Eesti Raudtee

TEEDEASJANDUSE AJAKIRI

K/ü E. R.

Ilmub kuus korda aastas.

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

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

Nr. 2 (111). 1933. 12. aastakäik.

SISU: Jul. Pihelgas: Piletita reisijaist ja piletite müügist rongis. — E. V.: Mootorvagunite liiklus Saksamaal. — Dr. K. Hartmann: Saksa riigiraudteed 1932. aastal. — Kroonika.

INHALT: Jul. Pihelgas: Fahrkartenlose Reisende und Fahrtkartenverkauf im Zuge. — E. V.: Triebwagen-Verkehr in Deutschland. — Dr. K. Hartmann: Deutsche Reichsbahn im Jahre 1932. — Chronik.

EESTI KIVI-ÕLI

Aktsia-Ühisus

Juhatus ja müügibüroo:
Tallinn, Vene t. 7
Telef. 464-50 ja 463-05

Tehas ja kaevandus:
Kiviõli jaam
Telef. Sonda 15

I. Kütte-õli, immutus-õli, katusepapi tõrv, fenolaat ja muud saadused põlevkivist.

II. Parimas headuses segamata kodumaa avio- ja autobensiin „***Estolin***“ ning denatureerimise bensiin „***Estol***“.

E. S.

Kõik parimad Eesti auto- ja mootorspordi võistlustagajärjed on saavutatud „***Estolin***“ bensiini tarvitamisel.

„POLARIS“

Eesti Kinnitus Aktsiaselts

Võtab vastu järgmisi kinnitusi:

Tule-,
murdvarguse-
vee-,
väärtsaadetiste-,
kasko (laevakerede) ja
klaasi-

kinnitusi.

Seltsi põhi- ja tagavarakapitalid ületavad
Kr. 780.000.—.

Seltsi asutamisest peale on kahjude eest välja maksetud üldkokku
Kr. 3.803.290.90.

Soliidne edasikinnitus! Kahjud likvideeritakse viivitamata!

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

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

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

E2
E
42

EESTI RAUDTEE

TEEDEASJANDUSE AJAKIRI

ILMUB KUUS KORDA AASTAS.

Toimetus ja talitus: Tallinnas, Nunne t. 32. tel. 3-55 (raudtee keskjaamast). Kontor avatud 9—15.

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

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

Nr. 2 (111) **1933.** **12. aastakäik**

Piletita reisijaist ja piletite müügist rongis.

Jul. Pihelgas.

Viimaste aastate jooksul on Nõmme linnavalitsus kui ka mitmesugused sealsed organisatsioonid ikka jälle vahetevahel tegemist teinud küsimusega, kas raudteevalitsus ei võiks Tallinna-Pääsküla liinil liiklevates elektrirongides sõitjate reisijate kohta panna maksma teatud erilisi soodustusi, nimelt sisse seada piletimüük rongides, eriti aga pehmendada senist piletita reisijate kohta maksvat trahvimise korda, näiteks vabastada trahvist kuupiletite omanikke, kellel pilet tegelikult olemas, kuid juhuslikult selle koju unustanud jne. Ollakse väga kuri praegu maksva, Raudtee seaduse §§ 22 ja 24 järgi ettenähtud korra peale ja kirjutatakse isegi ajalehtedes „kunstlikust jäneste vabritseerimisest elektriraudteel“ ja palju muud.

Nõmmelaste sellised soovid on arusaadavad ja nende enda seisukohalt võivad nad ka tõesti väga lihtsalt lahendatavad näida. Et aga need soovid ja kavad seni ei ole teostamist leidnud, siis süüdistatakse muidugi raudteevalitsust, kes olla väga vastutulemata ja hoidvat kinni igasugustest kivinenud määrustest ja korraldustest.

Sel puhul ei oleks ehk ülearune natuke lähemalt tähele panna toodud küsimust tema terves ulatuses. Tuleb eestkätt kohe tähendada, et Tallinna-Pääsküla liinil on maksev üldine, Raudteeseadusega maksma pandud kord, ja kui mingisuguseid uuendusi üldse ette võtta seal liinil, siis võib seda teha ainult maksva Raudteeseaduse piirides, või — vastasel juhul tuleks nimetatud seadust vastavalt muuta, mis aga nii kergesti pole läbi viidav.

Võib ju olla ka, et see üldine kord ei ole otstarbekohane ja ei vasta raudteekasustajate tarvidustele ning vajab selle tõttu muutmist. Et selle kohta ei ole seni hääli kuuldavale tulnud, võib olla tingitud sellest asjaolust, et mujal liinidel, kus sõitjaid on vähem ja sõidud enam-vähem juhuslikud, selle tõttu raudteekasustajad ei ole organiseeritud ega saa seega oma soove väljendada nii kergesti, kui Nõmme elanikud. Kuid, nagu juba tähendatud, ei ole seda küsimust olnud seni arutamisel tema terves ulatuses ja selles küsimuses on võimalikud tõesti mitu seisukohta, olenedes sellest, kuivõrt arvestada raudtee enda tegelikkude tarviduste ja võimalustega.

Raudtee toimetab vedusid tasu eest ja vastava sõiduhinna tasumise kohta antakse dokumendina reisijale sõidupilet. Kuna ikka ja igalpool on leidunud vähemal või suuremal määral ka sarnaseid isikuid, kes mõnesugustel põhjustel püüavad sõita raudteel ilma piletita, seega ilma sõiduhinna tasumata, siis loomulikult on raudteedel sarnaste ebasoovitavate ja tulundusliselt kahjulikkude nähete vastu võitlemiseks pandud maksma sellekohased reeglid, mis näevad ette piletita reisijatega talitamise korda. Harilikult määravad need reeglid, et piletita reisijailt tuleb võtta kas piletihind mitmekordselt, või piletihinnale lisaks teatud kindlaksmääratud trahvi ehk õigem lisamaksu.

Võrreldes üksikute riikide määrusi piletita reisijate kohta, leiame muidugi mõnesuguseid lahkuminekuid, kuid selles pole midagi erilist, sest nimelt piletita sõitmise suhtes on asjaolud üksikutes maades ja isegi üksikutes maakohta-

des isesugused. Ka võivad need asjaolud muutuda aja jooksul. Seda arvestades on mõnes riigis loobutud piletita reisija trahvimise korra äramääramisest seadusega ja jäetud see raudteetariifi ülesandeks,mida on võimalik kergem muuta ja kooskõlastada elu tarvidustega.

Ka meie kodumaal on viimase paarikümne aasta jooksul mitmel korral ja oluliselt muutunud piletita reisijate kohta raudteel maksvad määrused.

Vene raudteede põhiseaduse § 23 järgi oli reisija, kes leiti rongis ilma sõidupiletita, kohustatud maksma kahekordse piletihinna kauguse eest kontrolljaamast kuni järgmise jaamani, kus rong peatub (peale piletita sõidu avastamist). Kontrolljaamad Põhja-Lääne raudteel meie kodumaa piirides olid: Narva, Tapa, Tallinn, Haapsalu, Paldiski, Tartu ja Valga.

Kahekordset sõiduhinda ei nõutud: 1) kui reisija, kes ei olnud jõudnud osta piletit, istus rongile jaamaülema loal (hiljaksjäämise tunnistusega) ja 2) kui reisija tõestas raudteeagendile oma pileti kaotamist (§ 24).

Saksa okupatsiooni võimud muutsid ära selle korra ja panid ka siin maksma määrused, mida nad käsitasid üldse okupeeritud maa-aladel ja mis vormilt sarnanesid Saksa raudteel maksvatele reeglitele:

Reisija, kes leiti rongis ilma sõidupiletita, oli kohustatud tasuma neljakordse sõiduhinna, kuid mitte vähem kui 20 Saksa marka.

Kui reisija vabatahtlikult teatas konduktorile või rongijuhile, et ta ei jõudnud osta endale pileti, siis võeti temalt: a) kui piletihind vastavate jaamade vahel oli mitte üle 1 S. marga — kahekordne piletihind, b) kui aga piletihind oli üle 1 S. marga — ühekordne piletihind + lisamaks 1 S. mark. Sama oli maksev ka reisija suhtes, kes soovis sõita kaugemale oma piletil näidatud sihtjaamast ja teatas sellest aegsasti rongijuhile.

Eesti Vabariigi Raudteede loomisel jäid piletita reisijate suhtes okupatsiooniaegsed määrused esialgselt maksma, kuid pea pöörduti tagasi Vene määruste juure ja viimaseid muudeti ning täiendati selles mõttes, et piletihind määrati neljakordseks ja alammääraks 50 marka, millised normid olid okupatsioonivõimude määrusest laenatud.

Seadusandliku delegatsiooni poolt 12. märtsil 1920. a. vastuvõetud seaduse järgi (RT 43/44 — 1920) omandas (Vene) üldise raudtee põhiseaduse § 23 järgmise redaktsiooni:

„Reisija, kes rongil leitakse ilma sõidupiletita, on kohustatud maksma neljakordse piletihinna ärasõidetud maa eest, ehk, kui see selgitamata on, viimasest kontrolljaamast kuni järgmise jaamani, aga mitte vähem kui 50 marka."

§ 24, mis kõneleb trahvist vabastamisest hiljaksjäämise tunnistuse ettenäitamisel või pileti kaotuse tõestamisel, loeti maksvaks muutmata kujul.

Mõnesugustel põhjustel, millest allpool kõne, ei rahuldanud see piletita reisijate trahvimise kord ja asuti seetõttu uue väljatöötamisele, mis oli täiesti omapärane. Riigikogu poolt võeti 12. novembril 1925. a. vastu üldise raudteeseaduse §§ 23—26 muutmise seadus (RT 183/184 — 1925), millest toome valjavõttena § 23 (kaks esimest lõiget) ja § 24:

§ 23. Reisija, keda rongis piletita või maksvuseta piletiga leitakse, maksab piletihinnaks kuni järgmise peatustariifjaamani sõiduraha 15 kilomeetri eest ja trahvi 100 marka.

Reisija, keda leitakse omavoliliselt sõitmast alama klassi piletiga kõrgemas klassis, maksab trahvi 100 marka ja klasside piletihinna vaheraha arvates pileti väljaandejaamast lähema jaamani, pärast kõrgemas klassis sõitmise avalikuks tulekut.

§ 24. Reisija vabaneb § 23 ettenähtud trahviraha maksmisest järgmistel kordadel:

1) kui tema enne oma ärasõitu on muretsenud hiljaksjäämise tunnistuse väljasõidujaama korrapidajalt või jaamaülemalt. Selle tunnistuse peab reisija esitama esimesel jaamavahel rongijuhile või konduktorile, kes peale selle temalt sisse nõuab sõiduraha 15 kilomeetri pealt ühes 25-margalise lisamaksuga, mis temale annab õiguse sõita järgmise peatustariifjaamani;

2) sõidupileti tõestatud kaotamise puhul, — kusjuures reisija on kohustatud ostma uue pileti arvates järgmisest jaamast pärast piletikaotuse avalikukstulekut.

Oluline uuendus seisis selles, et piletihinna väljaarvamisel loobuti üldse kaugusest, kui muutlikust tegurist, mida tuli igal üksikul juhul arvestada olu kohaselt, vaid määrati piletita sõidu puhul paušaalne sõiduhind 15 kilomeetri kauguse eest ja trahv 100 marka.

Uue raudteeseaduse väljatöötamisel riigikogu komisjoni poolt leiti 12. novembril 1925 maksma pandud uuendus küllalt otstarbekohane olevat piletita reisijate suhtes, kuid § 23 teine lõige, mis käsitas alamast klassist kõrgemasse klassi omavoliliselt ülemineku juhtumist ja mis oma põhimõtte järgi ei olnud kooskõlas eelmise lõikega, sai muudetud.

Uues seaduses viidi uuendusena läbi see, et fikseeriti seadusliselt see asjaolu, mis mõnda aega tagasi oli juba tegelikult raudteel maksma pandud, kuid millel puudus n. ö. „seaduslik alus", nimelt, et raudteevalitsusel on õigus korraldada piletite müüki ka rongides. Riigikogu üldkomisjon, kes selle täienduse tegi raudteeseaduse kava § 18-s, põhjendas seda sellega, et viimasel ajal, kus raudteele on tekkinud suur võistlus moodsate liikumisvahendite poolt, peab raudtee oma teenistuse korras võimalikult paenduv olema ja kodanikkude huvisid arves-

E21040

tama; sellepärast tuleb raudteevalitsusele anda võimalus korraldada piletite müüki ka rongides. Et seda lähemalt korraldada seadusega ei ole võimalik, siis jäeti piletite müügi kord ja hind tariifi määrata.

Kooskõlas § 18 viimase (uue) lõike sissevõtmisega tuli loomulikult trahvist vabastada ka neid, kes pileti lunastanud rongis, kus piletitemüük sisse seatud. See on väljendatud § 24 punkt 3-ga. Selle paragrahvi juures kaalus üldkomisjon ka Nõmme linna majaomanikkude palvet, et trahvist vabastatakse kuupiletitega sõitjaid, kes oma kuupileti kodu unustanud. Üldkomisjon asus selles asjas eitavale seisukohale, motiveerides, et ei või kodanikku oma lohakuse pärast trahvist vabastada.

