

Eesti Raudtee

TEEDEASJANDUSE AJAKIRI



Ilmub kuus korda aastas.

Toimetuse ja talituse Tallinn, Nunne t. 32. Telefon: Balti 3-55

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

Nr. 3 (112).

1933.

12. aastakäik.

SISU: Jul. Pihelgas: Läti raudteeseadusest. — D.EFM.: „Viisakus aitab kliente juurde võita“. — E. Timma: Raudteeparve ühendustest. — Kroonika.

INHALT: Jul. Pihelgas: Lettlands Eisenbahngesetz. — D.EFM.: „Höflichkeit hilft Kunden werben“. — E. Timma: Von dem Eisenbahnfahrverkehr. — Chronik.

EESTI KIVI-ÕLI

Aksia-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**“.



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

„POLARIS“

Eesti Kinnitus Aktsiaselts

Võtab vastu järgmisi kinnitusi:

Tule-,

murdvarguse-

veo-,

väärtsaadetiste-,

kasko (laevakerede) ja

klaasi-

k i n n i t u s i.

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 hoiu-
le antud käsipakkide kinnitus
E. V. raudleejaamades**

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

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

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

Agendid kõigis linnades ja maakondades.

EESTI RAUDTEE

TEEDEASJANDUSE AJAKIRI

ILMUB KUUS KORDA AASTAS.

Toimetuse ja talituse: 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 lehekülge	Kr. 60.—
½ „	32.—
¼ „	16.—

Nr. 3 (112)

1933.

12. aastakäik

Läti raudteeseadusest.

V. K. järgi Jul. Pihelgas.

Läti raudteeseaduse väljatöötamisele asuti juba 1921. a., kuid tema valmistaamises ja makspanemises tekkisid viivitused, mis tõttu ta jõusse astus alles 1. septembril 1927. a. Uus raudteeseadus oli koostatud peaaegu täielikult Vene raudteeseaduse 1916. a. väljaande eeskujul järgi nii süsteemi kui ka sisu poolest. Muudatusi ja täiendusi oli võrdlemisi vähe ette võetud.

Uue raudteeseaduse maksvusel olles hakati hiljem juhtima tähelepanu sellele asjaolule, et selle seaduse määrused mitmes suhtes olid puudulikud või üldse ei vastanud tegeliku elu tarvetele. Leiti, et Vene raudteede seadusest kopeeritud määrused, mis kohased laia Venemaa ja tema vähekultuurilise rahva jaoks, ei sobinud küllalt Läti oludele, mis olid hoopis teistsugused ja sarnanesid enam Lääne-Euroopas valitsevatele tingimustele. Toodi väiteid, et nimelt Lääne-Euroopas maksvale korrale lähendamiseks ja sellega ühtlustamiseks tuleb raudteeseadust selles mõttes võtta revideerimisele ja vastavalt muuta.

Raskused majanduslikus elus olid teiseks tähtsaks teguriks, mis sundisid raudteed otsima uusi teid. Et raudtee tegevus on täiel määral seoses üldise riigi majandusliku olukorraga, siis selle raskused avaldasid otsest mõju raudtee tuludele. Et olukorda parandada, selleks oli vaja ühest küljest vähendada väljaminekuid, teisest küljest aga lihtsustada raudteede kaubanduslikku tegevust ja vedude korraldust, kuid see kõik nõudis raudteeseaduse vastavat muutmist ja täiendamist.

Raudtee ja autotranspordi vaheline võistlus oli kolmandaks põhjuseks raudtee tegevust kor-

raldavate määruste läbivaatamisele võtmiseks. Autoliikluse võistluse suhtes tuli leida võimalusi raudteede tegevust korraldada otstarbekoosmalt ja nõnda, et oleks võimalik kooskõlastada mõlema veoettevõtte tegevust.

Autotranspordil on see paremus, võrreldes raudteega, et tema toimetab kaupu omanikkudele kodunt koju. See on üheks eriliseks põhjuseks, mis tõttu paljud kodanikud on hakanud kasutama seda liiklusevahendit. Seda arvestades, on juba mõnda aastat tagasi Läti riigiraudteed avanud Riias ja Liepajas oma transpordikontorid, mis toimetasid ka saadetiste koju kätteviimist. Et nende kontorite tegevuseväli väga piiratud oli, siis loomulikult ei saanud nad palju ära teha üldise autovõistluse kõrvaldamiseks. Oli vaja selles suunas veel edasi sammusid astuda, kuid see oli ainult võimalik siis, kui raudteeseadust sellekohaselt täiendati.

Kõiki ülaltähendatud asjaolusid arvestades, asus Läti raudteevalitsuse finantsdirektsioon raudteeseaduse muudatuste ja täienduste kava väljatöötamisele. Püüti seadust enam kooskõlastada kohalikkudele oludele kui ka ühtlustada Lääne-Euroopa raudteedel maksvate ja rahvusvahelistes konventsioonides ettenähtud määrustega. Kava, milles olid ette nähtud kõik alltähendatud muudatused ja täiendused, välja arvatud puhtjuriidilise ja redaktsioonilise iseloomuga parandused, vaadati läbi ka tariifinõukogu poolt, kus see eelmõu heaks kiideti. Ainult art. 57 äramuutmise suhtes, mille järgi seni oli saadetisi võimalik adresseerida ka saatekirja duplikaadi ettenäitajale, mida aga raudteevalitsus kavatses ära muuta, tariifinõukogu asus

seisukohale, et selline kord on juba Lätis (ka naaberriikides) sisse juurdunud ja laialt tarvitav ja selle äramuutmine tooks mitmesuguseid kitsendusi kaubaomanikkudele, mis tõttu selle muudatuse maksmapanemist ei saa pooldada. Et tariifinõukogust peale valitsuseasutiste ka kaubanduse- ja tööstuse- kui ka põllumajanduseorganisatsioonide esindajad osa võtavad, kes seega laialdasi majanduslikke harusid esindavad, siis raudteeseaduse eelnõu vastuvõtmine tariifinõukogu poolt tõendab seda, et need muudatused ei ole koostatud mitte ainult raudtee huvides, vaid et nad ka üldsuse huvidele vastavad.

Raudteeseaduse muudatused ja täiendused, mis Läti põhiseaduse art. 81 korras maksmapandi, avaldati „Valdibas Vestnesis'es“ nr. 89 — 22. aprillist 1932 ja astusid jõusse 6. maist 1932.

Alljärgnevalt toome ülevaate olulisematest parandustest, käsitades sellejuures mitte seaduse paragrahvide järjekorda, vaid arvestades nende muudatuste tähtsuse ja iseloomuga.

Läti raudteeseaduse art. 62. järgi oli ette nähtud, et veoks vastuvõetava kauba kaalu teeb kindlaks igal juhul raudtee. See määrus ei olnud küllalt otstarbekohane raudteede suhtes, sest kõik jaamad ei ole varustatud vagunikaaludega ja jaamadel tuli kaalu arvutada selleks ette nähtud kaalutabelite põhjal või — vaguni või sistemi mahuruumi ära määrares. Arusaadav, et sel teel saadud kaal ei saanud olla täpne, kuid ometi kandis raudtee täielikku vastutust selle kaalu eest. Samuti ka juhtudel, mil kaubad peale laeti teeharudel ja eraladudes ning saadeti kohtade arvu ülesandmisega, raudtee pidi kontrollima kohtade arvu ja kandis vastutust selle eest, sellele vaatamata, et kaupade kohtade arvu kindlakstegemine ilma kaupavagumist välja laadimata jaamale täiesti võimatu oli. Tühiste kaalu või kohtade arvu vahede kohta tulid koostada kaubanduslikud aktid, mis andis palju ebaproduktiivset tööd jaamadele nende aktide koostamisel ja raudteevalitsusele — nendes aktides näidatud korratuste ja puuduste selgitamisel. Tihti selgus, et kaalutabeli järgi arvutatud kaal ei olnud õige selle tõttu, et näit. kaup oli kuivem või niiskem, kui see kaalu arvutamisel oli arvesse võetud, või muudel sellesarnastel põhjustel.

Art. 62. uus tekst on järgmine: „Kui tariifimääruse kohaselt kauba pealelaadimine toimub raudtee tööjõududega, siis kauba kaal ja kohtade arv määratakse kindlaks raudtee poolt. Kui selle vastu, kauba pealelaadimine tariifimääruse põhjal või erilise kokkuleppe järgi toimub kaubasaatja poolt, siis määrab kauba kaalu ja kohtade arvu kaubasaatja. Juhtudel, kui kauba pealelaadimine toimub saatja tööjõududega, veoks vastuvõetud kauba kaalu ja kohtade arvu teeb kindlaks raudtee ainult siis, kui saatja on teinud seda raudteele ülesandeks, sel-

lekohase avalduse põhjal saatekirjas. Kauba kaalu ja kohtade arvu kindlakstegemise või kontrollimise eest raudtee võtab tariifis ettenähtud maksu.“

Sellega ühenduses on art. 114, mis käsitleb neid juhtumeid, millal raudtee vabaneb vastutusest, täiendatud uue punkt 11-ga, mis näeb ette, et raudtee ei vastuta „kauba kaalu ja kohtade arvu eest, kui kauba pealelaadimine on teostatud saatja tööjõududega ja ta ei ole mitte teinud raudteele ülesandeks kindlaks määrata saadetise kaalu ja kohtade arvu.“

Selle uue korra maksmapanek toob raudteele suure kergenduse, sest 1) langevad ära hulga kaubanduslike aktide koostamisega ühenduses olevad ebaproduktiivsete kontoritööde kulud ja 2) selliseid saadetisi enam ei kaaluta, mis, arvestades seda, et vagunisaadetised moodustavad 70—80% kõigest vedude hulgast, annab raudteele kokkuvõetav tööpõu kui ka veereva koosseade ärakasutamise suhtes.

