Eesti Raudtee

TEEDEASJANDUSE AJAKIRI

K/Ü E. R.

Ilmub kuus korda aastas

Toimetuse ja talituse aadress: Tallinn, postkast 243

K.-Ü. „Eesti Raudtee“ väljaanne Tallinnas

Nr. 2 (147) Märts/Aprill 1939. 18. aastakäik

SISU: Dipl.-ins. Lembit Lätt: Sihtjooni eesti vagunite ajakohastamiseks. — R. Maidla: Märkusi Raudteede seaduse kohta. — Kroonika. — Erikirjanduse ülevaade.

INHALT: Dipl.-Ing. Lembit Lätt: Richtlinien für zeitgemässe Ausgestaltung des Wagenparks der estnischen Staatsbahnen. — R. Maidla: Bemerkungen zum estnischen Eisenbahngesetz. — Kleine Mitteilungen. — Bücherschau.

Eestimaa Õlikonsortsium

Sillamäe

BALTOLIN

Kütteõli

Imbutusõli

1-ne BENSIINITEHAS EESTIS

Kodumaa bensiin

Bituumen

Mootorpetrool

Estländska Oljeskifferkonsortiet

Kontor: Tallinn, V. Karja 1. Telefon 465-07

1:1336
7172

„POLARIS“

EESTI KINDLUSTUS-AKTSIASELTS

võtab vastu järgmisi kindlustusi: tule-, murdvarguse-, veo-, väärtsaadete-, kasko- (laevakerede) ja klaasikinnitusi.

Seltsi põhi- ja tagavarakapitalid ületavaad Kr. 1.000.000.—. Seltsi asutamisest peale on kahjude eest välja maksetud üle Kr. 5.500.000.—. Soliidne edasikinnitus! Kahjud likvideeritakse viivitamata!

Juhatus asub Tallinnas, Vana Viru 12. Kõnetraat 426-66.

Telegrammi-aadress: „Polaris“.

Osakond asub Tartus, Suur Turg 11. Kõnetraat 6-75.

A-S. Norddeutsche Kabelwerke, Berlin-Neukölln
igasugused kaablid ja isoleeritud traadid

Telephonbau und Normalzeit, G. m. b. H.,
Frankfurt (Main),
telefoni aparaadid ja kodukeskjaamade ehitused

Alfred Teves, Maschinen- und Armaturenfabrik G. m. b. Hr.
Frankfurt (Main)
ATE külmutus-sisseseaded

Vagunitevabrik A.-S. Wismar, Seestadt Wisma,
igasuguste mootor- ja muude vagunite ehitus

Ainuesindaja Eestis:

Thomas Clayhills & Son
Tallinn, Olevimägi 14.
Telefon (kodukeskjaam) **415-00.**

E2
E
42

EESTI RAUDTEE

TEEDEASJANDUSE AJAKIRI

ILMUB KUUS KORDA AASTAS

Toimetus ja talituse aadress: Tallinn, postkast 243

TELLIMISE HIND (kaasannetega):
1 aastaks — Kr. 5.00.
1/2 „ — „ 2.60.
Raudteelastele (kaasanneteta) Kr. 1.00 aastas
Üksik number 40 senti.

KUULUTUSE HINNAD:
1 lehekülg . . . . . Kr. 60—
1/2 „ . . . . . „ 32.—
1/4 „ . . . . . „ 16.—

Nr 2 (147) Märts/Aprill 1939 18. aastakäik

Sihtjooni eesti vagunite ajakohastamiseks

Dipl. ins. Lembit Lätt

Eesti Riigiraudteede vagunite park, s. t. kõik kasutamisel olevad vagunite kogumikud inimeste, posti, pagasi ja kauba veoks kui ka eriülesannete täitmiseks, on suurelt osalt ajast õige tublisti maha jäänud nii vagunite ehitusviisilt, väljanägemiselt, sisseseadelt ning ka sõiduomadustelt.

Jättes kõrvale kitsarööpmelised vagunid, millised — liikudes aeglaselt (maksimaalselt 60, ent tavaliselt vaid 20 kuni 40 kilomeetrilise tunnikiirusega) — siiski veel enam-vähem praegusaja nõudeid rahuldada suudavad, samuti ka mitmesugused erivagunid — ei vasta konstruktsioonilt ega sõiduomadusilt ükski meie laiarööpmeline vagun Lääne-Euroopa uuematele vagunitele.

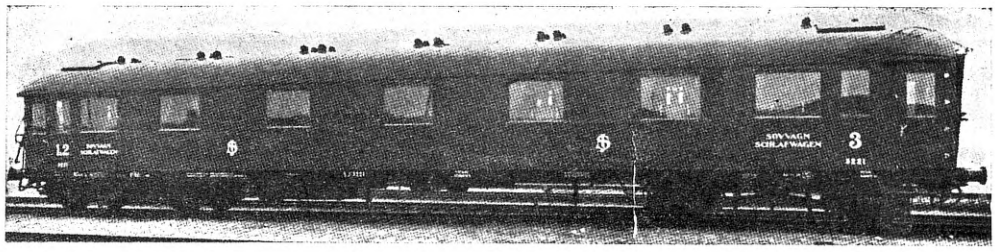
Ka väljanägemiselt ning sisustuselt omame peale salongvagunite vaid paarkümmend täiesti rahuldavat, välismaiste vastavate vagunitega võistelda suutvat, laiarööpmelist reisivagunit ja nimelt 2. klassi ekspressrongi-vaguneid nr. 115 ja nr. 116, elektromootorvaguneid nr. 1 ja nr. 2, diiselmootorvaguneid nr. 31 ja nr. 32 ning nende külgehaake- (lisa-) vaguneid.

Kuigi meie reisijad oma enamikus toreduse suhtes põhjamaiselt tagasihoidlikud on, rahuldudes võrdlemisi vähese sõidumugavusega, peame siiski ka väliskülalaliste ja -turistidega arvestama, kes tuleval aastal (Helsingi olümpiaadi ajal) meid kindlasti suurel arvul külastama saavad ja kes kõikvõimaliku luksusega on harjunud. Muidugi pole meil ainelise kehvuse tõttu võimalik võistelda suurriikidega, kuid naaberriikide Läti, Leedu ja ka Poolaga peaksime siiski katsuma sammu pidada.

Lätis on 1933 aastast alates pidevalt suuremal hulgal ehitatud uhkeid saksatüübilisi terasvaguneid nii Riia—Berliini otserongide kui ka siseliikluse jaoks, pealeselle tantsu- ja salongvaguneid, millised mitmel korral ka Tallinnat külastanud on. Ka Leedu on energiliselt asunud oma vagunite ajakohastamisele, tellides möödunud aasta algul Wumag'i tehastelt Görlitzis neli saksa 1937. aasta tüüpi 1./2./3. klassi terasvagunit. Poola tehased aga valmistavad juba pikemat aega moodsaid klassi-, magamis-, restoran- kui ka salong- ja tantsuvaguneid nii sise- kui välismaale. Ent suurriigid nagu Ameerika, Inglise, Saksa, Prantsuse j. t. on viimasel ajal jõuvankri konkurentsi sunnil otse üksteise võidu liiklusele üle annud üha toredamaid ja uhkemaid rööbassõidukeid. Meenutagem siinkohal vaid Saksa Riigiraudtee „Rheingold"i nimelises kaugekiirrongis Hoek van Hollandi ja Baaseli linnade vahel sõitvaid 23,5 m pikki salongvaguneid, kus 1. ja 2. klassis igal reisijal kõrgetoeline eriti pehmelt polsterdatud tugitool ja terves vagunis peale köögi vaid 20 istekohta, Rahvusvahelise Magamisvagunite Seltsi luksusrongide „Orient-Express", „Nord-Express" j. t. vaguneid ning inglise raudteeseltsi „London and North Eastern Railway" hiljuti käiku lastud keskmiselt kuni 110,1 kilomeetrit tunnis sõitva kiirrongi „West Riding Limited" komfortaableid salongvaguneid.

Meie vagunite ajast mahajäämist on nähtavasti põhjustanud vagunite uuendamiseks ja parandamiseks määratud krediitide vähesus, kuid osalt on siin süüdi ka juhuslik ja ebateaduslik, pikemaaegse kavata ning sihtideta töö.

Krediidi puudusel liiguvad paljud reisivagunid kaugelt üle „Raudteede tehnilise ekspluatatsiooni määrustes" (§ 32 p. 2) kindlaks määratud põhjaliku parandamise tähtaja, milleks pehmete istmetega vaguneile 6 aastat ja kõvade istmetega vagu-



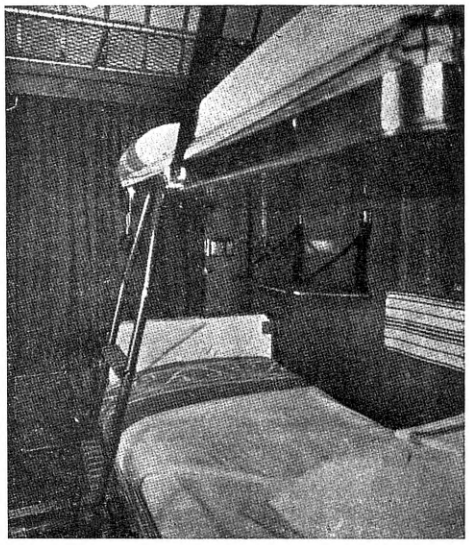
1. 2. klassi magamisvagun Rootsi raudteel

neile 9 aastat ja mida terveks nähteks pidada ei saa. Iseäranis puidust alusraamidega vagunite juures, milliseid meil veel rohkearvuliselt käigus (näiteks vagunid nr. nr. 101, 110, 111, 155, 321, 337 j. t.), pole nendest, kogemuste najal kindlaksmääratud, tähtaegadest kõrvalekaldumine kuigi soovitav, kuna looka vajunud puust alusraamid halvasti mõjutavad vagunite sõiduomadusi ning tugevust.

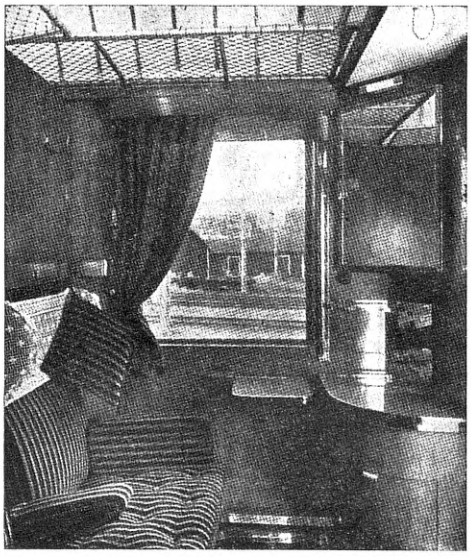
Teisest küljest on saadud krediidiga sageli ehitatud otstarbele mitte täiesti vastavaid vaguneid. Selleks paar näidet.

Kuigi Tallinn—Pääsküla vaheline elektrirongide ühendus juba 15 aastaseks saamas, pole siiski senini suudetud mootorvaguneile aja ja kiirema liikluse kohaseid lisavaguneid muretseda. Kasutatavad vagunid on lühikesed, kaheteljelised, kitsaste rõdude ja ustega. Eriti ebakohased on seal juba mitmendat aastat liikuvad, hoopis kaugemateks sõitudeks määratud, punase välisvärviga kaheteljelised vagunid, kõrgete seljatugedega, istmetega, paljude kasutamata pakivõrkude ja lukustatud tualettruumidega. Mitmed neist lühikesist vaguneist on isegi veel vaheseinaga poolitatud ning omavad äärmiselt kõvu puksivedrusid. Nende vagunite sõiduomadused on halvad ning peale- ja mahaminek äärmiselt tülikas ja aeglane.

