

EESTI RAUDTEE

TEEDEASJANDUSE AJAKIRI

ILMUB KUUS KORDA AASTAS.

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

TELLIMISE HIND (kaasannetega):	KUULUTUSE HINNAD:
1 aastas — Kr. 5.00.	1 lehekülg Kr. 60.—
½ „ — „ 2.60.	½ „ „ 32.—
Raudteelastele (kaasanneteta) Kr. 1.50 aastas.	¼ „ „ 16.—
Üksik number 40 senti.	

Nr. 5/6 (102/103)

1931.

10. aastakäik

Rapla—Virtsu raudtee.

A. Uusen.

1. detsembril s. a. avati korralik rongide liikumine uuel ehitatud Rapla—Virtsu kitsarööplisel raudteel, võttes seda meie eksplaateeritava raudteedevõrku, millega viimane suureneb ligemalt 97 kilomeetri võrra. Samast päevast toimub uuel raudteel reisijate, kauba ja pagasi vedu üldiste maksvate tariifide järgi.

Uue raudtee tekkimise ajalugu ja selle ehituse puutuvaid eeltööde küsimusi leiame „Eesti Raudtee’s“ nr. 7(50) 1926. a. ja „Tee ja Tehnikas“ nr. 9 (76) 1928. a. Raudtee majanduslike kava kohta ilmus artikkel „Tee ja Tehnikas“ nr.nr. 4 ja 5 (71 ja 72) 1928. a.

Olgu siin mõne reaga meeletuletatud tegelik raudtee ehituse käik ja ettetoodud mõningad andmed teostatud uue raudtee ehitustööde kohta.

Raudtee esialgne siht määrati kindlaks ja aeti kohapeal ära Teedeministeeriumi poolt 1925. a.

„Raudteevõrgu arendamise seadus“ võeti Riigikogu poolt vastu 25. mail 1928. a., millega Rapla—Virtsu raudtee ehitus sai määratud teostamisele 1. järgus, s. o. 1928—1932. a. (ühes Tartu—Petseri laiarööplise raudtee ehitamisega).

Uute raudteede ehitajaks määrati insener K. Ipsberg, ühtlasi ka Raudteevalitsuse juure moodustatava uute raudteede ehituse ameti juhatajaks. Raudteede ehitaja abiks määrati ins. Beniko, ja tehnika toimkonna juhatajaks ins. N. Viitak.

Lõpuliku raudtee sihiamist toimetati 25. juunist kuni 10. augustini 1928. a. ja raudtee siht kinnitati Teedeministri poolt 21. septemb-

ril samal aastal. Raudtee ehitus, kohapealse juhtimise ja tehnilise järelevalve suhtes, jaotati 5 jaoskonda, milliste juhatajateks kinnitati: Rapla — A. Kaasik, Märjamaa — J. Kannelaud, Vigala — A. Grönholm, Lihula — A. Murakas ja Virtsu — F. Peterson.

Raudtee muldkeha ja sildade ehitustööd anti välja oktoobri algul 1928. a. ettevõtjatele: K. Didvigile — Raplast kuni 18 km, J. Tartlandile — 18 km kuni 58 km ja R. Holostoffile — 58 km kuni Virtsuni.

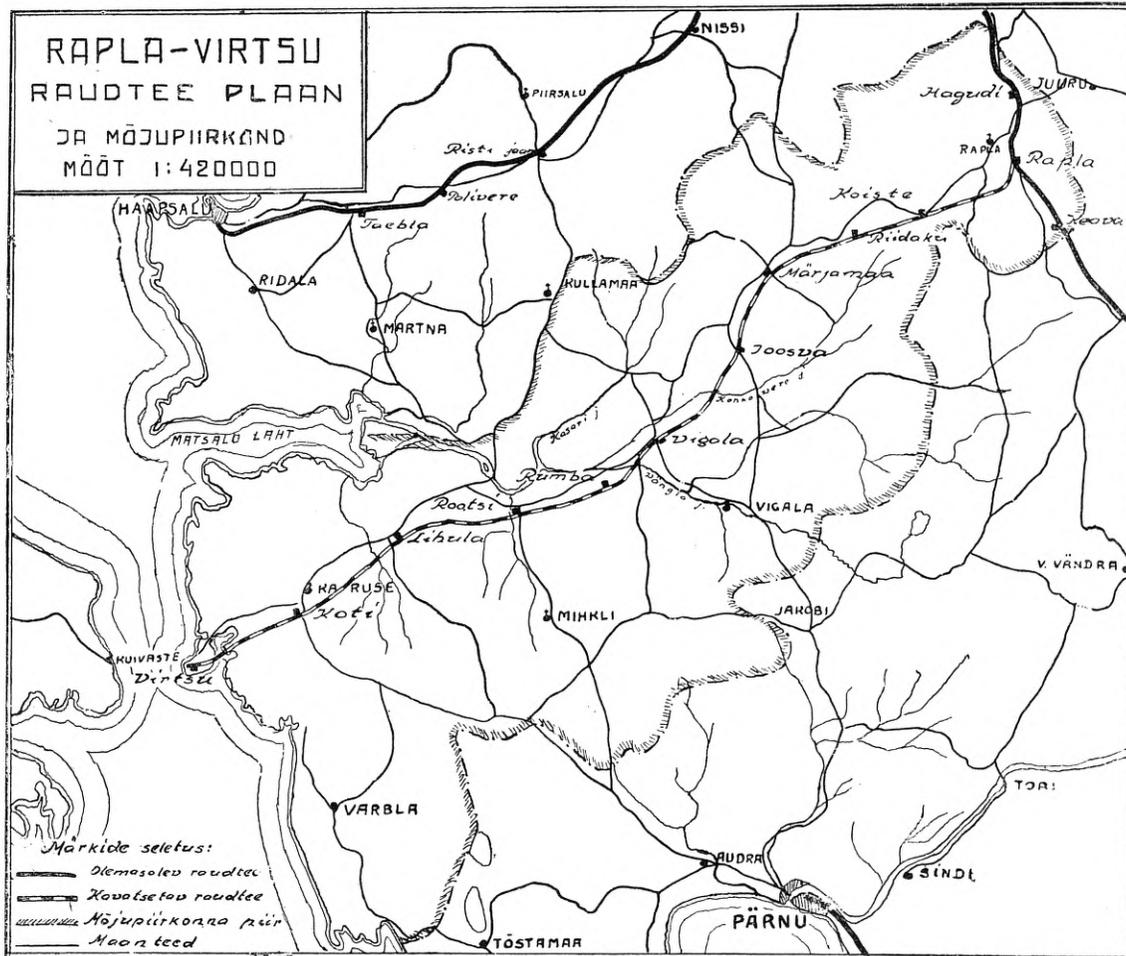
Raudtee alla on maa võõrandatud üldise normi alusel 24 m laiuse ribana, väljaarvatud mõned kohad, kus raudtee muldkeha ehitus nõudis laiemat võõrandamist ja jaamad, kus jaama ehitiste ja ladude jaoks said võõrandatud suuremad nõuete kohased platsid.

Metsa ja võsa raiumisega algati oktoobris 1928. a. täies ulatuses ja kõiges võõrandusala laiuses. Raiutud mets töötati ümber palkideks, liiprideks j. m. tarbepuudeks ja viimasteks mitte kõlbulikust metsast valmistati küttepuid. Pea ühel ajal metsa töödega alustati ka raudtee muldkeha ehitamise mullatöödega ning sildade ja osa hoonete jaoks tarviliste materjalide muretsemisega. Et tööde organiseerimist ja juhtimist hõlbustada, asuti kohe ka telefoni liini ja tulevastesse jaamadesse elumajade ehitamisele, mis valmisid 1929. a. ehituse hooajal. Suurem osa mullatöid ja sildade ehitamine arenesid normaalselt ja said valmis 1930. a. sügisel. Erilised raskused ja takistused olid mullatööde teostamises 40—54 km vahel — Vigala ja Kose sildade juures, kus kõrged täidendid ja mulda nende jaoks tuli kaugelt vedada ja „Kõrgeraba“ kaevikus, mille pikkus 500 m ja

sügavus kuni 4,50 m ja milles maakihid koosnevad märjast turbast ja alumises osas vedelast turbamudast. Need mullatööd lõpetati veel käesoleval sügisel. Peab märkima, et nimetatud kilomeetrid ei olnud rasked mitte ainult tööde läbiviimisega, vaid isegi sihi rajamisega ja kindlaks määramisega. Siin raudtee läheb läbi Kose ja Vigala jõgede üleujutuva piirkonna. Esialgu valitud ja kinnitatud raudtee sihi vastu tõstsid kohalikud Rumba küla elanikud protesti; peale küsimuse kaalumist otsustati seda esialgset sihti muuta. Üldine mullatööde maht on ümarguselt 613000 kant-

ja mitmes kohas kõva paas. Selle tõttu oli võimalik muldkeha kindlustamise töid vee vastu kaitsmiseks hästi piirata. Eriti nõudis kindlustamist eelnimetatud Kose jõest üleujutav piirkond.

Sildade ja torude ehitamiseks tarvilik materjal, nagu kivid, kruus ja liiv muretseti raudtee piirkonnast ja selle lähemast ümbrusest. Suuremad raskused materjali muretsemisega olid Vigala ja Rumba piirkonnas, kuna lähemas ümbruses ei leitud ei kiva ega korraliku ehitusliiva ja mille tõttu need materjalid said kaugemalt juureveetud. Kõik sillad ja torud on



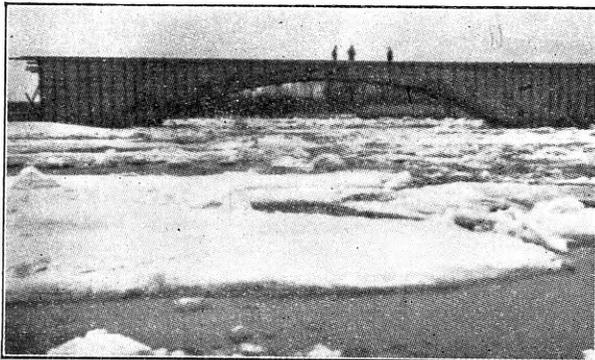
Rapla—Virtsu raudtee esialgne plaan. (Mõned jaamad on saanud teise nimetuse)

meetrit, sellest peatee osas 520000 k.-m., jaamades 50000 k.-m. ja kõiksugu täiendavates töödes (kraavid, ülesõidud j. m.) 43000 k.-m. Erilist tähelepanu väärib ehitust võib nimetada 93 km ehitatud kivitammi, millele alustatud raudtee pealiskihitust umbes 500 m pikkusel Virtsu lahe läbistamisel. Selle kivitammi ehitamisel on tehtud kivipuustet ühes nõlvade kuivalt müürimisega (samblal) 13660 k.-m. ja kivitammi täitmisel mullatööd — 2900 k.-m. Mullatööde maakihid on enamjaolt kõvad — sitke rasvane savi, tihedaks vajunud kruus, paerähk

ehitatud kivi müürimisega, betoonist ja raudbetoon kandesadega. Üldse on ehitatud sildu 49 tk. ja torusid 5 tk. Nende suuruse määrab peajasjalikult ära vee läbilaske võime, selle järele on sillad avausega: 2 m — 27 tk., 3 m — 9 tk., 4 m — 4 tk., 6 m — 2 tk. (üks nendest kivitammi üle Virtsu lahe), 8 m — üle Kuusiku jõe, 12 m — üle Koikse jõe, 14 m — 2 tk. üle Rootsi ja Tuudi jõe, 16 m — üle Vigala jõe (1. üleminek), 12,95 m × 2 — üle Vigala jõe (2. üleminek) ja 28 m — üle Kose jõe. Eriti tähelepanu väärib oma ehituse konstruktsioon

siooni poolest kaks viimast silda — Vigala II — kahe avausega keskmise jõesambaga sild kaetud läbilõikamata talaga ja Kose — raudbetoon kaarsild. Sildade ehitamisel suuremaid raskusi ei olnud, kuna maapõhja olud sildade rajamiseks olid enam-vähem soodsad. Halvad põhjad tulid ette Vigala I ja Rootsi sildadel, mis pärast need rajati vaiadele. Kõigi sildade ja torude ehitus annab üldiselt 3200 k.-m. kivi-müüritust, betooni ja raudbetooni.

Roobastiku asetamine ja tee ballasteerimine toimus kahelt poolt — Raplast ja Virtsust, millega võideti vähemalt üks ehituse hooaeg. Virtsu poolt tee mahapanemiseks said roobastiku materjalid ja liiprid, tööde täidesaatmiseks tarvilikud vedurid, vagunid ja platvormid ning muud tööabinõud mere teel saadetud Virtsu. Tee ehitamiseks tarvitati Raudteevalitsuse tagavaras olevaid 1926. a. Teedeministeeriumi poolt muretsetud roopaid tüüp nr. 16 kaaluga 19 kg/j. m., samuti ka ühes nendega muretsetud side- ja aluslapid. Roopanaelad ja poldid

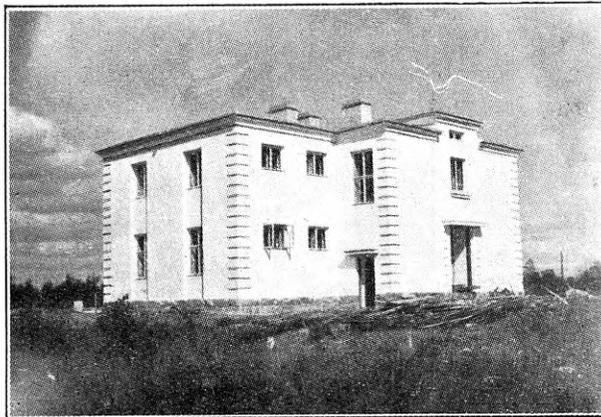


Kose jõe raudbetoon kaarsild Rumba juures.

Sild on veel raketest lahtivõtmata. Ülesvõte tehtud 1931. a. kevadise jäämõlku ajal.

valmistasid Sadamatehased. Pöörangud valmistas Raudteevalitsuse Mõisaküla tehas. Liiprid ja pöörangu prussid osalt saadi raudtee võõrandatud maa-alalt raiutud metsa ülestõtamisest, muu osa valmistas Riigi Metsatööstus. Tagavara jaamatedesse osaliselt paigutati kergemad vanad roopad tüüp nr. 11 kaaluga 11,16 kg/j. meetris. Tee mahapanemise ja ballasteerimise töid toimetasid ettevõtjad J. Kaasik — Raplast kuni 58 km ja H. Saukas 58 km kuni Virtsuni. Roobastiku asetamise töödega alati juunis 1930. a. ja lõpetati kahelt poolt mahapandud tee otsade ühendamiseks 58 km Rumba ja Rootsi jaamade vahel 23. septembril 1931. a. Tee ballasteerimist toimetati 1930. ja 1931. a., selleks kruusa võttes Valtu (2 km Raplast Keava poole), Märjamaa (sanimetuslisest jaamast 2 km kauguselt), Lihula ja Tuudi kruusakarjääridest. Nendest kaks esimesed ja viimane karjäär töötati välja

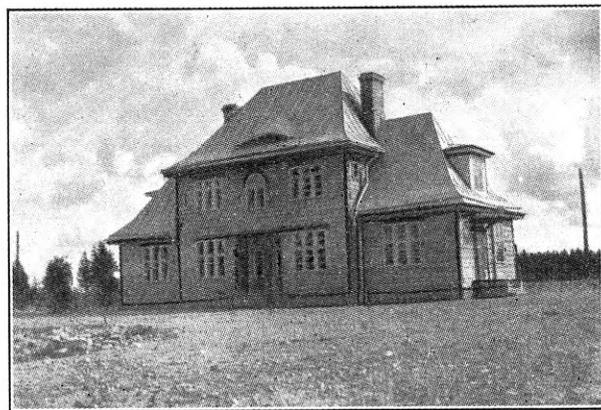
lõpuni, kuna Lihula — ainult osaliselt, mis jääb edaspidi raudtee eksploatatsiooni kasutada. Kuna ballastikiht on raudtee pealisehituses tähtsam osa, millest oleneb tulevane tee korrashoidmine, siis tuli valida paremat kruu-



Elumaja ja peatuskoha hoone Tuudil.