Ka raudteekasutajaile toob uus kord mõnda paremust. Saadetiste veoks vastuvõtmine võib toimuda nüüd kiiremalt ja saatja ei tarvitse enam oodata saatekirjade duplikaatide väljaandmise järgi, nagu see oli varemalt. Juhul, kui saadetise kaalu kindlaksmääramine saatjale täiesti võimatu, võib ta seda ikkagi raudteele ülesandeks teha, märkides saatekirja sellekohase avalduse. Oli avaldatud mõnelt poolt sarnaseid arvamusi, et raudtee püüab kauba saatjaid tabada kaalu valesti ülesandmiselt, et sel puhul võetava trahvi läbi suurendada oma sissetulekuid. Tegelikult aga raudtee saatja poolt ülesantud kaalu, eriti odavahinnalistelt kaupadelt, nagu puumaterjal, väetisained, telliskivid jne., kontrollib harva, sest tühised vahed, saatekirjas saatja poolt ülesantud ja tegelikult osutuva kaalu, vahel, ei tasu raudteele igakord kulusidki, mis raudteel on ühenduses kaalu kontrollimisega. Et aga raudtee siiski oleks kindlustatud sarnaste juhtude vastu, kus kauba saatjad vähema veomaksu mõttes püüavad saatekirjas üles anda silmanähtavalt vähema kaalu, kui on tegelikult, siis on raudteeseadus täiendatud uue art. 62¹-ga:

„Raudteel on õigus kontrollida saatja poolt ülesantud kaubakaalu. Kui kontrollimisel selgub, et saatja on annud üles väiksema kaalu ja ei ole nõudnud kaalu kontrollimist, ja kui sellejuures saatja poolt ülesantud ja raudtee poolt kontrollimisel kindlakstehtud kaalu vahe ületab kinnistesse vagunitesse laetud kaupadel 3% ja platvormidel — 5%, siis raudtee võtab lisamaksu ülesantud ja kindlakstehtud kaalu pealt arvutatud veomaksu vahe kahekordses suuruses, arvestades kaugust saatejaamast sihtjaamani.“

Kui sellejuures saatja tööjõududega peale laetud kauba kaal ületab vaguni kandejõudu ja on ülekaal rohkem kui 2% vaguni kandejõust, siis lisamaksu võetakse ülesantud ja kindlakstehtud kaalu pealt arvutatud veomaksu vahe

kolmekordses suuruses, arvestades kaugust saatejaamast sihtjaamani. Kui ülekaal ei ületa lubatud 2% üle vaguni kandejõu, siis arvatakse lisamaksu käesoleva paragrahvi esimese lõike kohaselt.“

Kaalumise korra kohta käivate muudatuste suhtes tuleb lõpuks tähendada, et art. 94, mis näeb ette, et kaubasaajal on õigus nõuda saadetise ülekaalumist, ja kusjuures lubatud normi ületava vähemkaalu puhul saaja vabaneb kaalumaksust, on täiendatud märkusega: „Kui kaubasaatja ei ole nõudnud vagunsaadetise ülekaalumist sellekohase avaldusega saatekirjas, siis saadetise ülekaalumise eest kaubasaaja nõudmisel raudtee võtab temalt tariifis ettenähtud kaalumaksu, sellele vaatamata, mis tagajärjed olid ülekaalumisel.“

Teine väga tähtis täiendus raudteeseaduses, mitte üksi raudtee, vaid ka rahvamajanduse seisukohast, on saadetiste toimetamine kauba saatja juurest kodunt jaama ja vastupidi. Varemalt raudteeseadus neid operatsioone ei näinud ette ja neid ka ei täitnud. Selle tõttu tuli, et saadetist raudteel veoks ära anda, saatjal see tuua jaama ja seal täita tarvilikud formaliteedid saadetise suhtes. See kõik oli seotud tüli ja ajakuluga ning ei vastanud enam käesoleva mehhaniseeritud aja oludele ja tarvetele, kui ka nõuetele, mis esitatakse moodsa liiklemisvahendi suhtes. Loomulik, et sel põhjusel autod, mis toimetasid saadetiste vedu otseteed kodunt koju, võtsid raudteelt ühe kliendi teise järele lära. Peale selle, et autotransport võttis raudteelt ära peamiselt kallimate kaupade vedu, mis seni andsid teatud kasu teiste väheväärtuslike kaupade veo puudujääkide katteks, siis sellega sattus hädaohtu raudtee kaubaveotariifi rahvamajanduslik süsteem, ja veel enam — raudteede enda olemasolu.

Raudtee võrku, inventaari, hoonetesse, kunstehitistesse jne. on paigutatud suured

väärtused, mis moodustavad tähtsa osa üldisest rahva varandusest. Kui nendesse väärtustesse mahutatud kapital ennast enam ei tasu ja kui ei võeta ette sammusid olukorra parandamiseks, siis tähendab see nende väärtuste ja sellega ühes terve rahva omanduse vähenemist. Selle tõttu on arusaadav, et mitte üksi raudtee, vaid ka rahvamajanduse seisukohast, ei ole ükskõik, milliseid tegelikke tulemusi annab autotranspordi „vaba“ võistlus raudteedega.



OSKAR KÖSTER, teedeminister.

Sündinud 20. detsembril 1890. a. Põide-Audlas Saaremaal. Põllutööminister J. Teemandi ja J. Tõnissoni kabineti 1926.—28. a.; teedeminister A. Rei kab. 1928.—29. a.; kaitseminister O. Strandmanni kabineti 1929.—31. a. Riigikogu liige — ühinenud põllumeeste, asunike ja väikemaapidajate rühmast.

18. maist 1933. a. teedeminister J. Tõnissoni kabineti.

tõttu. Tariifide, nende maksvuse ja nende kohaldamise kohustuse suhtes on vastolud mõlema veoettevõtte liigi vahel veel suuremad.

Autoliiklus Lätis on praegu juba küllalt välja arenenud, kuid peamiselt suuremate keskuste vahel, kus vedude hulgad suuremad ja liikluse seega tasuvam; sealjuures toimub vedu väga tihti paralleelselt raudteeliinile, kuna selle vastu, paljudes maakohades, kus raudteeühendus puudub, ka autoliinisid on ainult harva olemas.

Tõelikult vabast võistlusest mõlema liiklemise ettevõtte vahel võiks kõne olla ainult siis, kui mõlemad võistlejad oleksid ühesugustes tingimustes töötamas. Käesoleval juhul see ei ole mitte nii, sest raudteede materjaalsed koormatise ja vastutused seaduse ees on võrdlemata suuremad, kui autoettevõtetel. Näit., raudtee oma kulul ehitab ja peab korras oma rööbasteede liinid, kuna autod kasutavad riigi või omavalitsuse poolt ehitatud ja korras peetavaid maanteid, viimaste kasuks tasudes ainult võrdlemisi väikseid maksusid. Liiklemise hädaohutuse eest tuleb raudteedel endal hoolt kanda, kuna selle vastu autod võivad piirduda ainult nende signaalide kasutamisega, mis riigi või omavalitsuse poolt on üles seatud. Seadus paneb raudteele peale kohustuse toimetada vedusid, kuna autod võivad ilma mingi vormaalsuseta katkestada oma liiklemist, kui viimane neile enam ei ole kasulik, näit. halva tee, vedude puudumise jne.

Arvesse võttes kõike seda, raudteed on olnud sunnitud astuma sammusid, mis tarvilikud raudteede kui riigi esimese ja tähtsama liiklemisvahendi positsiooni alalhoiduks ja arendamiseks. Kui uuema aja liikluse nõuded ja vajadused on sellised, mille täitmine autodel on paremini õnnestunud, siis on raudteede kohus oma tegevust laiendada, ka väljaspool rööbasteede võrku, et ta võiks täita ülaltähendatud nõudeid. Selleks tuleb raudteel üleminna combineeritud eksploatatsioonile, s. o. saadetiste vedu toimetada mitte ükski jaamast jaama, vaid ka saatja juurest kodunt jaama ja jaamast saajale koju kätte.

Selleks otstarbeks täiendati raudteeseadust (uus art. 43¹, kui ka art. 54 ja 84 uued märkused) kiirkaubasaadetiste kui ka väikesaadetiste suhtes järgmiste uute määrustega:

(Art. 43¹). Kiirkaubasaadetisi võib saata nimeliselt tähendatud isikule või ka kiirkauba saatekirja duplikaadi ettenäitajale. Esimesel juhul tuleb kiirkauba veodokumentides näidata saaja täielik aadress. Nimele adresseeritud saadetised toimetab raudtee oma abinõudega saajale koju kätte, kui sihtjaam, täidab neid operatsioone ja selles ulatuses. Saadetis ei toimetata koju kätte, kui saaja kiirkauba veodokumentides on teinud märke: „Kuni nõudmiseni“, või kui saaja on annud selle kohta kirjaliku teadaande sihtjaama ülemale.

Samuti võib raudtee kiirkaubasaadetisi veoks vastu võtta saatja juurest kodunt, kui saatja on oma sellekohase soovi avaldanud lähemale jaamale, kus neid operatsioone toimetatakse.

Saadetiste veo eest kodunt jaama või vastupidi, raudtee võtab tariifis ettenähtud maksu. Missugused jaamad ja mis ulatuses toimetavad neid operatsioone, määrab raudteevalitsus, sellest kuulutades „Valdibas Vestnesis'es“ (Läti — „Riigi Teatajas“).

(§ 54 märkus.) Saadetisi, mis tariifimääruste järgi laetakse peale raudtee tööjõududega, raudtee võib vastu võtta veoks ka saatja juurest kodunt, käsitades sealjuures § 43¹ määrust.

(§ 84 märkus.) Raudtee tööjõududega mahaletatud saadetised raudtee toimetab saajale koju kätte, kohaldades § 43¹ määrust. Saadetise kohalejõudmise kohta sel juhul jaam saajale ei teata.

Nagu neist toodud väljavõtetest näha, ei ole „kodunt-koju“ veo korraldus lähemalt ära määratud seadusega. Sellekohased eeskirjad on jäetud tariifi hooleks, mis ka maksud nende operatsioonide teostamise eest kindlaks määrab. Nende maksude kindlaksmääramise kohta raudteevalitsus asus seisukohal, et need peavad olema võrdlemisi madalad ja võimalikult ainult raudtee omakulude piirides, silmas pidades, et saadetiste koju kättetoimetamine ei ole mõeldud mõne uue iseseisva tuluallikana, vaid

ta on ainult abinõu üldse raudteeliikluse arendamiseks ja korraldusvõtte autovõitluse vastu.

Autoliikluse arenedes Läti raudteede sisetulekud ei ole vähenenud mitte ükski kaubaveo alal, vaid ka reisijateveos. Eriti tuntav on see neil liinidel, mis viivad Riia eeslinnadesse, lähematesse linnadesse ja suvituskohadesse, s. o. otse seal, kus reisijate liiklus on kõige elavam. Seda arvestades, alandas raudtee nimetatud liinidel lähishiikluse sõidu hindu ligi 30%, kusjuures selle tagajärjel sõiduhinnad osutusid mõlemal veo ettevõttel peaaegu üheksõiguseks. Selle tariifialanduse läbi raudtee ei saavutanud siiski küllalt rahuldavaid tagajärgi, ja väga arusaadavatel põhjustel: Autobused võtavad reisijaid peale kesklinnas, turuplatsil, ka teel ja reisijad võivad maha minna seal, kus see neil kasulikum. Raudteeseaduse läbikatsumisel ja revideerimisel, ette nähes ülalmainitud korraldusi autovõitluse vältimiseks kaupade liikluse alal, tuli leida samuti mõnesuguseid vahendeid ka reisijate liikluse elustamiseks. Selles mõttes täiendati raudteeseaduse art. 12, ette nähes, et raudteel on õigus avada ka oma autobuseliine. Viimased on kavatsatud raudtee poolt avada peamiselt reisijate juurdeveoks jaamadesse selle lähemast ümbrusest kui ka vastupidi. Kahtlemata saaks see korraldusvõtte kaasa aitama reisiliikluse hõlbustamisele ning selle tagajärjel ka reisijate arvu juurdekasvule. Et sõit raudteel ikkagi, teiste veoettevõtetega võrreldes, kõige odavam on, siis kõik uuendused ja täiendused reisijate liikluse alal raudteel ei ole mitte ükski raudteevalitsuse, vaid väga suurel määral ka laiade rahvakihtide huvides, kes raudteed kasutavad.

