

Eesti Raudtee

TEEDEASJANDUSE AJAKIRI



Ilmub kuus korda aastas.

Toimetuse ja talituse aadress: Tallinn, Nunne tän. 32.

Postkast 243.

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

Nr. 3 (118).

1934.

13. aastakäik.

SISU: Dz. V.: Vüsteist aastat Lätti riigiraudteed (1918—1933). — A. Berend: Autonoomsetest riigiraudteedest. — Kroonika. — Erikirjanduse ülevaade.

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

EESTI KIVIÕLI A.-Ü.

Juhatus ja müügiosakond

Tallinn, Vene t. 7

Telef. 464-50, 463-05 ja 465-56



Tehased ja kaevandus:

Kiviõli jaam

Telef. Sonda 15

S A A D U S E D:

KÕRGEVÄÄRTUSLINE KÜTTEÕLI
tööstus- ja keskkütteseadete kütteks.
IMMUTUSÕLI

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

VILJAPUU-KARBOLINEUM „ESTOLEUM“ viljapuuadade kahjulikkude pisilaste hävitamiseks puude piserdamise kaudu kevadel.

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

MOOTORNAFTA
hõõgpea- ja diiselmootorite kütteks.

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

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

„POLARIS“

Eesti Kinnitus Aktsiaselts

Võtab vastu järgmisi kinnitusi:

Tule-, murdvarguse-, veo-, väärtsaadetiste-, kasko (laevakerede) ja klaasikinnitusi.

Seltsi põhi- ja tagavarakapitalid ületavad Kr. 810.000.—

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

Soliidne edasikinnitus! Kahjud likvideeritakse viivitamata!

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

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

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

EESTI RAUDTEE

TEEDEASJANDUSE AJAKIRI

ILMUB KUUS KORDA AASTAS.

Toimetuse ja talituse: Tallinnas, Nunne tän. 32.

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. 3 (118)

1934.

13. aastakäik

Vüisteist aastat Lätis rüigiraudteed (1918-1933.)

Dz. V.

(1. järg ja lõpp.)

Kuni 1. aprillini 1933. a. on raudtee tööko-
 dadest välja lastud: põhjaliku parandusega
 362 laia- ja 139 kitsarööpmelise tee vedurit ja
 keskmise parandusega — 1437 laia- ja 550 kit-
 sarööpmelise tee vedurit. Ka vagunite remondi
 alal on tehtud palju: 828 reisivagunit on las-
 tud välja peale põhjalikku remonti, 952 peale
 keskmist remonti ja 6423 reisivagunit on olnud
 tähtajalisel järelevaatusel. 5255 kaubavagunit
 on lastud välja peale põhjalikku remonti ja
 23552 kaubavagunit on olnud tähtajalisel pa-
 randusel. Töökodade spetsialiseerimisega tea-
 tud remonttööde liikide jaoks on saavutatud
 kokkuhoidu remondikulude alal ja nende tööde
 teostamiseks tarvismineva aja lühendamist, mi-
 da iseloomustavad järgmised andmed: toodud on
 1 laiarööpmelise vaguni remondi tööaja pikkus
 1920./21. a. ja 1932./33. a. Reisivaguni põhja-
 liku paranduse tööaeg on lühenenud 119 päeva
 pealt 67 päeva peale, keskmise paranduse töö-
 aeg — 88 päeva pealt 31 päeva peale; samuti
 on kaubavaguni põhjaliku paranduse keskmine
 tööaeg lühenenud 35 päeva pealt 15 päeva pea-
 le. Saavutatud kokkuhoidu vedurite ja tend-
 rite parandusekulude suhtes näitavad järgmi-
 sed arvud (lattides, iga 100 vedur-kilomeetri
 kohta):

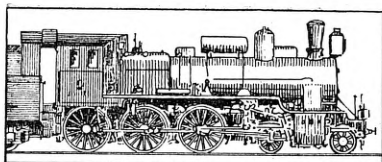
	1924 /25.	1927 /28.	1932./33.
Laiarööpmelisel raudteel	45,48	32,93	31,70
Juurdeveo raudteel . .	16,60	16,42	11,02
Väliraudteel	18,18	16,23	13,57
Keskmiselt	40,80	30,21	28,90

Majandusliku elu paranedes ja vedude hulga
 suurenedes, raudteede veerev koossead, mis
 küll oli võrdlemisi heas seisukorras juba, osu-
 tus arvult mitte küllaldaseks. Seoses autoliik-
 luse arenemisega ja sellest tekkiva võistlusega
 osutus tarvilikuks ka raudteede liiklust koha-
 tada viimase aja nõuetele. Reisijateveo otstar-
 bekohasemaks korraldamiseks kerge rongide-
 ga sai nende rongide jaoks muretsetud 15 uut
 kerge tüüpi tankvedurit. Need väiksed vedu-
 rid tarvitavad pool vähem küttematerjali, kui
 harilikud vedurid ja ka nende parandusekulud
 on tublisti väiksemad. Esimesed kolm tankve-
 durit telliti välismaalt; ülejäänud ehitati Lätis,
 neist 6 tükki raudteede peatehastes. Neid vedu-
 reid muretsetakse ka käesoleval aastal juurde.

1929. a. peale on juurde muretsetud 45 laia-
 rööpmelise raudtee, 11 juurdeveoraudtee ja 25
 väliraudtee vedurit ja katseviisil 3 mootorva-
 gunit. Viimastest on 2 tükki rööbasomnibused,
 mis on maanteede omnibustest sellisteks ümber
 ehitatud. Leedu raudteedelt on vahetuse teel
 normaalrööpmelise tee veereva materjali vastu
 saadud 24 Vene rööpmelise laiusega tee vedurit.
 Vedurite pargi koostise kohta ülevaate saame
 järgmisest tabelist:

Vedurite arv	1.X. 1919 a	1.IV. 1924 a.	1.IV. 1928 a	1.X. 1933 a.
Laiarööpmelisel raudteel .	37	237	235	223
Juurdeveo raudteel	14	23	19	21
Väliraudteel	57	83	71	66
Kokku .	108	343	325	310
Mootorvagunite arv	—	—	—	3

Vedurite arv.



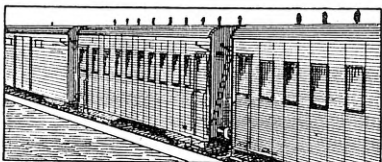
Lokomotivju skaits

	1.X.1919.	1.IV.1922.	1.IV.1924.	1.IV.1933.
	37	215	237	219
	57	131	23	23
	108	287	343	306

Paskaidrojums

Dzieslietu celti	
Pievedceli	
Lauku celti	

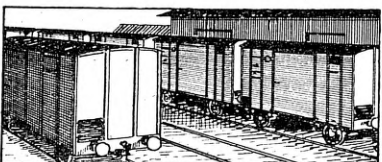
Selgitus:
Laiarööpmel. r.
Juurdeveo r.
Väliraudteel.



Pasažieru, pasta un bagežas vagonu skaits

Reisi-, posti- ja
pakkvagnite arv.

	1.X.1919.	1.IV.1922.	1.IV.1924.	1.IV.1933.
	71	443	514	734
	13	34	34	34
	93	518	608	860



Preču vagonu skaits

Kaubavagnite arv

	1.X.1919.	1.IV.1922.	1.IV.1924.	1.IV.1933.
	2315	4530	4638	4724
	144	634	168	528
	2954	5423	6000	5790

Vedurite kogumikust vastavad ainult 52 laiarööpmelise tee vedurit praeguseaja nõuetele. Teised vedurid on kõik vananenud. Viimastel aastatel on suur hulk vedureid inventarist maha kustutatud, sest et nende remont oleks osutunud ebamajanduslikuks. Et raudteedel uue veereva materjali juurdemuretsemiseks on krediiti määratud ainult väga piiratud määral, siis selle tõttu, et kõigi inventarist mahakustutatud vedurite asemele pole võidud uusi juurde muretseda, on vedurite arv viimastel aastatel vähenenud. On pööratud tähelepanu ka vanade vedurite moderniseerimisele ja uuendamisele. Suurele hulgale veduritele on üles seatud kiirusemõõtjad ja moodsad õlitamisaparaadid, paljudel veduritel on nüüd vee-eelsoojendajad ja 6 kaubarongivedurit on ümber ehitatud töötamiseks kuumendatud auruga.

Võrdlemisi enam on tehtud ära reisivagunite pargi uuendamise suhtes. Läti raudteede tegevuse esimestel aastatel kasvas reisijatevedu kiiresti ja mitmel liinil isegi ületas ennesõja-aegse liikluse. Klassvagunite puudusel said reisijate veoks sisse seatud ka kaubavagunid, selleks neid ümber ehitades ligi 100 tükki ja vastavate sisseseadetega varustades elavama reisiliikluse hooajal ligi 200—250 vagunit. Selline seisukord muidugi ei võinud rahuldada publiku nõudeid mugavama reisivõimaluse järele ja raudteede peavalitsusel tuli hoolt kanda uute moodsate reisivagunite juurdemuretsemise eest. Siseriigi tööstuse toetamiseks telliti uued reisivagunid „Fenikss“ vabrikult Riias ja Ljapaja sõjasadama töökodadelt. Alates 1923. a. on juurde muretsenud 244 klassvagunit, 15 postivagunit ja 14 pagasivagunit, kokku 253 reisijateveo parki kuuluvat vagunit, millest 193 laiarööpmelisele, 49 juurdeveoraudteele ja 11 väliraudteele kuuluvad. Reisivagunite in-

ventari juurdekasv raudteede tegevuseaja kehtvusel on näha järgmistest arvudest:

Reisi-, posti- ja pagasi- vagnite arv	1.X. 1919 a.	1.IV. 1924 a.	1.IV. 1928 a.	1.X. 1933 a.
Laiarööpmelisel raudteel	71	514	30	734
Juurdeveo raudteel	13	30	619	53
Väliraudteel	9	64	73	73
Kokku	93	608	722	860

Vanemad reisivagunid on tuntavalt uuendatud. Endiste ahjude asemel on sisse seatud veeküte. Kõigis vagunites on elektrivalgustus.

Kaubavagunite pargi täienduseks on juurde muretsenud 301 laiarööpmelise raudtee, 95 juurdeveoraudtee ja 16 väliraudtee kaubavagunit, kokku 412 ühikut. Suurem osa neist juurde soetatud kaubavagunitest on ehitatud raudteede peatehastes. On peetud silmas kõiki uuemaid nõudeid kaubavagunite suhtes ja püütud hoiduda vigade eest, mis vanemate tüüpide juures ette tulid. Uuematel kaubavagunitel on suurendatud nende kandevõimet ja mahtu ja kõvendatud pukse, sideosi ja pealisehitust.

Kaubavagunite inventari kohta ülevaadet saame järgmistest arvudest:

Kaubavagunite arv	1.X. 1919 a.	1.IV. 1924 a.	1.IV. 1928 a.	1.X. 1933 a.
Laiarööpmelisel raudteel	2315	4658	4741	4725
Juurdeveo raudteel	144	174	103	138
Väliraudteel	495	1168	963	928
Kokku	2954	6000	5807	5791

Läti raudteede kehtvuse aja jooksul on vedurite ja vagunite soetamiseks välja antud 18,7 milj. latti. Välismaalt saadud veereva

koosseade põhjalikuks paranduseks on välja antud 2,8 milj. latti. Kokku on veerevasse materjali paigutatud 21,5 milj. latti.

Kütte- ja määrdeainete tarvitus.