Ka diiselmootorvagunid nr. 31 ja nr. 32 suure taara (42 ja 50 t.) ja nõrgajõuliste mootorite tõttu (250 ja 290 HJ) pole suutelised kõiki nõudeid täitma. Sõites ilma suurema vajaliku jõutagavarata jaksavad nad kumbki vaid ühtainust lühikest kaheteljelist lisavagunit ligi võtta, milline aga diiselmootorvagunilt arendatavate 80—90 kilomeetriliste tunnikiiruste juures tugevasti loobib ja liig vähe reisijaid mahutab.



Rootsi raudtee 2. kl. magamisvaguni kupee öösel



Rootsi raudteede 2. kl. magamisvaguni kupee päeval

Esimeste 15 iseseisvusaasta vältel rahulduti vaid vanade näotute, äärmiselt kitsaste akendega ja ebamugavate istmetega, venelastelt päritud reisivagunite suurema või väiksema lappimise ja parandamisega.

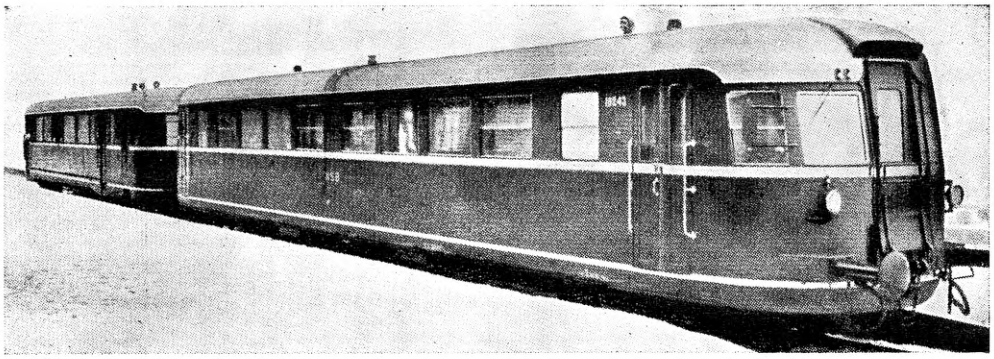
Alles 1934. aastast alates hakati suuremat rõhku panema vagunite nägususele, otstarbekamale ehitusele ning sõidumugavusele. Selle tulemusena võeti reisivagunitel tarvitusele laiad aknad, mugavamad istepingid, meeldivamad värvitoonid ja rauast alusraamid.

Nendest uuendustest aga veel ei piisa, et osagi meie laiarööpmelistest reisivagunitest tõsta täiesti ajakohasele tasemele.

Rongide sõidukiiruselt oleme suuremast osast kultuurriikidest kõvasti maas, sest olenevalt röö-bastiku seisukorrast lubab meie riigiraudteede möö-

E 2 10 50

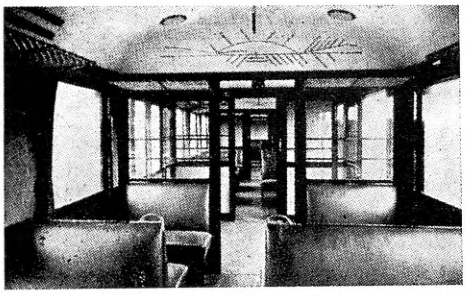
Norra raudteede alumiiniumist reisivagun



dunud aastal kehtima hakanud „Liiklemise eeskiri" (§ 124) laiaröopmelistel aururongidel vaid maksimaalselt kuni 80 km ja mootorrongidel kuni 96 km tunnis arendada. On enam kui tõenäolik, et lähemas tulevikus oleme sunnitud neid kiiruse ülemmäärasid tunduvalt tõstma kui meie aja tempost lootusetult mahajääda ei soovi.

Praegugi on juba paljudes riikides, näiteks Ameerikas, Saksas, Inglismaal, Prantsusmaal, Itaaliias, Belgias, Taanis 140—160 kilomeetriline maksimaalne tunnikiirus tavaline asi ning tihtigi kaetakse 200 ja enamgi kilomeetrit tunnis.

1937 aasta oktoobris omasid maailmas suurimaid keskmisi reisikiirusi järgmised rongid: [1])



Taani raudteede alumiiniumist reisivaguni sisevaade

1) Saksa diiselmootorrong „Der fliegende Kölner", Hannover—Hamm'i jaamade vahel 137,9 km tunnis.

2) U. S. A. diiselmootorrong „The Super Chief", La Junta—Dodge City vahel 134,7 km tunnis.

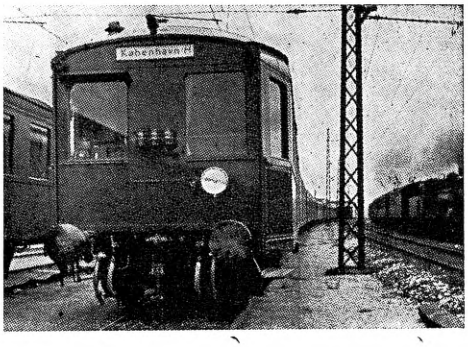
3) U. S. A. eletromootorrong „The North Shore Ltd", Kenosha—Waukegan'i vahel 121,0 km tunnis.

4) U. S. A. aururong „Detroit Arrow", Fort Wayne — Gary vahel 119,9 km tunnis.

5) Saksa aururong Berliin—Hamburgi vahel 119,6 km tunnis.

6) Prantsuse P. L. M.-raudtee diiselmootorrong Laroche—Dijon'i vahel 116,4 km tunnis.

7) Prantsuse eletromootorrong „Lõuna ekspress", Les Aubrais—St. Pierre des Corps vahel 115,7 km tunnis.



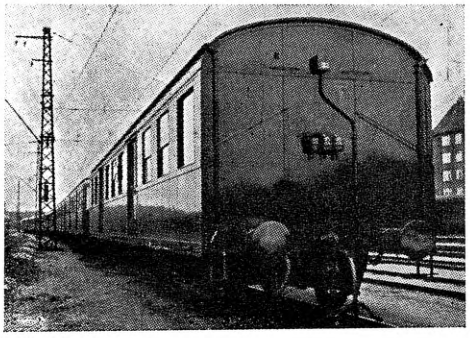
Taani raudteede elektrirongi kontrollvaguni otsavaade

8) Inglise aururong „Coronation", London—York'i vahel 115,7 km tunnis.

9) Itaalia elektromootorrong Roma—Napoli vahel 114,5 km tunnis.

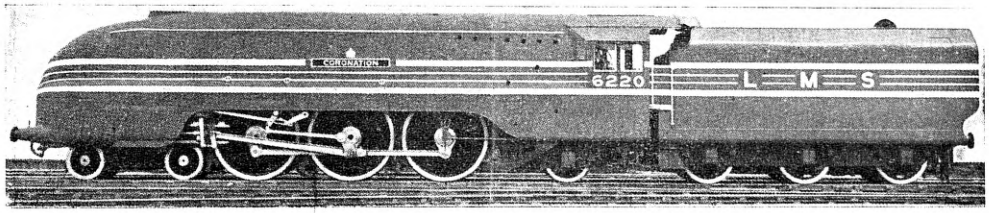
1937. aastast saadik on kiirused mitmes riigis veelgi tunduvalt tõstetud.

Meie vagunitest pole aga ükski kõlvuline kasutamiseks kiirusele üle 100 km/tunnis.



Taani raudteede elektrirongi vaguni otsavaade

[1]) Monatssschrift der Internationalen Eisenbahn-Kongress-Vereinigung" VIII köide; nr. 10—1937.



London—Manchester—Scottish raudtee „Princess Royal" klassi voolujooneline kiirrongivedur

Peamisteks takistusteks on siin meie vagunite vananenud konstruktsioon ja ebakohane kerestiku materjal (tamme ja männa puit), lühikesed 2 kuni 2,5 m telgedevahega ja peamiselt vaid kahekordse vedrutavusega pöörvankrid, vanamoelised puhvrid ja puksid.

Pealeselle on suur osa, nimelt 65,1% ehk ümmarguselt $^2/_3$ meie laiarööpmelise klassivaguneist kahe — (31,7%) või kolmeteljelised (33,4%) [2]) millised ehitatud kiirustele vaid kuni umbes 60 km tunnis ning millised suuremate kiiruste juures „loopima" (mitmes suunas tugevalt kõikuma) hakkavad.

Meil siiski tarvitatakse neid lühikesi vaguneid tihtilugu kiiremates rongides ning paljudki lugupeetud lugejaist on vist säärasel juhul neis vaguneis sõites loopimist oma nahal tunda saanud. Eriti suur ja hädaohtlik on loopimine siis, kui lühikene vagun asub viimasena kiire rongi sabas.

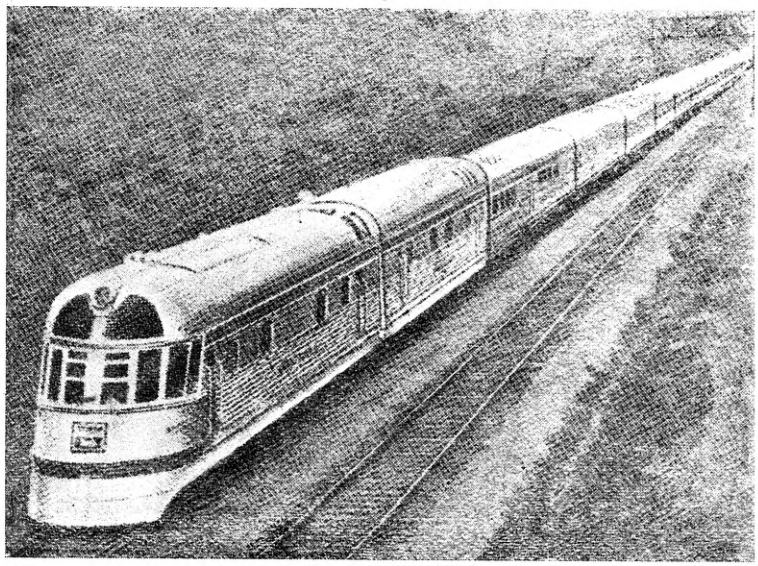
Seisukorra parandamiseks tuleks loobuda suurema osa kahe- ja kolmeteljeliste reisivagunite põhjalikust parandamisest, nad tähtaja möödumisel lammutada ning nende asemele ehitada pikad (20 kuni 22 m) neljateljelised terasvagunid rull-laagritel, moodsate (3 kuni 3,6 m telgedevahega) pöörvankrite ja torupuhvritega.

Välismail leiti juba enne maailmasõda, et suurenenud sõidukiirused ei lubanud enam puidust kerega vaguneid tarvitada. Saksas ehitati esimene katseline rauast kerega pakivagun 1909. aastal, ja esimene kiirrongivagun 1912. aastal. Nüüd on suurem osa Euroopa ja Ameerika riike, nagu Ameerika, Saksa, Prantsuse, Belgia, Läti j. t. loobunud puidust vagunite ehitamisest kiirematele rongidele ning raua asemel tarvitavad kõrgeväärtuslikke ja eriprofiililisi teraseid ning isegi kergeid metalle (alumiiniumi segusid). Vastavalt nende riikide jõukusele ja raudteeliinide pikkusele, samuti ka liiklemise tihedusele ehitatakse seal terasvaguneid korraga otse sadade viisi.

Meil aga puuduvad seni täiesti rauast või terasest kerestikuga vagunid, välja arvatud vaid möödunud aastal Raudteede Peatehastes ehitatud kitsarööpmelised diiselmootoritega rööbasomnibused nr. nr. 11 ja 12.