Seoses kiirkauba koju kättetoimetamise siseseadmisega, viidi seaduses läbi uus vedude liigi nimetus, milleks muudeti ja täiendati seadust. Raudteeseaduse art. 42—47 järgi oli ette nähtud, et pagasivagunis võib vedada peale reisipagasi ka kaupu, mis selleks kohased. Viimaseid veeti samas korras, kui pagasit, mis tõttu neid nimetati ka pagaskauba saadetisteks. Sellevastu aga oli raudteeseaduse art. 104 märkuse 1. järgi ette nähtud, et pagaskauba kaotsilemineku või rikkumise puhul raudtee vastutab samas korras kui kaubasaadetise eest. Viimane asjaolu, tähele pannes, et pagasikviitungis, mille järgi pagaskaup veetakse, ei tähendata kauba nimetust, oli raudteele eriti nõudmiste lahendamisel tülikas ja ebakohane. Tihti oli raske kindlaks teha, missugust kaupa tõelikult oli veetud ja kas nõudja poolt esitatud nõudmises näidatud kauba väärtus vastab ligikaudseltki kaotsile läinud saadetise väärtusele.

Teisest küljest ei vastanud pagaskauba veo korraldus ka saatjate tarvidustele ja nõuetele. Et pagasikviitungil saatja nime ja aadressi ei tähendata, siis pagaskauba nõudmatuse puhul ei teatatud sellest saatjale ja selle tõttu viimasel ei olnud võimalik saatejaama kaudu nõuda

saadetise tagasisaatmist. Ainuke väljapääsutee saatjale oli sel juhul: sõita sihtjaama ja seal koha peal täita kõik pagaskauba vastuvõtmisega ja tagasisaatmisega seoses olevad formaliitedid.

Nende raskuste kõrvaldamiseks otsustati muuta senist pagaskauba veo korda ja maksmata panna Lääne-Euroopas tarvitusel olev kiirkaubasaadetiste (Expressgut) vedu, mis toimub eriliste kiirkauba-veodokumentidega; viimastes näidatakse kauba nimetus kui ka saatja ja saaja nimi ning aadress. Lätis võib kiirkaubasaadetisi saata ka duplikaadi ettenäitajale, nagu see on maksev suur- ja väikekiiruse kauba saatetiste suhtes. Uus veokorraldus on seega enam vastav nii hästi raudtee kui ka raudteekasustajate tarvetele ja võimaldab ka nende saatetiste koju kättetoimetamist, millest juba ülalpool oli kõne.

Kiirkaubasaadetiste veo sisseseadmiseks muudeti ära kõik need määrused, mis korraldasid senist pagaskauba vedu ja asendati uute kiirkaubaveo eeskirjadega. Selleks muudeti art. 43 ning 44 ja täiendati seadust uute art. 43¹, 43² ja 101¹ järgmiselt:

43. Kaupu, mis on kohased veoks pagasivagunis (art. 38), raudteed võtavad vastu veoks kiirkaubasaadetistena. Kiirkaubasaadetised saatetakse eriliste kiirkaubaveodokumentidega, mis koostab saatja ise või tema juhatusel saatja ametnik ilma erilise tasuta. Dokumentide vormi kui ka nende valmistamise ja kasutamise korra määrab kindlaks teedeminister.

43¹. (Vt. ülalpool.)

43². Käsustusõigus veoks antud kiirkaubasaadetise kohta peale kiirkaubasaadetise duplikaadi väljaandmist on:

1) nimeliselt määratud isikule adresseeritud saatetise suhtes — saatjal või saajal, selle järgi, kumb esitab kiirkaubasaadetise duplikaadi;

2) duplikaadi ettenäitajale adresseeritud saatetise suhtes — sellel, kelle käes on kiirkauba saatekirja duplikaat.

Isik, kellel on käsustusõigus saatetise kohta, võib esitada raudteele art. 81 ettenähtud nõudeid: viimaste sisseandmise ja täitmise suhtes kohaldatakse art. 82 määrusi.

101¹. Veoks vastuvõetud kiirkaubasaadetiste eest raudtee vastutab samade määruste järgi kui kauba eest.

Raudteeseaduse teisi muudatusi ja täiendusi, mis on vähem tähtsad ja enam-vähem ainult juriidilise ning redaktsioonilise iseloomuga, vaatleme lühidamalt, jälgides seaduse artiklite järjekorda.

Seaduse art. 28, 29, 30 ja 32 muudeti selles mõttes, et igal pool, kus oli kõne pileti hinna vaherahast, mis nõutakse sisse reisijalt, sõites alama klassi piletiga kõrgemas klassis, asendati sõnadega: „tariifis ettenähtud lisamaks“.

Ka senine määrus, et lapsed vanadusega 5 kuni 12 aastani veetakse poole hinna eest, mis täiskasvanu reisija kohta on kindlaks määratud, muudeti selles mõttes, et lastelt võetakse tariifis laste kohta ettenähtud sõidumaksu. Selle läbi avanes võimalus alamast klassi kõrgemasse klassi ülemineku juhtude jaoks maksmata panna tariifis ettenähtud lihtsustatud vaheraha arvutamise korda. Samuti kõrvaldati selle muudatusega senine vastolu raudteeseaduse määruse ja reisijateveo tariifi vahel laste piletihindade suhtes, mis ümmargusekstegemise ja muudel põhjustel ei olnud täpselt 50% täispileti hinnast.

Art. 47, 48, 95 ja 118 muudeti nõudmata pagasi, leitud asjade ja kaubasaadetiste nõudmise ja müügilise määramise tähtaegu.

Reisipagasi kohta määrab uus art. 47 (esimene lõige) järgmiselt: „Kui reisipagas 15 päeva jooksul arvates selle sihtjaama kohalejõudmise ajast (kohalejõudmise päev välja arvatud) vastu ei võeta, siis selle kohta kuulutatakse „Valdibas Vestnesis'es“ ja võimalikult ka kohalikkudes ajalehtedes. Kui 15 päeva jooksul kuulutamises arvates pagas vastu ei võeta, siis raudteel on õigus selle ära müüa enampakkumisel“.

Nõudmata kaubasaadetiste suhtes näeb ette uus art. 95 viies lõige, et „kui saatja 15 päeva jooksul, arvates temale saatetise nõudmatuse kohta teate saatmise päevast, ei tee mingisugust korraldust nõudmata kauba kohta ja kui saaja ei ilmu seda vastu võtma, siis müüb raudtee selle ära enampakkumisel, teedeministri poolt antud määruse põhjal“.

Art. 83 muudeti ära määrus sihtjaamas kohalejõudnud saatetiste kohta kuulutuse (nimekirja) väljapanemise kohta, sest see osutus täiesti üleaaruseks ja otstarbetuks.

Oluline muudatus tehti art. 97, mis käsitleb raudtee vastutust tasuda kahjud, mis on tekkinud kellelegi raudtee ekspluateerimisel. Kuna endise redaktsiooni järgi raudtee vabanes kahjutasu maksimisest ainult siis, kui raudtee ise tõestas, et õnnetusjuhus ei olnud süüdi raudtee ega tema teenijad, või et selle põhjuseks oli vääramatu jõud (vrđl. Eesti raudteede seaduse § 81), siis nüüd uue määruse järgi on vastupidi kahjusaaja enda kohuseks tõestada, et õnnetus on sündinud raudtee või tema teenijate süü läbi. Sellega on kahju tõestuse raskus pandud kostja asemel nõudja peale, mis ka enam vastab üldistele juriidilistele põhimõtetele. Ka on seega art. 97 juriidiliselt kooskõlastatud art. 114 määrusega, mis teatud juhtudel kauba enda omadustest, pakendist või veoviisist tekivate kahjude puhul jätab raudtee vastutuse tõestamise kahjutasunõudja kohuseks (vrđl. Eesti raudteede seaduse § 95).

Raudteeseaduse art. 106 järgi oli ette nähtud, et raudteel on õigus toimetada pagasi ja käsipakkide kindlustamist kahjude vastu või

seda vastava lepingu põhjal lubada toimetada mõnel kindlustusseltsil. Nimetatud art. täiendati määrusega, mille järgi raudtee õigus kindlustamise sisseseadmiseks laiendati ka reisijate suhtes. Samuti täiendati seadust uue art. 117¹, mis näeb ette samadel alustel ka kaupade ja kiirkaubasaadetiste kindlustamist.

Art. 119 uue redaktsiooni järgi peab raudtee rohkemvõtete kohta, mis ületavad 0,50 latti ühe saatekirja kohta, teatama isikule, kellelt oli rohkem võetud, kui tema aadress on raudteele teada.

Läti raudteeseaduses puudus seni määrus nõude aegumise katkestamise kohta ja vastaval juhul kohaldati üldiseid seaduse-eeskirju selle kohta. Art. 136 täiendati sellepärast määrusega, mis vastab üldiselt RKK art. 45 § 3, kuid peale selle näeb ette veel, et juhul, kui tasunõudjal peale vastuse kättesaamist raudteelt oma nõude kohta kohtuliku nõude alustamiseks

aega üle jääb vähem kui üks kuu, siis on tal õigus kohtulikku nõuet alustada ühe kuu aja jooksul.

Peale nende nimetatud paranduste, mis käsitsid raudtee kaubanduslikku tegevust, reisijate ja kaupade vedu kui ka raudteede vastutust, tehti raudteeseaduses veel mõnesugused vähemad muudatused ja täiendused, mis puudutasid korrapidamist raudteel ja politseilikke eeskirju.

Nagu ülalpool tähendatud, oli kõigi nende muudatuste ja täienduste eesmärgiks kooskõlastada raudteeseadust enam tänapäeva tegeliku elu vajadustega, vabastada raudtee toimimist mõnesugustest üleliigsetest formaalsustest ja anda seega paremaid võimalusi raudtee tegevuse arendamiseks. Eriti tähtis on see käesoleval, majanduslikult raskel ajal. Kas need uuendused oma eesmärgi küllalt saavutada jõuavad, seda näitab hiljem ise tegelik elu.