Samatiübilised hooned on Paekülas, Rumbal ja Rootsil.

sa niivõrd, kui palju seda leidis ehitatava raudtee lähemas piirkonnas. Ballasteerimiseks normaalsel profiilil järele tarvitati kruusa 600 k.-m kilomeetri peale. Nagu mullatöödegi juures, nii olid mõned raskused ka tee asetamises läbi eelnimetatud „Körgeraba“ kaeviku, kus roobastiku alla tuli asetada 2—3-kordse kihina fašiinid (haokubud), neid kattes kruusa ja kividega ning sarnasele kihile asetades liiprid ja roopad. Töörongide liikumise ajal andsid vajumist mullatäidendid, mis ehitatud soode peal ja millede täitematerjaliks tarvitati turvast.

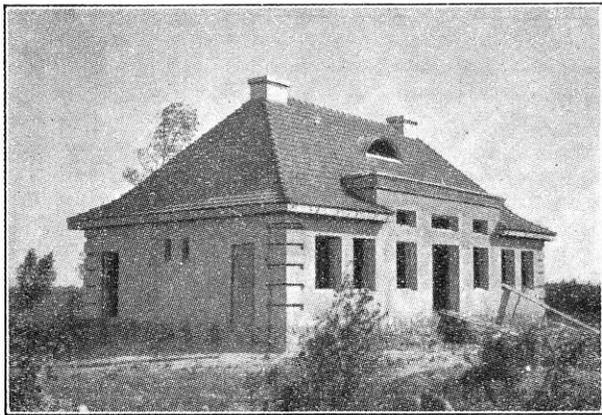


Pühatu jaamahoone.

Vajunud kohti tuli järel täita karjääridest veevõttava mulla ja kruusaga.

Raudtee ristleb järgmisi tähtsamaid maanteed: Rapla—Raiküla—Järvakandi, Rapla—Märjamaa (2 kohas), Märjamaa—Kasti ja

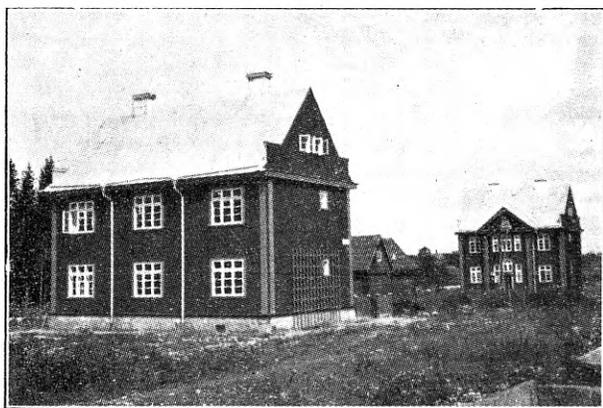
Haimre, Tallinna—Pärnu, Riisipere ja Risti Vigala—Lihula—Pärnu ning suuremal arvul vähemaid küla- ja kohalikke teid. Tervel raudteeulatusel ehitati 150 ülesõidukohta.



Kirbla peatuskoha hoone.

Jaamade ja peatuskohtade nimetused, nende klassid ja vahekaugused leiame alljärgnevast tabelist:

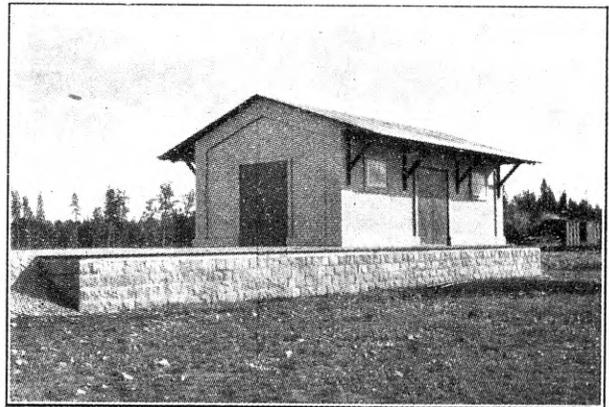
Rapla	— km.
Raiküla peatusk.	6 „
Koikse V kl. jaam	7 „
Pühatu peatusk.	6 „
Märjamaa IV kl. jaam	8 „
Paeküla V kl. jaam	8 „
Vigala IV kl. jaam	11 „
Rumba V kl. jaam	8 „
Rootsi V kl. jaam	7 „
Kirbla peatusk.	6 „
Lihula IV kl. jaam	6 „
Tuudi peatusk.	5 „
Karuse V kl. jaam	6 „
Virtsu IV kl. jaam	12 „
Virtsu sadam	1 „



Elumajad Märjamaa jaamas.

Samatiübilised ehitised Vigala ja Virtsu jaamades ja esiplaanil olev maja — Lihula jaamas.

Jaamateed rongide vahetamiseks on maha pandud kõigis jaamades, kuna peatuskohtades, peale Pühatu, neid ei ole. Jaamahooned on ehitatud igalpool, välja arvatud Koikse, Märjamaa, Vigala ja Lihula, missugused majanduslise kitsikuse tõttu saavad ehitatud järgmistel aastatel. Jaamahooned on kõik kahekordsed, väljaarvatud Kirbla, mis ühekordne, nendest Paeküla, Rumba, Kirbla, Rootsi ja Tuudi kivist, aga kõik teised puust ehitused. Jaamahoonetes asuvad amet- ja reisijate ooteruumid ja jaamateenijate elukorterid. Virtsu jaama ooteruumis leidub einelaud. Peale jaamahoonete on ehitatud elumajad raudtee ametnikkudele Märjamaal — 2, Vigalas — 2, Lihulas — 1 ja Virtsus — 4. Elumajades Virtsu jaamas asub ambulants ühes arsti korteriga ja veduri- ja rongimeeskondade puhkeruumid. Kõik elumajad on kahekordsed puust ehitused. Jaamahoonete ja elumajade põranda pind on 956 r.-m. kivist hoonetes ja 2572 r.-m. puust hoonetes. Ehitamata jäetud hoonete põranda pind

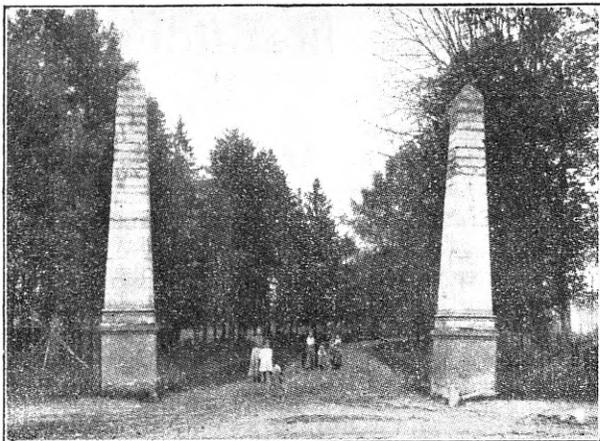


Kaubaait ühes kaubaplatvormiga Märjamaa jaamas.

Samatiübilised ehitised Vigala, Lihula ja Virtsu jaamades.

on 1386 r.-m. Kaupade hoidmiseks, vastuvõtmiseks ja väljaandmiseks on kaubaaidad ja platvormid (kivist ehitused) kõigis IV klassi jaamades, samuti pagasi jaoks (puust ehitused) kõigis V kl. jaamades. Pagasi hoiuruumid ühes tulekaitse riistade ruumiga, mis ette nähtud kõigis IV kl. jaamades ja kaubaplatvormid V kl. jaamades ühes osa kaubateedega, on jäänud seekord tegemata. Vedurite seismiseks Virtsu jaamas on ehitatud kahekohaline depoo ühes väikse töökojaga — kivist ehitus.

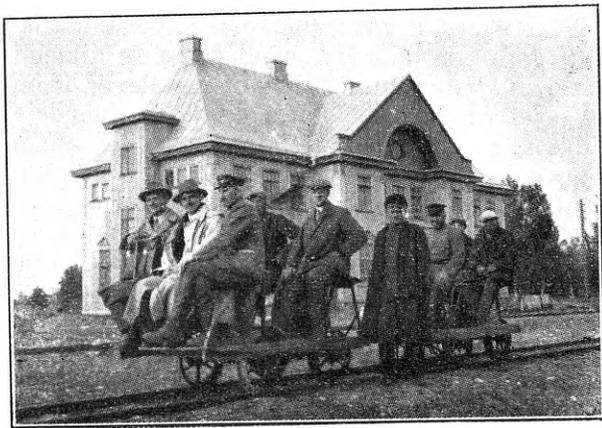
Vedurite ümberpööramine sünnib Virtsu jaamas selleks ehitatud teede kolmnurgal. Vedurite varustamist veega toimetatakse Märjamaa, Vigala, Lihula ja Virtsu jaamades hüdrantkraanidest, kuhu vesi juhitud torustikuga kivist veemaja raudbetoon anumast, millesse mootorpumbad tõstavad vett puurkaevudest.



Haimre puiestee värav Märjamaal, mille kaudu pääseb raudteejaama.

Elanikkude — raudteeteenijatele vee tarvita-
miseks on samades jaamades torustiku peal
ehitatud veevõtt (ka tulekaitse) kraanid, kuna
teistes on tehtud, kas betoon raketega ehk
puurkaevud pumbaga. Vedurite varustamist
küttematerjaliga toimetatakse selleks ehitatud
laost Virtsus. Kõik jaamad, peale eelnimeta-
tud ehituste, on varustatud mõnede teiste väik-
semate ehitustega ja vajaliste tarvetega ehk
küll esialgu mitte täiel määral, mida ei või-
maldanud läbi viia praegused majanduslised
põhjused. Suurem osa hooneid ehitati 1930—
1931. a. jooksul. Hoonete kirjeldamise osas
oleks veel nimetada ettevõtjaid, kes teostasid
nende ehitamist: K. Didvig, J. Tartland, R.
Treubeck, F. Ruudi, Tooming ja Jakobson.
Suuremad vesivarustuse tööd tegid: puurkae-
vud A/S. K. Siegel ja veetorustiku asetamise
ja mootorpumpade ühes veemajade tarvetega
ülesseadmise — A. Tõnisson.

Kõik jaamad asuvad suuremate maanteed
läheduses, milledelt jaamadesse maavalitsuste
poolt on ehitatud korralikud juuresõiduteed.

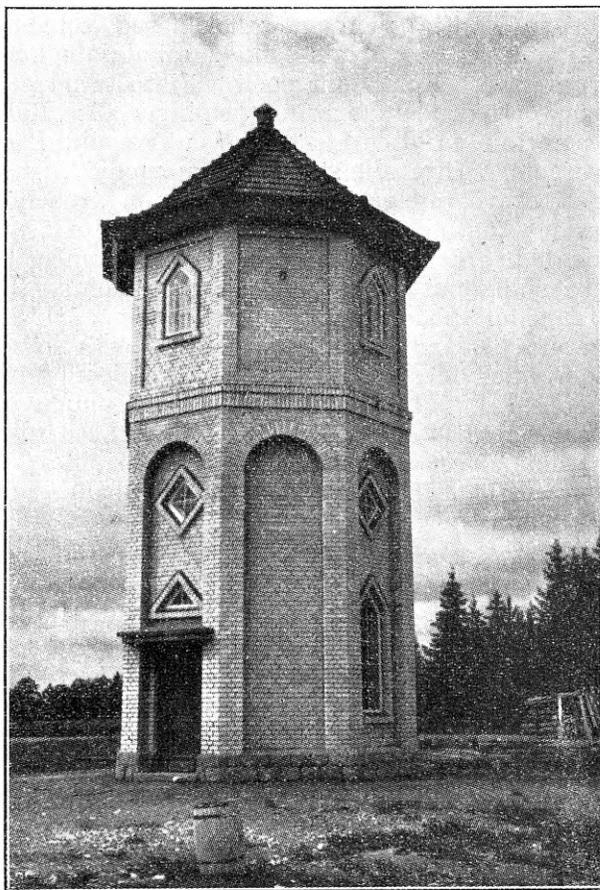


Virtsu jaamahoone.

Esiplaanil tööde ülevaatus ja vastuvõtmise komisjon dresinadel.

Ühenduses uue tee lähtumisega Raplast
nõuab see osalist ümberkorraldamist, arenda-
des seda tulevase liikumise olukorra tingimuste
ja sõlmjaama kohaselt; kuid praegu esialgu
piirduti ühe uue jaamatee juureehitamisega,
kuna edaspidised tööd vajadust mööda teosta-
takse tulevikus.

Virtsu jaam ja sadam on omavahel ühenda-
tud umbes 1 km pikkuse haruteega, mis viidud
sadama puusillani. See võimaldab vagunite
etteandmist ümberlaadimisteks laevadesse või
nendelt vagunitesse.



Veemaja Märjamaa jaamas.

*Samatüübilised ehitised Vigala, Lihula ja
Virtsu jaamades.*

Veetega ühendust võib tulevikus veel saa-
da Rumba jaama kaudu, mis asub Kasari jõkke
suubuva Kose jõe vasakul kaldal.

Lõpuks oleks veel nimetada, et uue tee ehi-
tuse korras ja krediidi arvel on valmistatud
uusi võimsaid vedureid 10 tk., mida ehitas
A/S. Fr. Krulli masinaehitusevabrik ja kõik-
sugu vaguneid ligem. 300 tk. (peaasjalikult
kauba ja platvormi), mida valmistasid Raud-
teevalitsuse tehased Tallinnas, Valgas ja Mõis-
akülas.

See oleks tee ehitustööde ja nende käigu
kohta lühike kokkuvõetud ülevaade.

Rahvusvahelise raudteeliiklemise korraldus.

Jul. Pihelgas.

(1. järg ja lõpp.)

Konventsioon ja põhikirja raudteeasjanduse rahvusvahelise korra kohta.