Terasvagunitel on võrreldes puidust vagunitega palju kaaluvaid hüvesid. Nad on märksa tugevamad, vastupidavamad ilmastiku mõjudele ja seega pikema elueaga, nõuavad vähem paranduskulusid

[2]) 1937/38 eelarveaastal oli E. Riigiraudtee 350 laiarööpmelisest reisivagunist Riigi Statistika Keskbüroolt väljaantud tegevusülevaate põhjal 111 kaheteljelist ja 117 kolmeteljelist, seega langeb keskmiselt 3,04 telge vagunile.



Voolujooneline kiirmootorrong „Zephyr" Chicago—Denveri liinil P.-A. Ühendriiges. Keskmine sõidukiirus 134 km/t. Maksimaalne sõidukiirus 184 km/t.

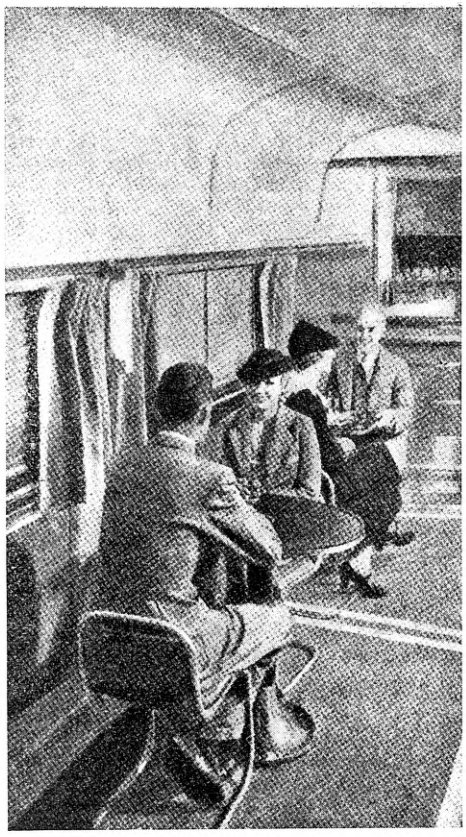
ning kokkukeevitatud kujul on nad nägusamad ja kergemad.

Rongiõnnetustel õieti ehitatud terasvagunid ei purune ümberminekul suurimate kiirustegi juures ning pakuvad seega reisijaile suuremat hädaohutust. Seda on kujukalt näidanud mitmed välismaised rongiõnnetused. Kurikuulsa Matuschka pommiatentaadi korral Frankfurt-Berliini kiirrongile aastal 1931. ei saanud ükski reisija surma, kuigi rong suure kiirusega mitu meetrit kõrgelt tammilt alla sõitis ning terasvagunid seetõttu ümber läksid.

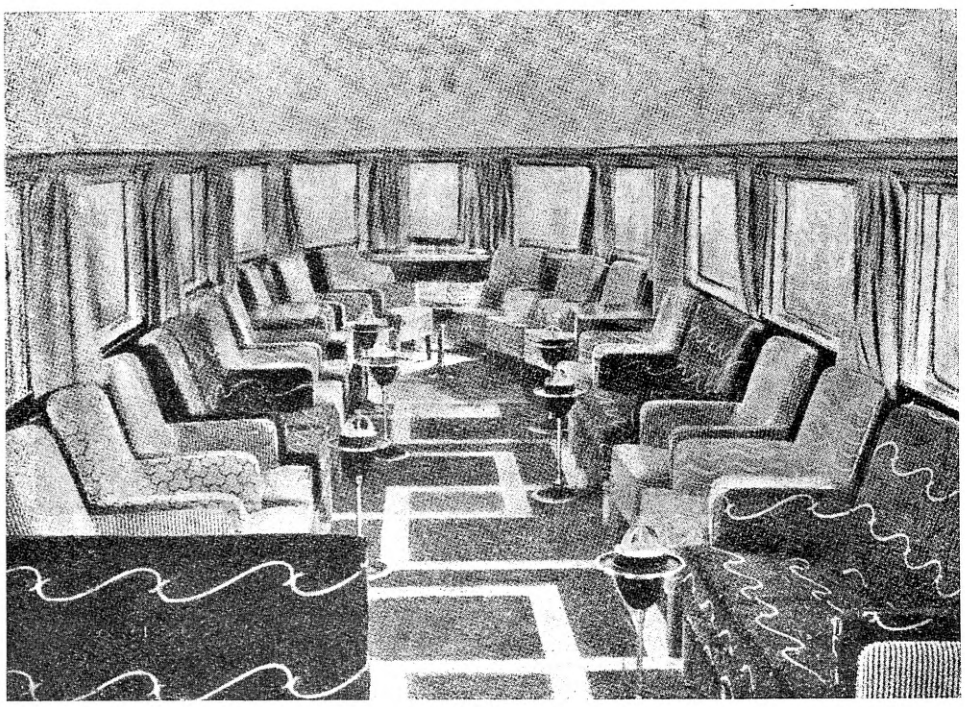
Samuti oli hiljutisel Ameerika „lendava" Missouri-Pacific'i rööbastelt jooksmisel vaid 4 vigastatut, ent ühtegi surnut, sest terasvagunid jäid täiesti terveks.

Seevastu rongiõnnetusel Helsingi lähedal paari aasta eest, kus vaid üks kaheteljeline puidust kerega vagun rööbastelt välja jooksis ja kummuli läks, said surma 4 ja haavata 40 inimest. Ka Eesti suurimal raudteekatastroofil 1924. a. Jõgeva ja Kaarepere vahel purunesid mitmed puidust vagunid täielikult ja hulk inimesi leidsid surma.

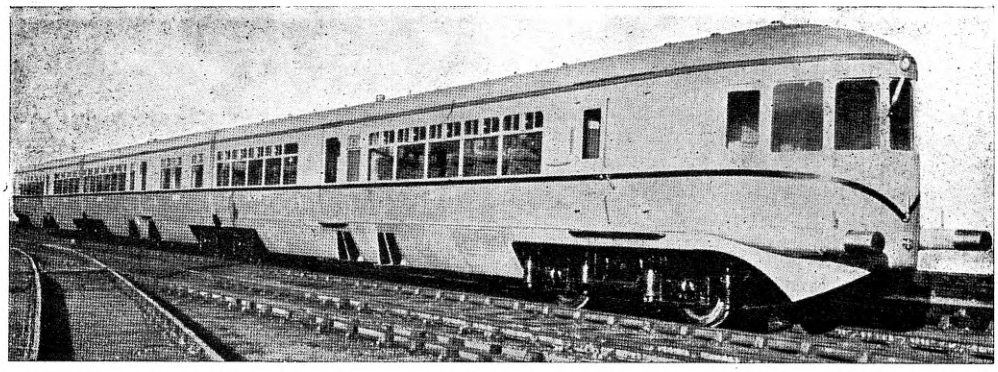
Terasvagunite terveks jäämist võimaldab nende tugev ja otstarbekas ehitusviis. Vaguni kere ja alusraam moodustavad koos 2—2,5 m/m paksude katuse ja seinte väliskatteplekkidega terviku ja avaldavad seega kokkupõrke jõule väga suurt vastupanu. Kuna puiduvaguneil osad kruvide, tappide ja poltidega ühendatud — on terasvaguneil ühendused kas needitud või kokkukeevitatud ja seega võrratult tugevamad. Puitu tarvitatakse terasvaguneil vaid lagede, põrandate, seinte ja sisustuse valmistamisel, parema arhitektoonilise mulje kui ka hea soojuse ja kõla isolatsiooni saamiseks. Teras-



„Zephyr"-mootorrongi restoranvaguni sisevaade



„Zephyr"-mootorrongi vaatlusvaguni sisevaade



London—Manchester—Scottish raudtee diisel-hüdrauliline mootorrong

vagunid on küll mitu korda kallimad kui puidust vagunid [3]), kuid selle eest on nende eluiga ka 30 kuni 40 aastat, kuna puidust vagunid vaid 6—12 aastat vanaks minna lasta võib.

Suurema arvu terasvagunite ehitamine pole meie raudteele muidugi jõudumööda, ent see pole ka vajalik, sest suur osa ronge liigub meil aeglaselt.

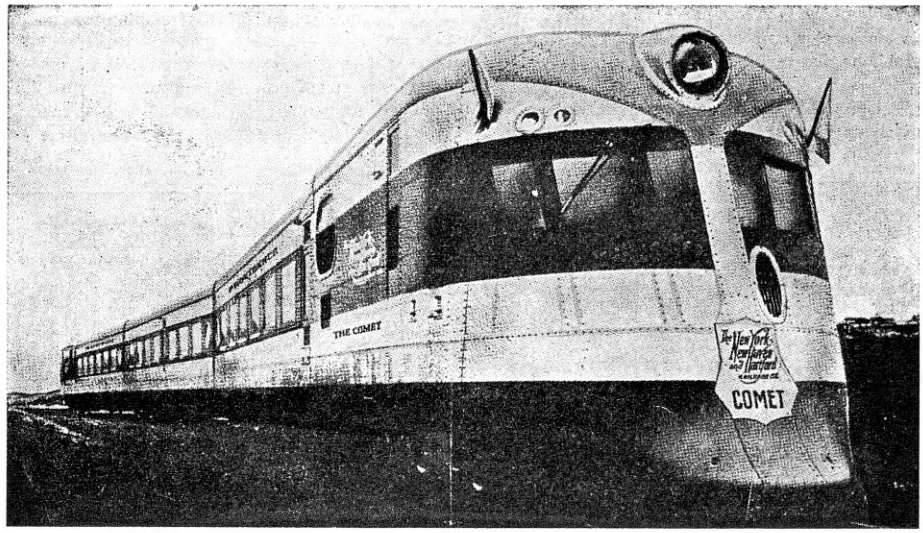
Esmajoones peaks vaid kiirrongide vaguneid terasest ehitama ning mida varem sellega pihta hakatakse, seda parem.

Teises järjekorras tuleks Tallinn-Pääsküla elektromootorvagunid ja nende lisavagunid ning siis ka uute diiselmootorrongide vagunid terasest ehitada.

Kuna elektrirongide sõidukiirus on praeguste nõrkade veomootorite (ühe mootorvaguni võimsus on 300 HJ) vaid maksimaalselt 70 km/tunnis, ning diiselmootorvagunid ka ainult 100 km/tunnis saavutavad, peab õige pea hakkama mõtlema nende liig madalate kiiruste tõstmisele vähemalt 110—120 km/tunnis. Kiiruse tõstmisega tuleb aga paratamatult puidust vagunitest loobuda.

Kiiruse tõstmise eelduseks on muidugi rööbastiku seisukorra parandamine, tee õgvendamise, raskemate ja pikemate rööbaste asetamise ja ballastikihiks senise liiva ja kruusa asemele kivikillustiku tarvitusele võtmisega.