„Viisakus aitab kliente juurde võita“.

D. EFM.

„Viisakus aitab kliente juurde võita“. See väide on kaubanduslikus elus kergesti tõestatav. Igauks teab seda enda kogemustest, kui suurel määral võib ostjat mõjustada lahke ja vastutulelik teenimine müüja poolt. Selle vastu aga, ebameeldivad mälestused mitteviisakast teenimisest mõnes teises kaupluses annavad ostjale küllalt põhjust hoiduda külastamast seda kauplust teist korda.

Ka raudteed, eriti nüüd viimasel ajal, kus võistlus teiste veoettevõtetega neile tuntavat kahju on sünnitamas, on sunnitud sellele asjaolule tähelepanu pöörama: ka raudtee eduka tegevuse arendamiseks ei ole see ükskõik, kuidas raudteeteenijad suhtuvad raudteed kasustajale publikule. Ei tohiks ette tulla sarnaseid juhtumeid, et mõni reisija või kaubasaatja loobuks raudtee kui liiklemisvahendi kasutamisest selle tõttu, et tal olnud halb kogemusi mõne raudteeametnikuga või teenijaga oma reisul või kauba saatmisel.

Üldiselt ei saa meie raudteeteenijaskonnale selles suhtes erilisi etteheiteid teha. Tarvilik on siiski, et iga raudteelane üldtähendatud asjaolus teadlik oleks, sellele küllalt tähelepanu pööraks ja enda vastaval tegevusalal kõigiti kaasa aitaks, et raudtee kasustaja publiku õigustatud nõuded ja vajadused kõigiti küllalt rahuldatud saaksid.

Saksa riigiraudteed on oma teenijaskonna jaoks valmistanud ühe õpetliku ja näitlikult selgitava piltide seeria, pealkirja all: „Viisakus aitab kliente juurde võita“. Selles seerias peale piltide, mis näitavad, kuidas raudteeteenija ennast ei pea ülal pidama, on ka sellised, mis pakuvad näiteid viisaka, vastutuleliku teenimise kohta publiku suhtes. Sellest piltide

seeriast toome alljärgnevalt ühe rea pilte ajakirja „Der Eisenbahnfachmann“ nr. 24 — 1932. a. järgi. Seeria algab järgmise plakadiga:

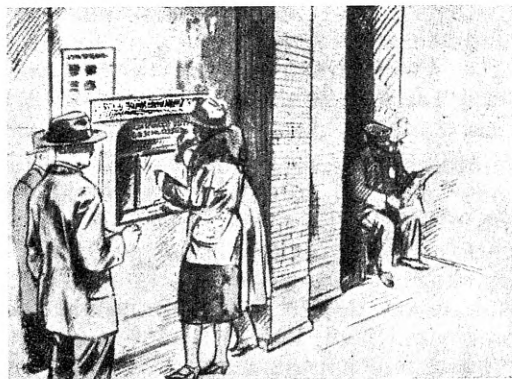
Iga kodanik — reisija või kaubasaatja — keda raudteed kaotavad, vähendab raudtee sissetulekuid.

Sellepärast:

iga raudteelase kohus on viisakuse ja abivalmuse läbi kaasa aidata raudteeliikluse alalhoiu ja suurendamise mõttes.

Piltidel jälgime reisijat tema teekonnal. Leiame näiteid teadetebüroost, piletikassast, pagasi vastuvõtu kui ka väljaandmise ruumidest ning ka sõidust endast rongis. Piltide seeria püüab selgitada, kuidas raudteeametnikudel tuleb käituda, et reis publikule oleks võimalikult kerge ja mugav.

Mis on reisijaile ebameeldiv?



1. Teadetebüroo — kinni!



2. Teadetebüroo ametnik, kes juhatab reisi-
ajal ainult väljapandud sõiduplaanile, loobudes isik-
likult selgitusi andmast.



3. Ebasõbralik ja viisakuseta käitumine publi-
kuga pagasi vastuvõtu ruumis.



4. Perronivalvur, kes loeb ajalehte.



5. Jaamakorraldaja, kes reisi-
ajal küsimustele suhtub karmilt ja lühidalt.



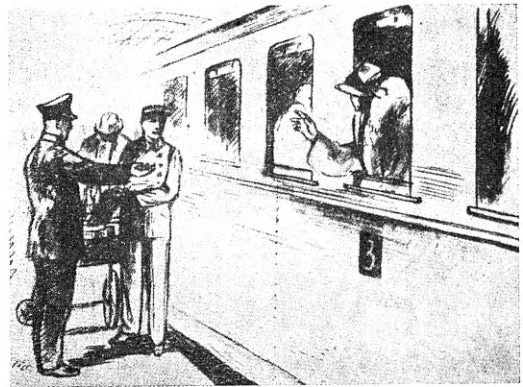
6. Rongiteenija, kes ei pööra küllalt tähelepanu
reisijale.



7. Raudteeametniku korratu ülalpidamine sel-
gituste andmisel.



8. Raudteeteenija, kes ei pea silmas harilikke viisakuse reegleid.



Jaamakorraldaja saadab liikuva einelaua naisreisija juurde, kes selleks vastavat soovi käenäitamisega avaldas.



9. Ametnik, keda segatakse einetamise ajal.

Mis meeldis reisijale,

kui ta oma raudteesõidul puutus kokku asjatundlike ja viisakate raudteeteenijatega?

1. Liiklemise tähelepanelik jälgimine, heatahtlik abivalmus ja teadete ning selgituste andmine reisijaile.

2. Pakkide paigutamine riulitele; aitamine näit. rongile pealeminekul.



Rongiteenija asetab reisija kohvri vaguni riulile.

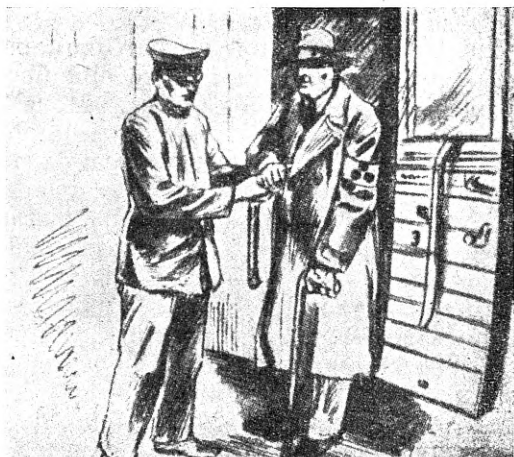


Rongiteenija juhatab naisreisijale koha kupeesse, abistades selle juures kohvri kandmist.



Rongiteenija aitab vanema reisija vagunisse.

3. Teenijate abivalmus haigete ja nõrkade reisijate, kui ka nende suhtes, kes raudteed harva kasutavad.



Rongiteenija aitab haiget reisijat vagunist väljuda.



Jaamateenija juhatab reisijale, kes raudtee sõiduga vähe tuttav, vastava vaguni ning koha, selle juures seletusi andes.

4. Raudteeteenijate viisakus ja korralikus.



Rongiteenija annab palutud seletusi reisijale.



Rongiteenija käitumine piletite kontrollimisel reisijatega restoräänvagus.



Jaamateenija juhatab reisijale soovitud ametkoha.

Nagu näeme, on õieti väikesed ja vähesed need nõuded, mille täitmisest oleneb, et reisijad oleksid rahuldatud: viisakas tervitus, sõnad: „palun“ ja „tänan“ ja, mis peaasi, iga raudteelase tõsine ja teadlik püüe, kanda hoolt liikluse heakorra ja hea ning abivalmis teenimise eest ja et seega mitte üksi seniseid reisijaid raudteele alles hoida, vaid võimalust mööda ka veel uusi juurde võita.

Piltide seerias näidetena toodud asjakohase ja viisaka käitumise tulu on kokku võetud lõppplakatis:

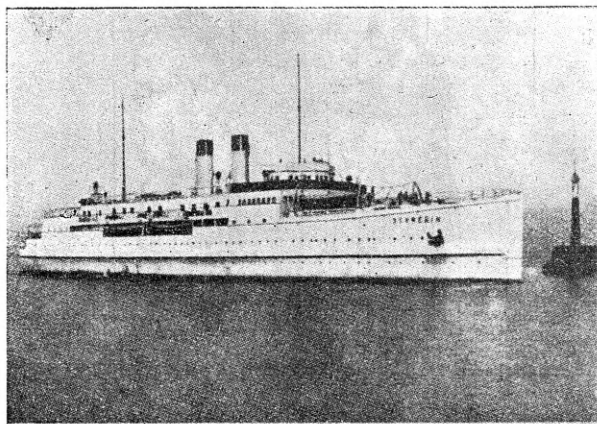
Viisakus läbikäimises reisijatega edendab sõitjate arvu, väldib kaebuste tekkimist ja hoiab ametnikku ennast pahanduste ja ebameeldivuste eest.

Raudteeparve ühendustest.

E. Timma.

Raudteeparved (*railway ferry, Eisenbahnfähre*) on teatavasti vahendid raudteesõidukite transporteerimiseks üle mõne veevälja, näit. merelahe, väina, järve või jõe seal, kus silla või tunneli ehitamine mõnesugustel majanduslikudel või tehnilistel põhjustel ei ole võimalik või otstarbekohane, kuid kus raudtee otseliiklus on küllalt tarvilik.

Raudteeparved on seega veesõidukid, mis oma ehituseviisi, edasiliikumise sisseseadete, mahutuse jne. poolest võivad olla mitmet tüüpi, kuid mille üldine tunnus on, et nad evivad enda tekil raudteerööpme (üks või mitu), millele paigutatakse transporteeritavad vagunid. Neid sõidukeid on olemas väikseid, mis on määratud ainult mõne kitsarööpmelise raudtee vaguni ümberpaigutamiseks, kuid ka suuri, mis võivad mahutada endal terve reisi- või kauba-



1. Gjedser—Warnemünde liini raudteeparv „Schwerin“.

rongi. Ka matkad võivad raudteeparvel olla mitmesuguse ulatusega: mõnest sajast meetrist kuni sadadeni kilomeetriteni, nagu allpool näeme.

Raudteeparve ühenduse sisseseadmiseks on peale parve kui liiklemisevahendi, vajalikud veel sellekohased ehitised kaldal, nimelt erilised maabumissillad, mille kaudu toimub raudteesõidukite ümberpaigutus sadama rööbasteelt raudteeparvele ja vastupidi. Et kohalikkudest ilmastikuoludest või muudest põhjustest ärarippuvalt veepinna kõrgus maabumiskohas võib mitmesugustel aegadel olla mitmesugune ja seega kõikumv, siis ehitatakse maabumissillad selliselt liikuvad, et nad võimaldavad vagunite ümberpaigutust niihästi kõrge kui ka madala veepinna kõrguse juures. Seal, kus need kõikumised on võrdlemisi suured, näit. 5 m ja üle, tulevad selle tõttu ka sillad ehitada väga pikad.