Riigikogu poolt 10. veebruaril 1931 vastuvõetud r a u d t e e d e s e a d u s e (RT 22 — 1931) §§ 24 ja 25 järgi on seega praegu maksev järgmine kord:

§ 24. Reisija, kes leitakse rongis piletita või maksvusetu piletiga, maksab piletihinnaks kuni järgmise tariifjaamani sõiduraha 15 kilomeetri eest ja trahviraha üks kroon.

Reisija, kes leitakse omavoliliselt sõitmas alama klassi piletiga kõrgemas klassis, maksab klasside piletihinna vahe 15 kilomeetri eest ja trahviraha üks kroon; sama piletihinna vahe ja trahviraha maksab reisija, kes esitab alandatud hinnaga pileti, kui tal ei ole õigust sellega sõitmiseks.

Sissenõutud sõidu- ja trahviraha vastu antakse reisijale kviitung.

Pärast trahvi määramise seadusjõusse astumist läheb saadud trahvirahast pool raudtee tuludeks, kuna teine pool antakse rongi kontrollivale ametnikule, kes teinud avalikuks piletita sõidu.

§ 25. Reisija vabaneb § 24 ettenähtud trahviraha maksmisest järgmistel kordadel:

1) kui ta enne oma ärasõitu on saanud sõidupileti murtesemiseks hiljaksjäämise tunnistuse lähtejaama korraldajalt või jaamaülemalt; selle tunnistuse peab reisija esitama esimesel jaamavahel rongijuhile või konduktorile, kes pärast seda nõuab talt sisse sõiduraha 15 kilomeetri eest ühes 25-sendilise lisamaksuga, mis temale annab õiguse sõita järgmise tariifjaamani. Hiljaksjäämise tunnistusi antakse seni, kuni jaama korraldaja annab käsu rongi liikumiseks;

2) sõidupileti tõestatud kaotamise puhul, — kusjuures reisija on kohustatud ostma uue pileti, arvates järgmisest jaamast pärast piletikaotuse avalikuks tulemist;

3) kui reisija on lunastanud pileti rongis, kus seatud sisse piletite müük.

Samuti vabanevad trahviraha maksmisest erakorralisel ametisõidul sõidupileti muretsemisega hiljaksjäänud politseiametnikud, posti-telegraafi-telefoni valitsuse mehaanikud ja montöörid, kui nad esitavad ametitunnistuse."

Ei oleks ehk huvituseta tuua võrdluseks ka teiste riikide raudteedelt näiteid piletite reisijate kohta maksvate eeskirjade kohta.

L ä t i raudteede seadus art. 30 järgi on ette nähtud, et „reisija, kes leitakse ilma piletita, või maksvuseta või mittevastava piletiga, või kes oma piletil tähendatud sihtjaamast mööda sõidab, peab maksma trahvi tariifi järgi ja edasisõiduks lunastama pileti. Reisija, kes ilma vastava lisamaksu tasumata, omavoliliselt sõidab alama klassi piletiga kõrgemas klassis, peab maksma trahvi tariifi järgi ja edasisõidu puhul kõrgemas klassis tasuma sõiduhinna vahe.

Läti praegu maksva reisijate veo tariifi (§ 28) järgi on määratud järgmised trahvid:

a) sõidu eest ilma piletita, maksvuseta piletiga või piletil tähendatud sihtjaamast möödasõidul, tuleb täiskasvanud reisijal maksta trahvi:

1. klassis — 6 latti,
2. „ — 4 „
3. „ — 2 „

b) sõidu eest mittevastava piletiga tuleb maksta trahvi:

1. klassis — 3 latti,
2. „ — 2 „
3. „ — 1 latt;

c) sõidu eest ilma platskaardita nummerdatud kohtadega või raudtee magamisvagunis võetakse trahvi:

2. klassis — 2 latti,
3. „ — 1 latt.

Lastelt vanadusega 5 kuni 12 aastat võetakse piletita sõidu puhul trahvi ainult pooles suuruses.

Reisijad, kes tulevad rongile peatuskohtadest, kus ei ole piletimüüki ja kus viimane toimub rongis, ei loeta piletita reisijaiks, kui nad ostavad endale pileti rongis enne järgmist jaama; kui nad leitakse ilma piletita peale järgmist jaama, siis käsitatakse nende kohta a ja b ettenähtud määrusi.

Läti raudteede seaduse art. 30 näeb järgmisi juhtumeid, kus trahvi ei võeta, nimelt:

1) reisijalt, kes on asunud rongile ilma piletita jaamaülema või korraldaja kirjalikul loal;

2) reisijalt, kes enne piletite kontrollimist tõestab, et ta on oma pileti kaotanud;

3) reisijalt, kes jaamas, kus viibisid mitmes suunas väljuvad rongid, on eksituse või teadmatuse tõttu asunud mõnele teises suunas liikuvale rongile, kui sellele, mille jaoks tal pilet on olemas.

L e e d u raudteedel maksva korra järgi võetakse piletita reisijalt kahekordne sõiduhind ärasõidetud maa eest, või kui see kindlaks tegemata, kauguse eest kontrolljaamast peale. Hiljaksjäämise tunnistuse esitamisel võetakse ainult harilik sõiduhind.

Saksa raudteedel maksvad reeglid on iseloomustavad enam-vähem kogu Lääne-Euroopa raudteedele, mistõttu toome need siin väljavõttena:

„Reisija, kellel ei ole maksvat sõidupiletit ette näidata, peab tasuma tema poolt läbisõidetud teeosa eest, või, kui see ei ole kohe kindlaks tehtav, terve teeulatuse eest, mis rong läbi sõitnud, kahekordse sõiduhinna, kuid vähemalt 3 Saksa marka. Kes kohe, ilma nõudmata teatab konduktorile või rongijuhile, et ta ei saanud sõidupiletit osta, peab tasuma sõiduhinna tariifi järgi ühes lisamaksuga 50 pf., kuid mitte rohkem, kui on kahekordne sõiduhind." (Liiklemismäärustik § 16, pkt. 2).

Saksa reisijateveotariif näeb ette veel, et lisamaksu ei võeta neilt, kes näit., sõlmejaamas üleminekul lühikese aja tõttu või muul põhjusel ei jõudnud osta piletit edasisõiduks ja kes sellest rongis kohe teatavad rongijuhile, või kes soovivad sõita oma piletil tähendatud sihtjaamast kaugemale, kusjuures ka on nõuetav etteteatamine konduktorile.

Kõigis Saksa naabruses olevates riikides on maksev sama põhimõte: Piletita reisijailt üldiselt võetakse kahekordne piletihind, kusjuures on ette nähtud teatud maksualammäär, mis on näit. Poolas 5 zlotti, Tšehhoslovakkias 20 Tšehhi krooni, Taanis 5 krooni. Isikuilt aga, kes ilma nõudmiseta teatavad kohe rongijuhile, et neil ei ole piletit, võetakse harilik piletihind ühes teatud lisamaksuga, mis on näit. Poolas 1 zlott, Taanis 0,50 kr., sealjuures on tingimuseks, et see sõiduhind ühes lisamaksuga ei või olla üle kahekordse pileti hinna.

Berni rahvusvahelise reisijate- ja pagasiveo konventsiooni art. 12 järgi on ette nähtud, et rahvusvahelises liiklemises võetakse piletita reisijailt peale sõidumaksu veel lisamaksu selle raudtee eeskirjade põhjal, kus pileti ettenäitamist nõuti; vastavate eeskirjade puudumisel peab reisija lisamaksu tasuma ärasõidetud tee sõidupileti hinna suuruses; seega on ka seal käsitatud kahekordse pileti hinna võtmise põhimõtet.

Tulles tagasi meie raudteedel piletita reisijate kohta praegu maksva määruste juurde, võib tähendada, et need on peaaegu eeskujulikult lihtsad käsitamiseks, ehk küll Läti eeskirjad selles suhtes veelgi lihtsamad on, sest kuna meil tuleb veel arvutada piletihinda või vaheraha 15 km kauguse eest, siis on Läti raudteedel ülaltähendatud kindlate maksumääradega kõik tasutud.

Lihtsus on saavutatud sel teel, et nagu juba ennem nimetatud, on loobutud piletita reisija sõidukauguse arvestamisest. Maksu võtmine 15 kilomeetri kauguse eest, mis vastab pikemale kahe tariifjaama vahelisele kaugusele, on põhjendatud näiliselt sellisel oletusel, et raudteel on olemas (või teoreetiliselt peaks olema) sarnane eeskujulik kontrollimise kord, et iga piletita sõitja kohe esimesel jaamavahel üles leitakse. Peab aga tähendama, et vastupidi, endised Vene kui ka hiljem veel Eestis maksvusel olnud määrused nägid ette kauguse arvestamist kontrolljaamast arvates, ja seda korda oli kerge põhjendada sellega, et raske on tihti kindlaks tena, kus jaamas keegi isik piletita rongile tulnud. Kauguse arvestamine kontrolljaamast peale oli muidugi ka teatud lihtsustus ja teatud määral oli moeldud ka rongiteenijate kuritarvituste ärahoidmiseks raudtee suhtes.

Võrreldes seega varemalt maksvat korda, kus kaugusi arvati kontrolljaamast, võib väita, et praegu maksvad määrused on küll ühtlasemad ja õiglasemad piletita reisijate suhtes; kuivõrt nad aga seda raudtee enda suhtes on, see oleneb, nagu juba ülalpool tähendatud, rongide kontrolli teostamisest. Näit., sel juhul, kui pileti mitte vastavus mingisugusel põhjusel ei ole kindlaks tehtud kohe esimesel kontrollimisel peale lähtejaamast väljasõitu, siis mõnel hilisemal kontrollimisel ei saa ikkagi maksu või vaheraha võtta faktilise kauguse eest, mis läbi sõidetud, kuigi see tagantjärele tõestatav, vaid ainult 15 km eest.

Näib olevat küll õiglasem, kui piletita reisijate kohta käivad seaduse-eeskirjad näeksid ette piletihinna või vaheraha võtmist tõelikult ärasõidetud kauguse eest, ja juhul kui see kindlaks tegemata, vähemalt 15 km eest. Kuid siin peab silmas pidama, et sellise korralduse juures langeb tõeliku ärasõidetud kauguse kindlakstegemise ja tõestuse kohustused raudteele, ja võidakse kahelda sellejuures, kuivõrt täpselt rongiteenijad selles suhtes talitavad või talitada saavadki. Vastupidi, kui määruste järgi on ette nähtud, et tõeliku ärasõidetud kauguse mittekindlakstegemisel tuleb kaugus arvestada kas rongi väljasõidujaamast või mõnest n.n. „kontrolljaamast", siis on tõeliku sõidukauguse tõestamine loomulikult piletita reisija enda asi. Viimast teed ongi käidud enamusel juhtudel Lääne-Euroopa raudteedel, nagu ka Saksa eeskirjadest näha.

Kuidas ka vaadata meil praegu maksvale piletita reisijate trahvimise korrale tema otstarbekohasuse suhtes vormilisest kui ka õigusliest küljest, siiski peab tähendama, et seda trahvimist ei saa pidada sugugi kõrgeks ja liig valjuks nende isikute suhtes, kes sihilikult on püüdnud kasutada raudteed maksuta. Võetav maks (sõiduhind 15 km eest = 35 senti 3. klassis ja trahvi üks kroon, kokku 1,35 krooni) võrdub peaaegu ka Lätis 3. klassi kohta ettenähtud maksumäärale. Teisest küljest on aga meie teises naaberriigis, Nõukogude Venes piletita sõitjate suhtes maksmas väga drakoonilised eeskirjad ja trahvi võetakse 20 rbl. ning enam, vastavalt mitmesugustele, määrustes ettenähtud juhtudele.

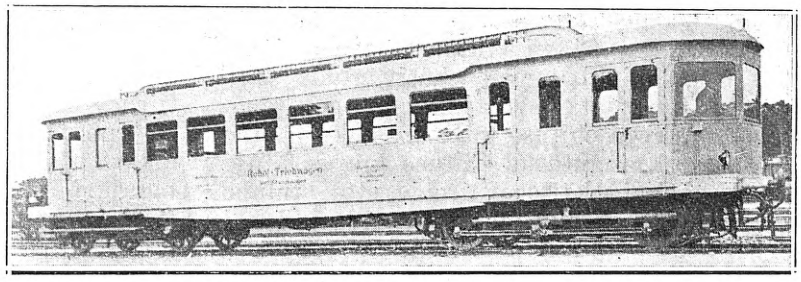
(Järgneb.)

Mootorvagunite liiklus Saksamaal.