Vedurite küttekulud moodustavad ühe suuremate väljaminekutest raudtee kuludeelarves. Nimelt on vedurite kütteks kulutatud 1920/21. a. 17,3% ja 1921/22. a. — 18% kulude üldsummast, kuid 1930/31. a. on selleks välja antud 10,2% ja 1931/32. a. ainult 8,6%. Et vähendada vedurite küttekulusid, selleks on 1923. a. peale seatud sisse preemiad kokkuhoidude küttematerjali arvel, mis andis järgmisi tagajärjeseid:

Kivisüte tarvitus iga 100 vedur-kilomeetri peale (kg)	1920./1921.a.	1924./1925.a.	1929./1930.a.	1932./1933.a.
Vene rööpmel. veduritel	2018	1562	1385	1076
Normaal "	1726	1271	1273	1120
Juurdeveoraudt.	1114	832	827	647
Väliraudteede	1034	630	586	408

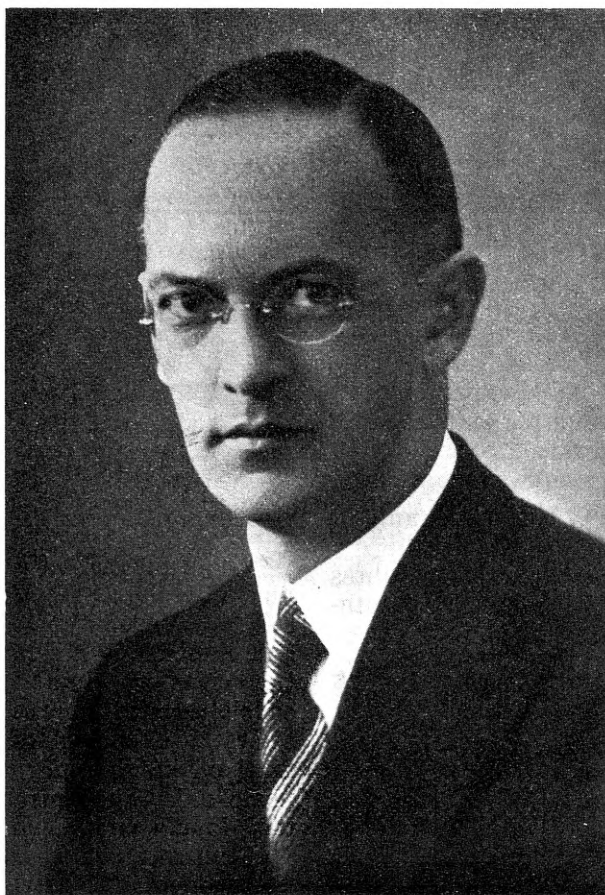
Nagu sellest tabelist näha, on küttematerjali tarvitus, võrreldes 1932/33. a. tarvitust 1920/21. aastaga, vähenenud: 1524 mm raudteedel ligi 46% ja 1435 mm raudteedel 35%, mis on tõesti tähelepanu vääriv saavutus. Peab ka silmas pidama, et kõige sellejuures on selle aja jooksul rongide sõidukiirust tublisti tõstetud.

Absoluutsetes arvudes on vedurite küttematerjali väljaminekud vähenenud 4,6 milj. lati pealt 1923/24. a. 3,3 milj. lati peale 1931/32. a. Välisvaluuta kokkuhoiu mõttes on viimastel aastatel vedureid koetud puudega. Kuid üleminek puude küttele on raudteede eksploatatsiooni kulusid tuntavalt — ligi 1,2 milj. lati võrra aastas — suurendanud, sest põletispuude hinnad, võrreldes kivisütega, on kaks korda kallimad.

Millist suurt kokkuhoidu on saavutatud määrdeainete tarvituse preemiade sisseseadmise tagajärjel, kujutavad järgmised arvud:

B. Einbergs sündis 23. jaanuaril 1893. a. Riias. Ta põlvneb Läti haritlaste perekonnast: isa oli tuntud läti advokaat ja ema seltskonnategelane. 1912. aastal Einbergs lõpetas reaalkooli ja sama aasta sügisel astus Riia politehnilise instituudi inseneriteaduste fakulteedi ja ka üliõpilaskorporatsiooni „Selonija“ liikmeks. Riias alustatud õppimist jätkas sõja ajal edasi Peterburi politehnilises instituudis. 1916. a. astus Orenburgi sõjakooli ja juba järgmisel aastal noore ohvitserina tuli tagasi kodumaale, olles määratud teenistusse 2. Siberi inseneripolgus, mis asus tolkorral Riia frondil. Pärast Läti iseseisvuse väljakuulutamist astus vabatahtlikult Võnnu roodu, hiljem aga Kalpaka pataljoni üliõpilaste roodu, ja võttis osa kõigist lahingutest Venta kallastest kuni Riiani. 1919. a. suvel määrati Valmiera linna komandandiks. Hiljem täitis ta samu kohuseid ka Limbassis ja Rujienas. 1920. a. määrati Latgale divisjoni staabi operatiivosakonna adju-

dandiks. Eriliste teenete eest Läti vabadusvõitlustes on E.-le antud Karutapjate ordu märk. Peale demobilisatsiooni 1920. a. ins.



DIPL.-INS. B. EINBERGS
TEEDEMINISTER LÄTI UUES VALITSUSES
18. MAIST 1934. A.

B. Einbergs astus raudteede peavalitsuse teenistusse, samal ajal edasi jätkates õppimist Riia ülikoolis. Energilise ja teguvõimsa ametnikuna, ta juba oma õpingute kestvusel määrati raudteede peavalitsuse eriliste ülesannete täitjaks inseneriks. Pärast ülikooli lõpetamist 1923. a. ta määrati samale kohale teedeministeeriumis. 1931. a. augustikuus ta määrati valitsuse poolt posti ja telegraafi departemangu direktoriks, miliseid kohuseid täitis kuni teedeministri kohale kutsumiseni.

Ins. B. Einbergs on hästi tuntud tehnilises kirjanduses. Ta on avaldanud mitmesuguseid kirjatöid, muuseas ka meie ajakirjas, mis käsitlevad raudteede ja liiklemise küsimusi. Oma tegevusaja kestel teedeministeeriumi insenerina, B. Einbergs toimetas ka Läti raudteede ajakirja „Dzelzscelu Vestnesis“ mitteametlikku osa.

Määrdeainete tarvitust laia- rööpm. liinidel	Veduriteliga 100 vedur- km peale	Vaguniteliga 1000 telg- km peale
1920./21. aastal	9,9	13,7
1924./25. "	3,9	7,4
1932./33. "	2,7	4,1

Rongide ja veereva inventari töö.

Läti raudteede rongide liikumine alustati 1. juulil 1919. a., millal sõitis esimene rong Liepajast kuni Lange'ni, tolleaegse Susta peatuskohani, s. o. kuni saksa demarkatsiooni liinini.

Sellest ajast peale on raudteede peavalitsus teinud väga palju selleks, et võimaldada elanikudele mugavat ja kiiret reisu. Võrreldes 1932/33. aastat 1920/21. aastaga, on keskmine rongide arv päevas tõusnud 165 pealt 307 peale ehk 86%, kuni majandusliku kriisini oli see tõus isegi 104%. Reisirongide arvu on suurendatud 92 pealt 211 peale ja ka isegi majandusliku kriisi ajal on rongide arvu suurendatud

Kus jaamade vahel	Kau- gus km	1921.a.	1933.a.	Aja kokkuhoid tund.min.	%
Riia—Daugavpils	217	11.00	4.19	6.41	61
" —Liepāja	230	9.15	4.47	4.28	48
" —Gulbene	179	9.00	4.45	4.15	47
" —Zilupe	286	12.50	6.50	6.00	47

Reisirongide teel viibimise aeg (tundides ja minutites).

Rongide tegevuse arenemist iseloomustavad järgmised arvud:

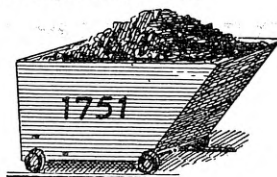
Aastad	Reisi- ja se- garon- gid	Kau- baron- gid	Töö- rongid	Kokku	Keskmiselt päevas eks- pluat. liinide 1 km peale	Juur- de kasv %
1920./21.a.	2089	1052	217	3358	3,6	100
1924./25 a.	3718	1319	251	5288	5,6	157
1929./30 a.	5321	2281	276	7878	8,2	235
1932./33 a.	6289	1630	167	8086	8.2	241

Vedurite süte tarvitust iga 100 vedur-km peale, kilogrammides.

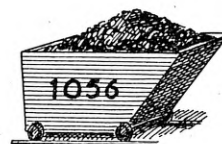
Vene-rööpmelisel teel.



1920/21.

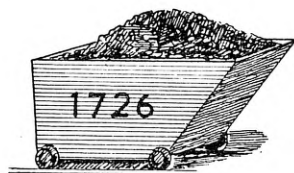


1921/22.

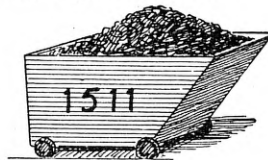


1932/33.

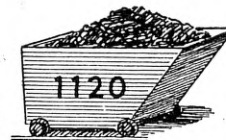
Normaalrööpmelisel teel.



1920/21.



1921/22.



1932/33.

mitmel pool, nagu Jelgava ja Riia mereranniku liinidel.

Et rongide sõidukiiruse tõstmise suhtes raudteede peavalitsus on edusamme saavutanud, näitab järgmine tabel:

Liinid	1920. a.	1933. a.	Kõrgen- dus %
Riia—Jelgava	50	85	70
Riia—Skriveri	45	80	78
Jelgava—Meitene	40	85	113
Riia—Jeriki	50	70	40

Maksimaalne reisirongide sõidukiirus (km/t).

Selle tagajärjel, et reisirongide seisuaega vahejaamades on lühendatud ja tehnilist sõidukiirust märksa tõstetud, on sõidu kestvuseajad tähelepanekavalt määral lühenenud.

Rongide sõidud tuhandetes kilomeetrites.

Nagu näeme, on rong-kilomeetrite arv tõusnud üldse ligi 141%. Reisirong-km arv tõusis selle aja jooksul enam kui kolmekordseks, kuna aga kaubarong-kilomeetrite arv enne kriisiaja tulekut tõusis ainult kahekordseks ja hiljem on sellel tasemelt uuesti tagasi langenud, mis on seletatav kaubavedude hulga langemisega. Samuti on ka raudtee töörong-kilomeetrite arv peale seda, kui suuremad liinide ülesehitamise tööd lõpule viidud, langenud 217 tuhande pealt 167 tuhande peale. Rongide liikumise sagedus ekspluateritava liini 1 km kohta on tõusnud 3,6 pealt 8,2 rongi peale, seega enam kui kahekordseks, kuid jääb siiski veel kaugelt maha Kesk-Euroopa raudteede liikluse sagedusest, eriti mis puutub kaubarongide liikumisesse. Et vedude puudusel ei saa raudteede veovõimet

täiel määral ära kasutada, see mõjub muidugi negatiivselt raudteede tulundusele.

Vedude omamaksumuse alandamise mõttes on raudteed pööranud tähelepanu kaubarongide koosseadude suurendamisele, vedurite tõmbejõu ja vagunite kandejõu täielikumale ära kasuta-

Vene rööpmelaiusega teedel, võrreldes 1931/32. aastat 1924/25. aastaga, langenud 45,4% pealt 37,5% peale, arvates rongi teel viibimise ajast. Vagunite telg-kilomeetrite arv tõusis, võrreldes 1932/33. aastast 1920/21. aastaga, 106 miljoni võrra, kuni 241 milj., kuid kaubandusliku

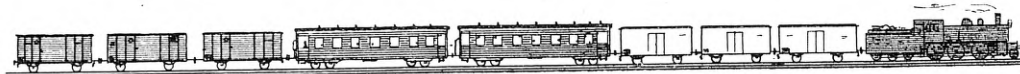
Rongide sõidud tuhandetes kilomeetrites.

Reisirongid.



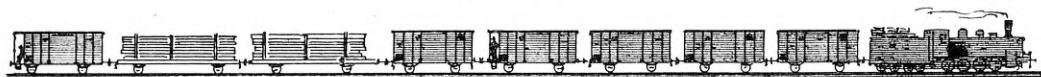
1920./21.	606
1929./30.	3524
1932./33.	4923

Kaubarongid.



1920./21.	1483
1929./30.	1797
1932./33.	1366

Segarongid.



1920./21.	1052
1929./30.	2281
1932./33.	1630

Töörongid.