Vagunite ümberpaigutus sillalt raudteepar-

vele kui ka vastupidi toimub harilikult parvepära kaudu, mis vastava seadise abil ühendatakse maabumissilla rööbastikuga. Mõnel pool kasutatakse aga ka raudteeparvi, mille ehitusviis võimaldab vagunite pealevõtmist ja maha-laadimist niihästi parvepära kui ka parvenina kaudu, mis tõttu selline sõiduk oma matkal ei tarvitse ringi pöörata enne maabumissillale lähenemist.

Harva, peamiselt ainult kaubavagunite transporteerimiseks, on kasutatud raudteeparvi, mille edasiliikumine toimub mõne vedurlaeva abil. Harilikult on raudteeparved ise varustatud aurumasinatega, uuemal ajal ka tugevajõuliste diiselmootoritega, mis panevad käima parve propellerid; viimased asuvad kas ainult sõiduki päras, või mõlemas otsas. On tarvitusel raudteeparvi ka rataslaeva kujul, iseäranis järvedel ja jõgedel.

Põhjuseks raudteeparve ühenduse sisseseadmisel on see asjaolu, et see läbi võimaldub luua katkestamata raudteeühendust ka seal, kus see muidu poleks mitte võimalik. Sellisel otseühendusel on mitmesugused eelised: Reisijail ei ole vaja oma sõidul üle minna ühelt veoabinõult teisele, mis harilikult on seotud ikka teatud tüli ja ebamugavusega. Erilise tähtsuse evib raudteeparve ühendus kaubaliikluses, sest ta võimaldab kaupu vedada ilma ümberlaadimata, seega ära hoides hulga aja ja tööjõu kulu. Viimane asjaolu on tähtis näit. rutturikkinevate toiduainete, ka sisternides veetavate vedelkaupade, samuti mõnesuguste, erilisi laadimisabinõusid tarvitavate kui ka üldse pakkimata kaupade veo puhul.

Raudteeparve ühenduse arenemine ja kasutamine on loomulikult teatud ärarippuvuses üksikute maade geograafilise asendi ja liigestusega, kuidas selgub alljärgnevast tähtsamate parveühenduste kirjeldusest.

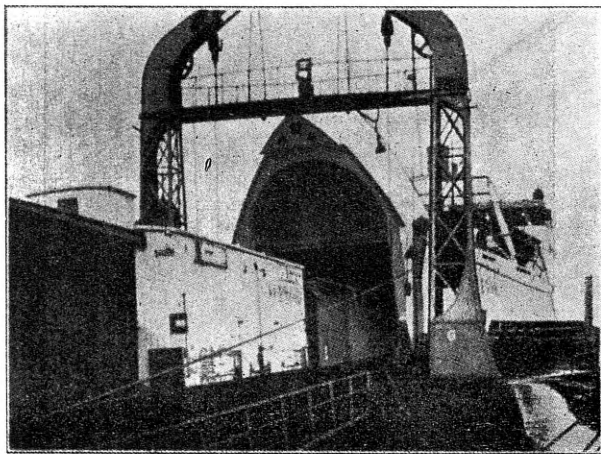
Maal, kus esimesed raudteed ehitati, nimelt Inglismaal, võeti tarvitusele ka esimesed raudteeparved. 1851. a. loodi raudteeparve ühendus üle 8,8 km laia Firth of Forth merelahe ja üks aasta hiljem üle 1,4 km laiuse Firth of Tay lahe.

Varsti peale seda seati sisse raudteeparve ühendused Hollandis ja Saksamaal, seal nimelt esiteks Elbe kui ka Rheini jõel, 1868. a. peale Bodeni järvel, hiljem mitmel Šveitsi järvel ja Donau jõel, lõpuks aga iseäranis Balti mere läänepoolses osas, kus geograafilised kui ka majanduslikud eeltingimused on raudteeparve ühenduste loomiseks eriti soodsad.

Saksamaal mitmed raudteeparve ühendused, näit. üle Elbe jõe Lauenburgi juures ja üle Rheini jõe Mainzi kui ka Bonni juures, samuti

ka ülnimetatud esimesed raudteeparved Inglismaal said hiljem kindlate sildadega asendatud.

Kõige suuremad raudteeparve ühendused on Põhja- ja Kesk-Ameerikas, kus sajad parved on



2. Parvlaev „Schwerin“ kaubavagunite pealelaadimisel.

liikluses suurtel sisemaa järvedel ja San-Francisco, New-Yorgi ja Philadelphia juures mere-lahtedes kui ka mujal. Ameerika raudteeparved on harilikud kolme, mõnikord ka nelja rööpmega. Kaua aega oli kõige suuremaks raudteeparveks see, mis San-Francisco juures ühendust pidas ning korraga 48 raudteevagunit ühes veduriga peale võts võtta. Samuti oli pikemaks raudteeparve liiniks Michigani järve ühendus, mis oli 380 km pikk. 1929. a. peale seisab niihästi parve enda suuruse kui ka liini pikkuse poolest maailmas esikohal raudteeparv, mis peab ühendust Põhja-Ameerika mandri ja Kuuba saare, nimelt New-Orleansi ja Habana vahel. See raudteeparve-hiiglane mahutab enda neljal tekil 82 laetud ja 30 tühja vagunit. Selle parve liini pikkus üle lahtise mere on 1100 km.

Euroopas oli Taani esimene, kes oma erilise geograafilise asendi ja liigestuse tõttu juba varakult hakkas kasutama raudteeparve ühenduse häid külgi. 1872. a. ehitati esimene parve ühendus üle Väikse Belti Friedericia ja Stribi vahel.

Praegu on Taanil (või ta võtab osa) kaheksa raudteeparve liini, kus toimub korrapärane reisijate ja kaupade liiklus. Neist tuleb nimetada kõige pealt Korsör (Seeland)—Nyborg liini (26 km), mis ühendab Taani pealinna Euroopa raudteede võrguga.

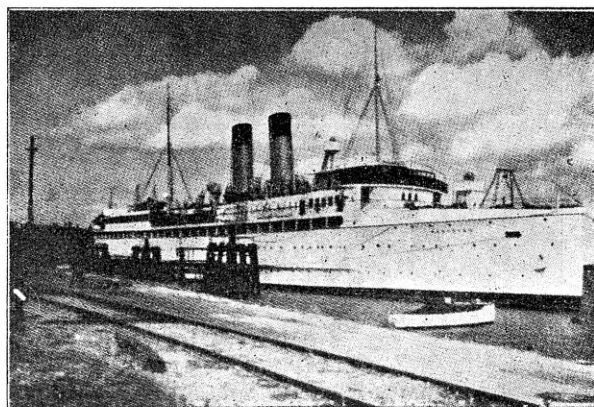
Peale selle tuleb mainida ühendust Kopenhageni ja Rootsi vahel Malmö kaudu (30 km), kui ka Gjedser—Warnemünde liini, mis ühendab Taanit Saksamaaga ja on 42 km pikk. Rootsiga otseühenduse pidamiseks on veel olemas Helsingör—Hälsingborg liin, mis ainult

5 km pikk. Kõigi nende liinide üldpikkus on 115,5 km.

Reisijate ja pagasi kui kaupade vedu neil teostatakse Berni Rahvusvaheliste konventsioonide (RRK ja RKK) alusel.

Taanile järgnes raudteeparve ühenduste loomises Saksamaa, kus 1883. a. käitusesse võeti liin Stralsundist Altefährri, Rügeni saarele (3 km). Alguses kasutati seda ainult kaubavagunite üleviimiseks. Viimaseid mahus ainult 4 tükki parvedele, milliseid siis kasutati. Kui aga 1897. a. loodi reisijateveo kiiraurikute ühendus Saksamaa ja Rootsi vahel liinil Sassnitz (Rügeni saarel) — Trälleborg (Lõuna-Rootsis), siis otsustas Preisi raudteevalitsus D-kiirrongi otsevagunid panna käima Berliinist kuni Sassnitz'ini, kasutades raudteeparve ühendust Stralsundis. Selleks otstarbeks ehitati uued raudteeparved, mis olid kuni 81 m pikad. Nad on praegugi veel käituses. Nad evivad kaks kruvi mõlemas otsas ja on ehitatud nõnda, et nad ka jäälohkujana võivad tegutseda. Rööbe vagunite mahutamiseks asub kesk laeva, selle pikitelge mööda, mõlema kõrvuti asetseva korstna vahel. Igale laevale mahub kolm kuni neli D-kiirrongi reisivagunit.

Taani raudteeparve ühenduste seas mainitud Warnemünde—Gjedser liin avati 1903. aastal. Selle ülalpidamisest ja käitusest võtavad Taani ja Saksamaa ühiselt osa. Mõlemad maad panid alguses kaks laeva teenistusse, nimelt ühe ratasauriku ja teise kaksikkruvigala laeva, sest tol ajal ei teatud veel, kumba liiki tuleb eelistada. Kõik neli laeva olid 86 m pikad ja kõige laiemast kohast 14 m laiad. Vagunite pealevõtmine kui ka mahalaadimine võis toimuda laevanina kui ka pära kaudu. Sõidukiirus oli 13—14 sõlme (24—26 km) tunnis. Laevad



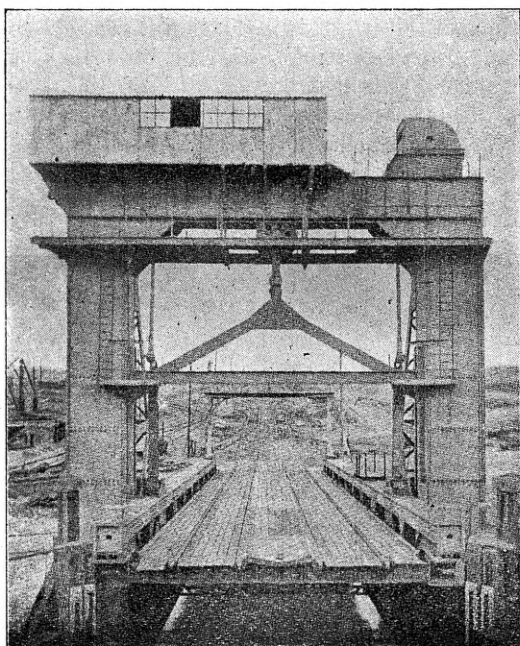
3. Sassnitz—Trälleborgi liini raudteeparv „Preussen“.

võisid oma kahel rööpmel mahutada 5—6 D-kiirrongi reisivagunit või 14 kaubavagunit. Liikluse kasvamise tagajärjel sellel liinil tekkis tarvidus suuremate raudteeparvede järele. 1922. a. võtsid Taani riigiraudteed uue laeva

„Dänemark“ ja mõni aasta hiljem Saksa riigiraudteed samuti uue parvlaeva „Schwerin“ tarvitusele. „Schwerin“ on 106 m pikk, 18 m lai ja võib oma kahele rööpmele kuni 16 kaubavagunit või 7 reisivagunit ja 600 reisijat peale võtta. Sõidukiirus on kuni 28 km tunnis. Nagu juba nimetatud, võib vagunite peale- ja mahalaadimine toimuda niihästi laevapära kui ka laevanina kaudu. Laevaninas on pealmine osa selleks otstarbeks ülesklapitav, mis toimub erilise ajamiseadise abil. Pildil nr. 2 on näha kaubavagunite pealelaadimine. Laevakäil on avatud ja moodustab värava, millest läbi vagunid veerevad laeva vaguniteki.