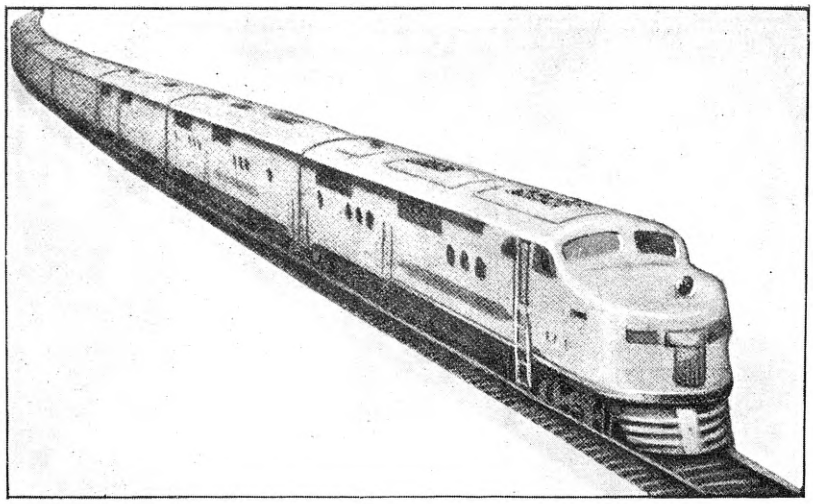
Kui meie peateedelgi veel võrdlemisi rohkelt (ca 50%) leidub enne maailmasõda sisseasetatud rööpaid kaaluga 33,48 ja vähem kilogrammi jooksvalt meetrilt [4]), siis on välisriigid suuremate kiiruste ja raskemate rongide tõttu sunnitud olnud palju raskemaid rööpaid asetama. Tavaliselt tarvitatakse rööpaid kaaluga 45 kuni 55 kg meetrilt (Saksa, Jaapan, Inglismaa) ent Kanadas on rööpad peateedel 65 ja Ameerikas kohati isegi kuni 76 kg meetrilt



„Comet"-mootorrong P.-A. Ühendriiges

3) Eesti puidust kerega laiarööpmelised reisivagunid maksavad 20—35.000 krooni; Läti terasvagunid 75—90.000 latti; Saksa moodsad 1/r klassi kiirrongi vagunid 80—100.000 Rm.

4) Ing. P. Kandauroff: „Studium des Zustandes der in der Vorkriegszeit in die Hauptgleise d. Estnischen Bahnen eingebauten Schienen" Monatsschrift der Internationalen „Eisenbahn-Kongress-Vereinigung" VIII köide; nr. 7—1937.



„City of Los Angeles"-voolujooneline kiirrong P.-A. Ühendriiges

rasked. Ka lätlased tarvitavad raskemaid LS tüüpi rööpaid, mille kaal 43,33 kg/m.

Terasvagunite ehitamisel loobutakse eranditult meil ainsatena kasutatavatest tavalistest varrega ja spiraalvedruga puhvritest torupuhvrite kasuks, sest need on hulga tugevamad, ei murdu kokkupõrgetel, hävitavad tõukejõu eneses suuremalt jaolt ära ning ei nõrgesta puhvritala. Tavalised puhvrid seevastu paenduvad ja murduvad kokkupõrgetel ja tõugetel kergelt ning võimaldavad vagunite üksteisele sisse- ja pealesõitmist. Samuti varustatakse terasvaguneid ka senistest pikemate, tugevamate, 3 kuni 4-kordse vedrutavusega ning seega paremate pöörvankritega (näiteks Saksa „Görlitz" tüüpi).

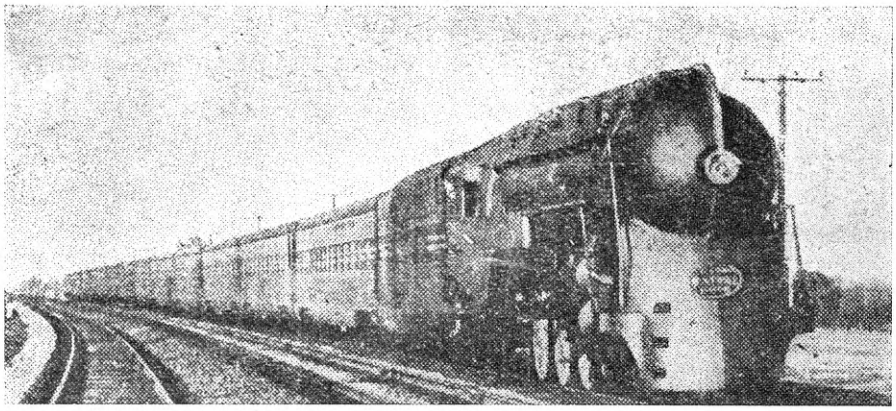
Enamalt jaolt loobutakse ka vanamoelistest, lahtise kaanega puksidest ning asetatakse uusi kinniseid rull-laagritega pukse, millistel suured hüved vanade ees.

Peale nõrga konstruktsiooni omavad meie reisivagunid hulga vähemaid puudusi, milliseid allpool loetlen, ning milliste kõrvaldamine suurelt soovitav.

Esiteks vagunite välisvärvus.

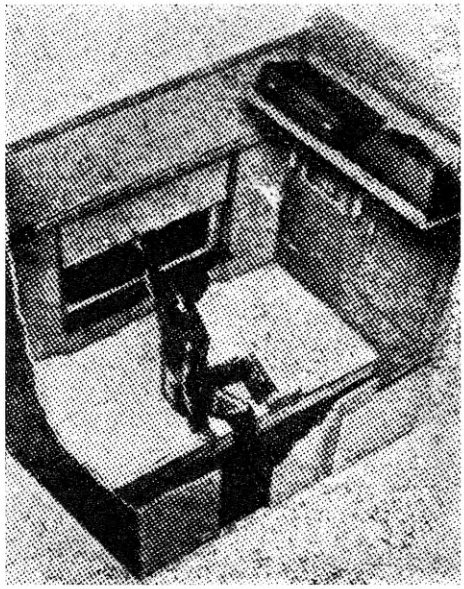
Raudteede nooruspäevil armastati heledaid ja kriiskavaid värve. „Deutsches Museum'is" Münchenis leiduval prof. Heim'i maalil näeme Saksa esimese aururongi vedurit helerohelisena, tõllakujulisi vaguneid kollastena helepunaste ratastega. Tsaari-Venemaal omas iga vaguniliik ja -klass erivärvi, kusjuures pleki kinnitajaid püstrauad olid mustad, kuid lahutatud vaguni külje värvist valge joonega. Pealkirjad olid valged kuid kandsid muste varje. Ka praegugi tarvitatakse mitmes riigis heledaid värve, peamiselt küll aga salong-, mootor- ja mitmesuguste teiste erivagunite silmapaistvamaks muutmiseks. Enamus riike tarvitab aga tagasihoidlikku ja kõikidele reisivagunitele ühtlast välisvärvust (oliivroheline Saksas ja Lätis, kollakas-pruun Rootsis).

Eestis pakuvad laiarööpmelised reisirongid praegu võrdlemisi kirjut pilti. Vedurid ja salongvagunid on sinised, paki-, posti- ja 3. klassi vagunid kas kirsipunased, pruun-punased, leherohelised või hoopis mustad, 2. klassi-, mootor- ja lisavagunid kas kollakas-pruunid, rohelised või mustad, Rah-



New-York Centrale raudtee kiirrong „Kahekümnes sajand" P.-A. Ühendriiges. Liikleb New-York — Chicago vahel.

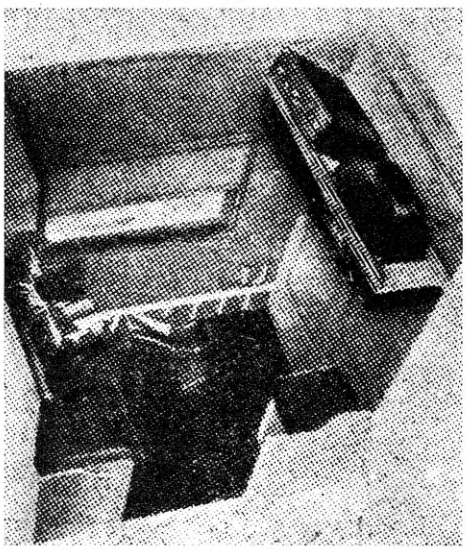
vusvahelise Magamisvagunite Seltsi restoran- ja magamisvagunid kas sinised või kollakas-pruunid (teakpuu lakeeritult); kaubavagunid — punakas-pruunid. See värvide mitmekesidus on tingitud 1935. aastal toiminud üleminekust punasele värvile



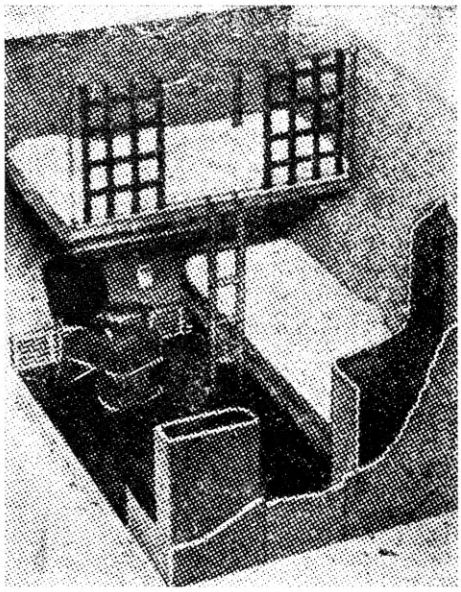
Kiirrongi „Kahekümnes sajand“ ühe inimese kupee öösel (Läbilõige)

(3. kl.) Soome eeskujul ja kollakas-pruunile värvusele (2. kl.) Rootsi eeskujul.

Kuna viimane värvus on tõesti meeldivaks osutunud, ei saa seda punase värvi kohta mitte ütelda. Seepärast tuleks punasest värvist puitvoodriga

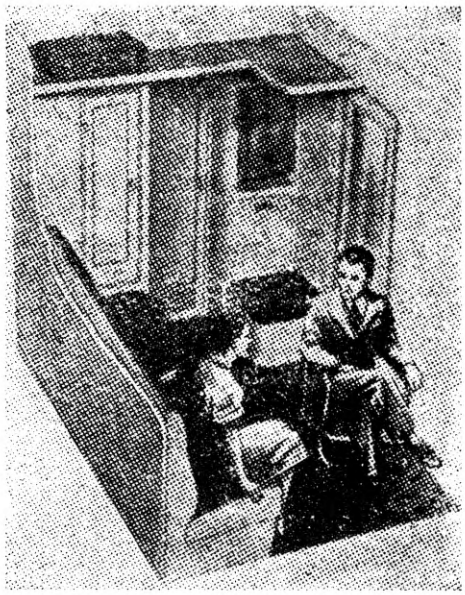


Sama kupee päeval (Läbilõige)



Kahe inimese kupee öösel (Läbilõige)

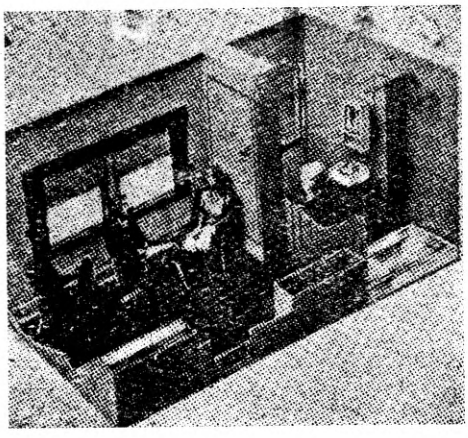
reisivagunite juures loobuda ning need kõik kollakas-pruunis värvuses hoida (haavalauad peitsitud ja lakeeritud). Vedurid tuleks aga teiste maade eeskujul täiesti mustaks värvida, mis oleks otstarbekam ja odavam.