E. V.

Ligi 12 aastat tagasi tõusis Saksamaal päevakorrale mootorvagunite konstruktsiooni otstarbekohase kujundamise küsimus. Selleks andis tõuke püüe moderniseerida raudtee käitust, et saavutada suuremat majanduslikkust ja et tagasi võita seda osa liiklusest, mis oli autotranspordi kätte üle läinud. Eesmärgiks oli,

Mootorvaguni ehitajad olid astunud ühendusse ilmakuulsa firma Maybach mootoritetehasega Friedrichshafenis, mis valmistab lennukimootoreid ja mis ka üksi võis ehitada kergeid diiselmootoreid mootorvagunite jaoks. Selle koostöö tulemusena valmistati mootorvagun, mis on näidatud joon. 1.



1. Diiselmootorvagun

150 h.-j. Seddini näitusel.

et lahti saada rasketest aurujõul liikuvatest rongidest, mis olid seotud suurte kuludega rongi meeskonna kui ka materjalide suhtes, kui ka, et teha liiklemist painduvamaks ja kiiremaks; sealjuures omakulude võimalik piiramine pidi võimaldama raudteele pakkuda reisipublikule paremat teenimist.

Tehti katseid kõige mitmekesisemate vagunitüüpidega, samuti mitmesuguste masina- ja jõuülekande seadistega, mis osalt praegu veel tarvitusel, osalt juba ammu käsitusest ära jäetud. See käib peaasjalikult gaasistajamootoriga vagunite kohta, millel oli mitmesuguseid puudusi: tihti ei rahuldanud sõiduki liikluse jõudlused sisseehitatud masina väiksuse tõttu, või käsitusekulud olid tarvitatava bensiini või bensooli kõrgete hindade tõttu suured. Tehnilised raskused tekkisid selle läbi, ajamiseadised olid nõrgad ja ei vastanud raudteekäituse nõuetele. Käituseainete tulehädaohtlikkus oli üks tähtis põhjus, mis oli takistuseks mootorvaguni liikluse üldiselt maksmapanekuks raudteedel. Nimetatud pahedest ja puudustest olenes see asjaolu, et ükski gaasistajamootorvaguni tüüpidest ei osutunud raudteekäitusele täielikult otstarbekohaseks. Alles viimasel ajal on nende mootoritega vagunid uuesti tähelepanuosaliseks saanud, nimelt kergete, nõnda nimetatud „röö-basomnibustena", millest allpool on kõne.

Kirjeldatud olukorras oli see üks suur samm edasi,kui peale aastatepikkuseid eeltöid Eisenbahn - Verkehrsmittel-Aktiengesellschaft, lühendatult EVA (Raudtee Liiklusvahendite A/S.) vagunivabrik Vismaris 1924. a. ehitas esimese diiselmootorvaguni, mis vastas kõigile neile nõuetele, millega raudteekäituses tuleb arvestada.

Mootorvaguni pikkus puhvritest on 19360 mm, tal on 63 isteplatsi ja võib saavutada kiiruse ülemmäärana 65 km/t. Vagunikere, mis on puhtrauast ja needitud, näitab oma välimuse poolest juba püüet, õhu vastusurvet vähendada andes vaguni välimusele sellekohase soodsa kuju, eriti mis puutub vaguni otsadesse.

Vaguni kaal on ainult 36 t, mis on uuelaadse, kerge ehitusviisi tulemus.

Täiesti uusi teid mindi masinaseadiste ärapaigutamisel. Mootor ühes kiirusekastiga ja pöördeajamiga asetati nimelt neljateljelise vaguni ühte pöörvankrisse. Mõlema telje aju toimus valtstelje kaudu väntade ja seostiisli abil. Sellise paigutuse paremused seisavad selles, et terve masinavärk on pöörvankris, mille mõlemad teljed võtavad osa ajust, seega on suurem hõõrikaal ja võimalik paremine hoovõtet kui ka kiirendusi teostada vaguni liikumisel. Peale selle on masinavärk eraldatud telgedest vedrude abil, mis kaitseb selle eest, et ei tekiks sarnaseid nähted, kui ilma vedrudeta kardaanaju juures, kus põrutused ja tõuked enneaegselt hävitavad hammasrattaid ja laagreid. Ka on selle ehituseviisi juures tähtis see asjaolu, et mootori ja ajami paigutusel pöörvankrisse saavad mootorimürin ja põrutused täielikult ära hoitud vagunikerest, mis pöörvankriraamile toetub vedrude kaudu.

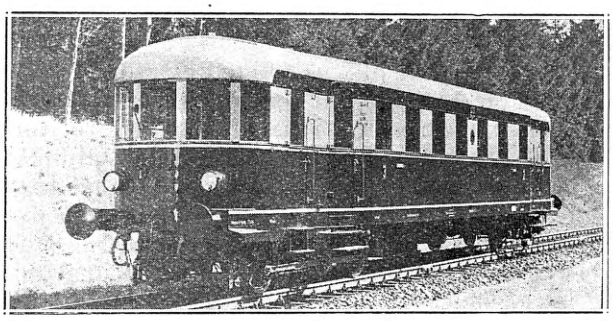
Vaguni käitusel ei teki mingisuguseid gaasihaisusid, mis on saavutatud erilise sisseseade abil, mis takistab põlenud gaaside tungimist vaguni sisemusse.

Kasutatud mootor on kuuesilindriline reasmootor 140 mm puureläbimõõduga ja 180 mm kolvikäiguga, mis 1300 tiiru juures töötab 150 h.-j. See eriline saavutus mootorvagunite ehi-

tuse alal võimaldas mootorvaguneid kasutada mitmekülgselt, neile järelvaguneid külge haakida ja nendega manööverdada. Mootori jaoks tarvitatav põletisaine — tooresõli, gaasiõli j.t. — maksis ainult ühe murdosa bensiini ja bensooli hinnast, nõnda et põletisainekulu kaeti juba ühe 4. klassi sõidupileti hinnaga. Ka ei või jätta nimetamata käituseaine täielikku hädaohutust plahvatuse ja tuleõnnetuse suhtes.

Kiirusevahetuseajamiks oli eriliselt tugev silinderratasajam 4 käiguga ja käigu lülimine toimus lamellsidurite abil, mis võimaldasid käikusid üksikult lülida. Sõidusihi vahetus võis toimuda ainult vaguni paigalseisu ajal ja nimelt ühe koonusratastega varustatud valtsvõlli sidurduse abil. Ajami lülitus ja mootori mõjustus toimus juhiruumist käsiväntade abil, kasutades ka traatköisveo lülitusi.

Ajami tugeva ehituse tõttu ei ole ka järgnevatel aastatel pingutatud käituse juures mingisuguseid tõsiseid käitusehäireid ette tulnud. Mootori juures on küll mõnesuguseid „lastehai-



2. Kerge mootorvagun 175 h.-j.

gusi" ilmestunud, kuid need on firma Maybachi poolt väsimata töö ja hoolega ikka kõrvaldatud. Ettetulnud häired on ka küllalt arusaadavad, kui seda arvesse võtta, et on tegemist kiiresti jooksja diiselmootoriga, millega kuni tänaseni ükski teine fabrikaat ei saa võistelda oma jõudluse ja kerge kaalu poolest. On seega endast mõistetav, et sarnase masina juures iga osa peab äärmiselt ära kasutatama ja et igal vähemal materjali veal on rasked tagajärjed.

On seda enam tervitatav, et peale esialgsete raskuste on ometi õnnestunud mitmeaastase katsetamise ja täiendamise tagajärjena kujundada mootorit, mis on täielikult käitusekindel.

See mootor on varustatud kompressoriga ja tal on suur eelis, nimelt käivituse suhtes, et see toimub kaasas veetava kõrgepingelise rõhkõhuga, mis võimaldab suure pöördemomentide juures vagunit liikuma panna vaikselt, nagu see sünnib elektrisõidukite juures, vastandina tol ajal olevatele gaasistajamootoritega vagunitele, mille käivitus jooksva mootori juures tihti suuri raskusi sünnitas.

Kirjeldatud mootorvaguni otstarbekohasust tõendab küllalt selgesti see asjaolu, et peale esimese vaguni, mis veel praegugi on Lõuna-Saksamaal käituses, järgmistel aastatel on samalaadilisi vaguneid, kuigi muudetud kere kujuga, järel tellitud Saksa kui ka muude raudteevalitsuste poolt. Käesoleval silmapilgul on ka 20 sarnast vagunit ehitusel Saksa riigiraudteede jaoks mitme firma käes. Need sõidukid, millest üks on näidatud joon. 2., kujutavad endast eelmainitud mootorvaguni järeltulijaid.

Loomulikult on nende sõidukite juures arvesse võetud viimaseid uuendusi vaguniehituse alal ja nende omakaal on elektrilise šveisimise ja muul teel veel vähendatud, nõnda et käitusevalmis olekus need mootorvagunid ainult ligi 31 t kaaluvad.

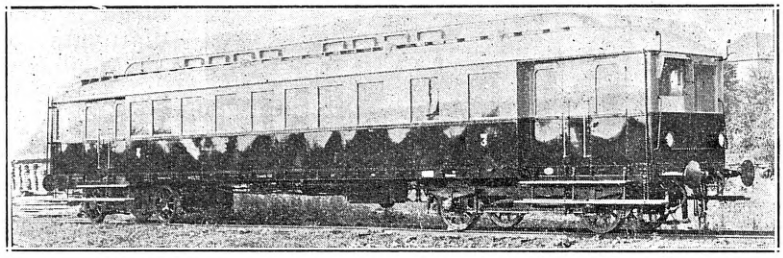
Masinavärgi juures muudatusi ette võetud ei ole. Mootori jõudlus on ainult suurendatud tiirude arvude tõstmisega 1300 pealt 1400 peale, kuni 175 h.-j. Vaguni sõidukiiruse ülemmäära võidi sellega ka tõsta kuni 80 km/t. Selle tagajärjel tuli aga muuta vagunikere asetusviisi pöörvankrile: nimelt ehitati sisse kiiktala risttöötsega, mida seniste võrdlemisi väikeste sõidukiiruste juures ei olnud vaja olnud.

Vahepeal oli Saksa riigiraudteede ülesandel ehitatud hulk mootorvaguneid, millistest ühe näeme joon. 3. Vagunitehniliselt osutavad need sõidukid teatud tagasiminekut, sest tellija poolt oli tehtud ülesandeks kasutada võimalikult palju normaal-valtsprofiile ja teisi sarnaseid osi vaguni ehitusel. Selle tagajärjel sarnanevad need oma ehituseviisi poolest harilikkudele reisivagunitele, mis ilmestub nende nurgelisest kujust, kuid mis õhu vastusurve suhtes mitte otstarbekohane ei ole.

Masina- ja jooksuvärk vastasid täielikult sellistele, mis olid esimesel mootorvagunil, ka jahutusesissesead vaguni katusel oli samasugune, kuid selle vahega, et hakati elektriventilaatoreid sisse ehitama, mis eriti suvekuudel, osutus väga tarvilikuks, et mitte mootorit üle kuumendada. Uute, 1930—1933 ehitatud kergete mootorvagunite (joon. 2.) juures on loobutud sellest ehitusviisist ja jahuti paigutatud põranda alla. Ventilaatori aju toimub vahetult mootori tiirude arvu kohaselt, ajamiga ühenduses oleva kerge kardaanvõlli kaudu. Seda ümberpaigutust tuleb pidada otstarbekohaseks vaguni välimuse üldmulje kui ka õhu vastusurve seisukohast.

Kuigi joon. 3. näidatud vagun nimetamisväärseid edusamme ei osuta mootorvagunite ehituse alal, siiski ei pea arvama, et see aeg oleks möödunud kasutult; oli olnud esmakordselt häid võimalusi seda sõidukitüüpi proovida suuremal arvul tegelikus käituses ja omandada kogemusi, mis võimaldasid edasiarendamist kuni allpool kirjeldatud kiirmootorvagunini.

Joon. 3. esitatud vagunitüübist on 22 tükki 1926.—1929. a. käitusesse võetud Saksa ja teiste raudteede poolt. Nende sõidukite kaal, olenedes nende, eelpoolnimetatud raskest ehitus-



3. Diiselmootorvagun.

viisist, oli ligi 40 t. Kuid 1930. a. loobuti teadlikult sellest tüübist ja hakati ehitama joon. 2. näidatud mootorvaguneid. Et saavutada võimalikult väikest omakaalu, selleks valmistati rattad, teljed, teljepuksid jne. võrdlemisi väga kerged, kasutades sealjuures tänavaraudteeasjanduses vahepeal arendatud konstruktsioone. Side- ja tõukeosade kerge ehituse tõttu ei saadud neid vaguneid muidugi kasutada normaalse liikluse rongide koosseades.

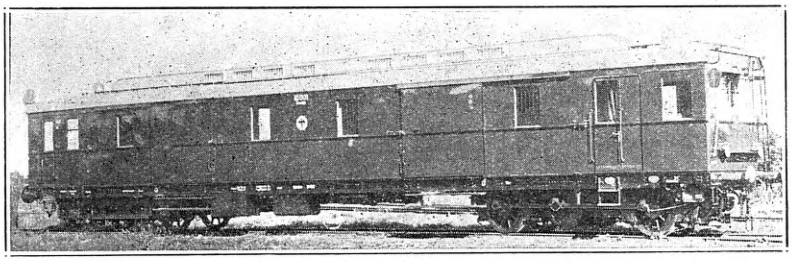
Vahepeal oli ka kaubaveos tekkinud tarvidus kiire kohaletoimetamise järel. Sellele tarvidusele vastu tulles Saksa riigiraudteed panid liiklemisesse kerged, n. n. *„Leig"*-kaubarongid, mis koosnesid vedurist ja kahest suurest kinnisest kaubavagunist. Nende rongide ülesanne oli peamiselt väikesaadetiste ja suurkiiruse kaupade veo kiirendamine.