1920./21.	217
1929./30.	276
1932./33.	167

misele. Selles suhtes saavutatud tagajärgede kohta ülevaadet pakuvad alltoodud tabelis näidatud andmed:

Aastad	Kaubarongi keskmine koossead, vag. telgedes			Kaubarongi keskmine netto kaal, tonnides		
	Laia-rööpmel. teel	Juurdeveordt.	Väli-raudteel	Laia-rööpmel. teel	Juurdeveordt.	Väli-raudteel
1920./21.	48,4	20,7	31,9	129	23	14
1924./25.	67,6	42,3	41,4	249	46	24
1929./30.	71,4	43,3	49,5	281	53	29
1932./33.	62,3	50,5	45,9	249	68	26

Kaubarongi keskmine koossead kuni kriisiajani suurenes laiarööpmelisel teel 23 telje võrra ehk 47,5% ja rongi nettokool 152 tonni võrra ehk 117,8%. Keskmine väikekiiruse kauba koorma kaal 1 laetud vagunis, võrreldes eelkriisiaegset 1929/30. aastat 1920/21. aastaga, on tõusnud laiarööpmelisel teel 4,1 tonni pealt 5,4 tonni peale ehk 31% ja juurdeveoraudteel 1,7 t pealt 2,0 t peale ehk 17%. Tühjade vagunite % kaubavagunite üldarvust on Vene rööpmelaiusega teedel 33,9 pealt langenud 28,6 peale. Samuti on kaubarongide seisuaajad jaamades

tegevuse kõige parema konjunktuuri aastal 1929/30 oli 325,4 milj. vag.-telg-kilomeetrit. Samuti tõusis vedur-kilomeetrite arv 4,5 milj. pealt 9,5 milj. peale, ehk 112%. Vedurite kasuta tööde %, arvates üldsummast, läks korra vähendada Vene rööpmelaiusega teedel 28,4 pealt 15,9 peale, normaalrööpmelistel teedel 25,3 pealt 20,7 peale ja juurdeveoraudteedel 18,7 pealt 10,1 peale.

Veod.

Pärast seda kui majanduslik elu oli sõjaaegsetest haavadest juba enam-vähem paranenud ja kui rahvusvahelised sidemed jälle sõlmitud, hakkasid ka raudteede veod silmnähtavalt suurenema. Reisijate vedu arenes järgmiselt:

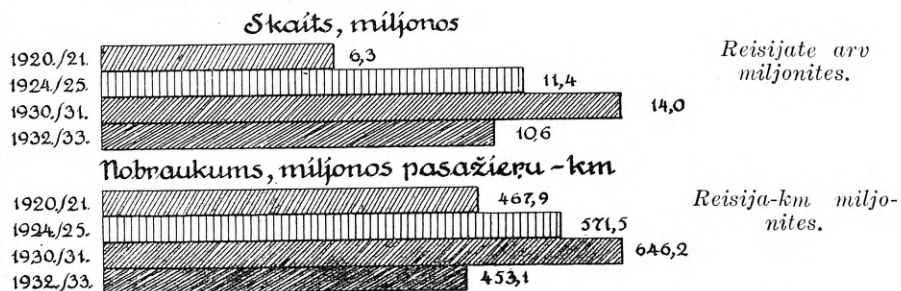
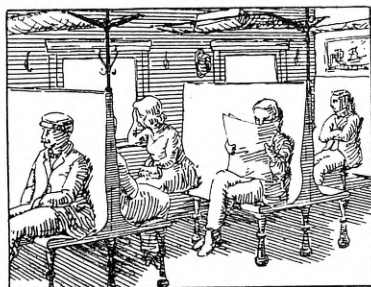
Aastad	Reisijate arv tuhandetes			Reisija-kilomeetrid		Keskmine sõidukaugus km
	Sise-ühenduses	Väli-ühenduses	Kokku	Üldse milj.	1 ekspl. tee kilom. peale	
1920./21.	6187	73	6260	468	184101	75
1924./25.	11203	209	11413	572	219970	50
1930./31.	13741	237	13978	646	243442	46
1932./33.	10459	175	10634	453	167443	43

Reisijatevedu.

Reisijate arv kuni kriisiajani tõusis 6,3 milj. pealt 14,0 milj. peale ehk 123%, kuid 1932/33. a. oli juurdekasv ainult 70%. Millisel määral majanduslik kriis on reisijate veos

neli korda vähenenud. Kaubaliikluse sagedus 1 ekspl. tee-kilomeetri kohta 1929/30. a. tõusis 196 tuh. tonn-km peale, seega neljakordseks, võrreldes 1920/21. a., kuid 1932/33. a. on see langenud jälle 98 tuh. tonn-km peale.

Reisijate veod.



peaaegu katastrofaalset langust põhjustanud, näeme reisija-kilomeetrite arvust, mis 1932/33. aastal on langenud isegi alla 1920/21. a. taseme. Suurt langust näitab ka keskmine sõidukaugus (75 km pealt 43 km peale), mis osalt põhjeneb ka välisotseühenduste ja transiitsõitude arvu vähenemisel.

Kaupade liikluse kohta andmeid ülevaate aja eest sisaldab järgmine tabel:

Aastad	Kogukaal tuhand. tonn			Tonn-kilom. milj.			1 ekspl. tee kilom. peale	Keskmine veo-kaugus km
	Sise-ühend.	Välis-ühend.	Kokku	Sise-ühend.	Välis-ühend.	Kokku		
1920./21.	1010	11	1021	124	1	125	49	122
1924./25.	1555	455	2010	192	70	262	101	131
1929./30.	2734	1199	3933	343	175	518	196	132
1932./33.	2004	340	2344	221	44	265	98	113

Kaupade vedu.

Kaupade veo kogu sise- kui ka välisühenduses tõusis kuni kriisiajani, võrreldes 1929/30. aastat 1920/21. aastaga 2,9 milj. tonni võrra ehk 285%. Eriline suur vedude tõus oli välisot-

Järgmine tabel näitab tähtsamate kaupade veo arengut:

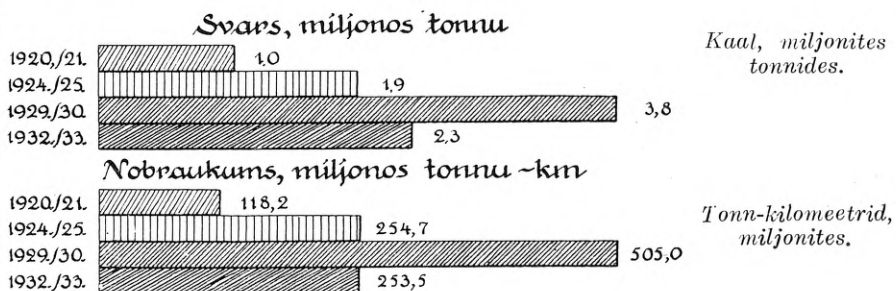
Veetud kaupade kogu tuhandetes tonnides.

Kauba nimetus	1920/21	1921/22	1924/25	1929/30	1932/33
Puumaterjal . . .	149	209	575	1383	738
Põletispuud . . .	459	565	333	281	280
Vili ja jahu . . .	98	192	267	339	155
Raud ja sellest teosed	22	20	38	83	34
Kunstväetis . . .	2	7	65	138	80
Kivid . . .	1	5	70	155	149
Tsement . . .	1	1	28	69	45
Telliskivid . . .	5	6	22	60	27
Või . . .	1	1	11	27	22
Suhkrupreedid . . .	—	—	—	14	126
Muud kaubad . . .	283	349	601	1384	688
Kokku	1021	1355	2010	3933	2344

Tariifide ja kaubandusliku tegevuse arenemiskäik.

Kui Läti ajutine valitsus raudteed võõras-telt võimudelt üle võttis, siis valitses raudteetariifide alal täieline kaos. Kuramaal ja Lõuna-Liivimaal Niedra valitsuse ajal olid maks-

Väikekiiruse kaubavedu.

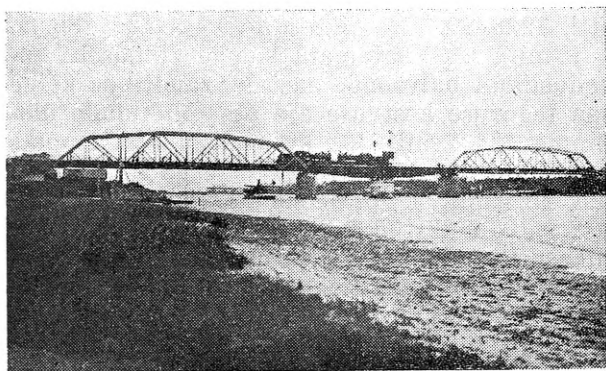


seühenduses, kus vedude kogukaal tõusis 11 tuh. pealt 1199 tuh. peale. Majanduslik kriis on eriti halvavat mõju avaldanud välisühenduste vedude hulga, kus tonn-kilomeetrite arv on 1932/33. a., võrreldes 1929/30. aastaga, langenud 175 milj. pealt 44 milj. peale, seega

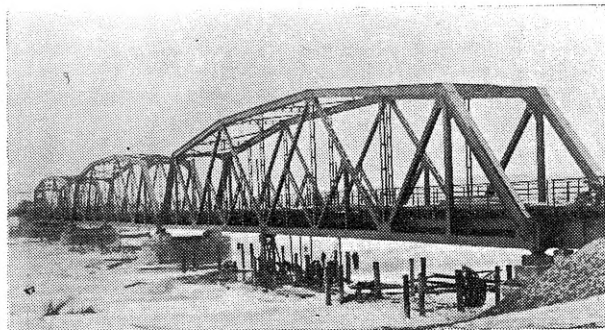
vad primitiivselt väljatöötatud tariifid. Põhja-Liivimaal aga oli Põhja-Läti valitsus Valmieras maksma pannud oma erilised tariifid. Liikluse uuendamisel tuli raudteede peavalitsusel kiire korras asuda tariifiküsimuse korraldamisele. Tööstuse ja põllumajanduse rasket

olukorda ja elanikkude nõrka ostujõudu arvesse võttes oli vastavate tariifide väljatöötamise küsimus raskesti lahendatav, sest puudusid igasugused andmed ja tarvilikud kogemused sellel alal. Ajutise kaubaveotariifi väljatöötamisel jälgiti peamiselt Soome kaubaveotariifi eeskujuna, kuna osalt võeti tarvitusele ka endise Vene tariifimäärused. Kaubad olid jaotatud 6 klassi. Saadetised jagunesid väike- ja vagunsaadetisteks. See ajutine kaubaveotariif hakkas maksma 15. juunil 1920. a. ja jäi jõusse kuni praegu maksva kaubaveotariifi maksmapanemiseni 1928. a. Kuigi ajutise kaubaveotariifi tulunduslikud tulemused olid üldiselt rahuldavad, siiski, peale seda, kui majanduslik elu oli enam-vähem normaalse olukorrani välja jõudnud, osutus see tariif oma väheste tariifklasside arvuga mitte küllalt otstarbekohaseks, et määrata iga kauba jaoks temale vastavaid veohindu. 1. septembril 1928. a. maksma pandud tariifi järgi on ette nähtud üldse 21 tariifklassi, kusjuures iga tariifklassi järgi veohinna vahe on ligi 10%. Saadeti liigitatakse mitte ainult väike- ja vagunsaadetisteks, vaid peale väikesaadetiste on nähtud ette ka 5-ton. poolvagun- ja 10- ning 15-ton. vagunsaadetised.

Transiitvedude soodustamiseks, eriti Läti sadamate kaudu, oli juba pikemat aega maksmas eriline transiitariif, mis võrreldes sisetariifiga, andis suuri hinnaalandusi. Transiitvedude soodustamiseks raudteele soovitatavates sihitustes sai senise üldise transiitariifi asemel 1933. a. asutud uute transiitariifide väljatöötamisele ja maksmapanemisele. Ekspordi soodustamiseks on samuti juba 1923. a. maksmas eritariifid, mis ka 1933. a. ümber töötati ja 5. novembrist maksma pandi uuel kujul. Liepaja tööstuse soodustamiseks, mis oma ebasoodsa geograafilise asendi tõttu ei ole küllalt võistlusvõimeline, on maksma pandud eriveotariif tööstusesaaduste veoks Liepajast Riiani ja Latgale jaamadeni.