Kahe inimese kupee päeval (Läbilõige)

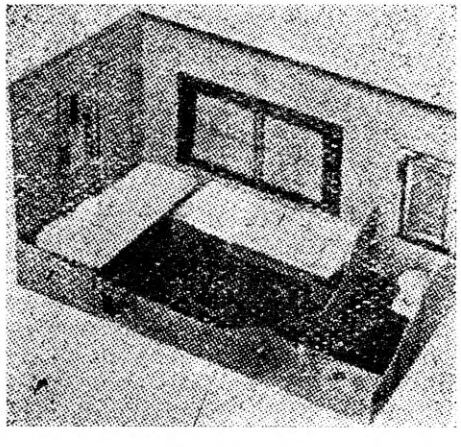
Õhuvahetus on meie vagunites õieti rahuldav vaid kevadistel ja sügisestel ilusatel ilmadel, kui on võimalik aknaid avada ning tee ei tolma. Talvel külma ja suvel tolmu tõttu peavad aknad suletud

olema ja seetõttu on tuulutamine puudulik. Eriti läpastavat õhku leidub talvel elektrirongide ja suvel Balti ekspressi vaguneis. Süüdi on siin meie tee võimatu suur tolmamine, vanamoelised väikese efektiga ja inetud ventilaatorid (peamiselt Koršu-

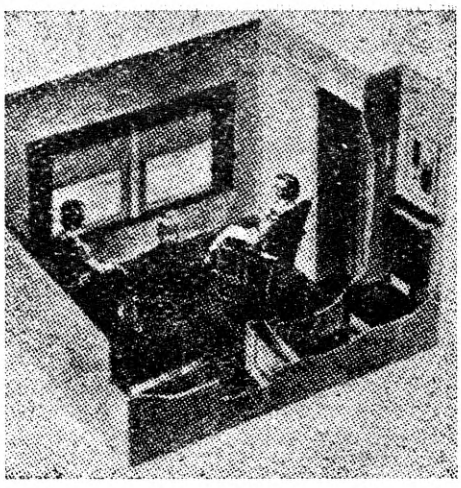


Kiirrongi „Kahekümnes sajand" jaoskond kahe inimese jaoks — kupee ühes tualettruumiga. Päevane korrastus. (Läbilõige)

novi ja Vendleri tüüpi) ja halb akende konstruktsioon. Aknad on praegu kõik veel puidust raamidega kuigi need välismail ammugi hüljatud metallraamide kasuks, millised ei tursu ega kuiva ja seega alati ühesugust kerget käsitamist võimaldavad, paremini tihendavad ja vähem paranduskulusid nõuavad.

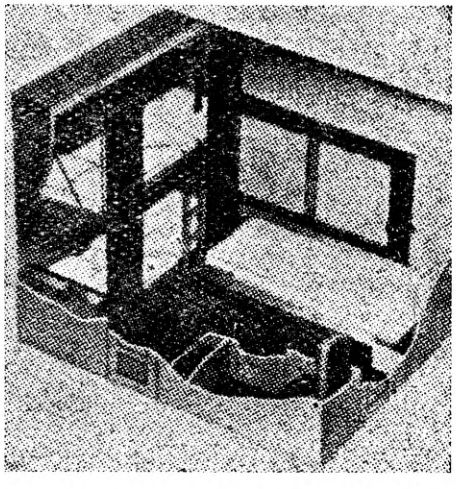


Sama jaoskond öösises korrastuses (Läbilõige)



Kupee viie reisija jaoks — päeval (Läbilõige)

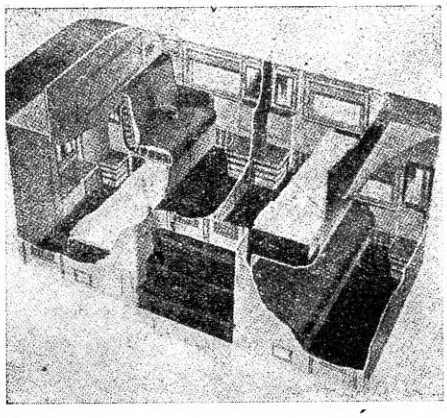
Ka vagunite kütteseadeldised pole meil laiarööpmelise vaguneis kuigi ajakohased. Vaguneid köetakse üksikult kas veekütte või aurukatla abil, mis on kulukas ja vananenud viis. Turba tarvitamisel kütteaineks on vagunid mustad ja haisevad. Üksikkütmise viis võiks püsima jääda vaid lühikestes ja



Sama kupee — öösel (Läbilõige)

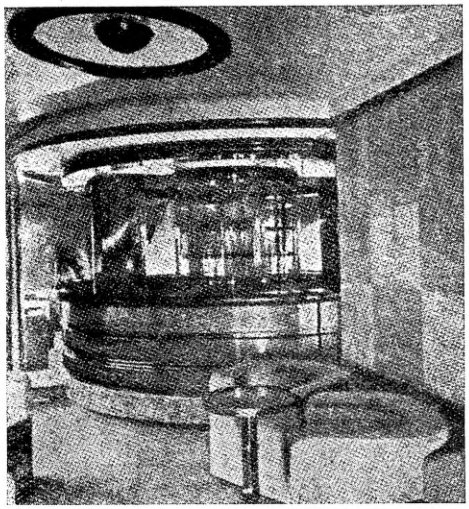
aeglaste rongide vaguneis, kuna aga kiirrongi vaguneid tuleks soojendada vedurilt saadava auruga ja elektrirongide vaguneid elektriga, hoides kõigis vaguneis ühtlast temperatuuri termostaatide abil.

Teisteks pahedeks on meie vagunitel sageli liig tugevad puksivedrud, milleläbi vagunid põruvad ja liig kitsad istekohad (DeM 31), rõdud ja uksed.



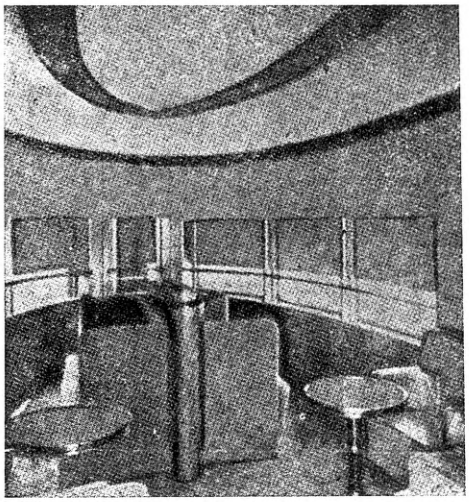
Kiirrongi „Kahekümnes sajand“ nn. „dupleks-vaguni“ sisemine ehitus

Süljekausid kui üleliigsed tuleksid vagunitest kõrvaldada, mis osaliselt ka juba teostatud.



Sama kiirrongi restoranvaguni sisevaade

Vagunite väljanägemisele ja elueale mõjub ka nende eest hooldamine veojaoskondades ja depoodes, mis tihti nii mõndagi veel soovida jätab. Vagunite puhastamine nii seest kui väljast toimub algeliste abinõudega, ka desinfitseerimine pole küllaldane vastava, tervet vagunit mahutava, desinfektsiooni ruumi puudumisel. Sageli sulatatakse külmanud torusid leeklampidega ja teostatakse parandusi lohakalt, määrides ja rikkudes vaguni sisseseadet.



Kiirrongi vaatlusvaguni sisevaade

Ka kaubavagunid on meil veel vana Vene tüüpi, samuti puust keredega, õhkpidurita ja väikese kandevõimega, tarvitatavad vaid võrdlemisi madalatele kiirustele. Ajakohasele tasemele jõudmiseks oleks meil ka siin palju teha, kuna teistel raudteedel juba tuhandete viisi rauast kerestikuga, kuni 60 t. kandevõimega ja õhkpiduriga varustatud kaubavaguneid rongides kiirusega kuni 130 kilomeetrit tunnis liigub.

Märkusi Raudteede seaduse kohta

V. Maidla

Raudtee-õiguse koodeksina kehtis meil kuni 1. apr. 1931. a. ex-Vene „Üldine raudteede seadus (VSK XII köide, I jagu)“ järgmiste muudatustega, mis selles olid ette võetud meie iseseisvuse kestel:

1) Seadusandliku delegatsiooni poolt 12. märtsil 1920 vastuvõetud seadus üleüldise raudteeseaduse §§ 23 ja 25 muutmise kohta muutis piletita reisijate trahvimise korda.

2) Vabariigi Valitsuse poolt Ajutise Valitsemise korra § 12-a põhjal 12. aprillil 1920 antud määrusega muudeti §§ 31, 37 ja 97 ettenähtud tähtaegu, mille möödumisel võib kohalejõudmata pagasit ja pagaskaupa lugeda kaotsiläinuks kui ka nende eest maksetavaid kahjutasunorme.

3) Riigikogu poolt 3. aprillil 1922 vastuvõetud Raudteeseaduse § 152 täiendamise seadusega võimaldati sõjaväeosadele toimetada õppelaskmisi ka raudteevagunitelt ja üldse raudtee läheduses.

4) Riigikogu poolt 12. novembril 1925 vastuvõetud üldise raudteeseaduse §§ 23—26 muutmise seadus muutis veel kord piletita sõitjate suhtes kohaldatavaid seadusenorme.

Peale selle võib märkida, et § 33, mis lubas iga-

le täiskasvanud reisijale vedada maksuta pagasit 1 puud ja lapsepileti järgi 20 naela, meie raudteedel üldse ei tulnud kohaldamisele, kuigi selle normi tühistamist polnud välja kuulutatud.

Juba 1922. a. tuldi sellele mõttele, t õ l k i d a meil seni jõune ex-Vene raudteeseadus ja, tehes selles mõnesuguseid, meie muutunud olunditest tingitud ainulikke muudatusi elik täiendusi, see uuesti kehestada. Selles suunas asutigi tööle ja esimene sellekohane eenis valmis 1924. a. Uue seaduseelnõu läbivaatamiseks ja paremini kujustamiseks peeti terve hulk komisjone kuni 1928. aastani, millal talle jõuti anda säärane lõplik kuju, kuidas seda heaks arvasid kava koostajad.

Vabariigi Valitsusele 1928. a. esitatud uue seaduse kavas oli, võrreldes ex-Vene seadusega, tehtud terve rida muudatusi ja täiendusi, missugustest olulisematena vahest võiks tähistada järgmisi:

Eenisest jäeti välja senine § 33, mis nägi ette maksuta reisipagasi vedu, ja millist soodustust polnud Eesti raudteedel üldse mitte olnud lubatud. Meie transpordioludes mittevajalikuks tunnustati kaupade veoksvastuvõtt järjekorras (po otšeredi), sättides, et vastuvõtmist toimetatakse jaamade vastuvõtu ning teede läbilaske- ja veovõime piirides, nende piiride ületamisel aga lõpetatakse ajutiselt kaupade vastuvõtmine. Seetõttu heideti välja endine § 49 kui ka mujal leiduvad eeskirjad kaupade järjekorra-vedude kohta. Ära jäeti § 50 ettenähtud $^1/_5$ kop. puudamaks laduruumide ehituse heaks. Ei peetud vajalikeks enam § 79 järgi ettenähtud eeskirje kuulutuste väljapaneku kohta sissetulnud kaupade kohta. Uus kava sättis, et saatja võib saatekirjas tähistada soovi, et kauba kohalejõudmisest teatataks saajale. Kui säärane sooviavaldus saatekirjas puudub, siis „jääb kauba kohalejõudmisest teadasaamine kaubasaaja enda hooleks." Täieliku ümberkorraldamise osaliseks sai kaupade kaalumise küsimus. Seni oli kaubasaatja võinud saatekirjas üles anda kaalu, nimelt kas vastutusega või ilma. Vastutuse puhul ei võetud kaubaomanikult kaalumaksu. Juhtumiks, kui kontrollimisel ilmestus, et saatja oli üles andnud tõelikust kaalust väiksema kaalu, olid trahvimisnormid ette nähtud. Nüüd aga viidi seaduses läbi põhimõte, et raudtee kaalub ise kõik kaubad, mistõttu jäeti välja kõik kaubasaatja kaalu ülesandmisse puutuvad eeskirjad. Nõudmata kaupade müügilemineku tähtaeg lühendati 4 kuult 2 kuule. Nõudmata nimelise kaubasaadetise suhtes anti saatjale õigus järelkorraldust teha ka sel juhul, kui tal puudub saatekirja duplikaat; Vene seadus seda ei võimaldanud, küll aga Berni RKK. Kaupade hoiu- ja vagunite seisutähtajad jäeti tariifide kindlaks määrata. Kaotsiläinud pagasi kahjutasunormiks määrati 5 kr. kilogrammilt (seni 1920. a, tehtud muudatuse kohaselt oli olnud 0,80 kr.). Kaotsiläinud kauba eest kahjutasu maksmisel tuli arvesse võtta kauba hind mitte sihtkohas, nagu Vene seaduse järgi, vaid hind s a a t e k o h a s, nagu see ka RKK-s sätitud. Rohkemvõtetelt nähti ette maksta 6% aastas, arvates nõude esitamise päevast; Vene seadus nägi ette 1% kuus, arvates rohkemvõetud summa sissenõudmisest kuni väljamaksmiseni. Vene seaduse § 73-s ei olnud küllalt selgesti väljendatud juhud, millal vähemvõtteid sisse nõuda kaubasaajalt, millal — saatjalt; uue seaduse § 87 püüdis siia luua selgust. Nõudeõiguse üleandmist kitsendati, lubades seda ainult kaubasaatja ja -saaja, kui ka kindlustusseltsi vahel. Kahjutasu nõude esitamise tähtaeg kauba kohaletoimetamise viivituse puhul lühendati ühelt aastalt 14 päevale, nagu see kitsendus ka RKK-s olemas.

