööd: reservuaarid jne.
TRANSMISSIOONID. Malmi- ja vasevalu. Igasugu parandustööd.

Tööde headuse eest täielik vastutus.