Rahvasteliidu põhikirja art. XXIII lit. e) sisaldab määrust, et Rahvasteliidu liikmed riigid „teevad tarvilikke korraldusi ühenduste ja transiidi vabaduse kindlustamiseks ja alahoidmiseks“. Selle määruse elluviimiseks Rahvasteliidu nõukogu moodustas erikomisjoni, kes pidi välja töötama sellekohased eelnõud, esitamiseks osavõtivate riikide esindajate konverentsile. Komisjoni poolt väljatöötatud eelnõud, trükitud raamatuna, pealkirja all: „Rahvaste Liit. Üldine Liiklemise ja Transiidi konverents. Ettevalmistavad dokumendid“, saadeti osavõtivatele riikidele. See n.n. „roheline raamat“ sisaldas kuus eelnõu: I. Üldmäärustik üldise konverentsi ja alalise liiklemise ja transiidikomisjoni organiseerimise kohta. II. Transiidi vabaduse kokkuleppe eelnõu. III. Si-sevete laevanduse rahvusvahelise korra kohta konventsiooni kava. III-bis. Konventsiooni kava nende riikide lipuõiguse kohta, kellel puuduvad meresadamad. IV. Konventsiooni kava raudteeasjanduse rahvusvahelise korra kohta. V. Resolutsioon meresadamate rahvusvahelise korra kohta.

Esimene üldine Liiklemise ja Transiidi konverents peeti Barcelonas 10. märtsist 20. aprillini 1921. a. Sellest võttis osa esindajaid 44 riigist, muu seas ka Eestist. See oli n. ö. asutav konverents, kes töötas välja kava, mille järgi tulevikus sarnased konverentsid pidid peetama, samuti moodustati sellel konverentsil alaline Liiklemise ja Transiidi nõuandev ja tehniline komisjon. „Rohelise raamatu“ eelnõud arutati läbi ja igas küsimuses jõuti enam-vähem üksmeelsele otsusele. Raudteeasjanduse rahvusvahelise korra kohta võeti vastu „soovitus“, tunnustades tarvilikuks, et kahe aasta jooksul tuleks kokku konverents, kes muu seas töötaks välja ja sõlmiks sellekohase konventsiooni.

10. aprillil 1922. a. Genuas kokkutulnud konverentsil võeti vastu transpordikomisjoni resolutsioon rahvusvahelise transpordi alal, milles muu seas toonitati vajadust, et Barcelonas vastu võetud konventsioonid ja soovitused käsitusele võetaks. Samuti otsustati, et rahvusvahelise raudteeliiklemise arendamiseks tuleb kokku kutsuda kõigi Euroopa raudteevalit-suste konverents Pariisis.

Teine üldine Liiklemise ja Transiidi konverents tuli kokku 15. novembril 1923. a. Genfis. Kutse sellest konverentsist osa võtta oli Rahvasteliidu nõukogu poolt saadetud mitte üksi Rahvasteliidu liikmetele, vaid kõigile tunnustatud riikidele. Konverentsi päevakorras olid

aruanded nõuandva ja tehnilise komisjoni tegevuse, kui ka Barcelona konverentsil vastuvõetud otsuste täideviimises käsitusele võetud abinõude kohta, samuti kokkulepete kavad: meresadamate rahvusvahelise korra kohta, veejõu ärakasutamise kohta jõgedel, mis läbistavad mitme riigi territooriumi, elektri jõu transiidi kohta ja konventsiooni ning põhikirja kava raudteeasjanduse rahvusvahelise korra kohta.

Nõuandva ja tehnilise komisjoni poolt väljatöötatud „*Konventsioon ja põhikirja raudteeasjanduse rahvusvahelise korra kohta*“ võeti konverentsi poolt vastu ja kirjutati alla 9. detsembril 1922. a. järgmiste riikide poolt: Saksamaa, Austria, Belgia, Brasiilia, Briti riik, Uus Meremaa, India, Bulgaaria, Tšiili, Taani, Vabalinna Danzig, Hispaania, Eesti, Soome, Prantsusmaa, Kreeka, Ungari, Itaalia, Jaapan, Läti, Leedu, Norra, Hollandi, Poola, Portugal, Ru-meenia, Salvador, Jugoslaavia, Siiam, Rootsi, Šveits, Tšehhoslovakkia ja Uruguay.

Põhikirja ei ole mitte mingi kodifikatsioon, mis sisaldab täpseid üksikasjalisi seaduse eeskirju, vaid ta fikseerib üldjoontes neid põhimõtteid, mis rahvusvahelise raudtee transpordi alal maksvad on.

Põhikirja üksikud jaod ja peatükid vastavad igaüks mõnele raudtee ametialale (teede ehitus ja korrahoid, eksploatatsioon, veoamet, kaubandus, tariifid, arvepidamine jne.).

Esimene jagu „Rahvusvahelised läbikäimised raudteid kaudu“ koosneb kahest peatükist. Esimene peatükk käib rahvusvaheliste liinide ühenduse kohta ja näeb ette, et rahvusvaheliste liiklemisnõuetele vastavate ühenduste teostamiseks oma raudteede vahel, lepinguosalised riigid kohustuvad: juhtudel, kus nimetatud raudteeliinid on juba kokkupuutes, teostada olemasolevatel liinidel ühenduse katkestamatust alati, kui seda nõuavad rahvusvahelise liiklemise tarvidused; juhtudel, kus olemasolevad ühendused ei rahulda nimetatud liiklemise nõudeid, viibimata astuda üksteisega ühendusesse ja sõbralikus meeles koos läbi vaadata kavasid olemasolevate liinide täiendamiseks või uute liinide ehitamiseks vastavalt nõuetele. Tuleb võimalust mööda asutada ühiseid piirijaamu, et ühendada sisse- ja väljasõidu vormitaitmisi ühes kohas. Teine peatükk kõneleb rahvusvahelise liiklemise täidesaateks tarvitusele võetavatest abinõudest. Eksploatatsiooni vabaduse põhimõte jääb maksvaks, et lepinguosalised riigid võiksid liikumist korraldada vastavalt selle mitmekesistele tarvidustele, kuid sealjuures nad kohustuvad lubama rahvusvahelisele liikumisele võimalikke ker-

gendusi ja hoiduma igast pahatahtelisest diskriminatsioonist teiste lepinguosaliste riikide, nende kodanikkude ja laevade vastu. Reisijate ja pagasiveos liiklemise kergendamiseks tarvitusele võetavad abinõud (sõiduplaanid, otsevagunid), samuti ka kaubaveos liiklemist kindlustavad tehnilised abinõud peavad vastama käsitletava liikumistee tähtsusele. Juhul, kui rahvusvaheline liiklemine mõnes teatud sihituses on ajutiselt katkestatud või piiratud, siis selles sihituses liinid ekspluateerivad raudteevalitsused peavad kõik abinõud tarvitusele võtma, et kiires korras normaalkorda jälle maksuma panna, seni aga juhtima liikumist mõnes teises sihituses, tarbekorral teiste riikide raudteevalitsuste kaasabil. Lõpuks on ette nähtud, et tolli- ja politsei formaliteetidid tulevad korraldada nii, et rahvusvahelist liiklemist võimalikult vähem takistada või kinni pidada.

Teine jagu „Veereva koosseade vastastikkune kasutamine ja tehniline ühtlus“ näeb ette, et lepinguosalisel riigid ergutavad neile alluvaid raudteevalitsusi sõlmima kokkuleppeid veereva koosseade vastastikkuse vahetamise ja kasutamise, kui ka raudteede tehnilise ühtlustamise kohta, nimelt mis puutub veereva koosseade ehitamise ja korrashoiu tingimuste kui ka vagunite laadimise kohta.

Kolmas jagu kannab pealkirja: „Suhted raudtee ja ta tarvitajate vahel“. Selles art. 14 ja 15 näevad ette, et rahvusvahelise liiklemise huvides kergendavad lepinguosalisel riigid selles ulatuses, kuipalju seda lubavad olud, kokkulepete sõlmimist, mis võimaldavad *ainulise* lepingu tarvitamist kogu veo ulatusel, kusjuures neis kokkulepetes püütakse saavutada suurimat ühtlust tingimustes, mis käivad otselepingu täidesaatesse iga veost osavõtva raudteevalitsuse poolt; ainulise veolepingu puudumisel võimaldatakse kohased kergendused vedude täidesaateks järkjärguliste lepingute alusel kahe või mitme lepinguosalise riigi raudteedel. Art. 16 ja 17 loetletakse need tähtsamad eeskirjad, mis erikokkulepetes tulevad ette näha reisijate- ja pagasiveo kui ka kaubaveo ainulise lepingu suhtes. Tuleb tähendada, et kõik need eeskirjad on Berni rahvusvahelistes konventsioonides R. R. K. ja R. K. K. ette nähtud. Kuidas komisjoni aruandest näha, tuleb art. 14 ettenähtud kokkulepete all mõista mitte üksi seaduse iseloomuga eeskirju, nagu seda on nimetatud Berni konventsioonid, vaid ka viimaste täideviimiseks väljaantud määrusi, olgu „ühistatud lisamääruste“ või ka tariifimääruste kujul.

Neljas jagu „Tariifid“ tunnustab art. 20 lepinguosaliste riikide vabadust tariifide suhtes, kuid sellejuures nad „kohustuvad käsitlema rahvusvahelises liiklemises mõõdukaid tariife nii oma maksumäärade kõrguse kui ka käsitlemise tingimuste suhtes ja hoiduma igast diskriminatsioonist, mis võiks omada pahataht-

telise iseloomu teiste lepinguosaliste riikide kodanikkude või laevade vastu. Art. 20 eeskirjade kasutamine ei piirdu üksnes vedudega, mis teostatakse ainulise lepingu põhjal. Nad käivad ka vedude kohta, mis moodustavad terve rea läbisõituseid raudteel, merel või mõnel muul teel, kasutades sealjuures mitme lepinguosalise riigi maa-alasid ja olles juhitud eraldi lepingutest, tingimusel, et oleksid täidetud järgmised nõuded. Iga järgnev leping peab sisaldama saadetise algsaate- ja lõpliku sihtkoha; kogu veotee ulatusel peab kaup jääma veo teostajate valve alla, kellest igauks kauba järgmisele ilma vahemeesteta edasi peavad andma, sellejuures mitte rohkem aega tarvita-des, kui tarvis üleandetehingute, tolli-, maksuameti-, politsei- või muude administratiivsete formaliteetide teostamiseks“. Lepinguosalisel riigid püüavad soodustada rahvusvaheliste tariifide maksmapanemist, samuti saavutada ühtlust niihästi rahvusvaheliste kui ka sisetariifide esitamise viisis, eriti kokkupuutuvate maa-alade gruppide suhtes, et selle läbi hõlbustada nende tariifide käsitamist rahvusvahelises liiklemises.

Viies jagu, „Finantskokkulepped raudteevalitsuste vahel rahvusvahelise liiklemise huvides“, näeb ette, et need kokkulepped „peavad võimaldama küllaldaselt intensiivset tegevust, et ei tekiks raskusi rahvusvahelise liiklemise täidesaates ja eriti ainulise veolepingu käsitlemises“. Määratakse ära, missuguseid määrusi need kokkulepped peavad sisaldama raudteede sisetulekute alal kui ka summade suhtes, mis raudteed on oma kasutajatele maksnud. Kui valuutakursside seisukorrast tekib raskusi, mis tõsiselt takistavad rahvusvahelist liiklemist, siis tulevad võtta tarvitusele abinõud, mis võimaldavad neid takistusi maksimaalselt vähendada.

Kuues jagu, „Üldmäärused“, sisaldab määrusi kõrvalekaldumiste kohta põhikirja eeskirjadest, hädaohtlikkude kaupade veo kohta, kui ka vaidluste lahendamise kohta lepinguosaliste riikide vahel põhikirja tõlgitsemisel ja käsitlemisel. Viimases punktis on asutuskohtale, et „kui tüli ei ole võimalik lahendada ei otsekohe osaliste vahel ega mõnel teisel sõbralikul teel, siis võivad asjaosalised, enne pöördumist vahekohtu mingi protseduuri või kohtuliku lahenduse poole, esitada tüli nõuandva arvamise saamiseks asutustele, mis moodustatud on Rahvasteliidu poolt nõuandva ja tehnilise asutusena liidu liikmetele liiklemise ja transiidi alal“. Kui tüli ei ole võimalik lahendada sel viisil, siis esitavad lepinguosalisel riigid oma tüli vahekohtule või alalisele rahvusvahelisele kohtukojale. Art. 41 järgi „loetakse kõik asutused või bürood, mis on asutatud või asutatakse vastavalt sõlmitud või sõlmitavatele rahvusvaheliste konventsioonidele, raudteeliikmise küsimuste lahendamise kergendamiseks

riikide vahel, teotsevateks samas vaimus kui Rahvasteliidu asutused, kusjuures eeldatakse, et nad täiendavad oma tegevuspiirkonnas Rahvasteliidu asutuste teotsemist käesoleva Konventsiooni täitmiseks, ja järjekult, vahetavad sellepärast Liidu kompetentsete asutustega kõiki kasulikke teateid, mis puutuvad nende rahvusvahelise koostöö ülesande läbiviimisesse“.

Konventsioon, mille lahutamatu osa moodustab põhikiri, jäeti allakirjutamiseks avatuks 31. oktoobrini 1924. a. kõigile riikidele, kes olid esitatud Genfi konverentsil, kõigile Rahvasteliidu liikmetele ja kõigile riikidele, kellele Rahvasteliidu nõukogu selleks otstarbeks saatis ühe eksemplari konventsioonist. Konventsiooni art. 6 oli ette nähtud, et konventsioon hakkab maksma alles siis, kui ta on viie riigi poolt ratifitseeritud ja maksimahakkamise tähtpäevaks on 90. päev, arvates viienda ratifikatsioonikirja saabumisest Rahvasteliidu Peasekretärile. Esimesed viis riiki, kes enda poolt ratifitseerimist teatasid, olid Briti, Siam, Uus Meremaa, India ja Rumeenia; teade viimaselt riigilt saabus 23. dets. 1925. a., seega hakkas konventsioon nende riikide suhtes maksma 23. märtsist 1926. a. Teiste riikide kohta hakkas konventsioon maksma 90 päeva pärast peale vastava riigi poolt ratifitseerimise või ühinemise teadaande kättesaamist. Eestis on konventsioon ja põhikiri Riigikogu poolt vastu võetud 26. märtsil 1929 ja avaldatud RT 31 — 1929.

Kolmas üldine Liiklemise ja Transiidi konverents tuli kokku Genfis 23. augustil 1927. a. Sellel konverentsil tähtsamaid raudteedasjandusse puutuvaid küsimusi arutusel ei olnud.

Neljas konverents tuli kokku samuti Genfis 12. oktoobril 1931, kus muu seas arutati üleantavate veodokumentide küsimust.

Liiklemise ja Transiidi nõuandev ja tehniline komisjon kui permanentne tegevusorgan on võtnud osa kõigist konverentsidest ja nõupidamistest rahvusvahelise raudtee liiklemise alal ja kaasa töötanud mitmesuguste küsimuste lahendamisel.

Rahvusvaheline Raudteede Liit (U. I. C.).