Otsusega 17. oktoobrist 1928 Vabariigi Valitsus esitas Riigikogule uue „Raudteede ekspluateerimise seaduse" eelnõu. Riigikogu juhatuse resolutsiooni põhjal anti eelnõu rahaasjanduse ja — juriidilise külje suhtes seisukoha võtmiseks — üldkomisjoni. Nimetatud komisjonides tehti mitmesuguseid muudatusi ja täiendusi esitatud eelnõu suhtes. Seaduse pealkirjas kustutati sõna „ekspluateerimise", kuna kõneallolev seadus ei käsitavat üksi raudtee ekspluateerimist, vaid sisaldavat ka teisi korraldusi, olevat seega raudtee põhiseadus. Juba raudteevalitsuse poolt väljatöötatud kavasse oli võetud sisse algupärase paragrahvina § 7, mis käsitas juhtumeid, millal lubatakse t a s u t a s õ i t u. See paragrahv osutus nüüd üheks tähtsaimaks arutlusobjektiks, milles korduvalt tehti parandusi, kord kitsenduse, kord jälle laiendamise suunas. Muudest Riigikogu komisjonide poolt eelnõus tehtud muudatustest võiks mainida järgmisi: Seadus täiendati uue, tegelikult juba tarvituseloleva, sätinguga, et pileti müük võib toimuda ka rongis; piletita reisijalt võetavast trahvist ergutisraha maksmine sel juhtumil, kui trahv sisse nõutakse protokolli põhjal politsei kaudu, kustutati; kaotsiläinud pagasi kahjutasu normi kõrgendati, kuna hoiuleantud käsipakkide kaotsimineku puhuks nähti ette eritasunormid; kaubasaadetised loeti nõudmataks pärast 14 päeva möödumisel, eelnõus ettenähtud 30 päeva asemel.

Uus „Raudteede seadus" võeti Riigikogu poolt vastu 10. veebruaril 1931, kuulutati välja „Riigi Teatajas" nr. 22 — 17. III 1931 ja pandi kehtima 1. aprillist 1931.

Nagu juba ülalpool mainitud, võtsid meie uue Raudteede seaduse eenise koostajad seda asja võrdlemisi kergelt, vähemalt alguses. Neil ei olnud vähimatki kahtlust selles suhtes, et Vene raudteede seadus küllalt hea on meie oma Raudteede seaduse eeskujuks ja vundamendiks. Vene raudteeseadus oli neile nagu ka üldiselt kõigile vanemaile raudteelasile täielikult kodune. Ta tundus olevat küllalt kooskõlas meie õiguse mõistetega ja tavadega. Raudteekasustajad, reisijad ja kaubasaatjad, olid juba harjunud säärase, raudteel aastakümneid kehtinud korraga. Puudus tungiv vajadus mingisuguste uute põhimõtete ja aluste järele. Tingimata tarvilikeks osutusid parandused, mis olid tingitud meie muutunud riiklikust olukorrast.

Uue Raudteede seaduse tugevus kui ka nõrkus seisis selles, et tema eendamisel oldi liiga kõvasti hoitud kinni selle eeskujust — Vene raudteeseadu-

sest. Viimane aga ei ülitunud just täiuslikkusega ja selgusega. Nii mõnegi paragrahvi puudulikkus ja mitmeti tõlgitsemise võimalus oli väljaspool kahtlust. Mitmes vägagi olulises küsimuses päästis olukorra ainult vastav Vene senati seletus, mis oli antud mõne paragrahvi õigesti tõlgitsemiseks. Ka ei olnud Vene raudteeseadus enam mingi puhtakujuline tervik. Eelmise sajandi viimases pooles loodud ehitus oli hiljem ajajooksul teostatud juure- ja pealeehituste tagajärjel kaotanud oma esialgse kooskõlastatud süsteemi, ja seadus kannatas ebaproportsionaalsuse all. Selle asjaoluga aga ei ole meie Raudteede seaduse eendajad arvestada osanud alati, mistõttu ka tema süsteemika on osalt väga ebatäiuslik. Seaduse eelnõu koostajail oli oma eeskuju olnud, mis neid rahuldas, ja neil arusaadavail põhjusil puudus eriline sisemine vajadus kui ka huvi veel mõnda teist eeskuju otsida mujalt. Oma süstemaatiliselt ülesehituselt ülituvad Berni Rahvusvahelised Konventsioonid kaubaveo kohta RKK ja reisijateveo kohta RRK, mis küll ka meie raudteede suhtes kehtisid välisliikluses, tundusid siiski heterogeensetena ja võõrastavatena. Ainult mõnel üksikul juhtumil leiti ainuliku olevat kaasuda RKK sätinguga, nimelt peamiselt siis, kui see, võrreldes ex-Vene raudteeseadusega, osutus mõndapidi kitsenduseks. Seega aga muidugi ei taha me väita, et oleks üldiselt evitud mingisuguseid kogevaid mitteparuslikke püüdesihte, vaid peab möönma, et üksikud talemed välja arvatud, on siiski ka uue seaduse kujustamisel püütud silmas pidada küllaldasel määral raudteekasustajate õigusi.

On põhjust soovida, et Raudteede seadus kord mitte väga kauges tulevikus võetaks ümbertöötamisele ja uuestiväljaandmisele ja nimelt, esiteks temale õige otstarbekohase süsteemi andmiseks ja teiseks, et seadust veel rohkem kohastada moodsa transpordiasjanduse nõuetele.

Seaduse välise vormi suhtes peab tähendama, et „Raudteede seadus" kui seesugune tuleb kaotada. Otstarbekohane on sellest eraldada iseseisvana n. ö. „Raudteede kaubandusliku ekspluatatsiooni seadus", millises osas ka sisuliselt oleks kõige rohkem ära teha. Et meie „Raudteede seadus" ikkagi ei ole täiel määral raudteede põhiseaduseks, näitab asjaolu, et hiljem anti veel Raudteede ehitamise ja Raudteede valitsemise seadus.

Teatud asjaolud aga sunnivad oletama, et meie Raudteede seaduse uutmisest niipea asja ei saa. Tema väline vorm kõigi oma puudustega püsib kindlasti veel pikemat aega. Kuid temas võidakse ette võtta mõnesuguseid parandusi, ja neid ongi ka juba tehtud, kuid osutub ainulikuks veelgi ette võtta.

Uue seaduse mõningad muudatused osutusid vajalikeks juba varsti pärast selle kehtimahakkamist. Valulapseks on osutunud § 7, mida juba kolm korda muudetud või täiendatud. Peab arvama, et otstarbekohasem oleks olnud jätta lihtsalt määruse korras lahendada see, kellele ja kui palju priipileteid antakse. Ongi ju ka meie Raudteede seaduse üheks puuduseks see, et ta tihti tegeleb sääraste küsimuste lahendamisega, mis kas määruste, tariifide või lihtsalt teenistus-juhendite kaudu oleksid sätitavad. Selle tagajärjel, mõnikord seaduse liiga täpne, kuid tegeliku elu vajadustele mitte küllaldaselt vastav eeskiri pidurdab asjade loomulikku arengut, või, nehkades kogevalt seaduse eeskirja täpsat sõnastust, tegelikult toimitakse nõnda, kuidas see vastab paremini olmsetele asjaoludele.

Esimene väiksem praktiline muudatus võeti Raudteede seaduses ette 1934. a. (RT 1934, 49, 417), millal kaubasaadetiste lunamaksudega koormamise kui ka nende summade väljamaksmise suhtes pandi kehtima uus, raudteele kui ka kaubasaatjaile hästi vastuvõetav kord.

Teine hoopis suurem, teatud määral seaduse uutmist meenutav parandus võeti selles ette 1936. a. (RT 1936, 46, 367). Viidi läbi rida mitmesuguseid uuendusi, mida loodeti kaavitavat meie raudteetranspordi soodsamat arengut.

Võrdlemisi põhjalikult võeti käsile piletita reisijatega talitamise kord. See lahendati päris suurmeelse žestiga, jättes trahvi suuruse ja selle määramise korra tariifi sättida. Tariifis on aga teatavasti see küsimus leidnud päris eeskujuliku ja nimelt väga parusliku lahenduse. Seevastu aga püüti veidi raskendada üleminekut alamast klassist kõrgemasse klassi, nähes ette, et sel puhul tuleb senise pileti hindade vahe asemel tasuda „tariifis määratud lisamaks".

Et raudtee nüüd üldiselt nõustub kasutamata sõidupiletite eest nende hinda tagasi maksma, mida seni meeleldi ei tahetud teha, see leidis vastava väljenduse ka seaduse § 28 uues, kolmandas lõikes. Samuti täiendati § 34 eeskirjaga, et vahejaamas väljastatud pagasilt veomaksu vahe tagasimaksmist võib lahendada tariif. Sama paragrahvi muudatus sättis, et kui juba 24 tunni jooksul (senise 48 tunni asemel) pärast rongi kohalejõudmist, millele pagas võetud vastu, pagasit nõude peale välja ei anta, siis on omanikul õigus nõuda kahjutasu.

Nagu juba ülalpool öeldud, olid Raudteede seaduse eelnõu koostajad heaks arvanud panna kaubasaadetiste kaalu kindlakstegemise igal juhul raudteele. Tegelikus elus see kord ei osutunud küllalt kohaseks, vaid põhjustas tihti raudteele kui ka kaubasaatjaile asjatuid kulutusi. Seetõttu otsustati tulla tagasi juba varem kehtinud, kuid üldiselt ka mujal igalpoolt tarvituseloleva korra juure, et kaubasaatja võib üles anda kauba kaalu ja raudtee arvestab sellega teatud tingimusil. Vastavad muudatused tehti mitmes paragrahvis, kuna sellega seoses muutusid ka raudtee kui ka kaubasaatja vastastikused vastutustingimused.

Raudteeliiklust soodustava uuendusena ka meil sisseseatavat pagasi ja kaupade kodunt-kojuvedu seadustasid sellesse puutuvad täiendused §§ 34 ja 70. Ka lubati § 62 täiendusega vagunsaadetiste vedu saatja plommidega.

Raudtee huvide kaitsmiseks täiendati § 57 eeskirjaga, mis võimaldab raudteele saadetise nõud-

matuse ja selle tagajärjel müügi puhul katmata jäänud summasid sisse nõuda kaubasaatjalt. § 89 uus tekst ei näi küll millegagi olulisega erinevat endisest tekstist, kuid nähtavasti taheti sellega luua võimalus vähemvõtteid sisse nõuda ka pagasisaadetiste puhul.