Et aga need *„Leig"*-rongid siiski võrdlemisi rasked ja käitusele kallid on, siis Saksa riigiraudteede selts tegi 1929. a. sügisel jälle ülesandeks vagunivabrikule Vismar välja töötada erimootorvaguni tüübi (joon. 4.) ja ehitada neid 3 tükki.

maid jõudlusi. Kahe 175 h.-j. masina ja mehaanilise jõuülekande kasutamine ühes vagunis ei õnnestunud selle tõttu, et kaht sellist sisseseadet korraga ja rahuldavalt töötama panna ei olnud võimalik. Ka tuli sellega arvestada, et hiljem võis olla vajadus mitu niisugust vagunit ühendada üheks rongiks ja mitmekordse lülimise kaudu juhtida ühest juhiruumist, või, ilma ümberpaigutuseta, toimetada juhtimist isegi külgehaagitud järelvagunist.

Seega jäi üle ainult elektriline jõuülekanne. Peale pikki eeltöid ja kaalutlusi otsustas Saksa riigiraudteede selts uue sõidukitüübi arendamist teha ülesandeks samadele firmadele, kellel juba mehaanilise jõuülekandega diiselmootorvaguni arendamisel olid suured teened. Sügisel 1929 anti firma Maybach'ile tellimine ühe ligi 400 h.-j. jõudlusega diiselmootori peale, mida võiks kasutada sellise sõiduki jaoks. Vismari vagunivabrikule tehti ülesandeks vastava vaguni ehituse väljatöötamine.

Vagunitüüp, mille elektriarmatuur on firma Maffei-Schwartzkopff'i poolt, on näha joon. 5. Need vagunid, mis on liikluses ikka ühe sama



4. Kaubaveomootorvagun.

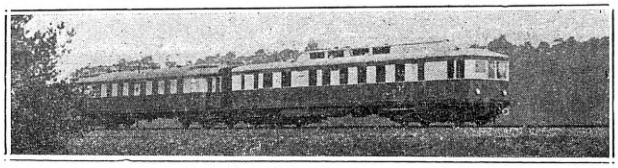
Need vagunid on samuti neljateljelised. Nende masinad ja jooksuvärk on täiesti samasugused, kui on reisijate mootorvagunitel; et tegemist on kaubavagunitega, millel võrdlemisi suur laadimisekaal — 15 t — selleks tuli siin ja seal ette võtta tarvilikke kõvendusi. Nende kaal on 39 t. Nad on 1930. a. peale käituses ja on osutunud vastupidavateks ning otstarbekohasteks.

Reisijateliikluses andis aga ennast tunda ka tarvidus kiiremalt liikuvate mootorvagunite järgi, kuid senised tüübid ei näinud võimaldavat seda. Sisseehitatud masinavärk, mis oli 150 kuni 170 h.-j., osutus selleks nõrgaks. Mootorvagunid, mis pidid võima 100 km/t ja enam arendada, ka järelvaguniga, nõudsid suure-

suure juhivaguniga, on juba üle ühe aasta tarvitusel Lõuna-Saksamaal ja on määratud kiirrongide liikluse tihendamiseks kahe suurlinna vahel.

Loomulikult oli sellise suurejõulise diiselmootori arendamisel tegemist suurte raskustega. Masinal on 12 silindrit V-kujul ja ta võime on 1400 tiiru juures minutis 410 h.-j. Kaal on 1800 kg, seega tuleb iga hobusejõu kohta ligi 4,4 kg, mis on diiselmootori kohta tõesti tähelepanuväärt väike kaal.

Ka selle vaguni kohta oli tellija (Saksa riigiraudteed) poolt avaldatud tingimused, et tuleb kasutada võimalikult palju normaal-profiile ja osi, mis tõttu vaguniehitajal ei olnud vabad käed, et oleks võinud teostada kõik uuendused



5. Diiselelektrimootorvagun 410 h.-j.

vaguni omakaalu vähendamise mõttes. Sõidukite töökaal on 52,0 t, mida üle 20 m pikkade vagunite ja selliste tugevate masinate juures ei tule pidada suureks. Siiski saavad uued, praegu ehitusel olevad sama jõudlusega mootorvagunid märksa kergemad olema. Ka saab uuemate vagunite juures enam tähelepanu pööratud õhu vastusurvele, varustades neid n. n. „põllega", mis katab vaguni all asuvaid rakendusosi.

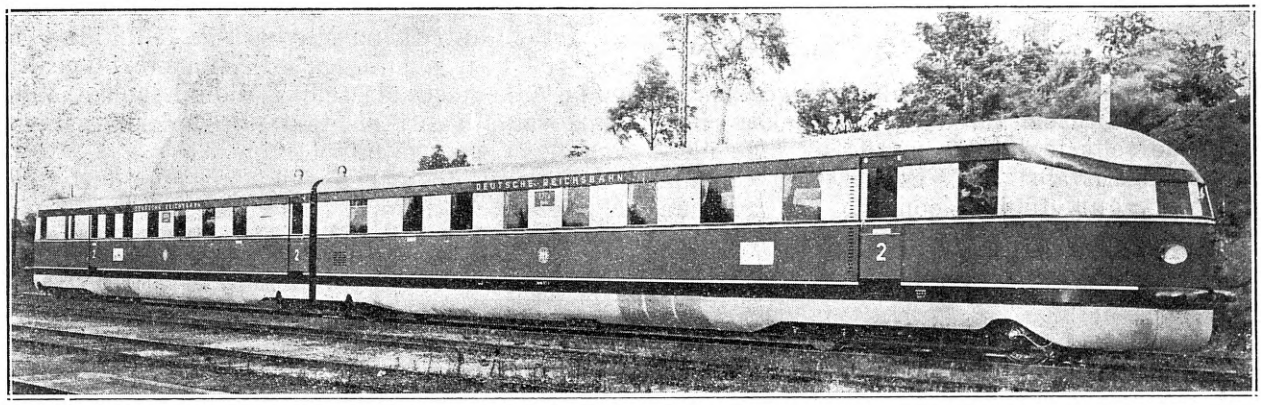
Joon. 5. näidatud mootorvaguni ehitamisel kui ka tarvitamisel saadud kogemused olid eriti tähtsad ja tagajärjerikkad. Nimelt nende kogemuste põhjal võidi asuda uue kiirmootorvaguni tüübi väljatöötamisele, mis pidi võima sõita kuni 160 km tunnis.

tatud ja ruum vagunikere all on sügavalt allaulatuvate plekkpõlledega kaetud.

Mootorvagunil puuduvad harilikud sidehaagid ja puhvrid, sest ei tule iial kasutada rongis. Igaks juhtumiseks, näit. rikked teelolekul jne., on tal mõlemas otsas üks aas, mille külge vastaval korral kinnitatakse vedaja sõiduki sidehaak. Et kerge ehitusega vagunikere ei saaks mõne teise sõiduki poolt ettevaatamatuse korral nii kergesti vigastatud, selleks on mootorvagunil mõlemas otsas kaks poolsilindrikujulist kummipuhvrit.

Mootorvaguni pikkus on 41,9 m. Käitusevalmis vaguni üldkaal, kaasa arvatud 3000 kg käituseaineid (kütteaine, vesi jahutuseks ja ka keskkütte jaoks, määrdeained), on 77400 kg. Mõlemas vaguniotsas asuvad masinaruumid. Üks vagunipool sisaldab pagasiruumi, 5½ kupeed (2. klass) ja 2 klosetti, teine vagunipool — einelauda ja 7 2. klassi kupeed. Istekohtade arv on 102. Mootorvaguni mugava ja meeldiva sisustuse peale on eriliselt rõhku pandud (vt. joon. 8.).

Mootorvaguni võimete põhjalikuks katsetamiseks sai korraldatud terve rida proovisõite.



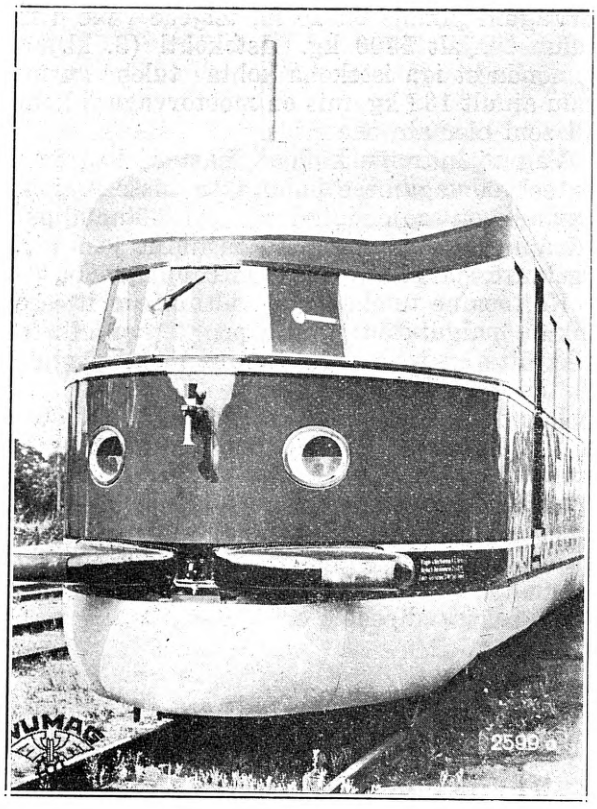
6. Kiirmootorvagun — külgvaade.

Selline kiirmootorvagun ongi juba mõlema ülemalnimetatud firma koostööl teostatud ja joon. 6. ning 7. pakuvad sellest vaadet otsast kui ka külje pealt.. Mootorvagun koosneb kahest osast. Mõlema vaguni poole otsa all on üks kaheteljeline pöörvanker, milles mõlemas on 410 h.-j. masinaseadised. Keskel toetuvad mõlemad vaguni pooled ühele ühisele Jakobipöörvankrile, milles asuvad ajumootorid.

Nagu joonistest 6. ja 7. näha, erineb see kiirmootorvagun oma välimuselt rohkesti oma eelkäijatest. Nimelt on püütud anda vagunikerele võimalikult sarnane kuju, mis oleks otstarbekohane suure sõidukiiruse juures tekkiva tugeva õhu vastusurve äravõitmiseks. Et vagunit tema pikkuse tõttu ei saa ümber pöörata, siis peab ta olema ühteviisi otstarbekohane mõlemas sihituses sõiduks ja seega sümmeetriliselt ehitatud. Vaguniotsad on tublisti ümmardatud, katus on otsadel kaugel allapoole painu-

Esimesed sõidud korraldati ühe masinaseadisega Friedrichshafen—Ulm'i liinil, kusjuures saavutati 125 km/t kiirust. Peale teise masinaseadise sisseehitamist said proovisõidud tehtud selleks hästi sobival Biberbach—Erbach teeosal, kus sõidukiirus oli 150 km/t, ehk küll nimetatud teeosal on tõusud keskmiselt 2,2$^0/_{00}$.

Viimased proovisõidud peeti teeosal Berliin Lehrter jaam — Hamburg-Altona, millel liiklemiseks mootorvagun on määratud. Sõiduplaan oli koostatud nõnda, nagu ta ka pärast hiljem igapäevases liikumises peab maksev olema. Sõiduplaani koostamisel tuli silmas pidada, et mootorvaguni käikupanemise läbi ei saaks mõlema suurlinna Berliini ja Hamburgi lähisliiklus takistatud. Sellest olenes näiteks, et Berliinist väljasõidul kuni Nauen jaamani ja Hamburgi sissesõidul Friedrichruh jaamast peale võidi sõita ainult tublisti vähendatud kiirusega. Üldine sõiduaeg Berliin Lehrter jaamast kuni



7. Kiirmootorvagun — otsavaade.

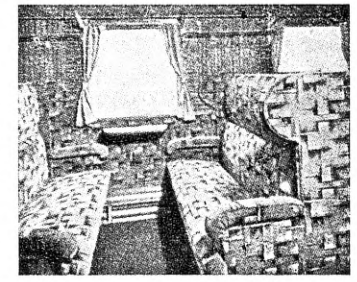
Hamburgi peajaamani osutus 138 minutit. 286,8 km pikkune teeosa Berliin—Hamburg sõideti läbi keskmiselt 125 km/t kiirusega. Teeosal Nauen'ist kuni Friedrichruh'ni oli 224 km kaugusel keskmine sõidukiirus ligi 140 km/t, kusjuures tuleb tähelepanna, et Wittenberge jaamast läbisõidul tuli pöörangute ja kõverikkude tõttu vähendada kiirust kuni 60 km/t. Sõidukiiruse ülemmäär sõiduplaani järgi oli 150 km/t. Katseviisil saavutati isegi 160 km/t sõidukiirust.