Genua konverentsil 3. mail 1922. a., nagu juba tähendatud, võeti transpordikomisjoni ettepanekul vastu resolutsioon, mille järgi Genuas esindatud riigid, kõigi abinõude tarvitusele võtmiseks, et rahvusvaheline liiklemine võiks toimuda samadel rahulolevatel tingimustel, kui enne sõda, avaldasid soovi, et Prantsuse raudteevalitsused võimalikult pea kutsuksid kokku ühe konverentsi, millest osa võtma peaksid kõigi Euroopa riikide kui ka muude, asjasse puutuvate maade raudteevalitsuste esindajad.

Selle resolutsiooni põhjal Prantsuse pearaudteede direktiooni-komitee kaalus läbi küsimuse, koostas põhikirja asutatava organisatsiooni jaoks ja saatis kutsed osavõtuks kõigile

Euroopa raudteevalitsustele, N. Venemaa välja arvatud. Väljaspool Euroopat saadeti kutsed ka Hiina ja Jaapani raudteedele, kellel otseühendus Euroopa rahvusvaheliste liinidega.

17. kuni 22. oktoobr. 1922 peeti Pariisis konverents, millest osa võtsid raudteevalitsuse esindajad järgmistest riikidest: Saksamaa (4 esindajat), Inglismaa (11), Austria (2), Belgia (3), Bulgaaria (1), Hiina (3), Taani (2), Hispaania (2), Eesti (2), Kreeka (1), Hollandi (2), Ungari (1), Itaalia (2), Jaapan (2), Läti (1), Leedu (2), Luksemburg (2), Norra (2), Poola (2), Portugal (2), Rumeenia (2), Saari piirkond (3), Serbia (1), Rootsi (3), Šveits (4), Tšehhoslovakkia (4) ja Oriendi raudteedelt 2 esindajat. Prantsuse raudteed võtsid osa 12 esindajaga. Rahvasteliidu poolt oli 2 esindajat ad audiendum.

Konverents otsustas asutada Genuas ülesseatud sihtide taotlemiseks *Rahvusvaheline Raudteede Liit* (Union Internationale des Chemins de fer ehk U. I. C.). Moodustati erikomisjon, kes vaatas läbi Prantsuse pearaudteede direktiooni-komitee poolt koostatud põhikirja kava ja esitas vastuvõtmiseks konverentsi täiskogule. Viimane võttis selle kava mõne väikese muudatusega vastu.

Alljärgnevalt toome kokkuvõtliku ülevaate põhikirjast.

Art. 1.: U. I. C. siht on rahvusvahelises liiklemises ühtlustada ja arendada raudteede ehitamist ja eksploateerimist. Tema asukoht on Pariisis.

Art.: 2.: U. I. C. liikmed on:

1. Asutajad raudteevalitsused.

2. Raudteevalitsused, kes hiljem nende palvel liikmeks vastu võetakse. Nad peavad alistuma kõigile U. I. C. eeskirjadele ja vastama järgmistele tingimustele: peavad omama vähemalt 1000 km normaal- või laiarööpmelist raudteed, mis asub Euroopas, või mis vahetult kokku puutub Liidule alluvate teedega ja peavad olema üldkasutamiseks reisijate- ja kaubaveos. Siiski võivad ka raudteevalitsused, kelle teede pikkus on küll vähem kui 1000 km, või kelle rööpmelaius on kitsam, liikmeks vastu võetud saada tingimusel, et neil teedel on tähtsust rahvusvahelise liiklemise kohta Euroopas.

Raudteevalitsused, või ka muud veottevõtted, mis ei vasta U. I. C. vastuvõtte tingimustele, kes aga siiski peavad U. I. C. liinidega rahvusvahelisi liiklemissuhteid, võivad sellekohasel palvel U. I. C.-st osa võtta külguvate (adherentsete) liikmetena.

Art. 3. käsitab asjaajaja-komiteed ja komisjone.

Asjaajaja-komitee (Comité de Gérance = C. G.) moodustavad 12*) raudteevalitsustliiget ja eesistuja raudteevalitsus. Komitee asupaik on Pariisis. Liidu peakoosolek määrab

*) Praegu 18 raudteevalitsust.

10 aasta peale asjaajaja-komitee eesistuja raudteevalitsuse kui ka need Euroopa riigid või riikide grupid, kelle raudteed saadavad oma esindaja asjaajaja-komiteesse. Asjaajaja-komitee on otsusevõimeline, kui vähemalt 7 liiget koos on. Otsused tehakse liht häälteenamusega. Ametlikuks keeleks on prantsusekeel, kuid kõik dokumendid, kokkulepped ja eeskirjad, mis puudutavad maid, kus saksa keel tarvitusel, tõlgitakse saksa keelde.

5. Tehniliste küsimuste komisjon.

Peakoosolek määrab asjaajaja-komitee ettepanekul 5 aasta peale need riigid, kelle raudteevalitsused saadavad oma esindaja komisjoni.

Peale eelnimetatud alaliste komisjonide võib asjaajaja-komitee eriküsimuste lahendamiseks määrata ajutisi erikomisjone.

Liidu Peasekretariaat Pariisis, asjaajaja-komitee juhatusel, valmistab ette ja täidab Liidu asjaajamisesse puutuvaid töid.

Dipl.-ins. Karl Jürgenson 50-aastane.

23. detsembril 1931. a. pühitses teedeministri abi insener K. Jürgenson oma 50. sünnipäeva.

Karl Jürgenson on sündinud Viljandis 23. detsembril 1881. aastal. Alghariduse sai Viljandi linnakoolis, kust astus Tartu realkooli. Peale keskkooli lõpetamist astus Riia politehnikumi, mille lõpetas ehitusinsenerina 1908. aastal. Üliõpilasena oli korporatsioon „Vironia“ asutajaist. Peale politehnikumi lõpetamist oli lühemat aega teenistuses Liivimaa maavalitsuses. 1909. a. asus Tallinna ja hakkas tegutsema vabalt praktiseeriva ehitusinsenerina. Oma otsekoheste kutsetöö kõrval võttis K. Jürgenson elavalt osa tollaegsest Eesti seltskonnaelust, töötades Eestimaa Rahvahariduse Seltsis ja kui suurte kunstiliste harrastustega isik erilise innuga Eesti Kunstiseltsis. E.

vabadussõjast võttis osa Tallinna pataljonis. 1919. aastal astus Jürgenson riigi teenistusse ja on selle aja kestes olnud mitmel silmapaist-

val ja vastutusrikkal kohal, nagu ehituspeavalitsuses, raudteevalitsuses ja teedeministeeriumis. 1926. a. nimetati Jürgenson teedeministri abiks.

K. Jürgenson on võimalusi ja tahtmist leidnud oma kutsetöö kõrval kaasa tõmmata suure energiaga ka seltskondlikus töös ja paljudki praegu püsivad ettevõtted ja organisatsioonid loevad oma asutajate ja ellukutsujate hulka ka juubilari. Nii on K. J. Tallinna Kirj. Üh. „Päevalehe“ asutajaid ja kuulub praegugi lehe väljaandjate kogusse. Oli Tallinna Eesti muuseumi asutajaist ja on olnud kauemat aega muuseumi ühingu esimees ja tegev Eesti kunstimuuseumi loomisel. On olnud ka aastaid „Estoonia“ juhatuse liige ja „Estoonia“ muusika-osakonna esimees. Eesti Turismi Keskkorralduse ja Tallinna Öhuasjanduse Üh.

loomisel on K. Jürgenson elavalt kaasa töötanud.

Oma poolt soovime püsivale töömehele õnnelikku jätku ka edaspidisteks tööstateks.



Asjaajaja-komiteele abiks moodustatakse, tähtsamatele tegevusharudele vastavalt, komisjonid, milliseid on praegu järgmised:

1. Reisijateveo komisjon,
2. Kaubaveo komisjon,
3. Vastastikku arvete õiendamise ja valua komisjon,
4. Veereva koosseade vastastikkuse vahetamise ja kasutamise komisjon,

Asjaajaja-komitee juhib U. I. C.-d, esindab seda väljaspool, kus tarvis. Liikmed saadavad oma ettepanekud ja küsimused komiteele, kes neid tarviduse korral vastavatele komisjonidele edasi annab. Asjaajaja-komitee kutsub kokku Liidu peakoosoleku, määrates ka viimase päevakorra.

Art. 4 näeb ette, et Liidu peakoosolek (Assemblée Générale = A. G.) tuleb kokku iga 5

aasta tagant järjekorralisele peakoosolekule. Erakorraline peakoosolek kutsutakse kokku, kui seda nõuavad vähemalt 6 raudteevalitsustliiget, kes kuuluvad vähemalt 3 riiki ja moodustavad sealjuures vähemalt $\frac{1}{10}$ kõigest hääletavust.

Art. 5 määrab, et peakoosolekust võivad osa võtta ainult liikmed-raudteevalitsused. Iga liikme hääle arv oleneb tema teede pikkuse kilomeetrite arvust:

kuni 1000 km — 1 hääle	15001—20000 km — 8 häälet
1001—3000 km — 2 häälet	20001—25000 „ — 9 „
3001—5000 „ — 3 „	25001—30000 „ — 10 „
5001—7000 „ — 4 „	30001—40000 „ — 11 „
7001—9000 „ — 5 „	40001—50000 „ — 12 „
9001—12000 „ — 6 „	üle 50000 „ — 13 „
12001—15000 „ — 7 „	

Art. 6. piiritleb täpselt need juhud, kus peakoosoleku otsused omavad kõigi liikmete kohta kohustusliku iseloomu. Muudel juhtudel on peakoosoleku otsused enam-vähem soovitusel laadi.

Art. 7. määrab korra, kuidas Liidu kulud liikmete-raudteevalitsuste vahel ära jaotatakse, nimelt proportsionaalselt hääle arvule, mida keegi liige omab.

Art. 8. käsitab uute liikmete vastuvõtmist kui ka liikmeõiguse kustumist. Iga liige võib Liidust välja astuda, sellest 6 kuud ette teatades.

Art. 9. määrab, et U. I. C. eeskirjades ettenähtud juhtudel peavad tülküsimused Liidu liikmete vahel lahendamata tingimata vahekohtu teel vastava komisjoni ees.

Peale põhikirja vastuvõtmist asus täiskogu valimistele.

Liidu asjaajaja-komitee esimeheks valiti hr. Mange, Pariisi—Orleansi raudtee direktor, kes ka konverentsi oli juhtinud. Uue esimehe ettepanekul määrati 3 asetäitjat Inglise, Saksamaa ja Itaalia esindajaist.

Asjaajaja-komitee moodustati järgmiste riikide või nende gruppide raudteevalitsustest: Inglismaa, Saksamaa, Itaalia, Prantsusmaa, Belgia, Hollandi, Rootsi, grupp Taani-Norra, Tšehhoslovakkia, grupp Poola-Läti-Eesti, grupp Austria-Bulgaaria-Oriendi raudteed ja Šveitsi.

Härra Leverve, Orleani raudteeseitsi asedirektor nimetati Liidu peasekretäriks.

Konverents otsustas, et Rahvusvaheline Raudteede Liit U. I. C. astub jõusse 1. detsembrist 1922. a., samuti, et raudteevalitsused, kellele kutse oli saadetud, kuid kes sellest konverentsist osa ei võtnud, võivad siiski saada loetud asutajateks-liikmeteks, kui nad sellekohase palvega esinevad enne 1. dets. 1922.

14. dets. 1922 oli asjaajaja-komitee esimene istung. Sellel istungil tuli otsustamisele NSVL raudteede sooviavaldus Liidu liikmeks astumise kohta. Komitee otsustas selle küsimuse jaata-

valt. Samuti võeti vastu asjaajaja-komitee kodukord. Järgmisel kahel päeval peeti komisjonide esimesed istungid, millel töötati välja komisjonide kodukorrad ja määrati arutusele tulevate küsimuste jaoks aruandjad.

1. okt. 1923 peeti Liidu esimene peakoosolek, millest osa võtsid peale esimehe ja peasekretäri 64 esindajat 24 riigist. Peakoosolek kinnitas asjaajaja-komitee otsuse NSVL raudteede liikmeks vastuvõtmise kohta. Peale selle võttis peakoosolek vastu asjaajaja-komitee ettepanekud mõnede vähemate muudatuste kohta põhikirjas kui ka kinnitas komisjonide otsused mõnesugustes küsimustes.

Sellel peakoosolekul vastuvõetud sellekohase otsuse põhjal peasekretariaat hakkas välja andma kuukirja „Bulletin de l'Union Internationale des Chemins de fer“ (sellest ka saksakeelne väljaanne „Zeitschrift des Internationalen Eisenbahnverbandes“), millest esimene number ilmus novembris 1924. See ajakiri toob aruandeid ja ülevaateid asjaajaja-komitee kui ka komisjonide ja alamkomisjonide tegevusest ja otsustest. Peale selle ilmuvad selles mitmesugused aruanded ja statistilised tabelid Liidust osavõtvate raudteede tegevuse kohta.

Järgmine Liidu peakoosolek peeti 3. ja 4. mail 1927. a. Sellest võtsid osa 67 esindajat 28 riigist. Sellel peakoosolekul tehti Liidu põhikirjas mõned muudatused, võeti vastu uusi liikmeid-raudteevalitsusi ja suurendati asjaajaja-komitee liikmete arvu 18 peale. Asjaajaja-komitee suurendatud koosseisu kuuluvad nüüdsest peale esindajad järgmiste riikide või nende gruppide raudteevalitsustest: Saksamaa, grupp Austria-Ungari, Belgia, grupp Bulgaaria-Oriendi raudteed, grupp Hiina-Jaapani, grupp Hispaania-Portugal, grupp Eesti-Läti-Leedu, Prantsusmaa, Inglismaa, Hollandi, Itaalia, Poola, Rumeenia, grupp Rootsi-Taani-Norra-Soome, Šveits, Tšehhoslovakkia, NSVL ja grupp Lõunaslaavia-Kreeka. Peakoosolek kinnitas ka komisjonide uued koosseisud. Eesti kuulub reisijate- kui ka kaubaveo komisjoni koosseisu.

Asjaajaja-komitee istungid peetakse harilikult üks kord aastas, asupaik Pariisis, nagu juba tähendatud. Komisjonide järjekorralised istungid peetakse ka üks kord aastas, vahetades asupaika. Komisjonid tulid kokku: 1922. a. Pariisis, 1923. a. Bernis, Viinis ja Prahast, 1924. a. Florenzis, 1925. a. Münchenis, 1926. a. Sevillass, 1927. a. Stockholmis, 1928. a. Brüsselis, 1929. a. Neapelis, 1930. a. Nizzas ja 1931. a. Pariisis. Peale selle on veel peetud terve rida erakorralisi komisjonide kui ka mitmesuguste alamkomisjonide istungeid.