Olles seega vaadelnud lähemalt meie Raudteede seaduse saamislugu, tuleme veel selle mõnede üksikute paragrahvide juure, mille suhtes oleks tähendada järgmist:

§ 4 teine lõige tuleb ümber kujustada vastavalt meil tegelikult väljakujunenud olukorrale.

§ 7 p. 14 kurioosum, et välispolitsei ametnikele antakse tasuta sõitu viiekümneprotsendilise hinnaalandusega, tuleks ikkagi kuidagi teisiti lahendada.

§ 26 viimane lõige vajab täiendamist, kellele lähevad samas paragrahvis ettenähtud sissenõudmise kulud.

§ 30 tuleks täielikult ümber kujustada, andes selged piiringud reisipagasi kui ka pagaskauba suhtes. Terve rida järgmisigi paragrahve vajavad hoolsamat läbikaalumist ja täpsamat korrastamist, eristades eeskirju, mis käivad kas ainult reisipagasi või jälle pagaskauba kohta.

Võib öelda, et § 30 meie Raudteede seaduse väljatöötamisel ei ole osutunud tänulikuks paragrahviks. Ex-Vene seaduse § 31, mis käsitas reisipagasivedu, ei saadud lugeda rahuldavaks, kuna ei kõnelenud pagaskaubast, mis aga meil moodustab kaugelt suurema osa kõigest „pagasiveost". Pärast mitmekordset ümbertegemist jäädi esitatavas eelnõus järgmise redaktsiooni juurde, millest toome esimesed kolm lõiget:

„Reisipagasi all mõistetakse asju, mis veoks võetakse reisirongi pagasivagunis, sõidupileti ettenäitamisel, ja mis on pakitud sumadanidesse, reisikohvritesse, korvidesse, kübarakarpidesse, kottidesse, väiksematesse kastidesse, kui ka väiksemaid sissepakkimata asju, nagu haigete kandetoolid, lastevankrid, jalgrattad jne.

Reisipagas saadetakse ära sama rongiga, mille peale on ette näidatud sõidupilet.

Samasuguseid kui ka suuremakogulisi asju, näit. kaste, vaate j. t., mille laadimine pagasivagunitesse siiski raskusi ei tekita, võetakse veoks vastu ilma sõidupileti ettenäitamiseta pagasikaubana, sõiduplaanis ettenähtud sellekohastes rongides."

Järgmised lõiked kõnelevad pagasi pakendist ja pagasina veoks keelatud ainetest ja asjadest.

Võrreldes Vene seaduse § 31-ga, oli siin uus tekst parem. Riigikogu rahaasjanduse komisjon arvas aga heaks kõnesolevat paragrahvi täielikult ümber redigeerida ja anda talle see kuju, mis tal praegu olemas, jättes pagaskauba tariifi lahendada. Järgmistes paragrahvides on üldiselt kõne „pagasist" ja mõnel üksikul, harval juhul ka „pagaskaubast"; kas „pagas" tähendab ainult reisipagasit või ühtlasi ka pagaskaupa, on üksikutel konkreetsetel juhtumeil raske otsustada. Osutub vajalikuks § 30 ümberkujustamine, mida võiks teostada näiteks järgmiselt:

„§ 30. Pagasi all mõistetakse reisipagasina kui ka pagaskaubana veoks reisirongis antavaid asju, mis oma kogu ja raskuse poolest võimaldavad nende mahutamise ja kiire laadimise pagasivagunitesse ja mis koosveol üksteist ei riku.

Reisipagasiks loetakse reisija asjad, mis võetakse veoks sõidupileti esitamisel, kõik muud asjad — pagaskaubaks.

Reisipagas veetakse sama rongiga, mille peale reisijale on müüdud sõidupilet. Pagaskaup veetakse esimese reisi-, sega- või kiirkaubarongiga, milles on ruumi.

Asju, mis kaubana veoks keelatud või ainult eritingimustel lubatud, on keelatud pagasina veoks vastu võtta.

Koerte ja teiste väiksemate loomade veo kohta pagasi- ja reisivagunites tingimused määrab tariif."

Eeskirjad pagasi pakendi kohta ei kuulu enam siia paragrahvi, vaid neist tuleb moodustada uus § 30^1.

Kiirkaubavedu pole vaja Raudteede seaduses mainida, sest seda teostatakse ainult välisliikluses ja seal juba RKK lisa VIII (Rahvusvaheline määrustik kiirkaubaveo kohta) ettenähtud alusel.

Samuti tundub ülearusena siinkohal ütlus, et „tariifis antakse üksikasjalised määrused käesoleva paragrahvi täitmise kohta". Kas see muidu oleks keelatud?

Järgmistes §§ 31, 32 ja 33 on kõne „pagasist" ja „pagasisaatjast", kuid kui § 30 on juba alguses piiritlenud, et „pagasi" all tuleb mõista niihästi „reisipagasit kui ka pagaskaupa", siis pole karta arusaamatusi.

§ 33 p. 3 tuleb sõna „üleandejaamad" asendada sõnaga „teesiht".

Täiendada eeskirjaga, et pagasi veomaks tasutakse saatmisel.

Sama paragrahvi lõpus viimane lõige, mis näeb ette, et teedeminister määrab pagasi vastuvõtmise ja väljaandmise korra peatusekohtades, kus ei ole vastavaid sisseseadeid kaalumiseks ja hoiuks, ei sobi kuidagi siia paragrahvi, mis kõneleb pagasikviitungi vormist ja sisust. See lõige tuleb siit välja heita ja, kui mujal kohast paika ei leidu, siis § 19 lõppu paigutada.

§ 34 oma praeguses ulatuses sisaldab liiga palju ja tuleks jagada vastavalt neile eriosadele, millest ta koosneb. Esimeses lõikes alguses toodud sõnad „pagas antakse välja kviitungi esitajale" on ex-Vene seaduse § 37 tõlge ja on mõeldud ainult reisipagasi kohta. Tõlgendus, et nüüd ka nimelist pagaskaupa peaks võima välja anda ükskõik kellele, kui tal aga kviitung on esitada, on ehk puhtvormiliselt küll väga „õige", kuid sisuliselt üks suur arusaamatus, mis võib tekkida ainult selle tagajärjel, et seadusetähe fikseerimisel ei oldud küllalt ettevaatlik sõna „pagasi" tarvitamisel. See arusaamatus, mis on vastuolus kõigi teiste pagaskauba veosse puutuvate eeskirjadega, tuleb tingimata kõrvaldada.

§ 34 neljandast lõikest, mis kõneleb pagaskauba saatja järelkorraldusest, tuleb moodustada uus

§ 34[1]. Sealsamas viide § 79-le tekitab arusaamatust, kuidas seda kohaldada ka pagaskauba suhtes. § 79 näeb ette, et saaja poolt 14 päeva jooksul vastuvõtmata kaup loetakse nõudmataks ja selle kohta on saatjal käsustusõigus ka ilma saatekirja duplikaati omamata. Pagaskauba nõudmatuse mõiste ja tähtaeg pole seaduses fikseeritud. On öeldud ainult (§ 36), et 30 päeva jooksul väljavõtmata pagas müüakse ära. Sellesse toob veidi selgust ehk see asjaolu, et Riigikogule esitatud eelnõus oli ka kauba suhtes § 79 ette nähtud 30 päeva, mille möödumisel see loetakse nõudmataks. Riigikogu komisjonis lühendati § 79-s 30-päevane tähtaeg 14 päevale. Sellest siis ka see vastuolu pagasi ja kauba nõudmatuks muutumise tähtaegades. Igatahes praegu viide § 79-le pole kohane ja tuleb asendada täpselt väljendatud eeskirjaga, mida sellega tahetakse saavutada.

§ 34 kolm viimast lõiget, mis käsitlevad pagasi kaotsimineku juhtumeid, tulevad eraldada uue § 34[2]-na.

§ 35 tuleb sõna „pagasikviitungi" asendada sõnadega „nimeta pagasisaadetise kviitungi". Sama paragrahv tuleks täiendada RKR art. 21 § 3 kohase eeskirjaga, et juhtumil, kui arvatakse tõestused puudulikuks, võib raudtee nõuda kindlustust.

§ 36 teises lõikes on sätitud, et müügist saadud summa ülejääki on õigustatud nõudma „pagasiomanik". Säärane umbkaudne väljendus siinkohal võib anda kergesti põhjust mitmesuguseiks tõlgitsemisiks. Selle vältimiseks võiks ju otsekoheselt ära öelda, kes selle raha saab. Soovitav on kooskõlastada § 80-ga, mis sätib nõudmata kaubasaadetiste müügist laekunud summade ülejäägi väljamaksmise korda. Mida seal ettenähtud korra suhtes, et ülejääk välja makstakse saatjale, tähendada oleks, selle kohta allpool.

§ 36 viimane lõige ei kõnele enam pagasist, vaid igasugustest leitud asjadest, ja tuleb eraldada eriparagrahvina § 36[1].

Lõpplause parandada sisu kohaselt.

§ 48 p. 4 oleks parem asendada „üleandejaamad" sõnaga „teesiht", samuti „veomaksude poolest" sõnadega „veokulude poolest".

Sama paragrahv võiks ehk täiendada eeskirjaga, et kaubasaatjal on võimalus saatekirjas väljendada, et ta soovib saadetist frankeerida ja millises ulatuses. Praegu tal see võimalus puudub. Sellest saatja avaldusest või täpsemalt — ettekirjutusest järgneks ka siis otseselt tema vastutuse ulatus vähemvõtete suhtes.

§ 49 teises lõikes tarvitatud sõna „saadetis" pole seal kohane, kuna ei vasta sellele mõistele, mida üldiselt raudteel tähistatakse selle terminiga.

§ 50 esimese lõike kategooriline väljendus „saatja tähistab kauba kaalu" pole kohane ja tuleb asendada paremaga, mis sobiks sama paragrahvi teise lõikega.

§ 51 suhtes oleks tähendada järgmist:

Teises lõikes tarvitatud väljendus „siis maksab saatja peale tariifis ettenähtud veoraha veel trahvi tariifis määratud suuruses" ei ole küllalt otstarbekohane ja võib põhjustada asjatuid vaidlusi. Eeskätt ei ole soovitav jätta trahvi tingimata „saatja" maksta. Lähtudes sellest seisukohast, et saatja kandis saatekirja ebaõiged andmed, järjelikult ka tema ise kannab selle teoviisi tagajärjed, on see redaktsioon õige. Kuid tuleb siin arvestada teiste praktiliste kaalutlustega, mis annavad põhjust soovitada tarvitada siinkohal umbisikulist vormi „trahvi võetakse", seda aga, kellelt ja missuguses korras seda trahvi võetakse, sättida samas korras nagu RKK art. 7 § 6 ettenähtud.

Et trahvi suurus on jäetud tariifi määrata, võiks küll äratada võõrastust, kui tähele panna, milliseid pisiasju on mõnikord arvatud tarviliku olevat seaduse kaudu kindlaks määrata. Kuid siiski ehk ei tarvitseks selle vastu erilist olla, kui tariifid selle küsimuse asjakohaselt ja õiglaselt püüavad lahendada. Selles suhtes aga osutub soovitavaks järgmine täiendus. Praegu näib trahvi võtmine raudteele olevat paratamatu kohustusena, sellele vaatamata, kas see talle õiglasena tundub või mitte. Peaks jätma raudteele võimalus arvestada antud konkreetsel juhtumil ilmestuvate olmadega, ja talitada trahvi määramisel vabalt teatud kaalutluste tagajärjel. See ei olegi raudtee enda huvides praegusel ajal, kus tal tuleb pingutada selleks, et oma klientuuri alal hoida, sealjuures siiski mõnesuguste rangete paragrahvide ebakohase kohaldamise kaudu raudteekasustajaid ära hirmutada. Võivad olla juhtumid, kus on võimalik küllalt tõestada, et kaubasaatjal ei olnud mingit tahtmist raudteed petta. Seetõttu oleks kohane kas jätta üldiselt raudteele õigus tema oma äranägemise järgi loobuda trahvi võtmisest või selle määra vähendada, või fikseerida ka seaduses lähemalt neid tingimusi, mille eeldusel trahvi mittevõtmine või vähendamine võib aset leida.