Diiselmootori tähtsus mootorvaguni käituse majanduslikkuse kohta ilmestub sellest, kui tähele panna, et eelkirjeldatud sõitudel Berliini ja Hamburgi vahel tarvitati iga 100 km kohta kütteainena 70 kg tooresõli ja määrdeõli 4 kg.

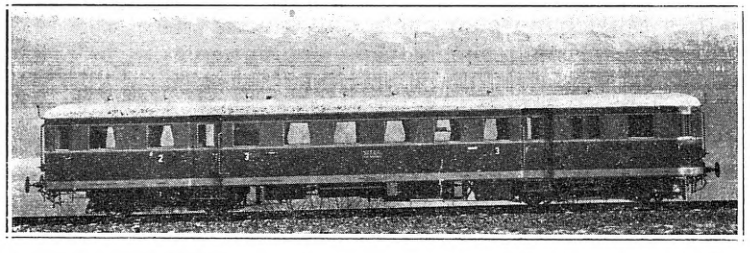
Et proovisõitudel mingisuguseid puudusi ei ilmestunud, siis kiirmootorvaguni plaanikindlaks käituselevõtmiseks ei peaks mingisuguseid takistusi ees olema ja see sünnib juba alates 15. maist suvise sõiduplaani maksmapanemisega.

Nagu juba tähendatud, olid need tähelepanuväärivad saavutused mootorvagunite alal võimalikud suurel määral selle tagajärjel, et kasutati elektri jõuülekannet. Sedasama viisi on kasutatud ühe uue vähema mootorvaguni tüübi juures, mis on määratud peamiselt eraraudteede mootoriseerimiseks. Joon. 9. on näidatud üks selline vagun, mis on ehitatud vagunivabriku Wismari poolt Stendal—Tangermünde raudtee jaoks. Kasutatud 6-silindriline Humboldt-Deutz mootor saavutab 160/180 h.-j. 1100 tiiru juures minutis ja asub ühes generaatoriga vaguni ühes pöörvankris, kuna teises asuvad ajumootorid. Mootorvaguni pikkus on 21,1 m, töökaal 30,2 t. Vagunis on 16 teise klassi ja 59 kolmanda klassi istekohta. Sõidukiirus on maksimaalselt 60 km/t.

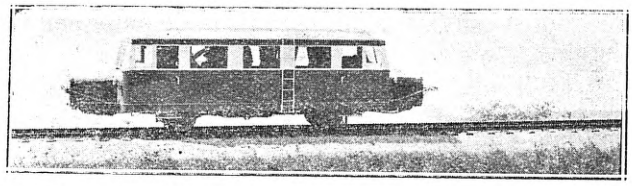
Ülevaade raudtee mootorvagunite-asianduse kohta Saksamaal ei oleks täielik, kui mitte mainida viimasel ajal „rööbasomnibusena" tarvitusele võetud väikseid mootorvaguneid gaasistajamootoriga ja mehaanilise jõuülekandega. Joon. 10. on näha üks selline mootorvagun, mis samuti vagunivabriku Wismari poolt on ehitatud Lüneburg-Soltau kõrvalraudtee jaoks. See vagun on nimetatud raudteel juba ligi üks aasta olnud tarvitusel ja osutunud küllalt otstarbekohaseks ja praktiliseks, mis tõttu on asutud nende mootorvagunite ehitamisele ka teiste liinide jaoks. See sõiduk kujundab rööbastele asetatud automobiili. Mõlemas otsas asuvad täielikud masinaseadised, kusjuures vastavalt sõidusihile eesotsas asuv mootor ajab temale lähemal asuvat vagunitelge, kuna teine seadis sel ajal ei tööta. Sellise korralduse eelised on ilmsed: vaguni ehitus kui ka käsitus on lihtsad. Masinaseadised saavad hoitud, sest et nad töötavad ainult kordamööda. Ühe seadise



8. Kiirmootorvaguni sisemus.



9. Mootorvagun Stendal—Tangermünde raudteel.



10. Rööbasomnibus Lüneburg—Soltau raudteel.

rikkimineku puhul on teine seadis ikka varuks, nõnda et vagun võib enamusel juhtudel omal jõul sõita lähemasse jaama või töökotta.

Masinaseadise ehitamisel on kasutatud harilikke Fordi veoauto mootoreid ja -ajameid, mis tõttu käsitus on lihtne ja tuttav igale autojuhile ja, mis eriti tähtis, tagavaraosade soetamine on igal ajal võimalik ja raudteel ei tarvitse neid osi endal hoida varuseks. Mootorivõime on 40 h.-j. 2200 tiiru juures minutis; maksimaalne kiirus on 45 km, kuid seda on võimalik ka kuni 56 km/t arendada.

Vaguni pikkus on 10 m, telgede vahe 4 m; kaalub tühjalt 5700 kg. Istekohti (3. kl.) on 34, nõnda et iga istekoha kohta tuleb surnud kaalu ainult 168 kg, mis on mootorvaguni kohta küll seni olemata saavutus.

Vaguni kütmine külmal aastaajal toimub sel teel, et vagunisse puhutakse sisse värsket õhku, mis on soojendatud mootori töötanud gaaside abil. Selline sissesead on lihtne ja seniste kogemuste järgi on osutunud rahuldavaks.

Käitusaine tulehädaohu vältimise mõttes on tankid paigutatud väljaspool vagunikeret. Selle tõttu on isegi suitsetamine mootorvagunis lubatud järelvalve-asutiste poolt.

Lõpuks peab nimetama, et Saksa raudteed on üldiselt rohket tähelepanu pööranud mootorvagunite asjandusele ja, nagu ülaltoodud kirjeldatud asjaoludest näha, on neil olnud sel alal tõesti mitmesuguseid rahuldavaid tagajärgi ja saavutusi, mis võimaldavad liiklust elustada ja muuta majanduslikult otstarbekohasemaks käesoleval, raudteedele eriti raskel ajal.

Saksa Riigiraudteed 1932. aastal.

Dr. K. Hartmann.

Üldine majandusekriis loomulikult avaldas oma halvavaid tagajärgi suurel määral ka Saksa riigiraudteede majandusele ja tulundusele 1932. aastal. Need tagajärjed ilmestusid peamiselt liikluse vähenemises ja tulude languses. 1932. a. tulusid, niivõrt, kui need on juba kindlaks tehtud, hinnatakse 2850 milj. Saksa margale, seega on nad langenud sellisele tasemele, kus nad ammu enam pole olnud. Võrreldes 1929. aastaga (millal tulud olid kõige suuremad), tähendab see tulude tagasiminekut 2500 milj. Saksa marga ehk 47% võrra. Tuleb tähendada, et kaubaveotulud on langenud suuremal määral (52%), kui tulud reisijate ja pagasi veost (36%). Peale liikluse vähenemise, mis teatud määral on ka autotranspordi võistluse tagajärg, avaldasid oma mõju tulude langusele ka mitmesugused tariifi hinnaalandused 1931. ja 1932. a., mis ei toonud oodatud ja loodetud liikluse juurdekasvu. Et tariifikõrgenduse, kui tulude tõstmise abinõu, peale üldse mõelda ei võinud, siis pidi Saksa riigiraudteede selts oma tähelepanu pöörama ainult kulude vähendamisele. Et aga igasuguseid kulude vähendusi materjaalsel kui ka isikliku koosseisu alal võis läbi viia ikkagi ainult teatud piiratud võimalusi mööda, ja Saksa riigiraudteed on koormatud heakstegemise j. t. maksudega, siis 1932. a. Saksa riigiraudteed olid sunnitud paarisaja miljoni margalise puudujäägiga lõpetama.

Reisijate liikluses on 1932. a.

Tulud reisijate- ja pagasiveos	77,9%
Veetud reisijate arv	82,9%
Reisija-kilomeetrite arv. . .	82,6%

vastavatest arvudest 1931. aastal. Seega on tulud vähenenud suuremal määral, kui veojõudlused.

Võrdluseks toome alljärgnevalt mõned andmed nende kahe aasta kohta:

		1932.	1931.
Tulu ühelt reisija-kilomeetrilt	Pf.	2,95	3,12
Keskmine sõidukaugus . . .	km	23,82	23,89
Tulu üldtariifi järgi . . .	%	69,2	74,3
Tulu alandatud tariifi järgi	%	30,8	25,7
Reisijate arv üldtariifi järgi	%	42,1	43,6
Reisijate arv alandatud tariifi järgi	%	57,9	56,4
Reisija-km arv üldtariifi järgi	%	52,3	56,0
Reisija-km arv alandatud tatud tariifi järgi	%	47,7	44,0
Rongkilomeetrite arv . .	milj.	417	459
Tulu reisirongi ühelt telg-kilomeetrilt	Pf.	10,4	12,2
Reisijaid ühe reisivaguni telje kohta	arv	4,64	5,05

Reisijateveo tariifi alal tehti 1932. a. mõnesuguseid soodustusi ja hinnaalandusi, millest nimetame järgmisi:

1. jaanuarist 1932 pandi maksma võrgu- ja piirkonnapiletid paušaal-maksumääradega, mil-

lised piletid on maksvad kuu aega pileti ostmise päevast arvates. Neid pileteid hakati kasutama rohkesti kaubanduses tegevate isikute poolt.

Karlsruhe, Müncheni ja Königsbergi direktsioonides seati sisse katseviisil ringsõidupiletid kindla sõidukava järgi, 25% hinnaalandusega.

1. märtsist 1932 alandati 1. klassi maksuühik ühelt reisija-kilomeetrilt 11,6 Pf. 8,7 Pf. peale. Samal ajal alandati ka magamisplatskaartide hindu.

Aprillis 1932 alandati kooliõpilaste õppereisude kohta seni maksvat osavõtjate alammäära (10 isikut) 6 isiku peale.

1. juunist 1932 alandati kiirrongide lisamaksud 50% võrra.

Seati sisse uued erilised suvepuhkuse sõidupiletid 20% hinnaalandusega, mis antakse välja kaugustel vähemalt 200 km ja on maksvad 2 kuud.

5. septembrist 1932. pandi maksma korraldus, et pühapäeva piletite järgi peab tagasisõitu alustatama hiljemalt esmaspäeval kell 12; seni maksva korra järgi tuli tagasisõitu alustada hiljemalt kell 9.

Pagasi- ja kiirkaubaveos pandi 1. jaanuarist 1932 maksma $33^1/_3$% veohinnaalandus proovireisijate kaubaproovide kohta.

Need mitmesugused hinnaalandused ja soodustused üldiselt osutusid küll enam-vähem otstarbekohasteks, kuid, nagu juba tähendatud, üldine majanduseelu surutis avaldas sarnast halvavat mõju liiklusele, et tulude langust vältida mõne tariifi-korraldusvõtte kaudu oli hoopis võimatu.

Ebasoodsatele oludele vaatamata sai siiski tarvilikku tähelepanu pööratud reisijateliikluse arendamisele, rongide sõiduaja lühendamisele ja mõnesuguste, reisijatele hõlbustuseks ettenähtud uuenduste maksmapanemisele. Tehti katseid sel alal ja võeti ka tarvitusele mitmel pool mootorvagunid reisiliikluse tihendamiseks ja kiirendamiseks.

Kaubaliikluses avaldasid majanduseelu raskused veel suuremat mõju, kui reisijate veos. Liikluse tagasimineku kohta selget pilti pakub alljärgnev ülevaade laadimiseks etteantud kaubavagunite keskmise arvu kohta igal äripäeval:

	1932.	1931.	1929.
Jaanuar . . .	89.614	105.215	129.831
Veebruar . . .	93.374	104.462	127.998
Märts	98.436	112.269	149.300
Aprill	98.476	115.473	157.145
Mai	101.073	117.260	160.072
Juuni	99.336	115.219	157.379
Juuli	96.941	111.511	156.204
August . . .	96.253	108.949	154.890
September . .	103.779	116.292	159.204
Oktoober . .	110.874	125.387	164.964
November . .	113.730	121.993	165.256
Detsember . .	—	97.302	142.954

Nagu sellest näha, on antud vagunite arv 1932. a. langenud võrreldes 1931. a. 13% ja võrreldes 1929. a. — 30% võrra. Sellega ühenduses on ka vagunite telg-kilomeetrite arv langenud võrreldes 1931. a. 14% ja 1929. a. — 36% võrra. Rong-kilomeetrite arv ei ole vähenenud sama protsendi võrra (võrreldes 1931. a. — 10,7% ja 1929. a. — 26%) sel arusaadaval põhjusel, et rongide arvu piiramine liikluse vähenemisele vastaval määral oleks esile kutsunud viivitusi kaupade kohaletoimetamises.