Komisjonide poolt seni väljatöötatud ja asjaajaja-komitee poolt kinnitatud otsustest, millest, küsimuse iseloomule vastavalt kui ka Liidu põhikirjas ettenähtud tingimuste kohaselt, osa on Liidu liikmetele kohustavad, kuna teine osa

ainult soovitude laadi on, võiks nimetada järgmisi tähtsamaid:

1. Reisijateveo komisjon:

Tariifi kava (mustertariif) reisijate- ja pagasiveoks rahvusvahelistes otseühendustes.

Tariifi kava kesk- ja kõrgemate koolide õpilaste ja boyscoutide veoks.

Tariifi kava gruppsoitudeks hinnaalandustega.

Õhureisijate pagasi veo kohta.

Pagasi kinnituse ja pagasikohtade kleebistega varustamise kohta.

Vanaduse kindlaksmääramise kohta laste suhtes, kellele antakse poolpiletid.

2. Kaubaveo komisjon:

Määrustik (Reglement) kaubakohtade pakendi tingimuste kohta rahvusvahelises liiklemises.

Määrustik presentide ja muude laadimisabinõude käsitamise kohta rahvusvahelistes otseühendustes.

Eeskiri plahvatuskardetavate, rutturikkinevate, kergesti purunevate kaupade kohta kui ka elusloomadega laetud vagunite varustamise kohta sellekohaste kleebistega.

Eriliste sisseseadetega varustatud kaubavagunite kasutamise kohta.

Määrustik näituste ja messide asjade veo kohta rahvusvahelistes otseühendustes.

Määrustik raudtee ametkirjade jne. veo kohta rahvusvahelises liiklemises.

Mahutites (container, Behälter) veetavate kaupade veomaksu arvutamise kohta.

Tariifi kava kiirkauba (Expressgut) veoks rahvusvahelistes otseühendustes.

Määrustik ajalehtede veo kohta rahvusvahelises ühenduses.

Kaupade nimekiri prantsuse keeles, tõlgitud saksa ja itaalia keelde. (Kõigis välisühenduste tariifides tulevad kaubad tähendada nende nimetuste kohaselt, mis selles nimekirjas on ette nähtud. Soovitatakse arvesse võtta ka siseühenduste tariifide koostamisel.)

3. Vastastikku arvete õiendamise ja valuuta komisjon: Arveteõiendamise Keskbüroo B.C.C. asutamise kohta Brüsselis (vt. allpool).

Määrustik arvete õiendamise kohta rahvusvahelistes reisijate-, pagasi-, kiirkauba- ja kaubaveo otseühendustes.

Edemaksude kohta raudteede vahel.

Eeskirjad rahvusvahelise raudteedestatistika kohta.

4. Veereva koosseade vastastikkuse vahetamise ja kasutamise komisjon ja

5. Tehniliste küsimuste komisjon:

Määrustik kaubavagunite kasutamise ja laadimise kohta rahvusvahelises liiklemises.

Rahvusvaheline määrustik erakaubavagunite kohta.

Läbimineva piduri kaubarongides sisseseadmise kohta.

Eeskirjad automaat-sidurite kohta.

Kava tehnilise ühtluse kohta raudteeasjanduses (vt. allpool).

Peale selle on U. I. C. poolt käesoleval ajal ettevalmistusel ja läbikaalumisel terve rida mitmesuguseid küsimusi, millest siinkohal võib nimetada:

Otsepiletite sisseseadmine messidele, supe-luskohtadesse, võistlusmängudele j. m. sõiduks, hinnaalandustega kõigil osavõtvatel teedel.

Tariifikava pagasi veoks, mille äraandmisel raudtee sõidupiletit ei esitata.

Kombineeritud raudteede ja õhuteede ühendus.

Üleantavate („orderil“) saatekirja-duplikaatide sisseseadmine.

Tollideklaratsiooni blanketi vormi ühtlustamine (osalt juba läbi viidud).

Kokkulepe vagunite ülemineku kohta mitmesuguse rööpme laiusega teede vahel, telgede vahetusega.

Kokkulepe amettelegrammide kohta (välja töötatud).

Kalendrireformi küsimus, niivõrt, kui see puutub raudteedesse.

Kõigi tähtsamate küsimuste lahendamisel U. I. C. on töötanud kontaktis teiste rahvusvaheliste asutiste ja liitudega, kes ka raudteesse puutuvate küsimustega tegemist teevad, näit. Rahvasteliidu Liiklemise ja Transiidi nõuandev ja tehniline komisjon, Rahvusvaheline Kaubanduskoda j. t.

*Arveteõiendamise keskbüroo Brüsselis
(B. C. C.).*

Rahvusvahelise Raudteede Liidu poolt asutati Brüsselis 1. jaanuarist 1925. a. Arveteõiendamise keskbüroo (Bureau Central de Compensation — B. C. C.), mis Belgia riigiraudteede juhtimisel, õiendab keskbüroost osavõtvate raudteevalitsuste vahel saldosummad reisijate-, pagasi- ja kaubaveo arvete järgi, kui ka muud summad, mis on tekkinud vagunite vahetuse alal, kahjutasumaksused jne. Igas valuutas näidatud summade õiendamine toimub Ameerika dollari alusel ja Belgia Natsionaalpanga vahetalitusel.

See keskbüroo on juba omanud erilise tähtsuse rahvusvahelises raudtee liiklemises.

*Rahvusvaheline kokkulepe tehnilise ühtluse
kohta raudteeasjanduses.*

Liiklemise tarviduste rahuldamiseks olid mitte üksi ühe ja sama riigi, vaid ka naaberriikide raudteed pea sunnitud oma rööbasteid üksteisega ühendama, millest järgnes loomulikult omakorda vajadus veereva koosseade ülemineku võimaluse järele: reisijate veos otsevagunite ja isegi otserongide näol, kaubaveos — et kaubasaadetisi võiks vedada ühelt raudteelt teisele võimalikult ilma ümberlaadimata.

Veereva koosseade üleminekul ühelt raudteelt teisele raudteele tekivad mitmesugused

tehnilised ja finants-probleemid, mida raudteed enda vahel algusest peale püüdsid lahendada sellekohaste kokkulepete näol.

Esimesed sellesisulised, laiemaulatuselised kokkulepped sõlmiti Saksa raudteede ühingusse kuuluvate teede vahel, nimelt: 1856. a. kokkulepe raudteede ehituse ja eksploatatsiooni alal ja 1868. a. kokkulepe vagunite vastastikkuse vahetamise kohta. Umbes samal ajal tekkisid sarnased kokkulepped ja määrustikud ka Itaalia ning Prantsuse raudteede vahel.

Vagunite vahetuse kohta kokkuleppe sõlmimisel oli tähtsamaks küsimuseks see: missugustele tingimustele peavad vastama need vagunid, mis võivad liikuda teise raudteevalitsuse liinidel.

Ehk küll enamused Kesk- ja Lääne-Euroopa maadest olid raudteede ehitamisel algusest peale valinud ühesuguse rööpmelaiuse (1435 mm), siiski, mis puutus veereva koosseade ehitusse, siis valitses seal suur mitmekesisus. Selle tagajärjel olid võimalikud sarnased juhud, et vagunid ja nende mõnesugused seadeldised, mis vagunite omanik-teel küllalt vastasid liikumise nõuetele, osutusid võõral raudteel liikumisele hädaohtlikuks, näit. kui vaguni gabariit ei vastanud võõratee sildade, tunnelite j. m. ehitusele, või kui rattad ja pidurid ei olnud küllalt vastupidavad suurema sõidukiiruse puhul, mis võõral teel tarvitusel.

Vagunite vahetuse alal rahvusvaheliste kokkulepete alguseks tuleb lugeda konverentsi, mis Belgia riigiraudteede kutsel mai kuus 1870. a. Brüsselis kokku tuli ja millest osa võttis Belgia, Saksa, Hollandi ja Prantsuse raudteid. Selle konverentsi tööd said takistatud Saksa—Prantsuse sõja läbi, kuid 1874. a. juunikuus tuli see konverents uuesti kokku Brüsselis ja koostas kokkuleppe vagunite vahetamise tingimuste kohta. Kolmas konverents novembrikuus 1876. seadis kokku „Tehnilise määrustiku“, mis maksma hakkas 1. jaanuarist 1877. Nõnda tekkis „Rahvusvaheline vagunite vahetuse liit“, millest osa võtsid Belgia, Hollandi ja üksikud Saksa ning Prantsuse raudteed, kes vahetus kokkupuutes olid liitu kuuluvate teedega. 1877. kuni 1879. a. jooksul ühines selle liiduga veel Saksa raudteevalitsuste ühing ühes Austria raudteedega, kui ka mõned Šveitsi ja Vene raudteed.

1880. a. ümber, kui Gotthardi raudtee ehitus, mis 1872. a. oli alustatud, hakkas lõpule jõudma, oli oodata, et uus tee saab omama erilise tähtsuse transiitkaubasaadetiste veol. Sama lootust hellitati ka uue projekteeritava Arlbergi raudtee suhtes. Šveitsi valitsus andis sellepärast veereva koosseade vahetuse küsimusele suure tähtsuse ja soovis selle lahendamist veel suuremal ja soodsamal määral, kui seda võimaldas 1877. a. määrustik. Oldi arusaamisel, et tehnilist ühtlust raudteelasjanduses, mis transiitliiklemises väga soovitatav, võib kõige

otstarbekohasemalt saavutada sellekohase kokkuleppe teel vastavate riigivalitsuste vahel. Šveitsi valitsus töötaski välja uue määrustiku kava ja saatis kutsed naaberriikidele: Saksamaa, Austria-Ungari, Prantsusmaa ja Itaalia, tulla kokku rahvusvahelisele konverentsile, kus nende riikide esindajad pidid kokku seadma eeskirjad reisijate- ja kaubavagunite üleandmise kohta.

Oktoobri kuus 1882. tuli Bernis kokku „Rahvusvaheline konverents tehnilise ühtluse kohta raudteelasjanduses“. Sellel konverentsil tehtud eeltööd jätkati teisel konverentsil mai kuus 1886, samuti Bernis, millest osa võtsid Saksa, Austria-Ungari, Prantsuse, Itaalia ja Šveitsi esindajad. Võeti vastu tehnilise ühtluse määrustik, mille järgi normaalseks rööpmelaiuseks loetakse 1435 mm, kui ka määrati kindlaks eeskirjad üleantavate vagunite telgede, rataste, puhvrite, sideosade jne. mõõtude kohta. Eri-line kokkulepe oli kaubavagunite tolli sulgemisabinõude kohta. Konverentsil vastuvõetud otsused ratifitseeriti osavõtvate riikide poolt. Riikidel, kes sellest konverentsist ei olnud osa võtnud, oli võimalus jäetud ühineda tehnilise ühtluse kokkuleppega, esinedes sellekohase teadaandega Šveitsi valitsusele, mida tegid ka Rumeenia ja Hollandi 1887. a., Serbia 1888. a., Kreeka ja Belgia 1890. a., Bulgaaria 1891. a., Taani, Luksemburg, Rootsi ja Norra 1896. a. ja Venemaa 1899. a.

Tehnilise ühtluse kolmas konverents tuli kokku mai kuus 1907. a. Bernis, millel vaadati läbi ja muudeti kokkuleppeid tehnilise ühtluse ja kaubavagunite tolli sulgemiseabinõude kohta ja võeti vastu kaubavagunite laadimise eeskirjad. Üldgabariidi kindlaksmääramiseks moodustati rahvusvaheline erikomisjon, kes tuli kokku oktoobris 1911. ja mais ning detsembris 1912. Selle komisjoni poolt väljatöötatud üldgabariit kui ka tehnilise ühtluse kokkuleppe muudatused ja täiendused kinnitati kõigi osavõtvate riikide valitsuste poolt ja hakkasid maksma 1. maist 1914.

See määrustik, mida maikuus 1914. a. seni muudetud ei ole, on maksev praegu Saksamaa, Austria, Belgia, Bulgaaria, Taani, Prantsusmaa, Kreeka, Ungari, Itaalia, Läti, Leedu, Luksemburgi, Norra, Hollandi, Poola, Rumeenia, Rootsi, Šveitsi, Tšehhoslovakkia, Türgi ja Jugoslaavia suhtes.

Tehnilise ühtluse kokkulepped on riikide vahel sõlmitud ja raudteevalitsused ei saa neis muudatusi ette võtta. 1886. a. konverentsi protokoll näeb ette, et kui kokkuleppes mingisugused parandused või muudatused tarvilikuks osutuvad, siis mõne osavõtva riigi ettepanekul kutsub Šveitsi valitsus konverentsi kokku.

Rahvusvahelise Raudteede Liidu (U. I. C.) 5. komisjon on töötanud välja „Tehnilise ühtluse“ kokkuleppe uue kava, mis asjaajaja-komitee poolt on vastu võetud ja saadetud Šveitsi

valitsusele, osavõtivatele riikidele ettepaneku esitamiseks.

Rahvusvaheline kaubavagunite liit
(R. I. V.).

Peale tehniliste küsimuste tulevad vagunite vahetamisel ka veel mitmesugused eksploatatsiooni ja finantsküsimused lahendamisele. Kuidas juba tähendatud, sõlmisid raudteed enda vahel sellekohased kokkulepped, milles arvestati vaguni-omaniku kui ka vaguni-kasutaja raudtee huvisid, mis loomulikult tihti lahkuminevad olid.

Tähtsamaid, enne maailmasõda maksvaid kokkuleppeid sellel alal olid: Saksa raudteede ühingu Vereinswagenübereinkommen (V. W. Ü.), millega olid ühinenud Saksa, Austria-Ungari, Hollandi, Luksemburgi, Rumeenia, Belgia, Taani, Rootsi ja mõnes liiklemises ka Šveitsi riigiraudteed, ja „Saksa—Itaalia vagunite-regulatiiv“ (I. W. R.), mida käsitati liiklemises Itaalia raudteede vahel ühelt poolt ja Saksa, Austria-Ungari, Šveitsi, Belgia, Hollandi ja Luksemburgi raudteede vahel teiselt poolt.

Rahvusvahelise liiklemise uuesti ülesvõtmisel peale sõda oli veereva koosseade vahetamise küsimus üksikute Euroopa riikide vahel väga terav. Itaalia riigiraudteed asusid seisukohal, et küsimust tuleb lahendada võimalikult laialatuslikult ja kutsusid kokku konverentsi augustikuus 1920. Rooma. See konverents töötas välja „Kokkulepe vagunite vahetuse ja vastastikku kasutamise kohta rahvusvahelises liiklemises“, mis maksma pandi Itaalia, Prantsuse, Belgia, Šveitsi, Austria, Tšehhoslovakkia ja teiste, hiljem sellega ühinenud raudteede vahel. See määrustik oli maksev reisijate- ja kaubavagunite kohta.

Järgmisel aastal (aprillikuus 1921.) tuli selle kokkuleppe uuesti läbivaatamiseks kokku konverents Stresas. Sellest võtsid osa raudteede esindajad järgmistest riikidest: Itaalia, Prantsuse, Šveitsi, Austria, Saksa, Tšehhoslovakkia, Jugoslaavia, Rumeenia, Poola, Türgi, Ungari, Luksemburg, Hollandi, Belgia, Rootsi. Konverents alguses kohe otsustas piirduda üksi kaubavagunite vahetuse ja vastastikkuse kasutamise kokkuleppe väljatöötamisega, kuna reisijate-vagunite kohta kokkuleppe koostamine pidi jääma ühe järgmise konverentsi ülesandeks.