Saksa ja Taani vahelise Warnemünde-Gjedseri raudteeparve ühenduse avamisega 1903. a. läks sellele liinile üle ka suur osa reisijate kui ka kaupade, nimelt suurkiiruse, veost Saksamaa ja Rootsi vahel. Seda soodustas nimelt asjaolu, et Taani ja Rootsi raudteevõrgud olid üksteisega ühenduses kahe raudteeparve liini: Helsingör—Hälsingborg ja Kopenhagen—Malmö kaudu. Kasutades parveühendusi võis toimuda seega raudteevagunite otsene liiklus Saksamaa ja Rootsi vahel, Taani kaudu.

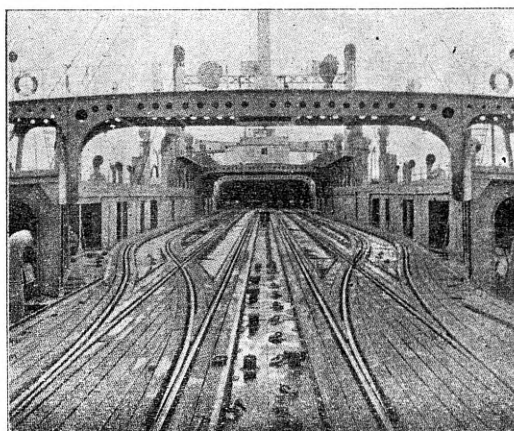
Suur liikluse tõus Warnemünde-Gjedseri liinil andis Preisi kui ka Rootsi valitsusele tõuke ka asuda uue raudteeparve ühenduse loomisele. Selle sihiks määrati Sassnitz—Trälleborgi postiaurikute liin.



4. Inglismaaga ühenduses kasutatava raudteeparve vagunitekk.

1909. a. avati uus Sassnitz—Trälleborgi raudteeparve liin, mille pikkus on 107 km. Ta võimaldab otseühenduse ühelt poolt Berliini ja Hamburgi ning teiselt poolt Stockholmi ja Oslo vahel. Selle liini teenistusse panid Preisi kui

ka Rootsi mõlemad 2 kaksikkruviaurikut. Nad on 114 m pikad, 16 m laiad ja võivad endale peale võtta 8 kiirrongi reisivagunit või 18 kaubavagunit. Sõidukiirus on kuni 30 km tunnis. Sellel liinil kasutatavad laevad erinevad oma



5. Raudteeparve maabumissild.

ehituseviisi poolest neist, mis on tarvilisel Warnemünde—Gjedseri liinil. Nimelt on nende ehitusel arvestatud rohkem mere lainetusega, millega võidelda tuleb nende võrdlemisi pikal teekonnal, ja laevakäil on seega ehitatud kindel, mitte ülesklapitav, nagu Saksa—Taani liini laevadel. Selle tõttu võib vagunite peale- ja mahalaadimine toimuda ainult laeva pära kaudu, millisel asjaolul on loomulikult see halbtus, et laeval tuleb igakord enne sadamasse sisse sõitu ennast ümber pöörata.

Niihästi Warnemünde—Gjedseri kui ka Sassnitz—Trälleborgi raudteeparve liinil on toimunud ühendus algusest peale kuni siiaajani peaaegu vahetpidamata, ilmastiku olude raskustele vaatamata. Ainult 1912. a. märtsikuus tuli Warnemünde—Gjedseri liinil ühendus jääolude tõttu katkestada 14 päevaks, samal põhjusel seisis liikumine Sassnitz—Trälleborgi liinil 1924. a. veebruari- ja märtsikuus 12 päeva. Tugeva külma mõjul 1929. a. veebruari- ja märtsikuus tuli samuti mõlemal liinil ühendust piirata paari nädala jooksul ja mõneks päevaks täielikult katkestada.

Mõlema raudteeparve liini tähtsust iseloomustavad mõned liiklemise arvud nende kohta. Kuna Warnemünde—Gjedseri liinil esimesel käituseaastal 1903/04 62.500 reisijat veeti, tõusis see arv iga aastaga ja käituseaastal 1913/14 ulatus see kuni 137.000. Sõjaajal langes liiklus muidugi suuresti, kuid peale seda võttis jälle suuresti hoogu nõnda, et 1929. a. veeti 182.000 reisijat. Peaaegu samasugust tõusu näitab ka kaubaliiklus. Transporditeeritud laetud kaubavagunite arv oli 1903/04. a. ümmarguselt 18.000, 1913/14. a. — 46.000, kuid 1929. a. — 33.000.

Sassnitz—Trälleborgi liinil veeti reisijaid: 1910. a. — 73.000, 1914. a. — 129.000 ja 1928. a. — 156.000. Laetud kaubavaguneid veeti: 1910. a. — 6.500, 1914. a. — 19.000 ja 1928. a. — 24.500.

Mõlemad nimetatud raudteeparveliidid on eriti soodsad reisijate liiklusele. Näit. Berliinist Kopenhagenisse sõidul võib reisija aset võtta õhtul magamisvagunis ja hommikul ärgata Kopenhagenis. Sõit Berliinist Kopenhageni kestab 10—11 tundi, Stockholmi 21—22 tundi ja Oslosse ligi 25 tundi.

Tuleb tähendada, et reisijate kui ka kaupade vedu mõlemal liinil toimub RRK kui ka RKK alusel.

Euroopa kõige pikem raudteeparve liin peab ühendust Belgia ja Inglismaa, nimelt Zeebrugge ja Harwichi vahel. Ta asutati 1924. a. Great Eastern Train Ferries Ltd

raudteeparve ühendusi üle Messina väina kui ka üle Inglise kanali, on võimalik nüüd puuvilja toimetada Sitsiiliast Inglismaale võrdlemisi kiiresti ja hästi alahoitult, sest vedu teostatakse Itaalia isotermitest vagunites peaaegu kõige tee ulatuses.

Uute rahvusvaheliste raudteeparve liinide asutamise kohta Euroopas on olemas mitmesuguseid kavatsusi, millistest võib nimetada järgmisi:

Taani (Esbjerg) ja Inglismaa (Harwich) vahel;

Taani (Friderikshavn) ja Norra (Larvik) vahel;

Rootsi (Varberg) ja Inglismaa (Immingham) vahel;

Rootsi (Karlskrona) ja Poola (Gdynia või Nowa Wies Wielka) vahel. Viimase liini pikkus oleks ligi 200 km. Ta looks uue ühendus-

tee Rootsi ja Keskeuroopa maade vahel, millest tulevad sel puhul kõne alla peale Poola veel ka Tšehhoslovakkia, Ungari, Rumeenia ja võib olla ka Jugoslaavia. Uuel liinil oleks eriline tähtsus lähemate sidemete loomisel Rootsi ja Poola vahel, eriti reisijate ja kaupade liikluse elustamise mõttes nende vahelises ühenduses.

Lõpuks võib nimetada, et ligi viie aasta eest oli kõne mõnesugustest kavatsustest luua raudteeparve ühendusi ka Rootsi ja Läti ning Rootsi ja Eesti vahel (ühelt poolt Nyasham Stockholmis ja teiselt poolt Liepaja ja Tallinna või Paldiski), kuid et nende liinide majanduslik tasuvus vähe töötav oli, siis loobuti neist plaanidest.

Praegune majanduslikult raske aeg ei ole kuidagi soodus uute raudteeparve ühenduste loomiseks, kuid olude paranemisel asutakse kindlasti mõne ültähtendatud kava teostamisele.

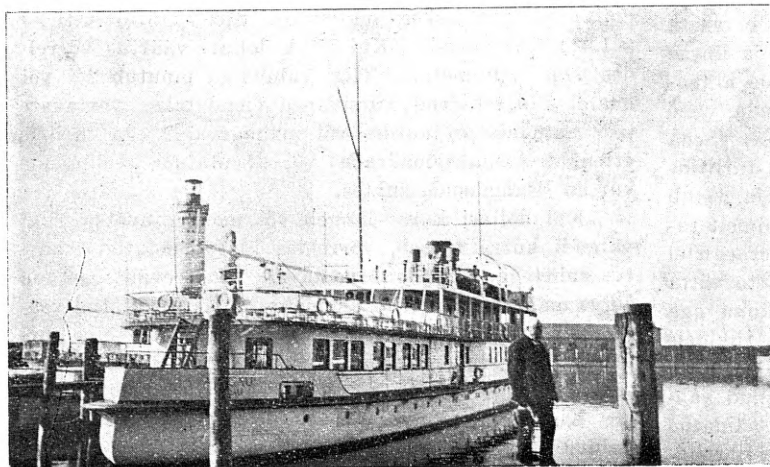
Raudteeparve ühendustest kõneledes ei või jätta mainimata tema puudusi, mis on peamiselt järgmised:

1) ühenduste sisseseadmise, ülalpidamise ja käitusekulud on võrdlemisi suured;

2) sõidukiirus raudteeparve liinil on võrdlemisi piiratud ja sama on maksev üldse vedude jõudluse suhtes;

3) korrapärane liiklemine raudteeparve liinil võib saada takistatud tormi, jää, udu ja muude asjaolude läbi.

Kuid nendele puudustele vaatamata on raudteeparve ühendustel, nagu nende arenemine nimelt viimastel aastatel on tõestanud, kindel tulevik ees ja tähtis ülesanne täita eriti rahvusvahelises liiklemises.