Jõudlused kaubaliikluse alal 1929.—1932. a. teevad välja protsentuaalselt (1932. a. võttes 100):

	1929	1930	1931	1932 (jaanuar kuni oktoobrini)
Rong-kilomeetrid	135	124	112	100
Vagun-telg-kilomeetrid	156	133	116	100
Rongi tugevus	116	107	103	100
Vagunite andmine	154	133	115	100

Et liiklusekäitust siiski kulude suhtes kohastada vähenenud liiklusele, selleks käsitati mõnesuguseid korraldusvõtteid rongide koostamise ja nende liikumise alal, erilist tähelepanu pöörates manöövertööde lihtsustamise ja otstarbekohasema korraldamise mõttes, mis läbi ka saavutati kokkuhoidu vedurite ja nende meeskonna suhtes.

Möödunud aastal jätkati katseid ja korraldusvõtteid, mille eesmärgiks oli kaupade vastuvõtmise ja laadimisetööde korraldamine enam majanduslikkudel alustel. Katseviisil maksmapandud lihtsustatud saatmisekord väikesaadetiste suhtes, mille veomaks ei ületa 5 Saksa marka, osutus tegelikult otstarbekohaseks ja ta jäetaksegi sedapuhku käsitusele.

Kaubasaadetiste kodunt-koju veo arendamine jätkus samuti möödunud aastal. Selleks korraldati mahutite liiklust kui ka püüti alandada juurde- ja äraveokulusid.

Lootused, et 1931. a. detsembrikuus ja 1932. a. algul maksmapandud tariifialandused saavad elustama kaubavedu, ei täitunud, vaid see, nagu juba tähendatud, langes sellest hoolimata. Siiski olid Saksa riigiraudteed sunnitud 1932. a. kestvusel maksma panema uusi eriveotariife või pikendama endiste eriveotariifide maksvuse kestvust.

Vedude vähenemine muutis võistlust raudtee ja teiste veoettevõtete vahel veelgi teravamaks. Tuntavalt kahju said riigiraudteed nimelt veeteede veoettevõtete läbi, kes eriliselt madalate, isegi alla omahinna küünivate veohindadega püüdsid vedusid raudtee käest ära kiskuda.

Raudtee ja autotranspordi vaheline võistlus ei ole ka mitte leidnud rahuldavat lahendust korraldusvõttega, mis 6. okt. 1931. a. hädakorradekreediga maksma pandi. Autoettevõtted ei ole sellega sugugi nõus, et nad on kohustatud üleriiklikust autotariifist kinni pidama. Nende

nõudmisel pandi autoliikluse jaoks senise A klassi täienduseks maksma veel kaks uut klassi: üks — kaupade jaoks, mis kuuluvad raudtee üldtariifi B klassi ja teine — kaupade jaoks, mis kuuluvad klassidesse C kuni G. Seega sisaldab autotariif nüüd 3 klassi. See siiski ei rahulda veel autoettevõtteid, vaid viimased nõuavad kõigi raudtee üld- ja eritariifide maksmapanekut ka autokaubaveo kohta. Kuid, kui juba praegu on väga raske kontrolli teostada autoettevõtete kohta tariifi käsitamise suhtes, seda raskem saaks see veel siis olema, pealegi kus, nagu senised kogemused on näidanud, autotariifist küllalt kinni ei peeta, nimelt vähemate veoettevõtete poolt.

Riigiraudteed on sellepärast asumas seisukohale, et ainsaks radikaalseks abinõuks raudtee ja autotranspordi vaheliste suhete reguleerimiseks oleks see, et riik tunnistab autotranspordi, nimelt kaugeliikluse, enda monopoliks ja selle monopoli teostamise annab ülesandeks riigiraudteedele.

Riigiraudteedel oli 1932. a. avalikke autokaubaveoliine 53, üldpikkusega 1258 km. Reisijateveo alal riigiraudteed võtsid osa 127 liinist (üldpikkus 2772 km), mis olid riigiposti käituses. Peale selle oli riigiraudteedel endal 25 reisijateveoliini ülldpikkusega 556 km.

Liikluse tagasiminek kui ka tööde vähenemine parandustöökodades sundis Saksa riigiraudteid vähendama ka oma isiklikku koosseisu. Kõigi teenijate arv 1932. a. oli keskmiselt 603600 (1931. a. 643750). Ametnikkude arvu koondamist teostati sel teel, et ligi 13000 vabanenud kohta jäeti vakantseteks, samuti saadeti pensionile suurem arv ametnikke.

Ametnikkude palku, mis juba 1931. a. oli kolmel korral vähendatud, alandati 1932. a. veelgi 9% võrra. Ka tööliste palku alandati ligi 10% võrra. Üldse saavutati sellega kokkuhoidu palkades ja pensionides ligi 200 milj. S. marka.

Teede ehituse alal võidi majanduslise surutise tõttu 1932. a. teostada ainult võrdlemisi vähe ja piiratud määral uusi töid, millest nimetada tuleb järgmisi:

Liiklemiseks avati üherööpmelised liinid Eisenberg—Enkenbach ja Garding—Bad St. Peter-Ording.

Teeosa Borna—Bad Lausick—Grossbothen ehitust jätkati niivõrt, kuidas seda võimaldasid selleks tööpuuduse vastu võitlemise alal antud summad.

Ehitusetöid alustati Kandrzin—Gr. Strehlitz, Schwerin—Kreuz ja Türkismühle—Kusel teeosadel, milleks summad olid määratud n. n. Ida-abi seaduse järgi.

Kitsarööpmelise tee ümberehitamist normaalrööpmeliseks lõpetati Kinding—Beilngreis teeosal ja jätkati edasi Dorndorf—Kaltennordheim teeosal.

Teeosa Pirna—Heidenau ümberehitust mitmerööpmeliseks jätkati möödunud aastal edasi; neid töid jätkati edasi või lõpetati ka Kieritsch—Geithain kui ka Haale—Weissenfels teeosal. Kolmanda ja neljanda rööpme mahapanekut jätkati Berliini piirkonnas Grunewaldi—Wannsee vahel. Sealsamas kestsid edasi ka liini elektrofitseerimise tööd.

Jaamade ümberehitused olid käsil Düsseldorfis, Augsburgis ja mujal.

Teede remondi alal tuli piirduda ainult nende töödega, mis olid tingimata hädavajalikud liikumise hädaohutuse mõttes. Siia kuuluvad eestkätt rööbaste ja pöörangute uuendused, kui ka mitmesugused tööd sildade ja ka signalisatsiooni seadiste juures. 1932. aastal uuendati ümmarguselt 1500 km rööpaid ja 5400 pöörangut. Tähtsamatel liinidel, kus on liiklemas rahvusvahelised ja FD rongid, jätkati pikkade (30 m) rööbaste mahapanekut. 1932. a. lõpuks oli 30 m pikkuste rööbastega varustatud liinide üldpikkus, kaasa arvatud ka sillad ja tunnelid, kus on 30 m ja üle pikkused rööpad, kokku 5420 km. Wannsee teeosal Berliini juures, mis kuulub elektrofitseerimisele, on katseviisil 60 m pikad rööpad maha pandud.

Parandused ja ümberehitused raudtee pealisehituse juures võimaldasid mõnes kohas sõidukiiruse kohta maksvaid kitsendusi ära kaotada ja mitmel juhul isegi sõidukiiruse ülemmäära kõrgendada, näit. Berliini—Altona teeosal kuni 120 km/t. aururongide jaoks.

Nagu teada, oli juba varemalt Saksa riigiraudteedel tarvitusele võetud eriline raudtee-pealisehituse mõõduvagun, mis sõidu ajal registreerib eriliste aparaatide abil kõik vead ja puudused, mis vastava teeosa pealisehituses ette tulevad. Et selle vaguni kasutamine osutus väga otstarbekohaseks, siis möödunud aastal on soetatud ja tarvitusele võetud üks teine samasugune vagun. Kokku on mõlemad vagunid ligi 48000 km läbi sõitnud. Isegi väljaspool Saksa riigiraudteede piirkonda on nende vagunitega mõõtmiste matkasid ette võetud.

Terve rida uusi sildu on möödunud aastal valmis ehitatud ja liiklemiseks avatud. Tähtsam neist on sild üle Rheini jõe Ludwigshafeni—Mannheimi vahelisel teeosal.

1932. a. seati 18 jaamas ja peatuskohas sisse elektrivalgustus, nõnda et 12141 jaamast ja peatuskohast on nüüd 9631 varustatud elektrivalgustusega.

Mõned uued veduritetüübid said 1932. a. käitusesse võetud, samuti sai mitmesuguseid uusi mootorvaguneid valmis ehitatud ja peamiselt lähisliikluses tarvitusele võetud.

Võib tähendada, et keskmiselt 3900 vedurit oli möödunud aastal tegevuseta.

Uusi sõidukeid sai 1932. a. juurde soetatud:

126 auruvedurit,
12 elektrivedurit,
56 väikevedurit manöövertööde jaoks,
94 mootorvagunit,

138 reisivagunit,
238 pakkvagunit,
1153 kaubavagunit,
147 töövagunit, ja
25 autot, mis avalikuks liiklemiseks määratud.

Kokku kulusid sõidukite soetamise alal ligi 80 milj. marka.

Käesoleval (1933.) aastal on kavatsetud järgmiste uute sõidukite juurdesoetamine:

145 auruvedurit,
10 elektrivedurit,
221 väikevedurit manöövertööde jaoks,
194 mootorvagunit,
109 reisivagunit,
232 pakkvagunit,
839 kaubavagunit,
150 töövagunit, ja
20 autot avaliku liiklemise jaoks.

Suuremaid õnnetusjuhtusid möödunud aastal Saksa riigiraudteedel ette ei tulnud. Õnnetusjuhtude arv üldse langes 16% võrra, nimelt tuli neid ette 1870 (eelmisel aastal 2220). Rongiõnnetustel sai surma 3 reisijat ja vigastatud ligi 300 reisijat. Oma ettevaatamatuse tagajärjel kahju kannatada saanud reisijate arv oli 27% (86 isiku võrra) vähem kui eelmisel aastal.

Raudteeteenijaist said ametikohuste täitmisel surma 227 ja vigastada 697, kokku 924 isikut, seega 16% võrra vähem kui 1931. a. Õnnetusjuhtusid muude veoabinõudega tuli ülesõidukohtadel ette 163, seega 20 võrra (11%) vähem, kui eelmisel aastal.

Lõpuks peab tähendama, et majandus ja liiklemine, niivõrt kui need puudutavad Saksa riigiraudteid, on tagasi paisatud 1890. kuni 1900. a. tasemeni. Näib, et läheb vaja selleks aastakümneid, et tagasi võita seda, mis kaotatud. Kas aga Saksa riigiraudteedel nüüd, kus majanduses ja eriti liiklemise oludes on suured muudatused ja ümberpaigutused tekkinud, üldse korda läheb saavutada endisi jõudlusi liiklemises, on vähemast lähema tuleviku kohta küsitav. Kuigi majanduseelus peaks, nagu loodetakse, lähemal ajal uuesti tõus algama, siiski jääb Saksa riigiraudteede tulunduse seisukord tõsiseks ja olukord nõuab pingutusi raudteevalitsuselt kui ka teenijaskonnalt.

Krooníka.

EESTI.

MUUDATUSED JAAMADE TEGEVUSES.

1. aprillist 1933. a. loetakse „H a r g l a“ peatuskoht Mõniste teeharul avatuks tariifijaamana reisijate veoks ja mittetariifjaamana pagasi vastuvõtmiseks ja väljaandmiseks peatuskohtade kohta maksva Teedeministri määruse nr. 1390—31 (RT 36 — 1932) kohaselt.

Seni oli Hargla peatuskoht avatud mittetariifjaamana reisijate ja pagasi veoks.

JÕHVI ALEVI JAAM TARIIFJAAMAKS.

Vabariigi Valitsuse otsusega 22. märtsist s. a. eraldati töökorralduse erifondi arvele Kr. 45.000.— ja anti nimetatud summa Teedeministeeriumi käsutusse Jõhvi alevi jaama väljaehitamiseks avalikkude töödena.

Teedeminister tegi Raudteevalitsusele korralduse Jõhvi jaama ehitamistöödega kohe alata nii, et tööd k. a. juuni kuuks valmis saavad. Lubatud krediidi piirides ehitatakse täielik tariifi jaam, mis avatakse kõikide operatsioonide toimetamiseks. Jaamahoonet ei ehitata, selle aset täidab A/S. Saku õlletehase poolt ehitatud praeguse peatuskoha hoone, milles on ka suur ooteruum. Aitadeks kasutatakse vagunikeresid. Tööle võetakse registreerituid töötuid tööbörside kaudu.

UUTE RAUDTEEDE EHITUSAMETI LIKVIDEERIMINE.

Uute raudteede ehitusameti likvideerimine teostatakse 1. maiks 1933., mis ajaks poolikud tööd tulevad üle anda raudteevalitsusele.

VIINAMÜÜKI RAUDTEEJAAMADE EINELAUDADES EI TULE.

Mõned raudteejaamade einelauapidajad pöörasid Teedeministeeriumi poole, et lubataks raudteejaamade einelaudades peale õlle ja veini ka teiste alkoholiliste jookide müüki. Raudteevalitsus leidis, et alkoholiliste jookide müüki raudteejaamade einelaudades võiks lubada, kuid Teedeminister asus eitavale seisukohale, sest alkoholiliste jookide tarvitamine raudteel võiks esile tuua korrarikkumisi ja muid soovimata nähtusi.