Stresa konverentsil asutati „Rahvusvaheline kaubavagunite liit“ ja koostati selle liidu põhikiri ning vagunite vahetuse kokkulepe (R. I. V.), mis 1. jaanuaril 1922. a. maksma hakkasid.

13.—18. juunil 1924. peeti Perugiais täiskogu konverents, millel liidu põhikiri ja kokkulepe läbi vaadati, tarvilikuks osutunud muudatused ja täiendused neis ette võeti ja 1. jaanuarist 1925. maksma pandi („Perugia kokkulepe“).

Juuni kuus 1929. oli Luzernis järgmine täis-

kogu koosolek, millel veel mõned vähemad muudatused põhikirjas kokkuleppes tehti, ja viimased parandatud kujul („Luzerni kokkulepe“) 1. jaanuarist 1930. maksma pandi.

Selle, praegu maksva põhikirja ja kokkuleppe teksti kohaselt toome lühidalt nende sisu:

Põhikiri: Rahvusvahelise kaubavagunite liidu eesmärk on korraldada kaubavagunite vastastikkust kasutamist (§ 1).

Kõik üldtarvitamiseks avatud raudteed võivad liidust osa võtta, kui a) nad omavad kaubavaguneid, mis võivad liikuda Rahvusvahelise kaubavagunite liidu piirkonnas, b) alistuvad põhikirja ja kokkuleppe määrustele tingimusteta; c) komitee äranägemise järgi kindlustavad küllalt, et kokkuleppe täide viidaks (§ 2).

Rahvusvahelise kaubavagunite liidu organid on: 1. täiskogu; 2. komitee; 3. asjaajajavalitsus. Täiskogu tuleb kokku järjekorraliseks koosolekuks iga 5 aasta tagant. Ta valib asjaajaja-valitsuse alaliste komiteeliigete-raudteevalitsuste seast. Igal osavõtval raudteevalitsusel on täiskogus 1 hääl, peale selle veel teede pikkuse iga 100 km kohta 1 lisahääl (§§ 3, 5).

Komitee koosneb: a) 5 alalisest liikmest, järgmistest riikidest igast ühest üks raudteevalitsus: Belgia, Saksamaa, Prantsusmaa, Itaalia, Šveits; b) 2 mittealalisest liikmest teiste maade raudteevalitsuste seast, kes valitakse 5 aasta peale; nad peavad omama teepikkust vähemalt 3000 km. 1930. a. peale on nendeks määratud Poola riigiraudteed ja Hollandi raudteed. Komitee istungitest võivad nõuandva häälega osa võtta liiduliikmed raudteevalitsused, kelle teede pikkus on vähemalt 2000 km, või kelle ettepanekud on komitees arutusel.

Komitee peab oma istungeid tarviduse järgi, asjaajaja-valitsuse kutse peale kokku tules. Ta otsustab liidu liikmete vastuvõtu ja väljaheitmise küsimused, vaatab läbi täiskogule esitatavad ettepanekud ja lahendab liiduliikmete-raudteevalitsuste vahel tekkinud lahkarvamisi kokkuleppe tõlgitsemise asiis kui ka tüliasiis, mis on tekkinud vagunite vahetuse alal (§ 6).

Asjaajaja-valitsus valitakse täiskogu poolt 5 aasta peale. Tema ülesandeks on: 1. Kokkuleppe ja selle lisade väljaandmine; 2. Liidu jooksvate asiade ajamine; 3. Täiskogu ja komitee istungite ettevalmistus ja kokkukutsumine; 4. Eesistumine täiskogus ja komitees; 5. Täiskogu ja komitee istungite protokollide koostamine (§ 7).

Liidu asutamisest peale on asjaajaja-valitsuse kohuseid täitnud Šveitsi riigiraudteed.

Kokkulepe on maksev rahvusvahelises liiklemises kaubavagunite vahetusel liidu liikmete raudteede vahel, mis kokkuleppe lisas I loetletud.

Vagun, mis on laetud vagunsaadetisega ja mis oma ehitusviisi ja alalhoiu poolest vastab kokkuleppes ettenähtud tingimustele, läheb ümberlaadimata kuni sihtjaamani, kui terve tee-

ulatus kuulub raudteedele, kes kokkuleppest osa võtavad.

Väikesaadetistega laetud vagun peab üleandema vastu võetama, kui vagun on laetud täis kuni mahutuseni, või kui vagunisse on laetud elusloomi lahtiselt, või kui vaguni koorma kaal on väikekiiruse saadetiste juures vähemalt 2000 ja suurkiiruse saadetiste juures vähemalt 1500 kg, või kui vagunisse on laetud üks koht kaaluga üle 500 kg, või ka kui mitme koha seas on üks koht niisuguse kaaluga.

Raudtee, kes teiselt raudteelt võõra vaguni saab, maksab omanik-raudteele tasu (renti) iga vaguni ja päeva eest

Kuldfranki	0,80	—	1., 2. ja 3. päeval.
„	1,00	—	4., 5., 6. ja 7. päeval.
„	1,50	—	8., 9. ja 10. päeval.
„	2,00	—	11. kuni 15. päeval.
„	2,50	—	igal järgmisel päeval.

Raudtee, kellel on tarvidus oma vagunite kiiremaks tagasisaamiseks, võib kõrgendada renti 11. kuni 15. päeval 3,00 kuldfr., ja igal järgmisel päeval 5,00 kuldfrangi peale, sellest ette teatades.

Vagunite renti arvatakse aja eest vastuvõtmisele järgnevast keskööst kuni üleandmisele järgneva keskööni. Vaguni eest, mis samal päeval vastu võetakse ja üle antakse, arvatakse tasu 1 päeva eest.

Kokkuleppe § 10 näeb ette juhud, millal vagunite eest renti ei maksta; nimelt, kui osa teel, kus vagun peab läbi minema, liikumine on katkestatud. Niisuguste liikumiste katkestuse kohta peavad raudteed teatama Rahvusvahelisele raudteeveo keskbüroole Bernis, üldiseks teadaandmiseks keskbüroo ajakirja kaudu. Samuti ei makseta renti aja eest, millal vagun on parandusel.

Kõik vagunid teel sihtjaama varustatakse üleminekul ühelt teelt teisele teele vastuvõtva tee poolt ülemineku-kleebistega, milles on tähendatud ülemineku jaama, üleandja ja vastuvõtja raudtee nimetus ja üleandmise kuupäev. Neid kleebiseid, et võimalik oleks vaguni teekonda kindlaks teha, ei kõrvaldata vagunilt kuni tagasiandmiseeni tema omanik-teele.

Võõra tee vagun peale tühjendamist tuleb kohe, kui võimalik laetult, tagasi saata. Vagunit võib laadida saadetistega, mis on määratud vaguni omanik-tee jaamadesse, või mõne teise tee jaamadesse, kui viimasel juhul vagun läheb omanik-tee kaudu, või jõuab omanik-teele lähemale. Kui vagun uuesti ei laeta, siis saadetakse ta tühjalt tagasi tulnud teed kaudu, välja arvatud erandid, mis on kokkuleppes ette nähtud.

Kokkuleppe määrab ka juhud, mil sellele raudteele, kelle kaudu vagun laetult ei veetud, kuid kelle kaudu tühjalt tagasi saadetakse, tasu makstakse 0,10 kuldfranki iga tariifkilomeetri eest.

Iga raudteevalitsus on kohustatud koostama iga kuus arukirjad võõra tee vagunite kohta, mis ta eelmise kuu jooksul on naaberteelt vastu võtnud, iga omanik-tee jaoks eraldi. Arukirjade kohta seatakse kokku koond, milles näidatakse peale vagunite rendisummade ka igasugused muud, vagunite vahetusest tekkinud, kokkuleppes ettenähtud summad. Üldsumma teatatakse arvestamiseks vagunite vahetuse saldeerimisebüroole Bernis.

Kokkuleppe sisaldab ka eeskirju laadimisabinõude, samuti tingimuste kohta, millele üleantavad vagunid peavad vastama, talitusviiside kohta vagunite vigastuste puhul ja ka erieeskirju erakaubavagunite kohta.

Kokkuleppe juurde kuuluvad järgmised lisa:

I. Määrus „Tehnilise ühtluse kohta raudteelasjanduses“ (millest ülalpool oli kõne), millele üleantavad vagunid peavad vastama oma ehitusviisi ja seisukorra poolest;

II. Laadimise eeskirjad;

III. Eeskirjad kaubavagunite tolli sulgemiseseadete kohta rahvusvahelises liiklemises;

IV. Kokkuvõtte üksikute raudteede eeskirjadest sõidukiiruse piiramise kohta, olenedes vaguni ehitusviisist;

V. Vigastuseühikud (vagunite vigastuse suuruse kindlaksmääramiseks).

Peale selle on kokkuleppe juurde lisatud sellest osavõtvate raudteevalitsuste nimekirj. Sellest nimekirjast on näha, et R. I. V.-st võtab osa raudteid järgmistest riikidest: Saksamaa, Austria, Belgia, Bulgaaria, Taani, Prantsusmaa, Kreeka, Itaalia, Jugoslaavia, Läti, Leedu, Luksemburg, Hollandi, Norra, Poola, Rumeenia, Rootsi, Šveits, Tšehhoslovakkia ja Türgi.

Eesti sellest kokkuleppest osa ei võta.

Saksa raudteevalitsuste ühingusse kuuluvad raudteed kasutavad enda vahel kokkulepet „Vereinswagenübereinkommen (V. W. Ü.)“ mis on täiesti kooskõlas R. I. V.-ga, ja mille uus väljaanne hakkas maksma R. I. V. Luzerni väljaandega ühel ajal (1. I. 1930.).

Saksa ja NSVL raudteede vahelises liiklemises on kaubavagunite ülemineku kohta, telgede ümberasetamise teel, maksmas kaks kokkulepet: *UÜ Süd* liiklemises Poola kaudu ja *UÜ Nord* liiklemises Leedu, Läti ja Eesti kaudu. *UÜ Nord* näeb ette, niivõrt kui see puutub vagunite üleminekusse Saksa, Leedu ja Läti raudteede vahel, R. I. V. käsitamist.

Eesti, Läti ja NSVL raudteede vahel kaubavagunite vahetuse kohta on maksev „Kokkulepe vene tüüpi kaubavagunite vastastikku tarvitamise üle Eesti, Läti, Vene (NSVL) ja Leedu raudteede vahel (TVS)“. Selle kokkuleppe järgi antakse üle harilikud kaubavagunid ilma rendita, vahetusega, kuna spetsiaalvagunite eest tuleb maksta 1,50 kuldrubla päevas.

Eesti—Läti—Poola vahelises kaubaliiklemises vagunite vahetuse aluseks on „Kokkulepe

kaubavagunite vastastikku kasutamise kohta ilma ümberlaadimiseta otseühenduses Poola, Läti ja Eesti riigiraudteede vahel (K. B. B.)“, maksev 3. jaanuarist 1931. a. See kokkulepe näeb ette, et vagunid üle antakse Poola ja Läti vahel R. I. V. alusel, Läti ja Eesti vahel aga TVS alusel.

Reisi- ja pagasivagunite rahvusvahelises liiklemises kasutamise liit (R. I. C.).

Rahvusvahelises reisijate- ja pagasiliiklemises esimesed laiemaulatuslised korraldused kiiremate otseühenduste loomiseks kokkukõlastatud rongide näol, olid n.n. sõiduplaanikonverentsid, mis peeti harilikult kaks korda igal aastal. Pealinnade kui ka muude tähtsamate linnade vahel seati sisse otseühendused, milles liiklesid otsevagunid või otserongid. Tekkisid otseühenduste ehk vagunitega varustamise konverentsid, mille määrati kindlaks eeskirjad reisi- ja pagasivagunite üleandmise ja vastastikku kasutamise kohta. Triesti konverentsil märtsi kuus 1904. koostati määrustik, mis 1. maist 1904. maksma hakkas. Stockholmi konverentsil juulikuus 1911. moodustati Reisijateveo otsevagunite komisjon, kelle ülesandeks jäi läbi vaadata kõik otse-reisivagunite vahetuse kohta maksivad administratiiv- ja tehnilised eeskirjad ja koostada ühise kokkuleppe kava. Selle komisjoni poolt välja töötatud kavad olid arutusele konverentsil Roomas 1914. a., kus pandi põhialus uuele kokkuleppele reisi- ja pagasivagunite vastastikku kasutamise kohta rahvusvahelises liiklemises, kuid lõplik väljatöötamine sai takistatud vahe peal lahtipuhkenud maailmasõja läbi.

Kuidas ülalpool tähendatud, Itaalia riigiraudteede poolt 1920. a. Rooma kokkukutsutud konverentsil töötati välja kokkulepe vagunite vastastikku vahetuse kohta, mis oli maksev nii kauba- kui ka reisivagunite kohta. Stresa konverentsil otsustati piirduda ainult kaubavagunitesse puutuva kokkuleppe koostamisega. Sellel konverentsil moodustati siiski kaks alamkomisjoni, kes tegid eeltöid reisivagunite vahetuse kokkuleppe koostamiseks.

Bernis novembrikuus 1921. kokkutulnud otseühenduste ja vagunitega varustamise konverents võttis vastu arвете õiendamise kui ka tehnilised eeskirjad ja pani need maksma 1. jaanuarist 1922. a. Need eeskirjad täiendati uute eeskirjadega järgmistel konverentsidel Luzernis 1922. ja Nizzas 1923. ja Neapelis 1924. a. Viimasel konverentsil võeti vastu „Rahvusvahelise reisi- ja pagasivagunite liidu põhikiri“, mis ühes muudetud ja täiendatud kokkulepetega maksma pandi 1. jaanuaril 1925.

Praha konverentsil 1927. a. moodustati seni maksvusel olnud eeskirjadest tervikuline „Reisi- ja pagasivagunite rahvusvahelises liiklemises kasutamise liidu (R. I. C.)“ kokkulepe, mis maksma pandi 15. maist 1928. a.

See kokkuleppe koosneb osadest:

I. Liidu põhikiri (§§ 1 kuni 13);

II. Euroopa otseühenduste konverentsi töökava (§§ 14 kuni 22);

III. Eeskirjad vagunite vastastikku kasutamise kohta (§§ 23 kuni 109).

Põhikirja järgi on liidu ülesandeks reisi-, pagasi- ja postivagunite vastastikku kasutamise korraldamine rahvusvahelises liiklemises kui ka Euroopa otseühenduste (services directs) plaani kokkuseadmine.

Liidu juhtivad organid on:

a) Euroopa otseühenduste konverents;

b) asjaajaja-valitsus.

Konverentsi ülesandeks on: liidu liikmete vastuvõtmine ja väljaheitmine; asjaajaja-valitsuse valimine 5 aasta peale; liidu kokkuleppe muudatuste ja täienduste kohta otsustamine; Euroopa otseühenduste plaani (E. W. P.) koostamine. Konverentsi istungid peetakse ühel ajal ja samas kohas, kui Euroopa sõiduplaani konverents (vt. allpool).