*Mühlgraben'i raudteesild Riga—Rujiena (Ruhja) liinil.
Avatud 1933. a. suvel.*



*Raudteesild üle Gauja Čarnikava juures
Riia—Rujiena (Ruhja) liinil.*

Majandusliku kriisi pehmemendamise otstarbel on raudteed mitu korda alandanud oma kaubaveotariife, et kohendada neid langenud kaubahindadele. Nõnda on viimase kolme aasta jooksul mõne puumaterjali liigi tariifi alandatud 20—40% võrra. Samuti on kaubatarifi kuni 30% alandatud tähtsamatelt põllumajandussaadustelt ja elusloomadelt. Ka suurkiiruse tariif on senise 100% asemel ainult 50% kallim väikekiiruse tariifist. Et rutturikiminevate kaupade vedu võimaldada reisiringidega, selleks on maksvat kiirkaubasaadetiste tariifi alandatud mitmesugustelt saadustelt kui ka elusatelt väkeloomadelt, lindudelt ja kaladelt. Et raudteed oma 15-aastase tegevuse jooksul kaubaveo tariifipoliitikas ei ole ainult enda tulude huvi seisukohast välja minnes talitanud, vaid ka riigi ja üldmajanduse nõudeid silmas pidanud, seda tõendab kõige paremini see asjaolu, et keskmine tulu 1 tonn-kilomeetrilt, mis 1921/22. a. oli 5,20 sant., langes 1932/33. a. kuni 4,41 sant. ja käesoleval aastal on veel ainult 3,48 sant.

Et kaubaveotariifid üldiselt kõrgemad ei ole naaberriikide tariifidest kui ka ennesõjaaegsest Vene tariifist, näitavad järgmised andmed:

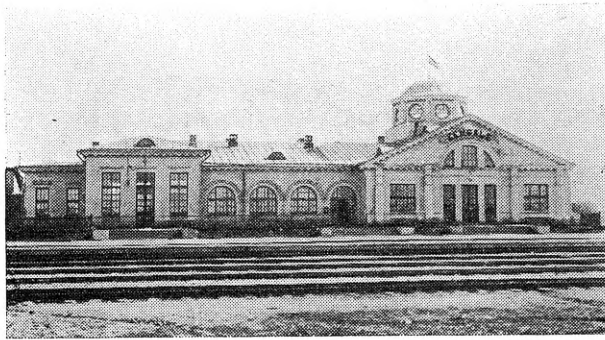
*Kauba veohind lattides 1 tonni eest 100 km
kaugusel.*)*

	Vene 1913 a.	Läti	Leedu	Poola
Teravili	8,49	6,8	4,8	8,2
Puumaterjal, töötlemata . .	6,11	3,8	4,8	5,6
Tsement	4,25	3,4	4,8	5,8
Kunstväetis . .	—	3,0	3,2	8,0

Ka reisijateveotariifi väljaarendamiseks ja elanikkude majandusliku olukorraga koostöötamiseks on raudteed palju ära teinud. 1930. a.

*) Teatavasti olid Läti ja Eesti kaubaveotariifid omal ajal täielikult ühtlustatud. Hiljem on ühel või teisel raudteel mõnesuguseid lahkuminevaid muudatusi ette võetud. Peale Eesti krooni väärtuse langust on sellega ka Eesti kaubaveotariif selle võrra Läti tariifist madalam.

Toimetuse.



*Zemgale jaama uus hoone.
(Läti—Poola piiril.)*

on maksma pandud eritariif Riia ja selle ümbruskonna vahelises lähisliikluses, Riia—Jelgava liin kaasa arvatud, samuti ka sõiduks suvituskohdadesse. Peale selle on 1933. a. reisirijateveotariifi alandatud üldiselt, nimelt pikematelt kaugustelt, selleks sisse seades differentiaalitariifi.

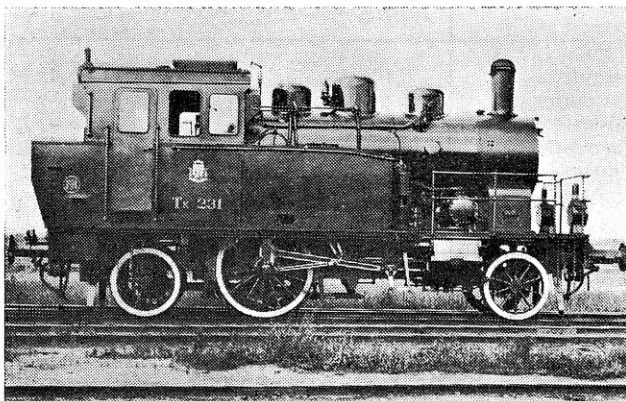
Läti reisirijateveo tariifi võrdluseks teiste riikide tariifidega on toodud järgmised andmed:

Sõiduhind 3. klassis, lattides.

	30 km eest	100 km eest	200 km eest
Vene 1913. a. . .	1,12	3,76	7,01
Läti	0,85	2,90	5,40
Poola	1,17	3,85	7,70
Leedu	1,24	3,92	7,01
Soome	1,10	3,59	7,11
Taani	2,08	6,91	13,82

Raudteed on viimastel aastatel tegemist teinud formaliteetide lihtsustamise küsimustega, mis puutuvad veodokumentide koostamisesse ja kauba väljaostmisesse ja väljastamisesse sihtjaamas.

Raudteed on organiseerinud ka laias ulatuses kauba ja kiirkaubasaadetiste toimetamist kodunt raudteejaama ja raudteejaamast jälle saajale koju kätte.



Läti raudteede uus tankvedur.

Raudtee rahanduslik seisukord.

Läti raudteede põhikapitali väärtuse juurdekasvu suhtes on raudteede tegevuseaja kestvusel tekkinud järgmised olulised muudatused:

Põhikapital milj. lattides.

	Seis 1. aprillil		Juurdekasv	
	1920 a.	1933 a.	Absoluut arvudes	%
Rööbasteed, sillad, ehitised ja muud sisseseaded	308,4	370,9	62,5	20,3
Veerev inventar ja telgedepark	19,9	46,6	26,7	134,5
Raudteede abiettevõtted	—	3,5	3,5	—
Ülejääv inventar	7,9	9,2	1,3	16,5
Kokku . .	336,2	430,2	94,0	28,0

Raudteede liikuva ja liikumata varanduse väärtus on ülevaate aja jooksul kasvanud 94 milj. l. võrra ehk 28%, mis, arvesse võttes neid piiratud ainelisi võimalusi, mis raudteedel kasutada on olnud, osutub tähelepanu vääriava saavutusena.

Vaatamata madalatele veotariifidele, piiramatu autovõistlusele, mis raudteeledele ligi 3,5—4 milj. latti kahju aastas sünnitab, ja kõigile neile mitmesugustele maksudele, mis raudtee kultuur- või teedefondi, Punase Risti ja linnade omavalitsuste kasuks ära maksavad ja mis parema konjunktuuri aastatel on ulatunud kuni 1,5 milj. latini, samuti vaatamata sellele, et raudteedel on valitsuse korraldusel tulnud vedada töötatöölisi, ja kruusa maanteedeparandamiseks ja täita muid valitsuse eeskirju, kas hoopis maksuta või tublisti alandatud maksu eest, ometi raudteed siiski normaalse majandusliikkudes oludes, s. o. kuni ülemaailmalise kriisi tekkimiseni, katsid kõik oma kulud ja paljudel aastatel andsid ka ülejäägi, mida võidi kasutada raudteede uuendamisele ja moderniseerimisele. Nõnda on raudteede eksploatatsiooni ülejääk olnud 1927/28. a. 6,9 milj. latti, 1928/29. a. — 8,8 milj. l. ja 1929/30. a. — 9 milj. l. Vaatamata kahele viimasele, tulunduslikult halvemale aastale, raudteede kõige oma tegevuse kestvuse aja eest oli tulude üldsumma 434,2 milj. l., kuid eksploatatsiooniks on välja antud 398,8 milj. l., seega brutto ülejääk 40,4 milj. l.; peale selle on raudteede kassast välja makstud kultuuri- või teedefondi, Punase Risti ja linnade omavalitsuste kasuks kokku 13,7 milj. latti. Aja jooksul 16. augustist 1919. a. kuni 1. aprillini 1933. a. raudteed on riigilt saanud erakorralisi krediite hävitatud raudteepealisehituse, hoonete, sildade, tökodade ja muude sisseseadete uuendamiseks ja uue veereva materjali muretsemiseks ainult 61,9 milj. latti, välja arvatud uute raudteeli-

nide ehituseks määratud summad. Sellest sum-
mast maha arvates ültähendatud ülejääk, näe-
me, et Läti raudteed on saanud sõja ajal hävi-
tatud varanduste ülesehitamiseks ja uuendami-
seks riigikassast ainult 21,5 milj. latti. Kui
aga maha arvata veel need summad, mis ültä-
hendatud asutistele välja makstud, kokku
13,7 milj. latti, siis jääb ainult 7,3 mil. latti,
mis, võrreldes teistele Läti sõja ajal kannatada
saanud majanduseharudele antud toetussumma-
dega, kui ka Lääne-Euroopa raudteede uuenda-
miseks määratud summadega, on tõesti tühi-
ne, arvesse võttes liikluse arenemise ja Läti raud-
teede majanduses teostatud tööde tähtsust.

Raudteede personaal.

Raudteede personaal, mis eksploatatsiooni
krediitidest ülal peetakse, on raudteede peava-
litsuse kestvuse ajal osutunud järgmiseks:

Teenijate arv:

Aastad	Pea- valit- suses	Liini- del	Kokku	Ekspl. liinide 1 km peale	1000 rong- km peale	Raudtee tuludeiga 10.000 l. kohta
1920./21	584	13862	14451	5,69	4,30	12,65
1924./25	821	15820	16641	6,40	3,14	5,14
1932./33	709	11327	12036	4,45	1,49	4,05

Raudteede tulud ja kulud, tuhandetes lattides.

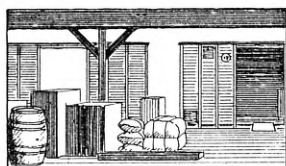
Tulud.



No pasažieru, bagažas un pasta transporta

1921./22.	8491
1924./25.	13860
1929./30.	17227
1932./33.	13379

Reisijate, pagasi
ja posti veost.



No preču transporta

1921./22.	10953
1924./25.	14449
1929./30.	24333
1932./33.	12668

Kauba veost.

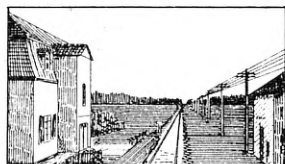
Ekspluatatsiooni kulud.



Štāta un pagaidu darbinieku ātalgošanai

1921./22.	8061
1924./25.	12281
1929./30.	17853
1932./33.	14996

Määraliste ja aju-
tiste teenijate
palgad.



Ceku un būvju uzturēšanai

1921./22.	2894
1924./25.	4495
1929./30.	6064
1932./33.	4036

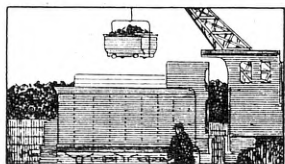
Teede ja ehitiste
korrashoju kulud.



Rītošā inventāra remontam

1921./22.	2367
1924./25.	4908
1929./30.	5441
1932./33.	4450

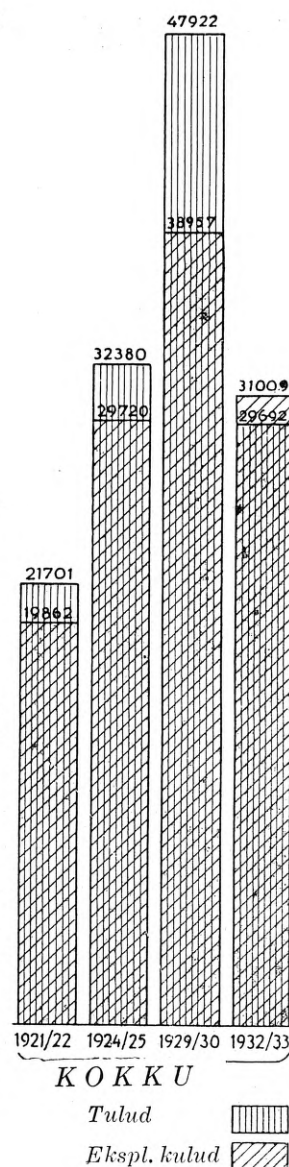
Veereva inventāri
remondikulud.



Lokomotīvu apkurināšanai, ap- gaismošanai un smērēšanai

1921./22.	4153
1924./25.	4273
1929./30.	4591
1932./33.	3935

Vedurite kütte-
valgustuse- ja
määrdekulud.



Raudteede teenijate arv, vaatamata raudteedevõrgu laiendamisele ja rongide arvu suurenemisele, on 1932/33. a. vähenenud kuni 12036-ni, kuna 1924/25. aastal oli 16641 ja 1920/21. a. 14451 teenijat. Arvates ekspluatatsioonitava liini iga 1 km peale langevat teenijate arvu, näeme, et see on 1932/33. a. langenud suurel määral, ja nimelt rohkem, kui seda võiks põhjustada vedude vähenemine, sest raudteetulude iga 10000 lati kohta tuli 1932/33. a. ainult 4,05 teenijat.