6. Saksa riigiraudteede moodne reisiaurik Bodensee järvel.

poolt ja on praegu London and North Eastern Railway käituses. Tema kaudu toimub peamiselt kaupade vedu, kuid selles suhtes on tal eriline majanduslik tähtsus rahvusvahelises ulatuses, sest seda liini mööda veetakse mitmesuguseid kergesti rikkinevaid kaupu, mis tulevad Kesk- ja Ida-Euroopast ja lähevad Inglismaale. 1930. a. veeti sel liinil 17.200 laetud vagunit; vedude hulk oli 133.000 tonni.

Teine raudteeparve liin, mis Inglismaad Euroopa mandriga ühendab, avati 1931. a. novembrikuus Calais ja Harwichi vahel. Ka see liin on määratud peamiselt toiduainete veoks, millistest tähtsa osa moodustab Itaalia puuvili.

Itaalias on olemas kaks raudteeparveliini, mis ühendavad Sitsiilia saart poolsaarega. Need on Messina—Villa San Giovanni liin — 8 km ja Messina—Reggio liin — 15 km pikk. Nende liinide asutamise peaeesmärk oli soodustada kohaliku puuvilja eksporti, luues häid võimalusi selle kiireks transpordiks. Kasutades

ÜLDOSA.

RAHVUSVAHELISED TARIIFID JA DOLLAR.

Rahvusvahelistes reisijate- ja pagasi- kui ka kaubaveo otseühendustes, millistest võtavad osa Eesti, Läti, Leedu, Saksa, ka Poola, NSVL ja teised raudteed, on tariifide hinnatabelid ja maksumäärad näidatud Ameerika dollarites. Need hinnad on määratud kindlaks harilikult osavõtivate raudteede sisetariifide põhjal, kusjuures viimastes ettenähtud hinnad on arvatud ümber kursiga, mis oli maksev tariifi koostamise ajal. Et dollarikurss kuni eelmise aastani pikemat aega oli püsiv olnud, siis tariifivääringuna (valuudina) kui ka arvete õiendamise vahendina osutus dollar raudteele küllalt otstarbekohaseks. Nüüd dollari kullaaluselt äralangemise tagajärjel on asjaolud suuresti muutunud ja nimelt raudteede kahjuks. Ülalnimetatud tariifides USA dollarites ettenähtud veohinnad ei vasta enam sugugi sisetariifide tasemele. Loomulik ja lihtne väljapääsutee oleks: senised tariifid (või nende hinnatabelid) tunnustada maksvusetaks ja koostada uued tariifid, mis vastavad sisetariifide veohindadele. Seda takistavad aga järgmised asjaolud: Esiteks tariifide ümbertöötamine ja maksmapanek on kulukas ja nõuab aega, teiseks aga sünnitab tegelikku raskust nimelt tariifivääringu küsimus. Dollarit, mille kurss praegu ei ole veel sugugi stabiliseerunud, ei saa selle tõttu võtta vahendiks tariifitabelite uuesti koostamisel, kuna aga selle asemel mõne teise, kõigile osavõtivatele riikidele vastuvõetava ühise vääringu leidmine näib väga raske olevat. Poola teedeministeerium on ette pannud rahvusvahelistes otsetariifides USA dollarites näidatud hinnad lugeda väljendatuks *kulddollarites*. Eesti raudteevalitsus pooldab seda ettepanekut, enda poolt täiendades selles mõttes, et kõik osavõtavad raudteed teeksid üksteisele teatavaks kulddollari ümberarvamise kursid ja et arvete õiendamine osavõtivate riikide vahel toimuks kreditori riigi valuudis. Saksa riigiraudteede Selts põhimõttelikult ei ole „kulddollari“ tarvitusele võtmise vastu, kuid mõnesugustel kaalutlustel soovitab järgmist moodust: Otsetariifides seni USA dollarites näidatud hinnad arvuliselt jätta muutmata, kuid lugeda väljendatud n.n. „*tariifi-ühikutes*“ (Tarifeinheiten), mille suhtes osavõtivate riikide kohaliku valuudiga määratakse kindlaks vastavas tariifis endas, näit.:

1 tariifiühik	=	4,20 Saksa marka,
1 „	=	10,00 litti,
1 „	=	5,15 latti jne.

Rahvusvaheliste otsetariifide kui ka arveteõiendamise valuutide küsimused tulevad arutlusele ühel nõupidamisel, mis lähemal ajas Moskvas ära peetakse ja millest ülalnimetatud raudteede esindajad osa võtavad.

Kuni tariifivaluudi küsimuse lõpliku lahendamiseni on mõnes rahvusvahelises otseühenduses pandud maksuma ajutised juurdearvamised tariifides USA dollarites näidatud veohindadele. Nende juurdearvamiste vormilise külje lihtsustamiseks on tariifides tehtud sellekohased täiendused.

Näit., Eesti—Läti—Leedu—Saksa raudteede vahelise otseühenduse kaubaveotariif nr. 88 on I osas, eessõnas täiendatud 1. maist 1933. järgmise määrusega:

„Kui selle tariifi maksumäärad kursikõikumiste läbi mõjustatakse, siis võib nende maksumäärade kohta juurde- või mahaarvamisi maksuma panna ilma kinni pidamata väljakuulutamise tähtajast. Need maksumäärade juurde- või mahaarvamised ei loeta tariifikõrgendusteks või -alandusteks“.

Samasisulise eeskirjaga on täiendatud ka nimetatud otseühenduse kiirkaubaveotariif.

Saksa—Leedu—NSVL, transiidina Läti kaudu, raudteede vahelises kauba- ja kiirkaubaveo otsetariifis on tehtud järgmine, rohkem üksikasjalik täiendus:

„Tariifi maksumäärad ja arvutatud tariifiveohinnad on määratud USA dollarites, kusjuures 1 USA dollar = 4,20 Saksa mk. = 10 litti = 5,15 latti = 1,934 tšervonetsit. Kui USA dollari väärtus võrreldes mõne eelnimetatud riigi valuudiga muutub 2% või enam, siis tekkivad kursivahed õiendatakse vastavate protsentuaalsete juurde- või mahaarvamistega tariifis ettenähtud maksumäärade või arvutatud veohindade kui ka lisamaksude suhtes.

Kui dollari kurss langeb või mõne osavõtva riigi valuudi kurss tõuseb, võrreldes ülaltähendatud väärtusesuhetega, siis igal vastaval raudteevalitsusel on õigus määrata tariifi maksumäärade või arvutatud veohindade suhtes juurdearvamisi, mis ei või ei olla kõrgemad, kui see on tarvilik kursi kõikumiste õiendamiseks.

Kui dollari kurss tõuseb või mõne osavõtva riigi valuudi kurss, võrreldes ülaltähendatud väärtusesuhetega, langeb 2% või enam, siis iga vastav raudteevalitsus, et õiendada tekkinud kursivahed oma teeulatuse piirides, määrab mahaarvamised tariifi maksumäärade või arvutatud veohindadest kui ka lisamaksudest.

Need juurde- ja mahaarvamised ei loeta tariifi kõrgendusteks ega veotingimuste raskendusteks. Iga raudteevalitsus oma teeulatuse piirides määrab need kindlaks igal üksikul juhul, võttes aluseks Berliini börsil määratud USA dollari ja liti keskmist kurssi, Berliini, Londoni või Tallinna börsil määratud lati keskmist kursi ja Zürichi börsil määratud Saksa marga keskmist kurssi.“

See täiendus on maksev 15. maist 1933.

Alljärgnevalt toome andmeid Saksa, Leedu ja Läti raudteedel juba maksvusel olnud juurdearvamiste kohta:

Saksa raudteedel:

4. maist	—	12,30 %
5. „	—	17,00 %
12. „	—	15,39 %
13. „	—	17,00 %
20. „	—	15,76 %
23. „	—	13,83 %
28. „	—	15,07 %
1. juunist	—	17,00 %
10. „	—	20,00 %

Leedu raudteedel:

6. maist	— 17,5%
25. „	— 15,0%
31. „	— 17,0%
11. juunist	— 23,0%
14. „	— 27,0%

Läti raudteedel:

21. maist	— 29,0%
13. juunist	— 32,5%

Nagu neist andmeist selgub, on juurdearvamiste protsent üksikutel osavõtvatel raudteedel mitmesugune ja kõikum. Sellise olukorra juures on võimatu igasugune täpsem arvestus veomaksu suuruse ette kindlaks-määramisel. On sellepärast väga tarvilik, et peatselt leitaks mõni vastuvõetav lahendusviis, mis võimaldab jälle määrata enam-vähem stabiilseid veohindu. See on soovitatav niihästi raudteede enda kui ka eriti kauba-saatjate huvides.

EESTI.

RAUDTEE EHITUSMEISTER HANS SAUKAS 75 AASTANE.



H. Saukas.

21. mail s. a. pühitses Tartus ehitusmeister Hans Saukas täie tervise ja töö-jõu juures oma 75 a. sünnipäeva. H. Saukas on üks sarnastest tugevatest eesti tüüpidest, kellest laiemad ringkonnad nende tagasihoidlikkuse tõttu vähe teavad, kuna lähemad ringkonnad võivad imestada nende tahtjõu ja tööarmastuse üle. H. Saukas'e tegevus ehituse alal on mitmekesine olnud, tema on toime tulnud mitmegi sellise keerulise ülesandega, mille kallal õppinud

eriteadlasedki pead on murdnud, tema tegevus on väärt, et seda lühidalt „Eesti Raudtees“ kirjeldada.

Hans Saukas sündis 9. mail v. k. j. 1858. a. Rakvere Karivärava küla popsikohas ja käis Laanemõisa külakoolis. 14. aastaseks läks Rakvere mõisa teenima ja töötas seal 3½ aastat, enamasti ehitustöödel. Mitmeil põhjuseil ei meeldinud temale mõisa teenistus ja 17½ aasta vanaduses asus H. S. Balti raudteele remonditööliseks, kus teenis 3 aastat. Raudtee teenistuses olles nägi teravmõisteline noormees, et tema haridus puudulik oli. H. S. täiendas juba täiskasvanud mehana oma haridust Rakvere Kalevipoja Seltsi algkoolis.

Lootes mujal paremat edasijõudmist, läks H. S. Peterburi ühe eestlase lukusepa töökotta, kus lukusepa ameti selgeks õppis.

1886. a. loeb H. Saukas ühest pealinna lehest, et uue Pihkva—Riia raudtee ehitusele tarvitatakse eesti keelt oskajat meest kroonu kümnikuks. H. S. võttis asjast kohe kinni ja saigi Antsla jaoskonda kümnikuks. Jaoskonna ülem ins. V. Timofeev oli nõudlik

mees, kes „haigutajaid“ ei sallinud, kuid H. Saukas'e tööga oli ta väga rahul ja sellest algaski H. S. edasijõudmine raudtee teenistuses. Pärast Pihkva—Riia raudtee ehituse lõpetamist teenis H. S. lühikest aega Rodenpoisis ja pärast 3 a. Kurenurmes teemeistrina, kust 1892. a. Vene valitsuse käsul kui luteriusuline teenistusest vallandati, kuid hiljem anti Sõisran—Vjasma raudteel jälle teemeistri koht. Hiljem siirdus H. S. Rjāsan—Kaasani raudtee ehitusele kümnikuks, kust pärast ehituse lõpetamist määrati Kaasani jaama teemeistriks.