Asjaajaja-valitsus ajab liidu jooksvaid asju, valmistab ette ja kutsub kokku konverentsi; korraldab otseühenduste plaani E. W. P. kui ka kokkuleppe R. I. C. väljakuulutamist.

Liidu liikmeks võivad astuda raudteed, kes rahvusvaheliste vagunite liiklemistest osa võtavad, R. I. C. määrustele alistuvad ja konverentsi äranägemise järgi küllalt kindlustavad R. I. C. täideviimist oma liinidel. Liitu kuuluvad praegu 36 raudteed järgmistest riikidest: Saksamaa, Austria, Belgia, Bulgaria, Taani, Prantsusmaa, Kreeka, Ungari, Itaalia, Läti, Leedu, Norra, Hollandi, Poola, Rumeenia, Šveits, Tšehhoslovakkia, Türgi, Jugoslaavia.

Kõik liikmed võivad konverentsist osa võtta. Igal liikmel on vähemalt üks hää, peale selle omavad liikmed veel lisahääli, mille arv on otseühenduste ja viimaste juures kasutatud telgede arvust, millega need teed E. W. P.-st osa võtavad.

Kõik otsevagunite ja otserongide liiklemine määratakse kindlaks Euroopa otseühenduste plaanis (E. W. P. — Europäischer Wagenbestellungsplan), mis on jaotatud 17 gruppi, näit. I. Prantsuse—Itaalia ja edasi; II. Prantsuse—Šveits ja edasi, sihitus Austria; III. Prantsuse—Belgia—Hollandi jne. Läti ja Leedu kuuluvad gruppi XII. Igal grupil on oma eesistuja ja ettevalmistavad raudteevalitsused, kes vastava grupi otseühenduste jaoks materjali koguvad, läbi töötavad ja konverentsile esitavad valmis kujul, E. W. P.-sse sissevõtmiseks.

Vastastikku vagunitega varustamise ja nende kasutamise kohta lepivad kokku osavõtvad raudteed iga sõiduplaani perioodi kestvuseks.

Vagunite vastastikku kasutamisel on arvestamiseühikuks reisivaguni telgkilomeeter. R. I. C. on rajatud loonus-(naturaal) kohustuse põhimõttel: Iga raudtee on kohustatud otsevagunitega vastastikku varustamisest osa võt-

ma nõnda, et tema poolt antud telgkilomeetrite arv vastaks sellele telgkilomeetrite arvule, mis võõra tee vagunid tema liinidel läbi jooksevad sama aja kestvusel. Puuduäänud telgkilomeetrite arvult, mis 3 aasta jooksul natuuras ei õiendata, tuleb võlguoleval teel tasuda 0,05 kuldfranki iga telgkilomeetri eest.

Vagunite jõudluse alal arvepidamine toimub Šveitsi riigiraudteede Keskvagunitekontrolli kaudu Bernis.

Euroopa sõiduplaani-konverents.

Enne maailmasõda tulid Euroopa tähtsamad raudteevalitsused kaks korda aastas kokku, et suve- ja talve sõiduplaane ühiselt koostada rahvusvahelises liiklemises. Neil n.n. *sõiduplaani-konverentsidel* mingisuguseid põhikirju ei olnud.

Peale maailmasõda tuli Šveitsi riigiraudteede kutsel sõiduplaani-konverents jälle kokku Bernis detsembrikuus 1920. Järgmisel konverentsil (1921. a.) otsustati luua konverentsi põhikiri, mis ka 1922. a. Luzernis vastu võeti ja 1923. a. maksma hakkas.

Selle põhikirja järgi Euroopa sõiduplaani-konverents „korraldab üldjoontes rahvusvahelist reisirongide liiklemist, määrab kindlaks rahvusvahelised rongide ja laevade ühendused reisiliiklemise vajaduste kohaselt ja püüab mõjutada, et tolliformaliteetid ja passikontroll piirijaamades lihtsustataks“.

Konverentsi juhtimine ja eeltööde tegemine on asjaajaja-valitsuse ülesandeks, kelleks on praegu Šveitsi riigiraudteevalitsus.

Konverentsist võivad osa võtta: a) osavõtivate riikide esindajad; b) raudteevalitsuste ja laevasõiduseltside esindajad, kes rahvusvahelises reisiliiklemises kaastegevad on; d) rahvusvaheliste õhusõidu ettevõtete esindajad (Neapeli konverentsil 1924 vastuvõetud täiendus).

Konverents peab oma istungeid üks kord aastas, teatavasti samal ajal ja kohas, kus ka Euroopa otseühenduste konverents.

Euroopa sõiduplaani-konverentsist osavõtivate raudteevalitsuste ja muude veettevõtete arv kui ka üldse konverentsi tähtsus on iga aastaga kasvanud, ja rahvusvaheliste reisirongide otseühenduste korraldamises on paljugi ära tehtud.

Rahvusvaheline kaubarongi-sõiduplaani konverents.

Ilmasõja tagajärjel desorganiseerunud transpordi olude parandamiseks Keskeuroopa riigid muude abinõude seas tunnustasid tarvilikuks ka rahvusvaheliste otsekaubarongide sisseseadmise, mille kohta üksikud riigid oma vahel sõlmisid kokkuleppeid kui ka peeti konverentsi, millel tulid küsimuse alla otserongid laiemas ulatuses. Esimene rahvusvaheline kaubarongi-sõiduplaani konverents peeti jaanuaris 1924 Tšehhoslovakkias, Ceské Budejovice's, millest

osa võtsid Tšehhoslovakkia, Ungari, Austria, Itaalia ja Jugoslaavia raudteevalitsused. Järgmistel aastatel tulid juurde veel Poola, Rumeenia (1925), Saksa, Bulgaaria, Kreeka (1927), Šveitsi, Belgia, Hollandi, Taani ja Rootsi (1928. a. peale) raudteed. 1928. a. sügisel konverentsil otsustati luua konverentsile vastav põhikiri. Moodustati redaktsioonikomitee neljast raudteevalitsusest (Tšehhoslovakkia, Austria, Itaalia, Saksa), kes töötas välja põhikirja kava. Müncheni konverents novembrikuus 1929. a. kinnitas selle kava.

Rahvusvahelise kaubarongi-sõiduplaani konverentsi siht on rahvusvaheliste kaubarongide ühenduste loomine osavõtivate raudteede vahel, kui ka vagunite läbijooksu kiirendamine, eriti piirijaamades.

Konverents tuleb kokku kaks korda aastas. Sügisel arutatakse üldküsimumis ja määratakse sõiduplaani üldjooned. Kevadel enne sõiduplaani vahetust kooskõlastatakse ja töötatakse välja sõiduplaanid trükkiaandmiseks.

Konverentsist osavõtavad raudteevalitsused annavad välja ühiselt rahvusvahelist kaubarongide-sõiduplaani (I. G. K.), mis ilmub igal kevadel sõiduplaanide muutmise eel ja sisaldab kõik tähtsamad kaubarongide-ühendused, millest vähemalt kahe riigi raudteed osa võtavad. I. G. K. redaktsioon ja trükkimine on tehtud Saksa Riigiraudteede Seltsile ülesandeks. Sõiduplaan ilmub saksa, prantsuse ja itaalia keeles. Jaamade nimetused on näidatud vastava riigi keeles.

Liikmetena võivad konverentsist osa võtta kõik raudteevalitsused, kes rahvusvahelisest kaubarongide liiklusest osa võtavad. Viimastest konverentsidest ongi osa võtnud peaaegu kõigi Euroopa riikide raudteevalitsused, välja arvatud mõned üksikud, seal hulgas ka Eesti ja NSVL raudteed.

Konverentsi juhtimine kui ka ettevalmistus on asjaajaja-valitsuse käes, kes valitakse konverentsi poolt 5 aastaks. Praegu on asjaajajaks-valitsuseks Tšehhoslovakkia riigiraudteed.

Rahvusvaheline liit kombineeritud kupongpiletite väljaandmiseks.

See liit, mille eesmärgiks on rahvusvaheliste reisijateveo ühenduste loomine, korraldamine ja arendamine kombineeritud kupongpiletite väljaandmise teel, on loodud 1921. a. Belgia riigiraudteede algatusel. Sellesse kuuluvad enamused raudteid järgmistest riikidest: Belgia, Bulgaaria, Taani, Hispaania, Prantsusmaa, Kreeka, Suur Britannia, Itaalia, Luksemburg, Hollandi, Portugal, Jugoslaavia, Rumeenia, Rootsi, Šveitsi ja Tšehhoslovakkia.

Liidu tegevusorganid on: asjaajaja-valitsus, milleks on praegu Belgia riigiraudteede selts, ja peakoosolek, mis iga 2 aasta tagant kokku tuleb.

Kombineeritud kupongpiletite väljaandmise

ja kasutamise tingimused on ette nähtud sellekohases tariifis, mis liidu poolt on välja antud. Tariifi määrused üldiselt on kooskõlas R. R. K. kui ka Transpordikomitee Ühistatud lisamäärustega.

Rahvusvaheline raudteedekongressi Ühing.

Rahvusvahelise raudteedekongressi ühingu ülesandeks on arendada raudteeasjandust kongresside pidamise, kui ka nende kongresside materjalide avaldamise teel.

Esimene rahvusvaheline raudteedekongress peeti 1885. a. Brüsselis. Sellel kongressil töötati välja kongressiühingu põhimäärused, mis järgmisel kongressil Mailandis 1887. a. vastu võeti. Peale seda peeti kongressid: Pariisis 1889., Peterburis 1892., Londonis 1895., Pariisis 1900., Washingtonis 1905., Bernis 1910. 9. kongress, mis pidi peetama Berliinis 1915. ja maailmasõja tõttu pidamata jäi, tuli kokku Roomas 1922. 10. kongress peeti Londonis 1925. ja 11. kongress Madridis 5.—16. maini 1930., millest osa võtsid üle 800 esindaja terve maailma raudteedelt.

Kongress on jaotatud 5 sektsiooni, vastavalt raudteede mitmesugustele aladele: I. Teede ehitus ja alahoid; II. Vedurid, vagunid ja materjal; III. Ekspluatatsioon; IV. Üldine; V. Kõrval- ja kololniaalteed. Igas sektsioonis tuleb arutusele harilikult 4 küsimust, mille iga ühe jaoks on määratud mitu aruandjat, kes vastavalt küsimust põhjalikult juurdlevad ja selle kohta kongressile esitavad kirjalikud aruanded. Kongress võtab vastu arutusel olnud küsimuste kohta resolutsioonid, kuid need ei oma kohustavate otsuste iseloomu.

Ilmub ka kuukiri (Bulletin), mis toob kõik kongressile määratud aruanded, kui ka üldse algupäraseid artikleid raudteeasjandusest.

Kongressil arutusele tulevate küsimuste iseloomustamiseks toome allpool tähtsamad punktid Madridi kongressi päevakorrast: Betooni ja raudbetooni kasutamine raudteedel; rööbaste murdekindlus ja kulumine; uued vedurite tüübid; täismetall-reisivagunid; signaalsatsiooni seaded suurtes jaamades; raudteede ja autode võistlus j. m.

Raudteedekongressi ühingusse kuuluvad praegu järgmised riigid: Argentiina, Belgia, Brasiilia, Costa-Rica, Egiptus, Hiina, Hispaania, Hollandi, Itaalia, Jugoslaavia, Kreeka, Luksemburg, Norra, Poola, Portugal, Prantsusmaa ühes Alžiiria, Tuunise ja asumaadega, Põhja-Ameerika Ühendriigid, Rootsi, Rumeenia, Saksamaa, Salvador, Soome, Suur Britania ühes India, Kanada ja asumaadega, Šveits, Taani, Tšehhoslovakkia, Tšiili ja Uruguai, ligi 230 raudteevalitsusega, millele allub 620.000 km raudteid.

Saksa raudteevalitsuste ühing (V. D. E. V.).

Ühingu nimetus kui „Saksa raudteevalitsuste ühing (Verein Deutscher Eisenbahnverwaltung)“ viib kergesti eksimõttele, nagu oleks tegemist ainult Saksa raudteedega. See pole aga nii. See on ühing, millesse kuuluvad peale kõigi Saksa raudteede ka veel Rootsi, Norra, Taani, Hollandi, Luksemburgi, Šveitsi, Austria ja Ungari raudteed, seega moodustab see ühing tähtsa Kesk- ja Põhja-Euroopa raudteede koonduse.

Ta asutati 1846. a. kümne Preisi eraraudtee valitsuse poolt. Tema liikmete arv kasvas ruttu. 1850. a. kuulus sinna juba 44 Saksa ja 4 Austria-Ungari raudteevalitsust.

Ühingu eesmärk on arendada liiklemissuhteid ühingu liikmete vahel, selleks ühiselt välja töötades tehnilisi ja administratiivseid määruisi, korraldusi ja asutisi kui ka kooskõlastada raudteede ja raudteekasutajate huvisid. Seda eesmärki on ühing ka saavutanud ja raudtee tehniliste kui ka veoõigusliste määruste väljatöötamisel ning ühtlustamisel pioneerina tähtsa töö ära teinud. Berni 1890. a. kaubaveo konverentsist kõneledes, tähendasime, et selle väljakujundamisel oli tähtis osa etendada Saksa raudteevalitsuste ühingu määrustikul „Betriebsreglement“. Kokkulepped raudteede ehituse ja ekspluatatsiooni ühtluse kohta 1856. a. ja vagunite vastastikku kasutamise kohta 1868. a. oiid omal alal põhjaneva tähtsusega määrustikud.

Ka käesoleval ajal teeb ühing tegemist mitmesuguste oluliste küsimustega, mis peavad lahendamist leidma eestkätt ühingu liikmete vahel, kuid need lahendused ei jäta oma mõju avaldamata ka laiemas ulatuses, rahvusvahelises liiklemises väljaspool ühingu piirkonda.

Ühingu ajakiri „Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen“ ilmub kord nädalas ja on paremaid ning huvitavamaid Saksa raudteeasjanduse-ajakirju.

Rahvusvahelised tariifid.

Selle kirjutise alguses vaadeldi Berni rahvusvahelisi konventsioone, kui veoõiguslikku alust, millel põhjeneb kõik rahvusvaheline reisijate-, pagasi- ja kaubaliiklemine raudteedel. Sellele järgnes ülevaade mitmesuguste rahvusvaheliste koonduste ja asutuste kohta, mis on tegutsemas raudteeasjanduse alal. Ülevaadet lõpetades peatume veel ühe teguri juures, mis rahvusvahelist liiklemist on korraldanud selle esimestest algastmetest peale ja mis praegugi sel alal olulisema töö ära teeb. Selle teguri all tuleb mõista rahvusvahelisi reisijate-, pagasi- ja kaubaveo otseühendusi, mis väljendavad end rahvusvahelistes tariifides ja viivad seda ellu, millele Berni konventsioonid on aluse pannud. Nende tariifide üksikasjalisest vaatlusest seekord tuleb ruumipuudusel loobuda, kuid paar lühikest märkust ei osutu üleliigseks.