Ülaltoodud andmed, kuigi nad on konspektiivset laadi, kõnelevad siiski väga selgesti, et raudteede peavalitsus iseseisvuse 15-aastase kestvuse jooksul on kõigile madalatele eratariifidele ja eelarve korras ettenähtud piiratud ainelistele võimalustele vaatamata siiski saavutanud tähelepanuväärseid tagajärjeseid.

Kuigi möödunud 15 aasta jooksul on palju ära tehtud, siiski on jäänud küllalt tegemiseks ka veel järgnevatel aastatel. Neist oleksid nimetada: ehitusel olevate uute raudteeliinide lõplik valmishitus, väliraudteedevõrgu ümber-

ehitus, vastavalt maakohtade majanduslikkudele tarvetele, jaamade ja majanduslikkude hoonete ehitus viimastel aastatel liikumiseks avatud liinidel, kulunud ja kergete rööbast ümbervahetus raskemate vastu, uue veereva materjali juurdesoetamine vana asendamiseks ja pargi suurendamiseks, olemasoleva veereva materjali konstruktsioonide täiendamine ja ühtlustamine, töökodade uuendamine ja moderniseerimine, telefonivõrgu ja keskjaamade uuendamine, uute veduridepoode juurdeehitus, seniste depood täiendus ja peale selliste, tehnilist iseloomu kandvate ülesannete veel on lahendada tähtsad küsimused: kuidas soodustada transiitvedusid ja kuidas korraldada koostööd autoliikluse ja raudteede vahel. Tuleb vahetpidamata pöörata tähelepanu ekspluatatsioonide moderniseerimisele ja töö ratsionaliseerimisele ja seega ka vedude omamaksumuse vähendamisele, sest ainult nõnda on võimalik hoida raudteede veotariife sellisel madalal tasemel, mis soodne liikluse arenemiseks sellisel määral, nagu see kasulik on ka üldisele rahvamajanduse arengule.

Autonoomsetest riigiraudteedest.

A. Berend.

(1. järg.)

Austria Liiduraudteed.

Esimesed Euroopa riigiraudteed, mis peale maailmasõda reformeeriti, olid Austria Liiduraudteed. Rahulepingu tingimused olid Austriale lõiganud läbi kõik tema tähtsamad liiklemise teed, mille olulisemad osad jäid Tšehhoslovakkiasse või Poolasse, kuna Austriale kuulusid veel ainult vähema tähtsusega otsad. Austriale järelejäänud teedevõrk, mis ümber ringi kärbitud, ei moodustanud mitte sellist tervikut, mis oleks olnud küllalt elujõuline, vähemalt esialgu, kus ei olnud jõutud kohastuda uuele olukorrale. Austria liiduraudteede kujunemist ja arenemist halvas algusest peale see asjaolu, et ka riigi üldine majanduslik seisukord oli väga raske ja peaaegu katastrofaalne, nõnda et oldi sunnitud abi otsima väljastpoolt. Riigi majanduse tasakaalustamiseks Austriale pidi saama välislaenu Rahvasteliidu kaudu, kuid selle saamine oli seotud mitmesuguste tingimuste täitmisega n. n. Genfi konventsiooni kohaselt. Austria pidi tegema ise kõik, mis tingimata hädavajalik oma majanduslikkude olude korraldamise ja tasakaalustamise kaasaaitamiseks. Sellise kavana ja programmi avaldati 1922. a. novembrikuus n. n. ülesehitamisseadus (Wiederaufbaugesetz), mis nägi ette paljude valitsusasutiste ja -kätuste, sealhulgas ka liiduraudteede, ümberkorraldamist. Põhimõtteks oli, et kõik need

asutised ja ettevõtted, mis mitte riigi valitsemisaparaadiga pole seotud ja otseselt selle funktsioone ei täida, tulevad eraldada ja neist moodustada iseseisvad, omaette töötavad riiklikud ettevõtted. Nad peavad töötama üldiste kaubanduslikkude põhimõtete järgi. Juhul, kui nende käitust riik ei suuda korraldada küllalt otstarbekohaselt, siis tulevad need ettevõtted kas ära müüa või välja rentida.

Nende põhimõtete arendamiseks ja elluviimiseks liiduraudteede suhtes anti välja 19. juulil 1923. a. seadus majandusliku organisatsiooni „Austria liiduraudteed“ loomise kohta (Liiduraudteede seadus, *Bundesbahngesetz*), millest toome väljavõtteks selle tähtsamad ja olulisemad punktid:

Liiduraudteede käituse otstarbel moodustatakse iseseisev majanduslik organisatsioon firma all „Austria Liiduraudteed“ (*„Österreichische Bundesbahnen“*), asukohaga Viinis. Ta on juriidiline isik ja tuleb kaubandusettevõtteks („als Kaufmann“) protokollida Viini kaubanduskohtus (§ 1). Ettevõtte on kohustatud kogu liiduraudteede varandust ühes sellega seotud õiguste ja kohustustega haldama usaldusmehena (treuhändig). Ta võtab üle käituse liiduraudteedel kui ka Bodeni järve parve- ja aurulaevavahendustes ja kõigis muudes liiduraudteede kõrvalkäitustes. „Austria Liiduraudteede“ tegevus tuleb korraldada kau-

bandusliikude põhimõtete järgi, silmas pidades ja kindlustades ka üldsuse huvisid. Kõik liiduraudteede poolt liiduvalitsuse huvides või teiste liidukäituste huvides tehtud soodustused tulevad eriti arvestada. Niivõrd, kui väljaminekud ei saada katta tuludest, tasub puudujäägid liit, selles ulatuses, kuidas liidufinantseadus ette nähtud (§ 2). Ettevõtte saab liiduvalitsuselt põhikapitalina 200 miljardi krooni (§ 3). Liiduraudteede senine personaal loetakse ettevõtte „Austria Liiduraudteed“ teenistusse üleviiduks. Liiduraudteede personaali teenistusevahekorra eeskirjad jäävad esialgu maksma kuni uute, ettevõtte kaubanduslikule iseloomule enam vastavate eeskirjade väljatöötamiseni, mis teostatakse kokkuleppel ettevõtte ja teenijate esinduse keskkomisjoni vahel. Ettevõtte võtab endale kohustused kõigi tema teenistusse ületoodud teenijate pensioni kindlustuse suhtes. Samuti maksab ettevõtte igal aastal liiduvalitsusele teatud summa liiduraudteede vanade pensionäride toetuseks (§ 4).

Ettevõtte „Austria Liiduraudteed“ organid on: a) juhatus (*Vorstand*) ja b) halduskomisjon (*Verwaltungskommission*). Nende organite õigusi ja kohustusi tähele pannes, peab mainima, et Austria liiduraudteede juhtimisel on jäetud juhatusele hoopis suurem tegevusvabadus ja laiemad võimupiirid, kui see harilikult teiste samalaadsete riigiraudteede ettevõtete juures on ette nähtud. Halduskomisjonile kuulub ainult järelevalve õigus.

Seaduse § 6 järgi „Austria Liiduraudteede“ juhtimine on juhatuse asi, kes esindab ettevõtet, ka kohtus. Kaubanduseseaduse art. 228 kuni 231 on juhatuse suhtes kohaldatavad ja juhatuseliikmed vastutavad iga kahju eest, mis ettevõttele on tekkinud seeläbi, et nad pole küllalt näidanud üles korralikule ärimehel vastavat hoolt.

Juhatuseliikmed võetakse teenistusse sellekohase lepingu põhjal haldusekomisjoni esimehe poolt. Teenistuselepingud kinnitatakse liiduvalitsuse poolt. Juhatuseliikmed ei või olla samal ajal liidu või selle osariikide valitsuste, nõukogude või maapäevade liikmed. Halduskomisjoni esimehel on õigus nõuda juhatuseliikmete ametist vabastamist, kuid liiduvalitsuse nõusolekul. Liiduvalitsuse sellekohasel nõudmisel vabastatakse juhatuseliikmed kohe ametist (§ 9).

Halduskomisjoni ülesandeks on § 10 järgi „Austria Liiduraudteede“ asjaajamise järelevalve kui ka üldsuse huvide kaitsmine. Tema liikmed määratakse liiduvalitsuse poolt kolmeks aastaks, mille möödumisel on võimalik ka uuestiniimetamine. Halduskomisjon koosneb 14 liikmest, kellest 11 peavad olema liiklemiseasjanduse või rahvamajanduse eriteadlased ja omal alal kogenud isikud, kuna ülejäävad 3 määratakse liiduraudteede personaali esindajate keskkomisjoni ettepanekul. Ka haldus-

komisjoni liikmed ei või olla samal ajal liidu või osariigi valitsuse, nõukogu või maapäeva liikmed. Halduskomisjoni liikmed kindlat palga ei saa; ainult reisukulude tasumine on neile ette nähtud.

Liiduvalitsus määrab halduskomisjoni liikmete seast esimehe. Kaks abiesimeest valitakse halduskomisjoni liikmete enda poolt (§ 11).

Halduskomisjoni otsustamisele kuuluvad: a) aastaaruande läbivaatamine ja kinnitamine; b) nõudmiste esitamine juhatuseliikmete vastu; c) nende krediitdilepingute läbivaatamine, mis vajavad rahaministeeriumi kinnitust; d) tariifimääruste muutmised, niivõrd kui need vajavad liiduvalitsuse poolt kinnitamist (§ 12). Kaubanduse- ja liikluse, raha- ja põllumajanduse ministrid võivad määrata esindajaid, kes halduskomisjoni koosolekutest nõuandva häälega osa võtavad. Need esindajad võivad nõuda ka teatud küsimuste arutamist halduskomisjoni poolt (§ 13).

Ettevõtte „Austria Liiduraudteed“ asutamise ajal liiduraudteedel juba maksvad üld- ja eriveotariifid jäid edasi maksma. Nende põhimõttelikuks muutmiseks edaspidi on tarvilik iga kord liiduvalitsuse nõusolek (§ 14).

Austria Liiduraudteede krediitpoliitiline tegevusvabadus on ainult niivõrd piiratud, et ta krediitide suhtes, mille kestvus on üle 1 aasta või suuremate sise- või välislaenude puhul peab nõutama kaubanduse- ja liikluse kui ka rahaministeeriumilt või liiduvalitsuselt sellekohase loa.

Missugust alalist kontrolli liiduraudteede käituse ja tehnilise seisukorra suhtes liiduvalitsuse poolt ei ole sisse seadud, kuid kaubanduse- ja liikluse ministril on õigus oma äranägemise järgi lasta mõnikord oma vastavate asutiste kaudu teostada liiduraudteede tegevuse taatlemist ja nõuda leitud väärnähtuste kõrvaldamist ja isegi näit. süüdlase juhatuseliikme ametist vabastamist (§ 16).

Tulunduse alal on kontrolli suhtes nähtud ette ainult nii palju, et ettevõtte juhatus on kohustatud esitama kaubanduse- ja liikluse ministrile kui ka rahaministrile iga kuus tulude ja kulude aruanded, milles ka võlgade seis näidatud. Samuti esitatakse iga kalendriaasta esimeses pooles eelmise tegevusaasta aruanded ja bilanss. On ette nähtud, et teatud osa tulu ülejääkidest peab määratama tagavarakapitalide moodustamiseks, kuna ülejääk läheb liidukassasse (§ 18).

Ettevõttele „Austria Liiduraudteed“ jäävad kõik samad eesõigused ja soodustused, mis igasuguste maksude ja paniste suhtes olid ka liiduraudteedel varemalt (§ 19).

Seaduse § 20 määrab, et ettevõtte lähemaks korraldamiseks tuleb koostada ettevõtte põhikiri, mis liiduvalitsuse poolt kinnitatakse ja tarviduse korral muudetakse.

See põhikiri (Statut für die „Oesterreichischen Bundesbahnen“), mis avaldati ühel ajal kõne all oleva liiduraudteedeseadusega, piiritleb lähemalt juhatuse õigused ja ülesanded, kui ka määrab ära liiduraudteede administratsiooni jaotuse ja astmed.

Põhikirja järgi juhatust koosneb ühest eesistujast, kes kannab tiitlit „peadirektor“ ja neljast liikmest — direktorist, kellele igauhele on usaldatud üks peadirektsiooni teenistusharudest.