RAUDTEEVALITSUSE KORRALDUS KAUBA KAALU KINDLAKS TEGEMISE KOHTA.

Raudteel veetava kauba kaalu kindlaks tegemise kohta RT 43 — 1932. avaldatud Teedeministri määruse käsitamisel tuleb talitada järgmiselt:

Kuhi- ja virnkaubad, mis raudteele veoks antud jaamas, kus puuduvad vaguni kaalud, peavad üle kaalutama esimeses kauba sihitusteel olevas korraldusjaamas, kus rongikoossead ümber tehakse ja kus vagunikaalud on olemas. Ekspluatatsiooni amet võib tarvilistel juhtudel selliste kaupade kaalumist korraldada ka kauba sihitusteel olevas teises korraldusjaamas või sihtjaamas, kui seal vagunikaalud on olemas (vt. määruse § 4).

Kui kuhi- või virnkaupade saate- ja sihtjaamas puuduvad vagunikaalud, kuid viimased on olemas kauba sihitusteel mõnes vahejaamas, siis peavad need kaubad üle kaalutama esimeses vahejaamas, kus vagunikaalud on olemas, ning kaaluandmed veodokumenti-

desse märgitama, tõestades kaaluja allkirjaga ja jaama templiga (vt. määruse § 6).

Kui kuhi- ja virnkauba veopiirkonnas puuduvad vagunikaalud, siis saatejaam arvab kauba kaalu ülalnimetatud määruse § 3 ettenähtud normide järgi ning märgib kaalu andmed saatedokumentidesse, tehes märkuse: „kaal arvatud kauba ruummeetri kaalu järgi“ (vt. määruse § 7).

TEEDEMINISTRI MÄÄRUS RAUDTEEL VEETAVA KAUBA KAALU KINDLAKSTEGEMISE KOHTA.

Alus: Raudteede seaduse § 50 (RT 22 — 1931).

§ 1. Raudteel veoks vastuvõetavate kaupade kaal tehakse kindlaks saatejaamas järgmiselt:

a) kõik ühe saatekirja järgi veoks antavad kaubakohad kaalutakse harilikul ladukaalul kas korraga või jao-kaupa, kaupade nimestiku järgi, teise liiki kuuluvaid üksikuid kohti eraldades;

b) ühesuurustest ja ühesuguse kaaluga, ühte liiki kuuluvatest kaubakohtadest (näiteks: suhkur, jahu, vili, kartulid) võib jaamaametniku valiku järgi üle kaaluda teatav arv kohti, saadud kaalu alusel arvata välja ühe koha keskmine kaal, mis korrutades saatekirjas näidatud kohtade arvuga annab saadetise kaalu;

d) ühte vagunisse laetava ühte liiki kuuluva kauba kaalumist võib teostada ka vagunikaaludel, kusjuures tühja vaguni taara peab enne laadimise algust kindlaks tehtama. Kui tühja vaguni kaalumine milgi põhjusel ei ole võimalik, siis kauba kaalu väljaarvamisel võetakse arvesse vaguni raampakul näidatud taara.

Kindlaks tehtud kaal tähendatakse saatekirja vastavas lahtris, kinnitades templiga „Kaalutud ..... (jaama nimetus).....“ ja kaaluja allkirjaga.

§ 2. Ladukaaludel kaalu kindlakstegemisel peab kaubaomanik kauba oma tööjõuga ja kulul kaalule toimetama ja peale kaalumist sealt ära koristama raudteeametniku poolt näidatud kohalel. Vagunikaaludel kaalutakse kaubad raudtee korraldusel.

§ 3. Ülekaalumata võib saatejaamas kuhikaupu vastu võtta, kui jaamas vagunikaalud puuduvad. Sel juhul vaguni ülekoormatuse ärahoidmiseks arvatakse kaal välja järgmiselt, võttes ühe ruummeetri kaaluks:

1. Metsamaterjalidel, puumassil (tihumeetrites):
   a) haaval, aasta seisnul . . . . . 450 kg
   b) „ toorel . . . . . 810 „
   d) männil, kuusel, lepal ja pärnal, aasta seisnul . . . . . 600 „
   e) männil, kuusel, lepal ja pärnal, toorel 820 „
   g) kasel, saarel, vahtral ja jalakal, aasta seisnul . . . . . 690 „
   h) kasel, saarel, vahtral ja jalakal toorel 900 „
   i) tammel ja Ameerika männil, aasta seisn. 850 „
   j) tammel ja Ameerika männil, toorel . . 1100 „
2. Põletispuudel ja propsidel, laotult kuni 30% vaheruumiga:
   a) okaspuudel, aasta seisnutel . . . . . 400 kg
   b) „ toorestel . . . . . 520 „
   d) lehtpuudel, aasta seisnutel . . . . . 500 „
   e) „ toorestel . . . . . 630 „
   g) segapuudel, aasta seisnutel . . . . . 450 kg
   h) „ toorestel . . . . . 550 „
3. Põlevkivil . . . . . 950 „
4. Turbal:
   a) kuival . . . . . 390 „
   b) niiskel . . . . . 790 „
5. kividel:
   a) paekivil . . . . . 1690 „
   b) põllukividel, suurtel . . . . . 2280 „
   d) „ keskmistel . . . . . 2110 „
   e) „ väikestel . . . . . 1850 „
   g) marmoril, graniidil ja teistel kividel, ühistes suurtes tükkides . . . . . 2800 „
6. Liival:
   a) kuival (jämeduse järgi) . . . . 1370—1620 „
   b) niiskel (jämeduse järgi) . . . . 1400—1820 „
7. Mullal, harilikul . . . . . 1140 „
8. Kruusal:
   a) graniitkruusal . . . . . 1850 „
   b) segakruusal . . . . . 1600 „

§ 4. Kuhikaupadel, mis saatejaamas on vastu võetud üle kaalumata (§ 3), tehakse kaal kindlaks jaamades, kus see raudteevalitsuse äranägemise järgi otstarbekohasem on teostada. Vastavad juhtnöörid jaamadele annab raudteevalitsus.

§ 5. Paragrahv 4 näidatud korras kaalu kindlakstegemisel võetakse arvesse vaguni raampakul näidatud taara.

§ 6. Saatejaamas kaalumata veoks vastuvõetud kuhikaupade veodokumentides teeb jaam märkuse: „Vastu võetud raudtee poolt kaalu kindlaks tegemata. Kaalu teeb kindlaks .....(jaama nimetus).....“.

§ 7. Kui veopiirkonnas puuduvad vagunikaalud ning selle tõttu ei võimaldu laetud vagunite koorma kaalu kindlaks teha, siis arvab saatejaam kaalu § 3 ettenähtud andmete järgi ning kannab kaalu andmed saatekirja vastavasse lahtrisse, tehes märkuse: „Kaal arvatud kauba ruummeetri kaalu järgi“.

§ 8. Peale eelpool tähendatud kaalu kindlakstegemise korra on raudtee õigustatud oma äranägemise järgi igal ajal vastava kauba kaalu kontrollima.

§ 9. Kaubasaajal on õigus nõuda väljaantava kauba ülekaalumist. Kauba ülekaalumist toimetab sihtjaam nende abinõudega, mis temal olemas. Samuti on kaubasaajal õigus nõuda kuhjasveetavate kaupade alt vaguni taara ülekaalumist peale kauba väljalaadimist, kui jaamas vagunikaalud on olemas.

§ 10. Kui peale § 9 näidatud nõude täitmist selgub, et raudtee poolt esialgselt kindlaks määratud kaal on õige, või kui kaaluvahe ei tõuse üle kaubaveotariifis ette nähtud kahanemise protsendi, või kui kaal on suurem saatekirjas märgitud kaalust, siis võetakse kaubasaajalt kaalumise maks tariifiga kindlaks määratud suuruses.

§ 11. Käesoleva määruse maksmahakkamisega kaotavad maksvuse end. Vene Üldise Raudteeseaduse art. 60 juure antud Vene teedeministri määrused: nr. 4400 — 7. V. 1889 (VSKK 1889 nr. 67) ja nr. 23227 — 10. VI. 1905 (VSKK 1905 nr. 104 art. 899).

Tallinnas, 10. mail 1932. a. nr. 1390[31].

RAUDTEEVALITSUSE KORRALDUS KAUPADE KOHALETOIMETAMISE KOHTA.

Raudtee on kohustatud kiiremas korras kõik veoks vastuvõetud kaubad saatja poolt määratud sihtjaama toimetama.

Kaupade kiiremalt kohale toimetamiseks tuleb käsitada peale siin juures avaldatud Teedeministri määruse 10. V. 32. a. nr. 1390 veel alljärgnevaid juhtnööre.

1. Päeva jooksul raudteele veoks vastuvõetud kaubad peavad samal päeval vagunisse laetama ja võimalust mööda kohe sihitust mööda edasi saadetama, kuigi Teedeministri määruses on ette nähtud 1—2 päeva kauba ärasaatmiseks. Kaupade veotähtaegadesse on arvatud kõik manöövri ja kauba sorteerimise tööd kauba teeloleku aja vältel.

2. Saatejaamad peavad telegrammiga (telefonogrammiga) aegsasti korraldajalt jaamalt koha jätmist nõudma laetud vagunite rongile külgehaakimiseks.

3. Rongide ümberseadjad ja kaupade sorteerijad jaamad peavad manöövri- ja sorteerimise tööd võimalikult vähema ajakulutusega läbi viima, et vältida kaupade kinnipidamist. Eriti peab hoolitsetama ja jälgitama, et temperatuuri mõjutusel rutturikinevaid kaupu samuti suurkiiruse saadetisi kinni ei peetaks.

4. Kui laetud vagun mõnes jaamas puksipõlemise või mõne muu vigastuse tõttu rongist maha haagitakse, siis jaama ülem peab nõudma aadresside kogus ettenähtud telegrammiga korraldust vaguni parandamiseks, tähendades telegrammis vaguni nr., vigastuse ja vagunis oleva kauba nimetuse. Vaguni mahahaakimiseks rongist peab vaguni järelevaataja andma jaamale kirjaliku nõudmise, näidates selles vaguni nr., vigastuse ja paranduse aja arvatava kestvuse. Vaguni järelevaataja puudumisel täidab seda ülesannet õlitaja või viimase puudumisel vedurijuht.

5. Kui vaguni paranduseks kulub aega: 1) rutturikineva kaubaga laetud vaguni juures üle 12 tunni ja 2) hariliku kaubaga laetud vaguni juures üle 24 tunni, arvates vaguni mahahaakimise ajast, siis laetakse viivitamata kaup ümber ja saadetakse edasi. Kui aga sel ajal mahahaakejaamas kaubasaadetise sihituses vastavat rongi ei ole, siis pikendatakse see aeg kuni kaubasaadetise sihituseks esimese vastava rongi saabumiseni. Hariliku ja raudtee oma kaubaga laetud vagunite ümberlaadimise vajadusest tuleb läbi rääkida Kaubanduse toimkonna juhataja või rongide korraldajaga.

Soojal ajal värske kala, värske liha, marjad ja teised rutturikinevad kaubad peavad parandusele määratud vagunist viivitamata ümber laetama ja sama rongiga, kui rongi seisuaeg seda võimaldab, edasi saadetama; ei luba seda aga rongi vähene seisuaeg, siis tingimata järgmise selle rongiga, millisega saatmisel kaup rutem sihtjaama jõuab.

6. Veojaoskonna juhataja või depoo ülem, saades pkt. 4 nimetatud telegrammi, peab viivitamata korraldama vaguni parandaja komandeerimist vaguni mahahaakejaama, sellejuures käsitades direktori käsukirja nr. 904 — 31. VIII. 32. a. Vaguni parandajate kohale saatmisel reisijaterongiga veetakse vaguni paranduseks tarvisminevad abinõud ja materjal pakivagunis, kaubarongiga aga konduktori-vagunis. Liikuvat töökoda võib saata ainult suuremate parandustööde puhul.

Kui veojaoskonna juhataja või depoo ülem, nähes et vaguni parandaja kohalesaatmine on miskil kaaluval põhjusel takistatud ja parandaja kohalejõudmine seetõttu hilineb niivõrt, et ta ei suuda enam vagunit ära parandada § 5 tähendatud ajaks, siis peab ta sellest kohe teatama vaguni mahahaakejaama ülemale, kes siis talitab § 5 nõuete kohaselt.

7. Töökohale jõudes vaguni parandaja peab viivitamata kindlaks tegema paranduse suuruse ja paranduseks tarvismineva aja ning sellest kohe teatama jaama ülemale ja asuma vaguni parandamisele ja parandustööd teostama hoolikalt nõnda, et võimalduks vagunit pärast parandust saata sihtjaama.

8. Vaguni kordaseadmisest peab vaguni parandaja teatama jaama ülemale kirjalikult, ära tähendades valmissaamise aja.

9. Jaama ülem märgib selleks seatud raamatusse: vaguni parandusele mahahaake, paranduse nõudmise, vaguni parandaja kohale jõudmise, parandustööde lõpu ja vaguni edasisaatmise ajad.