1. Reisijate- ja pagasiveo otseühendused.

(Klambrates on näidatud need muudatused, mis on otsustatud maksma panna 1932. a. seniste ühenduste ümbermoodustamise või uute ühenduste loomise teel.)

Riigid, mille vahel otseühendused maksvad	Eesti	Läti	Leedu	Poola	N S V L
Läti	NSVL—Läti—Eesti otseühendus (Eesti—Läti—Leedu otseühend.)	—	—	—	—
Leedu	Saksa—Leedu—Läti—Eesti otseühendus (Eesti—Läti—Leedu otseühend.)		—	—	—
Poola	ei ole (Poola—Läti—Eesti otseühendus)	Poola—Läti otseühendus	ei ole	—	—
N S V L	NSVL—Läti—Eesti otseühendus (NSVL—Balti—Keskeuroopa otseühendus)		NSVL—Leedu otseühendus	NSVL—Poola otseühendus	—
Saksamaa	Praegu ainult Königsbergi direksiooniga: Saksa—Leedu—Läti—Eesti otseühendus (Kõigi direksioonidega: NSVL—Balti—Keskeuroopa otseühendus)			Saksa—Poola otseühendus	NSVL—Keskeuroopa (Saksa) otseühendus (NSVL—Balti—Keskeuroopa otseühendus)
Hollandi	Inglis—Balti otseühendus Hollandi kaudu				
Inglismaa	Inglis—Balti otseühendus Hollandi kaudu Inglis—Balti otseühendus Belgia kaudu				
Belgia Prantsusmaa	Inglis—Balti otseühendus Belgia kaudu				
Austria Tšehhoslovakkia Itaalia	ei ole (NSVL—Balti—Keskeuroopa otseühendus)				NSVL—Keskeuroopa otseühendus (NSVL—Balti—Keskeuroopa otseühendus)

2. Kaubaveo otseühendused.

Riigid, mille vahel otseühendused maksvad	Eesti	Läti	Leedu	Poola	N S V L
Läti	NSVL—Läti—Eesti otseühendus.	—	—	—	—
Leedu	Saksa—Leedu—Läti—Eesti otseühendus		—	—	—
Poola	Poola—Läti—Eesti otseühendus		ei ole	—	—
N S V L	NSVL—Läti—Eesti otseühendus		NSVL—Leedu—Saksa otseühendus	NSVL—Poola otseühendus	—
Saksamaa	Saksa—Leedu—Läti—Eesti otseühendus			Saksa—Poola otseühendus	Saksa—Leedu—NSVL otseühendus Saksa—Poola—NSVL otseühendus

Reisijate otsevedu lähte- ja sihtjaamade vahel, mis asuvad mitmes riigis, ei olegi võimalik ilma sellekohase tariifita, mis ära määrab piletihinna ja pagasi veomaksu terve teekauguse eest. Siinjuures tuleb tähendada, et kombineeritud kupongpiletite müük reisibüroode kaudu on osutunud heaks vahendiks rahvusvahelise liiklemise arendamisel hoopis laiemas ulatuses, kui see ainult maksvate otsetariifide põhjal võimalik oleks.

Kaubaveos on R. K. K. loonud korralduse, mis võimaldab kaubaliiklemist kõigi sellest konventsioonist osavõtivate riikide raudteejaamade vahel, ilma et nende riikide vahel veel erilisi kokkuleppeid oleks vaja sõlmida. Vedu toimub iga riigi sisetariifide põhjal, mis harilikult üksteisest lahkuminevad on oma maksu-määrade kõrguse kui ka käsitamise tingimuste poolest.

Kuigi see kord enam-vähem rahuldab sarnases liiklemises, mis ei ole intensiivne ja koosneb suuremalt osalt juhuslikkudest saadeti-

test, siiski seal, kus veod omavad massilise iseloomu või toimuvad järjekindlalt ja korduvalt, tekib tarvidus korralduse järgi, mis võimaldab kaubasaatjatele ja saajatele teha kindlaid ja täpseid arvestusi veokulude ja veotingimuste suhtes. Seda ülesannet täidavad rahvusvahelised kaubaveo otsetariifid, mis on pandud maksma paljude riikide vahel, eriti seal, kus kaubavahetus on elav. Harilikult on nad koostatud veost osavõtivate riikide sisetariifide alusel, kuid tihti sisaldavad nad ka mõnesuguseid hinnaalandusi ja veotingimuste kergendusi, mis ei ole ette nähtud sisetariifides. See on maksev midugi otsetariifide kohta, mis sisaldavad ka veomaksu arvutamise määrusi, kaupade klassifikatsiooni, kauguste- ja hinnatabeleid, aga mitte ainult üldisi veomäärusi.

Lhk. 82 on toodud kaks ülevaadet reisijate-, pagasi- ja kaubaveo otseühenduste kohta, mis on maksvad (või pannakse maksma) Eesti ja ta naaberriikide vahel, kui ka nende riikide ja teiste Euroopa riikide vahel.

Kroonika.

ÜLDOSA.

RAUDTEE RÖÖPAVAHE LAIUSED.

Saksamaa raudteede rööpavahe laiuseks on 1435 mm. See laius vastab 48½ inglise tollile ja selle laiuse vahega ehitati esimene inglise raudtee 1825. a. Stockton—Darlingtoni vahel. Sealt on see laius pea kogu Euroopa riikide raudteedele edasi kantud, ka esimene saksa raudtee Nürnberg—Fürth'i vahel sai selle rööpalaiuse osaliseks. Sellest ajast on see laius ka saksa teede normaallaiuseks.

Kitsarööpalistel saksa riigiraudteedel on rööpavahe laiuseks enamikus 750 mm, vähemal arvul ka 1000 mm. Kitsarööpalisi teid on Saksamaal kõigest 1,8% kogu raudteevõrgust.

Erinevad rööpavahe laiused on Euroopas:

Nõukogude Venemaal	1524 mm.
Eestis, Soomes ja osalt Lätis	1524 „
Hispaanias	1672 „
Portugalis	1672 „

Teistes maailmaosades:

Põhja-Ameerika Ühendriikides	1448 mm.
Argentiinas, Tseilonis, Tšiilis	1676 „
Ida-Indias	1676 „
Austraalias suuremalt osalt	1600 „
„ vähemal arvul	1435 „

Raudteeliinid kogu maakeral on suuremalt jaolt (71%) normaaltee tüüpi 1435 mm. rööpavahe laiusega.

SAKSAMAA.

RESTORANVAGUNITES HINNAD ALANDAMISELE.

Alates oktoobri kuust on Saksa selts „Mitropa“ söökide ja jookide hindasid restoranvagnis tuntavalt

alandanud. Nii on alandatud lõunasöökide hindu RM. 3.30 pealt RM. 3.00 peale, õhtusöökide hindu RM. 3.30 pealt RM. 2.50 peale. Selle kõrval on sisse seatud n.n. väikesed lõunad (Kleines Mittagessen), mis koosneb 3-st roast, hinnaga RM. 2.00 inimese pealt.

Samuti on alandatud jookide (kohvi, tee, mineraalvesi, õlu, vein jne.) hindasid.

KIIRRONGIDE SÕIDUKIIRUST IDA-PREISIMAAL TÖSTETAKSE.

Saksa Riigiraudteeselts on suvise sõiduplaani juba kindlaks määranud. Uue sõiduplaani järele, mis maksma hakkab 22. mail 1932. aastal, on kiirrongide sõidukiirust Ida-Preisimaa teosal märksa tõstetud.

Kiirrongide sõiduplaani lõplik kava on järgmine:

1. Berlin—Königsberg—Eydtkuhnen.

Km	Jaamad	D 1		D 15		D 7		D 3	
		tul.	min.	tul.	min.	tul.	min.	tul.	min.
—	Berlin Schles. Bhf.	—	9.47	—	15.12	—	19.54	—	23.28
246,5	Schneidemühl	13.15	13.22	18.17	18.23	23.37	23.50	3.00	3.13
444,4	Marienburg	16.16	16.25	21.00	21.10	3.01	3.11	6.06	6.20
589,7	Königsberg	18.20	18.26	22.55	—	5.07	5.18	8.15	8.23
740,2	Eydtkuhnen	20.37	—	—	—	7.26	—	10.50	—
Sõidukestvuse vähenemine		minutid		minutid		minutid		minutid	
589,7	Berlin — Königsberg	17		24		13		29	
740,2	Berlin—Eydtkuhnen	23		—		34		38	

Kiirrongid D 1 ja D 7 on otseühenduses Eydtkuhnen—Kaunas—Joniškis—Riga—Tallinn otseühendusega, nende rongidega on ühes 1. 2. 3. klassi otsevagunid ja 1. 2. klassi magamisivagunid Berlin—Riga.

2. Eydtkuhnen—Königsberg—Berlin.

Km	Jaamad	D 2		D 16		D 8		D 4	
		tul.	min.	tul.	min.	tul.	min.	tul.	min.
—	Eydtkuhnen	—	7.44	—	—	—	19.19	—	21.42
150,5	Königsberg	9.54	9.59	—	14.03	21.28	21.36	23.53	23.58
295,8	Marienburg	12.00	12.16	15.43	15.55	23.37	23.50	2.03	2.15
493,7	Schneidemühl	15.23	15.33	18.45	18.57	2.50	3.00	5.24	5.31
740,2	Berlin Schles. Bhf.	18.52	—	22.12	—	6.47	—	8.51	—
Sõidukestvuse vähenemine		minutid		minutid		tun.	min	minutid	
740,2	Eydtkuhnen—Berlin	13		—		1	33	10	
589,7	Königsberg—Berlin	7		12		1	18	—	

Kiirrongid D 2 ja D 8 on otseühenduses Tallinn—Riga—Meitene—Kaunas—Eydtkuhnen liini kooskõlastatud rongidega. Nende rongide koosseadetes on muu seas 1. 2. 3. klassi otsevagunid ning 1. 2. klassi magamisivagunid Riga—Kaunas—Berlin.

Nagu ülaltoodust näha, on eriti kiirendatud kiirrong D 8 käiku, kusjuures sellel rongil teeloleku aeg väheneb üle 1½ tunni.

Leedu, Läti ja Eesti raudteed ei ole veel kindlaks määranud oma rongide sõiduplaane, mis nende Saksa otseühenduse rongidega kooskõlas oleks.

Igatahes ka ültähendatud raudteed on sunnitud vastavalt Saksa raudteede oma otseühenduste rongide sõiduplaane muutma, kui mitte kiiruse tõstmise mõttes, siis kindlasti rongide sõiduaegade suhtes.

Erikirjanduse ülevaade.

DURCH DIE TECHNISCHE WELT.

Wir fahren ins Land der Technik von Ing. Ed. A. Pfeiffer. Verlag Dieck & Co, Stuttgart. — 272 lhk. suures formaadis, 267 pilti ja joonistust 120 kriitavhvil. Kaunis linases köites, hind RM. 5.60.

Raamat viib lugeja tehnika valdkonda, kusjuures see ala on kirjeldatud igale arusaadavalt, rahvalike teaduslikuna tööna.

Teoses tuleb käsitamisele tehnika alad eri osakondadena; nii leiame siin pühendatud terve peatüki raudteele, tänavraudteele, autoliikumisele ning laevasõidule. Raudtee osasse puutuvatest materjalist oleks nimetada: Meeleolu pilt sõidul kiirrongi veduril, kirjeldus kiirrongide vagunitest ning veduritest. Rongide liikumisest ja liikumise julgeolekust jutustavad erikirjeldused. Järgnevalt antakse piltlikult edasi kirjeldused raudtee ehitustöödest, piletimüügi korraldusest jne. See osa on rikkalikult piltidega ilustatud,

kusjuures pildimaterjal pole mitte ükski Saksamaa raudteedest koostatud, vaid siin leiame ka jooniseid ja pilte Inglise, Šveitsi ja Ühendriikide raudteedest.

Järgnevad peatükid on pühendatud kaevandustehnikale, tööstusele, laevaehitustehastele ning süvendustehnikale (kanalid ja jõed). Lõpuks on eripeatükk korraldatud rekord-lennukitele ja õhulaevadele. Elavalt kirjeldatakse muuseas DoX suurlennukit ning lenusadamate ehitustehnilist külge.

Trükitehniliselt on raamat laitmatult õnnestanud, selle juures on teose hind võrdlemisi odav. Raamatut võib igale soovitada, kes huvitatud tehnikast ja viimase uuematest saavutustest.

E. T.

DER ZUGFÖRDERUNGSDIENST.

Handbuch für das Personal des Lokomotiv- und Triebwagendienstes. Abgeschlossen am 1. November 1931. Bücherei des Einheitsverbandes der Eisenbahner Deutschlands, Band 28. Verlag: Verlagsgesellschaft „Deutscher Eisenbahner“ G. m. b. H., Berlin W 50, Rankestrasse 4. 224 lhk., hind broš. RM. 6.00.

Raamat käsitab Saksa riigiraudteede veduri- ja mootorvagunite meeskonna ning veoametkonna teenijate teenistuskäiku. Ära toodud on teenijate vastuvõtu määrused, teenistuse eeskirjad, palgaolud ühes lisatasudega ning ületunni töötasumäärad ühes vastava töökaitse seadusega. Samuti leiame ka teenijate puhkeaja normid ning pensionile määramise korralduse.

Edasi käsitatakse riigiraudteede alluvate Boden-see ja Baltimere laevade meeskonna ning elektrivedurite meeskonna teenistuskäigu määrusi ning teenistusvõimalusi.

Et teenistusolud Saksa raudteedel mitmeti erinevad, kui meil, siis võib raamat huvi pakkuda meie raudteelastele, eriti kutseühingute tegelastele ning veoameti juhtivatele jõududele.

BUNDESBAHNEN UND AUTOMOBIL.

Caveant Consules. Herausgegeben von der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen. Verlag: A. Francke A.-G., Bern. — 150 lhk., hind broš. 2.00 Šv. franki.

Käesolev huvitav raamat, mis väljaantud Šveitsi riigiraudteede peavalitsuse poolt, käsitab autotranspordi ja raudtee vahelist võistlusprobleemi. Ära näidatud on ka esialgsed autobuste võistluse pehmemdamise võimalused. Eripeatükk annab ülevaate poolametliku transportettevõtte „Sesa“ konstruktsioonist ja tegevusest.

Teedaanne.

Tunnistakse kaotamise puhul maksvusetak min poolt väljaantud sõdurite (sinised) kv. tunnistused järgmiselt:

- 1) Posimann, Voldemar — v. a. 17. I. 31. nr. 35 all.
- 2) Treiveldt, Voldemar — „ — „ — „ 61 „
- 3) Bedrit, Harald — „ — „ — „ 520 „
- 4) Saarnok, Leopold — „ — „ — „ 550 „
- 5) Aloe, Edgar — „ — „ — „ 559 „

(allkiri)

Kolonel-leitn. ja Pioneer Pataljoni ülem.

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