Peadirektsiooni ülesandeks on liiduraudteede üldine juhtimine ja arvepidamine kui ka tegevuse ning käituse ühtlustamine. Peadirektsiooni kompetentsi kuuluvad ka tariifiküsimused.

Peadirektsioonile alluvad „liiduraudteede-direktsioonid“ (Bundesbahndirektionen), kelle ülesandeks on käituse teostamine ja korraldamine neile alluvatel liinidel. Nad on vastutavad raudteede käituse kindlustuse ja korrapärasuse eest oma piirkondades. Iga liiduraudteedirektsiooni juhib liiduraudteededirektor, kellele kuulub järelevalve selle üle, et peadirektsiooni korraldused ja eeskirjad koha peal täidetakse.

Liiduraudteede käituse ülemineku kohta ettevõttele „Austria Liiduraudteed“ anti välja 28. sept. 1923. kaubanduse- ja liikluseministri kui ka rahaministri määrus, mis ligemalt määras ära 1. oktoobril 1923. a. teostatava ülemineku korra ja tingimused. Selles oli määratud ka, et käituse ülevõtmisega lähevad ettevõttele üle kõik senised liiduraudteedevalitsuse kui tööandja suhtes endiste teenistuse- ja personaalieskirjade järgi ettenähtud õigused ja kohustused. Sellest ajast peale allub personaal ainult üksi ettevõtte teenistus- ja distsiplinaar- korrale.

Šveitsi Liiduraudteed.

Samal aastal, kui ettevõtte „Austria Liiduraudteed“ moodustati, korraldati ümber ka Šveitsi liiduraudteede juhtimine. Juba 1897. a. seadus, millega alus pandi Šveitsi liiduraudteele, andis neile teatud määral iseseisvust juhtimise alal ja tegevusevabadust. Et Šveitsi liiduraudteede võrk moodustati mitmest eraraudteede võrgust ja et selle uue organisatsiooni loomisel arvestati väga palju mitmesuguste kohalikkude nõuetega ja seniste, eraraudteedel väljakujunenud olukordadega, siis liiduraudteede juhtimisaparaat sai võrdlemisi raskepärane ja eriti kulukas. Kuna maailmasõja ajal ja hiljem Šveitsi liiduraudteed sattusid majanduslikkudesse raskustesse, siis need sundisid otsima vahendeid ühest küljest väljaminekute vähendamiseks ja teisest küljest juhtimise ja käituse otstarbekohasemaks korraldamiseks. Üheks selliseks abinõuks leiti olevat liiduraudteede administratsiooni ümberkorraldamine.

Liidutäiskogu, eesmärgiga, et „lihtsustada

liiduraudteede juhtimist ja korraldada nende käitust majanduslikumalt“, pani 1. veebruarist 1923. a. maksma erilise n. n. „liiduraudteede organisatsiooni ja haldamise seaduse“.

Kolm tähtsat põhimõtet on selles seaduses väljendatud raudteede juhtimise alal: 1) juhtimine kaubanduslikkude põhimõtete järgi, 2) autonoomsus ja 3) detsentralisatsioon. Seaduse art. 1. ütleb, et liiduraudteede haldus peab toimuma kaubanduslikkude põhimõtete järgi, sealjuures arvestades rahvamajanduse huvisid, teiseks, et raudteede haldus ja käitus on erilise autonoomse asutise, „Šveitsi Liiduraudteed“. asi ja kolmandaks, et asjaajamise lihtsustamise ja kiirendamise otstarbel peavad üksikud ametkohad olema võimalikult iseseisvad ja kontroll nende suhtes peab piirduma ainult sellega, mis majanduslikuks ja hästi korraldatud asjaajamiseks hädatarvilik.

Liiduraudteede organisatsioon on kujundatud järgmiselt:

Šveitsi liidutäiskogu võimupiiri ja otsustamisele on jäetud järgmised asjad: seadusandlus tariifide kujundamise üldpõhimõtete asjus, seadusandlus teenistustasude määramise alal, eelarve, aasta- ja tegevusaruannete kinnitamine, liidunõukogu volitamine laenude tegemiseks raudteede tarviduste jaoks.

Liidunõukogule kuulub üldine järelevalve liiduraudteede asjaajamise kohta ja ta võib anda liiduraudteedele tarvilikke näpunäiteid. Liidunõukogu nimetab: haldusenõukogu presidendi kui ka liikmed, samuti ka peadirektsiooni presidendi, peadirektorid ja piirkondade direktorid. Liidunõukogule kuuluvad uute liinide ehituskavade kinnitamine, kui ka mitmesugused muud tähtsamad küsimused.

Liiduraudteede juhtivad organid on:

1. Haldusenõukogu;
2. Peadirektsioon ja piirkonnadirektsioonid;
3. Piirkonnanõukogud (Kreiseisenbahnräte).

Haldusenõukogu koosneb presidendist, abipresidendist ja 13 liikmest, kes määratakse 3 aasta peale. Iga piirkonnanõukogu peab vähemalt ühe liikmega olema esindatud haldusenõukogus. Haldusenõukogule kuulub: üldine liiduraudteede tegevuse järelevalve, kõigi tähtsamate asjade läbivaatamine, mis esitatakse kinnitamiseks liidunõukogule või täiskogule, eelarve koostamine, aruannete läbivaatamine ja nende esitamine liidunõukogule, tähtsamate lepingute kinnitamine, uute tööde kavade läbivaatamine ja heakskiitmine ja ettepaneku tegemine liidunõukogule peadirektsiooni presidendi, peadirektorite ja piirkonnadirektorite määramiseks kui ka peadirektsiooni osakondade juhatajate ametisse nimetamine. Peadirektoritel ja piirkonnadirektoritel on õigus osa võtta haldusenõukogu koosolekutest nõuandva

häälega. Haldusnõukogu liikmed saavad tasu, mis liidunõukogu poolt kindlaks määratakse.

Pea direktiooni juhivad president ja kaks peadirektorit, kes haldusnõukogu mittekohustava ettepaneku põhjal nimetatakse ametisse liidunõukogu poolt kuueks aastaks. Peadireksiooni ülesandeks on üldine juhtimine ja asjaajamine, niivõrd, kui see ei ole haldusnõukogu kompetentsi kuuluv või — piirkonnadireksioonidele ülesandeks tehtud. Peadireksioonipresident esindab Šveitsi liiduraudteid väljaspool. Temale allub vahetult n. n. presidendiaaldepartemangu juhtimine. Mõlemale peadirektorile alluvad samuti teatud departemangud nende ametialade järgi, mis jagunevad omakord osakondadeks. Peadireksioon asub Bernis.

Liiduraudteedevõrk on jaotatud 3 piirkonda, mille eesotsas on piirkonnadireksioonid (Kreisdirektionen) asukohaga Lausannes, Luzernis ja Zürichis. Piirkonnadireksioonide ülesanded ja võimupiirid on võrdlemisi laiad ja mitmekesised ja nende loetus siinkohal ehk osutub üleliigseks. Peab tähendama, et detsentralisatsiooni põhimõtte teostamiseks, millest ülalpool oli kõne, on püütud ühest küljest anda piirkonnadireksioonidele ja piirkonnannõukogudele võimalikult suurem tegevusvabadus käituse ja liikluse korraldamise alal, teisest küljest on isegi ka näit. jaamaülematel nüüd suuremad volitused mõnesuguste asjade iseseisvaks lahendamiseks.

Piirkonnadireksiooni juhivad piirkonnadirektor, kes samuti haldusnõukogu ettepanekul nimetatakse ametisse liidunõukogu poolt kuueks aastaks. Piirkonnadireksioonid jagunevad ka osakondadeks vastavalt mitmesugustele ametialadele.

Igas piirkonnas moodustatakse erilised piirkonnannõukogud (Kreiseisenbahnräte), mis koosnevad 20—25 liikmest. Neist nimetatakse 6 liidunõukogu poolt, kuna ülejäävad liikmed — kantonite poolt. Vastavasse piirkonda kuuluv iga kanton saab vähemalt ühe esindajakoha piirkonnannõukogus, peale selle jaotatakse ülejäävad kohad kantonite vahel vastavalt neis asuvate raudteeliinide pikkusele või kaubanduslikule ja majanduslikule tähtsusele. Liidunõukogu oma poolt nimetatavate nõukoguliikmete suhtes peab pidama silmas, et igas piirkonnannõukogus oleks põllumajandus, tööstus, kaubandus kui ka raudteedepersonaal esindatud. Piirkonnannõukogu ametikestvus on 3 aastat ja langeb ühte haldusnõukogu ametiajaga. Piirkonnannõukogu valib enda seast nõukogu presidendi ja abipresidendi.

Piirkonnannõukogude kompetentsi kuulub mitmesuguste, üldiste, ehituse- või käitusealadesse puutuvate, kui ka kaubanduslike või tulunduslike küsimuste arutamine, sealhulgas ka tariifid ja sõiduplaanid ja tarvilikkude

ettepanekute tegemine neis asjus vastavatele asutistele. Piirkonnannõukogule kuuluvad läbivaatamiseks ja heakskiitmiseks ka piirkonna eelarved ja aruanded. Piirkonnannõukogu koosolekutest võtavad piirkonnadirektorid osa nõuandva häälega. Kaks korda aastas tulevad kõik kolm piirkonnannõukogu ühiseks koosolekuks kokku, millel tulevad arutusele liiduraudteedesse puutuvad üldise iseloomuga küsimused. Neist üldkoosolekuteist võtavad osa ka haldusnõukogu liikmed, peadirektorid ja piirkonnadirektorid.

Piirkonnannõukoguliikmetele makstakse peavarahasid ja neile tasutakse sõidukulud üldises korras, mis liiduvalitsuse mitmesuguste komisjonide kohta ette nähtud.

Liiduraudteedeseadus sisaldab lõpuks rida eeskirju liiduraudteede arvepidamise kohta. On ette nähtud, et liiduraudteede arvepidamine peab peetama lahus ülejäävast liidu arvepidamisest ja sellises korras, et igal ajal on võimalik kindlaks teha ettevõtte finantsseisukorda. Raudteede võlgade kasvitus ja kustutamine jäävad liiduraudteede arvele. Põhikapital, maha arvatud 70% veereva materjali ja muu inventari väärtusest, tuleb amortiseerida 100 aasta jooksul, seda tähtaega lugedes 1903. a. või vastava teeosa liidule ülemineku ajast arvates. Samuti tulevad kõik ehituste arvel kulutatavad summad amortiseerida saja aasta jooksul. Ehitiste ja sisseseadete jaoks, mis ruttu ära kuluvad, moodustatakse eriline uuendamisfond, millele kasvitust ei arvata ja mis näidatakse bilansi passivas.

Tuluülejääkidest eeskätt kaetakse põhikapitali kasvitus ja kustutusesummad kui ka vahetised puudujäägid. Kui kasude ja kahjude arve, eelmise aasta saldo juurde arvatud, näitab peale seda veel aktivasaldot, siis kantakse see kuni 5%-ni üldisest käitusetulust uuele arvele. Ülejäägist moodustatakse tagavarapital, mis on ette nähtud erakorraliste väljaminekute kui ka kasude ja kahjude arve puudujääkide katteks. Kui ülejääk on viis aastat järgimööda ületanud 8% käitusetuludest, siis tuleb maksma panna liiklusesoodustusi (näit. alandada veotariife jne.).

Šveitsi liiduraudteede seaduse juurde on liidunõukogu annud ka täidesaatmise määruse, mis sisaldab eeskirju liiduraudteede organisatsiooni ja juhtimise kohta. Liiduraudteedel nimepidi küll põhikirja ei ole, kuid nimetatud täidesaatmise määrus asendab põhikirja ja temas leidub peale selle veel palju muud, mis tarvilik liiduraudteede seaduse elluviimiseks ja teostamiseks.

Täidesaatmise määrus näeb ette, et liidunõukogu järelevalve liiduraudteede asjaajamise suhtes teostatakse raudteedepartemangu kaudu, korras, mis samas määruises ette nähtud.

(Järgneb.)

EESTI.