10. Kui vaguni mahahaake nõudmises nõutakse kauba ümberlaadimist, siis peab kaup parandusele mahahaagitud vagunist viivitamata ümber laetama.

11. Jaama ülem, saades vaguni parandajalt teadaande vaguni paranduseks tarvismineva aja kohta ja kui see aeg ületab pkt. 5 tähendatud aega, on kohustatud talitama pkt. 5 nõude kohaselt. Kauba ümberlaadimiste juhustest jaama ülem peab teatama kirjalikult Tehnilise liikumise toimkonna juhatajale põhjuste äratähendamisega.

12. Kui kauba ümberlaadimine ei ole pkt. 5 tähendatud aja jooksul teostatud, siis jaama ülem peab Tehnilise toimkonna juhatajale kirjalikult teatama viivituse põhjustest.

13. Kui puksi põlemise tõttu parandusel olnud laetud vagun tema edasisaatmisel teist korda sama vea pärast rongist maha haagitakse, siis peab selles vagunis olev kaup jaama ülema korraldusel viivitamata ümber laetama pkt. 5 kohaselt.

14. Kui kauba ümberlaadimiseks jaamas tühja vagunit ei ole, siis tuleb läbiminevast rongist tühi vagun maha haakida, teatades sellest telefoniteel rongide korraldajale.

15. Vigastatud vagunist ümberlaetud kaup peab esimese rongiga edasi saadetama; kui rongi koossead ei võimalda vaguni juurdehaakimist, siis lubatakse rongist maha haakida hiljem vastuvõetud hariliku kaubaga laetud vagun ning asemele haakida ümberlaetud kaubaga vagun. Mahahaagitud vaguni edasisaatmiseks tuleb kohe telegrammiga korraldajalt jaamalt koha jätmist nõuda.

16. Veojaoskonna juhatajad, depoo- ja jaama ülemad on kohustatud vastavalt valvama, et eelpooltoodud juhtnöörid ja siia juurelisatud Teedeministri määrus vastavate teenijate poolt täpsalt täidetaks.

17. Ekspluatatsiooni liini revidendid ja rongide liikumise korraldajad on kohustatud jälgima ja valvama, et raudteele veoks vastuvõetud kaubad kiiremini sihtjaama toimetataks, sest kaupade pikaldane vedu raudteel kutsub esile kaubaomanike rahulolematusi ning põhjustab neil oma vedude teostamist autotranspordi abil, mis mitte raudtee huvides.

TEEDEMINISTRI MÄÄRUS RAUDTEEL VEOKS VASTUVÕETUD KAUPADE VEOTÄHTAEGADE KOHTA.

§ 1. Raudteel veoks vastuvõetud kaupade veotähtajaks määratakse:

a) suurkiiruse kaupadele:

1. kauba ärasaatmiseks . . . . . 1 päev,
2. veoks iga alatud 250 tariif-kilomeetri peale . . . . . 1 „
3. kauba ümberlaadimiseks ühe roobastee vagunist teise roobastee vagunisse . . 1 „

b) väikekiiruse kaupadele:

1. kauba ärasaatmiseks . . . . . 2 päeva,
2. 5-, 10- ja 15- tonniste saadetiste veoks iga alatud 125 tariif-kilomeetri peale 1 päev,
3. väikesaadetiste veoks iga alatud 100 tariif-kilomeetri peale . . . . . 1 „
4. kaupade ümberlaadimiseks ühe roobastee vagunist teise roobastee vagunisse 2 päeva,
5. saadetistel, mis veetakse Keila—Paldiski, Tallinna—Haapsalu, Tartu— Irboska, Tartu—Valga—Petseri, Mõniste—Mõisaküla, Riiselja—Ikla, Viluvere —Vana-Vändra, Rapla—Virtsu, Väänа—Liiva liinidel, neilt liinidelt või nendele liinidele, arvatakse üldtähtaegadele juure . . . . . 1 päev,
6. Tallinna, Tartu, Tallinn-Sadam, Tallinn-Väike ja Pärnu jaamadesse sissetulnud saadetistele, mis väljalaadimiseks antakse nende jaamade juures olevatele teeharudele, arvatakse üldtähtaegadele juurde . . . . . 1 „ .

§ 2. Kaupade veotähtaega hakatakse arvama kauba ärasaateks vastuvõtmisel saate- ja teekirjale kalender-templi löömise päevale järgnevast kesköösst.

§ 3. Veotähtaeg loetakse täidetuks, kui kaup jõuab sihtjaama enne tähtaja päevale järgnevat kesköösd. Kohalejõudmise ajaks arvatakse: mahalaadimise aeg, kui saadetis raudtee poolt maha laaditakse, ja vaguni tühjendamise kohale andmise aeg, kui saadetis saaja poolt maha laaditakse. Saadetise mahalaadimise või vaguni tühjendamise kohale andmise aeg tähendatakse saate- ja teekirjal kalender-tempiga. Kui veotähtaeg lõpeb pühapäevaga või seadusliku pühaga, mil jaamad kaubanduslikeks toiminguiks suletud, siis loetakse veotähtaeg lõppenuks esimesel päeval, mil kaubakontor avatud kaubanduslikeks toiminguiks.

§ 4. Veotähtaegadele arvatakse juurde aeg, mis on tarvitatud tolli-, politsei-, aktsiisi või teiste administratiivvõimude formaliteetide täitmiseks, kaubasaatja poolt veolepingu muutmiseks tehtud järelekorralduste täitmiseks ja ülekaalu maha- ning juurdelaadimiseks kui ka üldse saadetiste ümberlaadimiseks, mis on tekkinud saatja süü läbi.

§ 5. Kauba veotähtaja kestvus katkestub aja vältel, mil liiklemistakistused tekkinud raudteest mitteolenevatel põhjustel, nagu: lumetuisud, rongiõnnetused, teevigastused, kaubarongide liiklemise katkestamine iseäraliste tähtsate asjaolude tõttu.

§ 6. Paragrahv 5 ettenähtud veotähtaegade kestvuse katkestamise kohta antakse Teedeministri nõusolekul raudteevalitsuse direktori poolt telegramm kõigile jaamadele ja otseühenduses olevatele raudteedele. Telegrammis tähendatakse tähtaegade katkestamise põhjus ja umbkaudne kestvus; telegrammi sisu tehakse üldiselt teatavaks Riigi Teatajas avaldamisega ning kuulutuste väljapanemisega kaubakassade juures.

§ 7. Käesoleva määruse maksmahakkamisega kaotab maksvuse Teedeministri määrus raudteel veetavate kaupade kohaletoimetamise tähtaegade kohta (RT. 48 — 1929).

Tallinnas, 10. mail 1932. a. nr. 1390[31].

LATVIJA.

MÜHLGRABENI SILLA EHITUS.

15. maiks 1933. a. kavatsetakse lõpetada Mühlgrabeni silla ehitus, mis alustati 1930. a. aprillikuus. Uus sild on 210 m pikk ja koosneb kahest kaarosast pikkusega mõlemad 75 m ja ühest keskmisest pööratavast osast pikkusega 58 m. Betoonitööd teostati Wayss ja Freytagi firma poolt Frankfurdis, kuna kõik raudosad valmistati Witkowitzi mäetööstuse ja rauatehase poolt. Selle silla ehitamisega valmib Läti uue Riia—Rujiena raudteeliini esimene etapp. Septembrikuus k. a. loodetakse panna maha rööpad kuni Zarnikau'ni, mille järele võidakse ka liikumist avada sellel teeosal. Peale selle asutakse nimetatud liini valmisehitamisele kuni Lemsaluni.

TEISED RIIGID.

MAHUTITELIIKLUS ITAALIA RAUDTEEDEL.

Itaalia raudteedel pandi 9. veebruarist s. a. maksma uued eeskirjad mahutite liikluse kohta. On ette nähtud mahutid 2,5 kuni 15 m³ mahuruumiga. Kaupade vedu mahutites suur- ja väikekiirusega toimub ainult teatud, raudteevalitsuse poolt väljakuulutatud jaamade vahel. Mahutites veetavatelt kaupadelt arvutatakse veomaks kaubale vastava tariifi järgi, kauba tõelikult kaalult kuid vähemalt 1000 või 2000 kg eest. Mitmesse klassi kuuluvate kaupade puhul arvatakse puuduv kaal juurde sellele kaubale, mis neist kuulub madalamasse klassi. Mahuti omakaalu ei arvestata, kui see mahuti mahuruumi iga 1 m³ kohta ei ulatu: harilikkudel mahutitel üle 150 kg ja soojendus- või jahutusaparaatidega varustatud mahutitel üle 400 kg. Vastasel juhul arvatakse mahuti omakaalu selle osa eest, mis nimetatud normidest üle ulatub, veomaksu nagu mahutisse laetud kauba eest. Tagasiveetavate või laadimiseks saadetavate *tühjade* mahutite veo eest võetakse maksu eriliste maksumäärade järgi, mis on arvutatud mahutite mahuruumi ja veokauguse järgi.

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

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

EESTI KIRJANDUSE SELTSI PERIOODILISED VÄLJAANDED.

TELLIMISED 1933. A. PEALE:

Biograafiline seeria SUURMEESTE ELULOOD.

Aastas 6 raamatut à 120—160 lk., piltidega.

Tellimishind 7 kr. 50 s., mida võib tasuda osakaupa: tellimisel 3 kr., 1. aprilliks 2 kr. 50 s., 1. juuliks 1 kr. 25 s., 1. oktoobriks 75 senti. Poolaastas 4 kr., üksiknumber 1 kr. 50 s., iluköites 2 kr.

Ilmub senise mitteperioodilise eluloolise seeria eeskujul, milles senini avaldatud järgmised elulood: Aleksander Suur, Vergilius, Michelangelo, Washington, Beethoven, Hugo, Garibaldi, Darwin, Kivi, Pasteur, Edison.

Populaarteaduslik seeria ELAV TEADUS teine aastakäik.

Aastas 12 raamatut à 80—120 lk., rohkete illustratsioonidega.

Tellimishind 9 krooni, mida võib tasuda osakaupa: tellimisel 3 kr. 50 s., 1. aprilliks 2 kr. 50 s., 1. juuliks 2 kr., 1. oktoobriks 1 kr. Poolaastas 5 krooni, veerandaastas 2 kr. 75 s., üksiknumber 1 kr., iluköites 1 kr. 50 s.

Kirjanduslik kuukiri EESTI KIRJANDUS XXVII aastakäik

ilmub endiselt 12 numbrit aastas. Hind 5 krooni, poolaastas 2 kr. 50 s., veerandaastas 1 kr. 25 s., üksiknumber 50 senti.

„Eesti Kirjandus" toob artikleid kirjanduse, keele, rahvaluule, ajaloo, rahvateaduse, ühiskonnateaduse, kultuurküsimuste, filosoofia ja kunsti alalt ning arvustisi ja ülevaateid ilmunud kirjanduse kohta.

Kaasandena ilmub „Eesti raamatute üldnimestik", mis sisaldab täieliku bibliograafilise ülevaate Eestis ilmunud raamatuist.

Raha tuleb sisse maksta Eesti Kirjanduse Seltsi posti jooksvale arvele nr. 2036 või saata otse —

EESTI KIRJANDUSE SELTSILE

TARTU, SUURTURG 12, TELEFON 6-01.

Hans Diedr. Schmidt

PÄRNUS

Asutatud 1741. a.

Ostab: linu, linaseemneid ja vilja.

Müüb: kunstväetisaineid, süsi, soola jne.

◆

ÕLIVABRIK.

Värnits, linaõli, õlikoogid, lakkvärvid, põrandalakk

SAEVESKI.

◆

Veo-, tule- ja muud **kinnitused.**

Speditsioon. Agentuur. Laevatalitus.

SAKU ÕLLETEHAS A/S.

ASUT. 1876.

PÕHIKAPITAL KR. 1.500.000.

❋

ÕLU ja MÕDU

JUHATUS TALLINNAS

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

LADUD KÕIGIS LINNADES ja SUUREMATES ALEVITES

MUUSEAS ÕLU JA MÕDU müügil IGAS RAUDTEEJAAMA EINELAUAS ning RESTORAANVAGUNITES.

Thomas Clayhills & Son

Tallinn

Speditsioon — Laevade agentuurid — Lastimised

Omad aidad raudtee ühendusega — Omad vedurlaevad ja praamid

Korralik laevaühendus

TALLINN — STOCKHOLM ja TALLINN — STETTIN

AGENDID:

Bergenske Baltic Transport Ltd. . . .	Danzig
Deutsche Orient-Linie A.-G.	Stettin-Hamburg
Pärnu Laeva A.-S.	Pärnu
Ernst Russ	Hamburg
Rud. Chr. Gribel	Stettin
Stockholms Rederiaktiebolag „Svea“ . .	Stockholm
Worms & Cie	Le Havre

Telegr. aadress: CLAYHILLS — TALLINN. Kõnetr. 435-58, 435-26.