Valga—Pärnu k. r. raudtee ehitamisel tuli H. S. tagasi kodumaale, pärast ehitust teenis Valgas teemeistrina. Valgast läks Viljandi—Tallinna k. r. raudtee ehitusele jälle kümnikuks, pärast viimase ehitust samale ametile Valk—Marienburg—Stockmanshofi k. r. raudtee ehitusel, kus tema raskemaks tööks oli Mustajõe silla ehitus. 1902. a. peale jätkab H. Saukas ehitust raudteedel ja mujal juba ettevõtjana.

Bologoje—Sedlets raudtee ehitusel 5 aasta jooksul H. S. ehitab ajutise silla üle Düüna jõe, jaamades vedurite veekogumise sisseeseaded ja sillad, töötab rööbastiku mahapanemisel j. t. Pärast raudtee ehitust töötab 2 aastat sõjaväe kasarmute ehitusel Kremenetsi linna juures. 1910. aastal läheb H. S. ettevõtjana Odessa—Bahmatši raudtee ehitusele, kus 4½ aasta jooksul samu ehitusi püstitab, m. s. tammisid.

Kõige peamurdam ülesanne oli H. S. Vosnesenski linna juures raudtee veetorstiku Lõuna—Buugi jõe põhja laskmine. Varase jäämineku tõttu ei olnud võimalik seda teostada jää peal.

1914. a. tuli H. Saukas tagasi kodumaale, kus Tartus elades üht ja teist ehitustööd tegi, m. s. ehitas Karlova elektrijaama hoone, pärast teenis Kohtla põlevkivikaevanduses ehitustehnikuna, siis töötas ettevõtjana Viru, Tartu, Võru ja Petseri maavalitsuste juures sildade ja hoonete ehitamisel ja Tartu linnavalitsuse juures Emajõe põhja veetorstiku panemisel. Viimane suurem töö oli temal 1930—1931. a. Rapla—Virtsu k. r. raudtee ehitusel Virtsupoolse osa roobastiku mahapanemine ja tee ballasteerimine. H. Saukas'e kaks poega on saanud Riia politehnikumis kõrgema tehnilise hariduse ja tütar lõpetas Šveitsis Berni ülikooli romaani keelte alal.

Laialdane sõprade ja tutvuskond soovib lugupeetud juubilarile pikka iga ja head tervist.

UUED OTSEÜHENDUSETARIIFID SISELIHKLUSES. OTSEÜHENDUS PEIPSI SADAMATEGA.

15. juunist kuni laevasõidu hooaja lõpuni käesoleval aastal pandi maksuma otseühendusetariif nr. 120 pagasi ja kaupade otseveoks riigiraudtee jaamade ja Peipsi järve sadamate vahel Tartu jaama kaudu. Vedu veeteel teostatakse laevanduse „Tartu Linnavalitsus ja Ko.“ poolt.

OTSEÜHENDUS PÖLTSAMAAGA.

16. maist s. a. avati pagasi- ja kaupade otsevedu Põltsamaa linna ja kõigi riigiraudtee jaamade vahel, Jõgeva või Võhma jaama kaudu. Põltsamaa linnas avas raudteevalitsus selleks kaubakontori. Vedu nimetatud raudteejaamade ja Põltsamaa linna vahel teos-

tatakse Põltsamaa liinipidaja autobusel, kellega raudteevalitsus sellekohase lepingu on sõlminud.

Selles otseühenduses maksva tariifi nr. 119 järgi võetakse veo eest autobusel Põltsamaa—Jõgeva või Põltsamaa—Võhma kauguse eest maksu:

igalt pagasisaadetiselt, kohtade arvule ja kaalule vaatamata — 15 senti;

suur- ja väikekiiruse kauba veol, kauba nimetusele vaatamata, igalt 10 kg-lt 5 senti.

Saadetise juures kaaluga vähemalt 800 kg vee-takse üks saatur autobusel maksuta.

MUUDATUS KAUBAVEOTARIIFIS.

Kohtade arvuta, erakaubavagunites kui ka era-kaubarongides veetavate saadetiste kohta maksvate määruste järgi olid kaalualammääradena ette nähtud seni: laiarööpmelisel raudteel 10 tonni ja kitsarööpmelisel raudteel 7,5 tonni iga vaguni kohta. 15. juunist s. a. maksma pandud kaubaveotariifi nr. 66 muudatuse järgi on nimetatud juhtudel kaalualammääraks niihästi laia- kui ka kitsarööpmelisel raudteel: 10 tonni iga vaguni kohta, mille kandejõud on vähemalt 15 tonni ja 7,5 tonni iga vaguni kohta, mille kandejõud on alla 15 tonni.

RINGSÕIDUPILETID.

Ringsõidupiletid, mis Eesti raudteedel 1931. a. tarvitusele võeti, on seni reisijate poolt võrdlemisi rohkelt kasutamist leidnud. Nüüd on lisaks senistele ringsõidupiletitele, millel nende väljaandmisel märgitakse reisija ülesandmise järgi kõik sõidusihitused, maksma pandud uus liik ringsõidupileteid (ettemääramata sihitustega), millega võib sõita riigiraudteedel kõigi jaamade vahel, reisija enda poolt määratud sihitustes, kuid mitte üle 30 sõidu ja kogusummas mitte üle 1000 või 1500 km, vastavalt piletil näidatud kauguse ülemmäär-ale. Iga üksiku sõidu alustamisel tuleb reisijal esitada pilet lähtejaama piletikassasse, kus reisija ülesandmise järgi märgitakse piletile andmed lähte- ja sihtjaama, sõidu kuupäeva ja ronginumbri kui ka ärakasutatud kilomeetrite arvu kohta.

Uute ringsõidupiletite hind on:

Uute ringsõidupiletite hind on: 2. kl. 3. kl.

„ „ „ 1500 km Kr. 30,00 20,00

Need piletid on maksvad 60 päeva.

LÄTI.

REISIJATEVEO TARIIFI ALANDAMINE.

Juba mõnda aega oli Lätis kavatsusel alandada reisijateveotariifi. Nüüd on see ka läbi viidud. Senise lineaarse tariifi asemel, mille maksuühikud 1 kilomeetri eest olid kõigil kaugustel samakõrgused, pandi maksma uus differentiaaltariif, mis annab pikematel kaugustel suuri hinnaalandusi. Uute sõiduhindade kõrgus vastab keskmiselt Eesti raudtee piletihindadele, kuidas alljärgnevast võrdlustabelist näha. Toodud on 3. klassi ühekorraliste piletite hinnad:

Kaugus km	Läti en- dine tariif Ls.	Läti uus tariif		Eesti praegune tariif Kr.	Läti uus tariif en- disest ta- riifist odavam
		Ls.	ümber- arva- tud Kr.		
10	0,35	0,25	0,18	0,20	28,6 %
25	0,80	0,70	0,50	0,55	12,5 %
50	1,60	1,50	1,08	1,05	6,3 %
100	3,20	2,90	2,09	2,05	9,4 %
150	4,60	4,10	2,95	3,00	10,9 %
200	6,20	5,40	3,89	3,90	13,0 %
250	7,70	6,10	4,39	4,75	20,4 %
300	9,30	7,20	5,18	5,55	22,6 %
400	12,30	8,90	6,41	7,05	27,7 %
500	15,40	10,70	7,77	8,55	30,5 %

Nagu võrdlustabel näitab, on piletihinnad alandatud eeskätt väga lühikestel kaugustel, kus autotranspordi võistlus ennast valusamalt tunda annab ja siis jälle pikkadel (üle 200 km) kaugustel, kus senise lineaarse tariifi juures sõiduhinnad liiga kõrgeteks osutsid.

Ka kuupiletite hindu alandati 10—20 %. 10-sõidu piletid (vastavad enam-vähem Eesti abonementpiletitele) 3. klassis ei alandatud peaaegu sugugi, kuna 2. klassis muudeti ka nende pileti hindu vähe. Riia lähisliikluse piletihindade suhtes ei tehtud mingisuguseid alandusi ega soodustusi, vaid mõnesuguse ümmarguseks tegemise tagajärjel läksid nad tihti 5 santiimi võrra kallimaks.

Läti raudteedel seati sisse kaugustel 51 kuni 300 km pühapäevapiletid, mis annavad kuni 25 % hinnaalandust üldtariifist. Pileti maksuvuseaeg on laupäeva kella 13 kuni esmaspäeva kella 12-ni.

Olulise muudatusena Läti reisijateveo tariifis peab seda alla kriipsutama, et 3. ja 2. klassi suhe on nüüd 1:1,25, seega on Lätis 2. klassi sõidupilet nüüd ainult 25 % kallim 3. klassi piletil.

SAKSAMAA.

KIRJATUVIDE-ERARONGID.

Erilise ja omapärase vedudeligi Saksa raudteedel moodustab kirjatuvide vedu. Igal aastal aprillikuus algavad kirjatuvide õppe- ja proovilennud, mis korraldatakse tükikasvatavate ühingute poolt. Alguses valitakse võrdlemisi lühikesed kaugused, millele tuvid veetakse raudteel. Sihtkohas kohale jõudnud tuvid lastakse seal vabaks ja need lendavad tagasi oma lähtekohtadesse. Järgmised matkad määratakse juba pikemad ja sügisel korraldatakse erilised pikad n.n. „natsionaallennud“. Kirjatuvide vedu raudteel nõuab erilisi otsarbekohaseid korraldusi, mis võimaldavad väga kiiret kohaletoometamist. Vedu toimub suurte partiidenal. Ühte vagunisse laetakse 25 kuni 35 korvi, milles igas ühes on 20—30 kirjatuvi. Väga tihti toimub aga kirjatuvide vedu selleks määratud erarongidega. Näit. on möödunud aastal väljunud Hamm'ist 79 erarongi 4244 vaguniga ja Kölnist 46 erarongi 2082 vaguniga, millega veeti kirjatuviseid Küstrini, Schneidemühli, Passau, Linzi, Budapesti jne.

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., rohketel 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 raamatuid.

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

O s t a b: linu, linaseemneid ja vilja.

M ü ü b: 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

MUU SEAS ÕLU JA MÕDU müügil IGAS RAUDTEEJAA-
MA EINELAUAS ning RESTORAANVAGUNITES.