*Dipl.-ins. M. Grasberg.
Maanteede Valitsuse direktor.*

Sündinud 8. XI. 1892. a. Järvamaal Albu vallas taluperemehe pojana. Alghariduse saanud vallakoolis. Edasiõppinud ministeeriumi- ja kaubandusekoolis Tallinnas. Peale selle töötanud Peterburis mitmesuguste tööde ettevõtjate juures ja Vene Peaintendandi Valitsuses, ühtlasi valmistades ette küpsuseeksamil. Gümnaasiumi lõpueksamit sooritanud eksternina Peterburi õperingkonna juures 1916. a. Peale selle astunud Peterburi Nikolai I tehnoloogia instituuti mehaanika osakonda, kust oli 1918. a. kevadel sunnitud lahkuma enamlaste võimulepääsemise puhul. 7. VII. 1919 — 16. XI. 1921. a. töötanud Maanteede Valitsuses Viru jaoskonna juhatajana, kus juhatas Viru maakonnas sildade ja teede ehitustöid, ka väerinna piirkonnas, sõjamineisteriumi krediitidest rinnet teenivate sildade kordaseadmisel, millest suuremaid Narva linna puusilla ehitus jne. Kõrgema tehnilise hariduse lõpetas Berliin-Charlottenburgi ülikoolis ehituse osakonna diplom-inseneri teadusliku kraadiga teede alal. Berliinis olles oli seal pikemat aega, Eesti korporatsiooni Rotalia esimees. Välismaal praktiliselt olnud üliõpilasena maaaluse raudtee, kunst-teede ja kaubamaja ehitusel.

1928. a. alates teeninud Teedeministeeriumi Ehitustehnika osakonnas insenerina — maanteede inspektorina. 1. V. 1930. a. töötanud Maanteede ja Ehituse osakonnas Maanteede ameti juhatajana (ühtlasi abidirektorina) kuni 1. V. 1934. a., kus Riigivanema otsusega määrati Maanteede Valitsuse juhiks.

REISIJATEVEOTARIIFI OSALINE ALANDAMINE.

Viimastel aastatel on 2. klassi reisijate arv meil järjekindlalt vähenenud. Selline nähe on küll üldine ja selle üks olulisem põhjus seisab selles, et majandusliku kriisi tõttu reisijad on sunnitud ka oma reisukulusid kokku hoidma, selleks muu seas kasutades madalamat vaguniklassi.

Et praegu 2. klassi vagunid liiklevad pooltühjalt, kuna samal ajal rongi koosseadesid tuleb täiendada

3. klassi vagunitega, siis sellise pahe kõrvaldamiseks raudteevalitsus leiab tarviliku olevat, et 2. klassi piletit hindu alandataks.

Praegu on 3. ja 2. klassi hindade suhe meil, nagu ka mujal enamuses Lääne-Euroopa riikides, 1:1,5. Läti raudteedel teatavasti enam kui aasta tagasi alandati ka 2. klassi hindu, määrates klasside suhteks 1:1 $\frac{1}{3}$, mis olevat rahuldavaid tagajärgi annud.

Raudteevalitsus on esitanud Tariifinõukogule ettepaneku, et reisijateveotariifis 3. ja 2. klassi piletit hindade suhe määrataks 1:1,25. 3. klassi pileti hinnad jääksid muutmata, kuna muutmisele, seega hinnaalandusele, kuuluksid 2. klassi ühekorraliste, edasi-tagasi-, pühapäeva-, tähtajaliste ja ringsõidupiletite hinnad. Platskaartidel, mille klasside suhe seni oli juba 1:1 $\frac{1}{3}$, 2. klassi hindu ei muudeta.

Kavatsetav hinnaalandus 2. klassis teeb välja ligi 17%.

UUENDUSED KAUBAVEO ALAL. UUS SAATEKIRJA VORM. LUNAMAKSUDE KORD MUUDETAKSE.

1. augustist 1934 pannakse maksma kaubaveo alal mõned muudatused.

Senise saatekirja plangi asemel võetakse tarvitusele uus vorm, mis sisult senisest palju lahku ei lähe, kuid millega seoses viiakse läbi järgmine uuendus:

Uus saatekirja plank koosneb neljast osast: saatekirjast (otseses mõttes), saatekirja duplikaadist, kontsust ja teekirjast. Plank on nõnda kokku murtud, et need neli osa asetsevad üksteise peal ja nende tagaküljed (teekiri välja arvatud) on kaetud kopeervärviga; seega kirjutatakse need ühekorraga valmis.

Kuna seni kaubasaatja täitis üksnes saatekirja ja viimase põhjal jaamaametnik kirjutab välja duplikaadi ühes teekirja ja kontsuga, mis tõttu kaubasaatjatel tuli harilikult ikka hiljem, pärast tulla duplikaadi järele, siis nüüd uue korra juures see teostub lihtsalt ja ruttu. Kauba äraandmisel saab kaubasaatja juhul, kui saatmise juures veomaksu ei tasuta, saatekirja duplikaadi kohe endale tagasi. Kui soovitakse saatmisel maksusid tasuda, siis läheb nende arvutamisele ikka veidi aega, kuid igatahes võimaldab uus kord igati kauba saateoperatsioonide kiirendamist ja on sellepolest ka kaubasaatjatele kasulik.

Praegu võetakse saatekirja täitmise eest, kui see saatja ülesandel jaamaametniku poolt teostatakse, 10 senti. See maks jääb 1. augustist ära.

Samast tähtajast hakkab ka lunamaksuliste saatetiste suhtes maksma lihtsustatud kord. Seni tarvitusel olevad lunamaksutunnistused, mis saatejaama poolt kaubasaatjale välja anti lunamaksu tõenduseks ja mis tuli esitada lunamaksu kättesaamisel, jääb ära. Saadetisele lunamaksu pannes, kaubasaatja märgib saatekirjas isiku nimi ja aadress, kellele lunamaks peab välja makstama. Kaubasaatja võib märkida lunamaksusaajana ennast või keda tahes isikut. Siht-

jaam, andes saadetise välja ja sisse nõudes lunamaksu, viibimata täidab rahakaardi lunamaksu summa peale, märkides saajana saatekirjas selleks ettenähtud isiku ja annab selle ära postile. Lunamaksu summa maksakse posti kaudu omanikule välja harilikus korras nagu rahatransferti. Seega langeb ära tarvidus lunamaksu omanikul käia saatejaamas, järele kuulamas, kas lunamaksu teadaanne on juba sihtjaamast tagasi jõudnud ja kas võib raha kätte saada.

Lunamaksu vahetasu, mis raudteel seni tunduvalt kõrgem oli, kui postil ja pankades, vähendatakse ja pannakse maksma järgmiselt: Summadelt kuni 100 krooni, iga terve või alatud krooni pealt 1 senti, ja summadelt, mis on üle 100 krooni, — esimese 100 krooni pealt 1 kroon ja edasi iga järgmise krooni pealt 0,5 senti. Vahetasu alammäär on 15 senti.

NSVL — EESTI VAHELINE KAUBAVEO OTSE-ÜHENDUSE KONVERENTS.

7.—23. maini s. a. peeti Moskvast 2. järjekorraline NSVL—Eesti raudteede vahelise kaubaveo otseühenduse konverents. Selle konverentsil arutati läbi ja võeti vastu peamiselt kaubaveotariifi muudatused. Kuna praegu on NSVL—Eesti otsetariifi veohinnad väljendatud USA dollarites, mis oma väärtuse languse ja kõikumuse poolest enam ei sobi tariifivaluutaks, siis otsustati kaubaveotariifi muuta vastavalt, et maksumäärad näidatakse Eesti teosa eest Eesti kroonides ja sentides ja Vene teosa eest rublades ja kopikates. Raudteede vaheline arvete õiendamine toimub alati ainult Eesti kroonides, kindla kursi järgi, mis tariifis kindlaks määratud.

Praegu maksvas otsetariifis on Eesti teosa eest Narva või Irboska piir — Tallinn näidatud erilised maksumäärad 100 kg eest. Uues tariifi väljaandes määratakse nende asemele tariifklassid, mille veohinnad võetakse üldisest hinnatabelist.

Tariifimuudatuste maksmapanemise tähtaeg ei ole veel määratud.

LÄTIMAA.

RIIA—DAUGAVPILSI RAUDTEELIINI 75. A. JUUBEL.

Kui 1846. a. Riia kaubandusliikluses ringkondades hakati kõnelema raudteehitusest Riist Daugavpilsini, siis äratas see seltskonnas üldiselt suurt huvi asja vastu. 16. detsembril 1847. a. peeti Riias kaupmeeste koosolek, millel tunnustati raudtee ehitus hädavajalikuks. Kuid selle küsimuse teostamine ei olnud sugugi nii lihtne. Läks enne veel viis aastat mööda ja küsimus nihkus paigalt alles siis, kui kohalik kindralkuberner Suvorov tarvilkud sammud astus Peterburis. 1852. a. tuli keisrilt luba Riia—Daugavpils raudteeliini eeltööde alustamiseks. Riia kaupmeeste soovi, et raudtee ehitataks Daugavpilsil Jelgava kaudu, riigivalitsus ei leidnud võimaliku olevat teostada strateegilistel põhjustel, vaid raudteeliini pidi minema Düüna jõe paremat kallast mööda. Kuigi eeltööd olid alustatud, tekkisid veel raskused, sest Peterburi ringkondades võeti üles küsimus Daugavpils—Riia liini asemel ehitada Daugavpils—Liepaja liini. Kindralkuberner Suvorovil

õnnestus siiski vastavas kohas läbi viia Riia liini ehituse küsimuse ja 1858. a. jaanuari kuus loodi aktsiaselts uue liini ehitamiseks. Inglise Tom Jackson kutsuti ehitustööde juhatajaks.

8. mail 1858. a. sündis pidulik Riia—Daugavpils raudteeliini ehitustööde alustamine. Pidustus algas suure rongikäiguga Riia börsihoone juurest, kus asetses esimene raudteedirektsooni büroo, kuni selleaegse Riia I jaama asukohani. Rongikäigu eesotsas sammus orkester, millele järgnesid ametnikud lipuga, raudteetöölised ja insenerid. Edasi järgnesid direktorid ja börsikomitee liikmed, pärast neid — kindralkuberner Suvorov, kutsutud külalised, raehärrad, suure ja väikse gildi liikmed. Ehituskohale jõudes peeti seal vaimulik talitus peapiiskopi Platoni ja superintendendi Pölchau poolt. Kindralkuberner Suvorov isiklikult tõstis hõbedast labidaga kruusa selleks eriti valmistatud mahagoonipuust kärule ja toimetas ehitusaluse panemise paigale.

Ehituse ettevõtja John Ashberry andis uue raudteeliini üle liiklemiseks 21. augustil 1859. a.

UUED TANKVEDURID LÄTI RAUDTEEDEL.

Nagu teada, pannakse Lätis rõhku eriti tankvedurite ehitamisele, mis on väga otstarbekohased kerge reisirongide vedamiseks ja mille kasutamine Läti raudteevalitsuse arvutuste põhjal on praktilisem, kui mootorvagunite taryitamine. Need vedurid ehitatakse Läti raudteede töökodades. Hiljuti jälle lasti Liepaja tehastest välja üks vene rööpmelaiusega tee tankvedur ja lähemal ajal järgneb sellele teine. Ka Daugavpils tehased on alustanud 3 tankveduri ehitamist (vaata ka pilt lhk. 40).

OSALINE LIKKLEMISE AVAMINE RIIA—RUJIANA RAUDTEEL.

20. juunil avati liiklemiseks Riia—Rujiena (Ruhja) ehitusel olevast raudteest Carnikawa—Saulkrasti teosa. Sellega on reisirongide liiklemine avatud Riia—Saulkrasti (Neubad) teosal, mille pikkus on 48,9 km.

Sügiseks avatakse korrapärane reisirongide ühendus Saulkrasti—Limbazi (Lemsalu) vahel. Uue tee pikkus Limbaziini on 82,5 km.

1. KLASSI KUPEED KAOTATAKSE.

Raudteevalitsuse korraldusel kaotatakse kõikidest Vene laiusega teedel liikuvates reisirongides 1. klassi kupeed.

Ainult Riia—Meitene vahel saavad ka edaspidi liikuma 1. klassi vagunid, nimelt Riia—Berlini rongides.

POOLAMAA.

POOLA TURISTIDE HUVISÕIDURONG LÄBI EUROOPA.

Pea kõigis Euroopa riikides korraldatakse erilisi huvisõiduronge, mis üldiselt leiavad rohket kasutamist. Kuna aga mujal igalpool need rongid kasutati ainult siseliikluses, siis Poola raudteed tahavad sel alal rekordid üles seada ja oma rongid saata ringreisule läbi kogu Euroopa. On peetud juba läbirääkimisi selles asjas teiste riikide raudteedega, ja nagu näha, ei ole selle mõtte teostamiseks erilisi ülepääsemata takistusi. Esimese sellise huvisõidurongi marsruut on järgmine:

Warszawa—Berlin—Cannes—Milano—Venezia—Wien—Warszawa. Sellel turistide rongil oleks kõigis riikides eksteritoriaalse rändava võõrastemaja õigused. Reisijad, kes selle rongiga sõidavad, ei vaja välispassi ja nad kogu reisul viibivad nagu Poola territooriumil. Igal reisijal on ette nähtud magamisplats. Rongi marsruut on koostatud selliselt, et rong sõidab harilikult ainult öösel ja reisijad leiavad ennast igal hommikul uues kohas. Päeval vaadeldakse linnu ja nende tähelepanuväärivamaid ja ilusamaid kohta ja õhtul tullakse tagasi oma „veerevasse võõrastemajja“.

Kui see esimene huvisõidurong küllalt kasutamist leiab, siis määratakse neid käiku veel rohkem. Poola raudteed omakord avaldavad nõusolekut ja soovi, et ka teiste võõraste riikide rongid külastaksid Poolat.

Selliste rahvusvaheliste huvisõidurongide korraldamine peaks järeloomist leidma ka teiste riikide poolt. Kui neid korraldada kahe või enam riigi vahel vastastikusel alusel, ei peaks see suurte kuludega seotud olema.

Mis peaks takistuseks ees olema, et ei või korraldada näiteks Eesti huvisõidurongi Tallinnast Riiga ja tagasi, peatusega Siguldas, ja Läti huvisõidurongi Riist Tallinna ja tagasi, peatusega Tartus?

4. VAGUNIKLASSI ÄRAKAOTAMINE.

Seni olid Poola raudteedel, nimelt eriti endise Saksa riigi maa-alal, liiklemas ka 4. klassi reisuvagunid. 15. maist 1934. a. on neljanda klassi reisuvagunite liiklemine lõpetatud, kuid lähisliikluses on selle eest ka 3. klassi sõiduhindu alandatud, viies neid peaaegu senise 4. klassi hindade tasemele.

SAKSAMAA.

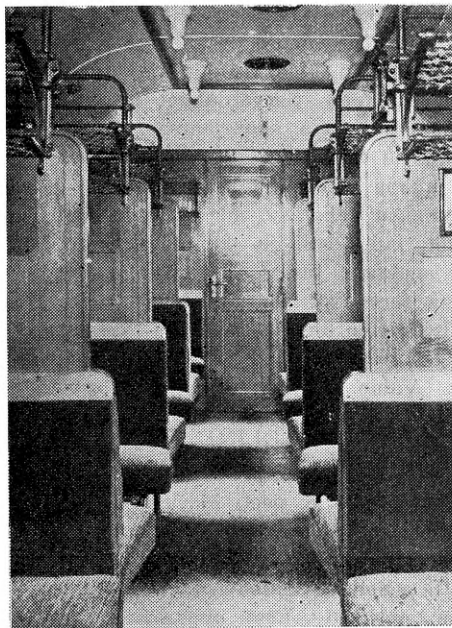
MAGAMIS- JA SÖÖGIVAGUNITE SELTSI „MITROPA“ TEGEVUSEST.

Nagu teada, on „Mitropa“ käesoleval ajal Saksamaal ja selle naaberriikides liiklemas ligi 650 magamis- ja söögivagunit. Söögivagunites einetavad iga-päev keskmiselt 40.000 reisijat, milline võrdlemisi suur arv tõestab, et need vagunid väga laiade ringide poolt kasutamist leiavad. Selts kavatseb sellepärast seda korraldust käesoleval aastal laiendada veel suurema arvu rongidele.

Ka „Mitropa“ magamisvaguneid kasutatakse väga rohkesti. On tähelepanu vääriv, et magamisvagunite liikluses jõudlused on 1933. a. olnud peaaegu samad, mis 1932. a., kuigi üldiselt reisijatevedu oli langenud. Käesoleval aastal loodetakse tõusu ka magamisvagunite liikluses. Selts enda poolt ei ole jättnud kasutamata mitmesuguseid korraldusvõtteid, mille eesmärk on elustada liiklust ja eriti muuta reisimist raudteel mugavamaks, mis tähtis ja oluline küllalt on käesoleval ajal, kus raudteedel ka teisi võistlejaid.

Käesoleval talvel „Mitropa“ korraldas oma teenijaskonnale erikursuseid nende ametlaste teadmiste ja oskuste laiendamiseks ja värskendamiseks, kuna hästi väljakoolitatud personaal tähendab palju üheveoettevõtte väärikuse tõstmiseks.

3. KLASSI VAGUNID PEHMETE ISTMETEGA.

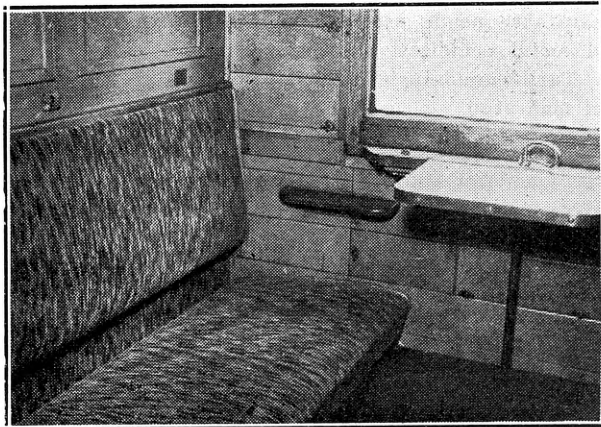


Reisirongi 3. klassi jaoskond ümberehitatult.

Saksa riigiraudteede valitsus on otsustanud kõik liikvel olevad 3. klassi vagunid varustada pehmete istmetega ja samuti pehmete seljatugedega.

Esialgu saavad „pehme mööbli“ kiirrongide 3. klassi vagunid, hiljem ka reisirongide vagunid.

Istmete ja seljatugede katmiseks tarvitatakse erilist liiki plüüšriiet.



Kiirrongi 3. klassi vaguni kupee ümberehitatult.

Nende 3. klassi vagunite ümberehitus saab veel käesoleval aastal teostatud.

Nagu kuuleme, on ka Läti raudteevalitsus otsustanud varustada oma 3. klassi vagunid, mis liikumas Riga—Berlini vahel, Saksa raudteede eeskujul pehmete sohvadega ja seljatugedega.

Erikirjanduse ülevaade — Bücherschau.

DER PRIVATE LUFTVERKEHR.

„Forschungsergebnisse des Verkehrswissenschaftlichen Instituts für Luftfahrt an der Technischen Hochschule Stuttgart“. Herausgegeben von Professor Dr.-Ing. Carl Pirath. Heft 7: „Der private Luftverkehr. 1934, Format DIN A 4, 73 Seiten mit 21 Abbildungen im Text. RM 4,50.

Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft m. b. H. bei der Deutschen Reichsbahn Berlin W 9, Potsdamer Platz 1.

Der private Luftverkehr, der im Sportflug und privaten Reiseflug seinen hauptsächlichsten Ausdruck findet, hat in letzter Zeit stark an Bedeutung gewonnen, sodass die Frage nach seiner Lage und seinen Aussichten erhöhte Wichtigkeit für Wissenschaft und Praxis erhalten hat.

In Heft 7 der Forschungsergebnisse, welches die beiden Abhandlungen „Die Entwicklungsgrundlagen des privaten Luftverkehrs“ von Professor Dr.-Ing. Carl Pirath und „Betriebs- und verkehrswirtschaftliche Untersuchung des Sport- und privaten Reiseflugs“ von Dr.-Ing. Helmut Kübler enthält, wird seine Organisation und Ausdrucksform in den verschiedenen Ländern behandelt. Es werden erstmalig eingehende Untersuchungen darüber angestellt, wie sich die Selbstkosten und die Wirtschaftlichkeit des privaten Luftverkehrs im Vergleich zu den anderen privaten Verkehrsmitteln, vor allem zum Kraftwagen, verhalten. Besonders wertvoll und aufschlussreich sind die vergleichenden Kostenuntersuchungen von Sport- und Reiseflugzeugen verschiedener Leistungsfähigkeit und entsprechenden Kraftwagentypen.

Neben diesen im Rationalen liegenden Gesichtspunkten werden auch die irrationalen Kräfte untersucht, die beim privaten Luftverkehr in besonderem Masse wirksam sind, um so im Rahmen des gesamten Verkehrswesens die Voraussetzungen zu suchen und den Untergrund zu prüfen, auf dem die feinsten Wurzeln eines im menschlichen Gesellschaftsleben verankerten Einsatzes des Luftfahrzeugs für Verkehrszwecke genügende Nahrung finden können.

Die Schrift wird bei allen am privaten Luftverkehr beteiligten und interessierten Stellen, durch die vergleichenden Kostenuntersuchungen aber auch bei anderen Verkehrsunternehmungen besonders bei Kraftwagenverbänden und bei der Autoindustrie besondere Beachtung finden.

„VOM VERKEHR MIT DEN REISENDEN“

von Dr. rer. pol. R. Couvé, Reichsbahnrat. 3. neubearbeitete und erweiterte Auflage, 1934, Format DIN A 5, 65 Seiten m. 25 Abbildungen. RM 0,95. Verlag der Verkehrswissenschaftlichen Lehrmittelgesellschaft mbH bei der Deutschen Reichsbahn. Berlin W 9, Potsdamer Platz 1.

Die bewährte Erziehungsschrift „Vom Verkehr mit den Reisenden“ zur Schulung des Reichsbahn-Personals ist in einer dritten neubearbeiteten und wesentlich erweiterten Auflage mit reichem Bilderschmuck erschienen. Sie sollte sich in der Hand jedes Verkehrsbeamten finden als Hilfsmittel für den Selbstunterricht und als treuer Ratgeber für alle Lagen, in die er im Verkehr mit den Reisenden kommen kann. Den Dienststellenleitern und -Lehrern gibt es die notwendigen einheitlichen Richtlinien und Anhaltspunkte für die Durchführung des Unterrichts. Beispiele aus dem täglichen Leben auf dem Bahnsteig, am Fahrkartenschalter und Gepäckshalter, an der Sperre, im Zuge erläutern die Verfügung der Hauptverwaltung „Verhalten der Bediensteten“, welche „im Dienstunterricht wiederholt zu behandeln“ ist. Jeder Beamte muss sich darüber klar sein, dass auch er durch sein vorschriftsmässiges Verhalten im Dienst und durch höfliche Umgangsformen dazu beitragen kann, die Deutsche Reichsbahn als Trägerin des grössten und volkswirtschaftlich wichtigsten Teils unseres Verkehrs der deutschen Öffentlichkeit zu gewinnen und das Verständnis für die sichere, schnelle, pünktliche und preiswerte Verkehrsbedienung durch die Deutsche Reichsbahn zu befestigen.

„DEUTSCHLAND“.

Uus Saksa reisiajakiri, ilmub „Verkehrsverlag Deutschland GmbH, Berlin W 9, Potsdamer Platz 1 (Columbushaus) väljaandel alates aprillist 1934, üks kord kuus.

Tellimise hind RM 3.— veerandaastas.

Samane ajakiri ilmub ka inglise ja hispaania keeltes.

Ajakiri on pühendatud peamiselt Saksamaa tutvustamisele, milleks ära toodud palju kunstiväärtusega pilte Saksamaa linnadest, maastikust, kuurortidest jne. Õigem võib seda väljaannet pildiajakirjaks nimetada, sest valdav osa ajakirjast on piltide alla mahutatud.

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 RAUDTEEJAA-
MA EINELAUAS ning RESTORAANVAGUNITES.

Kreenholmi Puuvillasaaduste Manufaktuuri

Asutatud 1857. aastal.

VÄRTNAID — 500.000.

TELGI — 4.000.

VALMISTAB IGASUGUST PUUVILLALÕNGA,
KORUTATUD NING KORUTAMATA, PLEEKI-
MATA NING VÄRVITUD; PUUVILLARHET,
PLEEKIMATA, PLEEGITUD, VÄRVITUD, TRÜ-
KITUD, VÄRVILT KOETUD JA VATTI.

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

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