Ülaltoodut kokku võttes, võiks § 51 teine lõige kujustada järgmiselt:

„Kui pärast veolepingu sõlmimist ilmestub, et saatja poolt saatekirjas ülesantud kaubanimetus ei vasta saadetise sisule või tükksaadetise puhul saatekirjas ülesantud arv — tõelikule arvule või kui saatja poolt märgitud kauba kaal on selle tõelikust kaalust väiksem, ja ta ei olnud nõudnud ülekaalumist, ja kui raudtee nimetatud asjaolude tagajärjel võis saada kahju, siis võetakse peale tõelikult raudteele kuuluvate veo- ja lisamaksude veel trahvi tariifis määratud suuruses. Trahv lasub kaubal; kui saatja ei ole trahvi tasunud saatejaamas, siis antakse saadetis saajale välja ainult sellel lasuva trahvi tasumisel. Raudteel on on õigus trahvi võtmisest loobuda või seda vähendada juhtumeil, kui saatja tõestab, et ebaõigete andmete ülesandmine saatekirjas põhjeneb ilmsel eksitusel või kui ilmestub muid pehmendavaid asjaolusid."

§ 69-s „veetav kaup" ütleb vähe ja tuleks kooskõlastada ehk RKK art. 25 määrusega.

§ 70 tuleb tingimata muuta sisuliselt, kohastades seda praegusaja nõuetele. Määrata seadusega allkirjade ja rahasummade märkimise kohti täpsalt

pole sugugi vajalik ega otstarbekohane, vaid pigemini see raskendab mõne enam vastava korra sisseseadmist.

§ 80 ettenähtud kord, et nõudmata kauba müügist saadud ülejääk makstakse välja kaubasaajale, vastab küll endise Vene seaduse tõlgitsemisel Vene senati poolt antud seletusele, nimelt, et see raha olla kauba ekvivalent. Võrreldes endise Vene raudteeseadusega on siin ilmne edu, sest öeldakse otseselt välja, kellele raha välja maksetakse. Kuid tuleks siiski järele kaaluda, kas ei oleks õigem seda raha maksta kaubasaatjale, nagu seda sätib ka RKK art. 24 § 2. See oleks ehk ka paruslik juba seetõttu, et kuna müügist vähem laekunud summa tasub meil uue korra järgi kaubasaatja, miks ei peaks võima temale anda siis ka rohkem laekunud osa.

§ 87 vajab täiendavat sättimist selles suhtes, kes ja mil tingimustel on õigustatud selles paragrahvis ettenähtud tasu nõudma.

§ 89 suhtes oleks tähendada, et kaubasaatjalt peaks sisse nõutama ainult nende summade vähemvõtteid, mille tasumise ta on endale võtnud, vastavalt saatekirjas tehtud avaldusele (vt. märkus § 48 p. 4 kohta ülalpool).

§ 104 alguses toodud lausend „Veolepingust järelduvate nõuetega võib esineda raudtee vastu ainult kaubakäsutaja" on üldsõnaline, ebaselge ja ka ebatäpne. Võrrelda sellega näit. RKK art. 41. Milline suur vahe!

Ülaltoodud märkustes on katsutud juhtida tähelepanu Raudteede seaduse üksikute paragrahvide mõnesugustele väljendustele ja sätingutele, mis kuuluksid õiendamisele ja ümberkujustamisele esimeses järjekorras. Sellega aga ei ole see küsimus veel purgivalt käsiteldud. Põhjalikumal uurlusel kahtlemata kerkivad esile veel teised, ehk olulisemagi tähtsusega küsimused, mis ootavad lahendust uute, seni veel mitte tunnustada tahetavate põhimõtete alusel.

Kroonika

EESTI

TARIIFÜHIKU JA EESTI KROONI VÄÄRTUSESUHETE MUUTMINE

1. märtsist 1939 määrati kõigis välisotseühendustes, millest Eesti raudteed osa võtavad, tariifiühiku ja Eesti krooni väärtusesuhted uuesti kindlaks ja nimelt järgmiselt:

1 tariifiühik = 6,60 E. krooni (seni 6,30 kr.).

1 Eesti kroon = 0,1516 tariifiühikut (seni 0,1588 tariifiühikut).

Teatavasti on tariifiühiku väärtuse aluseks võetud 1,50462 g puhta kulla väärtus, millele vastavalt iga riik peab määrama tariifiühiku ja oma kohaliku valuuta väärtusesuhte. Senine väärtusesuhe (1 tariifiühik=6,30 E. krooni) on meil kehtimas 1. novembrist 1933 peale, millal 1 g puhast kulda maksis meil ca 4,18 kr. See hind enamvähem püsis kuni 1938. a. septembri lõpuni, millisest ajast peale võis märkida tõusu, näit. 31. detsembril 1938 oli Tallinna börsi müügikurss 4,39 kr., mis teeb välja 1,50462 g eest 6,61 kr. Samas ulatuses võib tähele panna tõusu ka näit. littide ja zlottide hinnas. Selletõttu osutus hädavajalikuks määrata tariifiühiku ja Eesti krooni väärtusesuhe kindlaks vastavalt muutunud hindadele.

Uue tariifiühiku-väärtuse jõustumisega kõrgenesid välisraudteede piletihinnad ja veomaksud ca 4,7% võrra, niivõrd, kui need maksud Eesti raudteedel sissenõudmisele tulevad. Eesti teeosa eest maksud ei muutu, sest otsetariifides Eesti teeosa hinnad on ümber arvutatud uue väärtusesuhte kohaselt, nõnda et need ümberarvutamisel Eesti kroonidesse ikka sisetariifi tasemele jäävad.

Naaberriikide valuutade väärtusesuhted tariifiühikuga on praegu järgmised: 1 latt = 0,1172 tariifiühikut, 1 žlott = 0,1122 tariifiühikut, 1 litt = 0,1 tariifiühikut ja 1 Saksa mark = 0,2381 tariifiühikut. Samuti 1 tariifiühik = 8,53 latti = 8,914 žlotti = 10 litti = 4,20 Saksa marka.

HAAGI RAHVUSVAHELISE KOHTU OTSUS „ESIMESE JUUREVEO RAUDTEEDE SELTSI" NÕUDMISES LEEDU VALITSUSE VASTU

Alatine rahvusvaheline kohtukoda Haagis tegi 28. veebruaril otsuse Eesti valitsuse poolt Leedu valitsuse vastu esitatud nõudmises, mis käib Leedus asetseva Panevežys-Utena-Saldutiškis-Kiauneliškise 125 km pikkuse 750 mm kitsarööpmelise raudteeliini kohta. Kohus otsustas 10 häälega nelja vastu, et Leedu valitsuse poolt esitatud vastuväited on põhjendatud, mispärast kohus ei saa vastu tulla Eesti valitsuse nõudmisele.

Kohtuotsuses tuuakse esile järgmised asjaolud:

1892. aastal loodi Peterburis aktsiaselts „Esimene Juureveo Raudteede Selts Venemaal", kelle eesmärgiks oli raudteede ehitamine ja ekspluateerimine kogu Vene keiserriigis. Aktsiaselts sai muuseas loa ehitada ja ekspluateerida raudteeliini Swieciany raudteejaama (praeguse Poola territooriumil), mis asetseb Peterburg-Warszawa raudteeliinil, ja Panevežyse raudteejaama vahel, mis asetseb Liepaja—Radviliškis—Daugavpils—Romny raudteeliinil. Seltsil oli veel teisi raudteeliine, nimelt Balti provintsides ja Ukrainas. 1918. ja 1919. aastal bolševistide juhid võtsid tarvitusele abinõusid, et riigistada kaubanduslikke ja tööstuslikke ettevõtteid, teiste hulgas ka raudteeseltse. Ent 1918. aasta veebruaris Leedu ja siis Eesti kuulutasid endid iseseisvateks riikideks. 1919. aasta septembris Leedu valitsus võttis üle Panevežys-Kiauneliškise raudteeliini, mis nüüd asetses Leedule kuuluval territooriumil. 2. veebruaril 1920. aastal sõlmiti Eesti ja Nõukogude Vene vahel Tartus rahuleping. Muuseas Nõukogude valitsus nõustus andma Eestile üle nende aktsiaseltside aktsiad, kellede ettevõtted asetsevad Eesti territooriumil, kusjuures nende seltside juhatused viiakse üle Tallinna. Lepingus täpsus-

tatakse, et eelpoolmainitud aktsiad annavad Eestile õiguse ainult aktsiaseltside nende ettevõtete kohta, mis asuvad Eesti territooriumil ja ei ühelgi juhul Eesti õigusi ei võida laiendada samade seltside ettevõtetele, mis asuvad väljaspool Eesti piire. 1922. aasta novembris tuli Riias Läti valitsuse loal kokku „Esimene Juureveo Raudtee Seltsi" esimene täiskogu koosolek pärast 1917 aasta oktoobrirevolutsiooni. Sellel koosolekul tehti juhatusele ülesandeks tarvitusele võtta vajalisi abinõusid seltsi varanduste uuesti ekspluateerima hakkamiseks Leedus ja Poolas, kuna seltsile Lätis kuuluvad raudteeliinid pidid üle minema Lätis loodavale seltsile.

1923. aasta novembris toimus seltsi üldkoosolek Tallinnas, kus otsustati seltsi asukohaks määrata Eesti pealinn. Nii sai, Eesti valitsuse andmeil, endisest Vene aktsiaseltsist Eesti selts nime all „Esimene Juureveo Raudteede Selts Venemaal", mis on eestikeelne tõlge seltsi venekeelsest nimest. 10. märtsil 1924. a. otsustati seltsi üldkoosolekul Tallinnas volitada juhatust müüma Leedus asetsev raudteeliin, samuti Lätis ja Poolas asetsevad raudteeliinid. 1925. aasta märtsis saadeti Leedu valitsusele teade, milles paluti Panevežyse raudteeliini andmist seadusliku omaniku kätte. See palve, samuti nagu kõik järgmised, sai eitava vastuse osaliseks. Leedu valitsus asus seisukohale, et „Esimene Juureveo Raudteede Selts Venemaal" ei oma veneaegse seltsi õigusi, sest viimane ei eksisteeri enam. Edasi jatkusid läbirääkimised Eesti ja Leedu valitsuste vahel, kuni 1936. aastal viimane vastas, et tüliküsimus kuulub Leedu kohtute kompetentsi. 1937. aastal Eesti valitsus pöördus Haagi rahvusvahelise kohtukoja poole. Leedu valitsus esitas kaks vastuväidet: 1) Eesti valitsus olevat jätnud tähele panemata rahvusvahelise õiguse reegli, mille järele teise valitsuse vastu esitatud nõudmine peab olema rahvusliku iseloomuga mitte ainult selle esitamisel, vaid ka silmapilgul, kui kahju sündis; 2) olevat jäetud tähele panemata reegel, mis nõuab enne rahvusvahelise instantsi poole pöördumist nõudehagi esitamist sisemaistele kohtutele.

Arutades esimest vastuväidet, kohtukoda leidis, et Eesti peab tõestama, et ajal, kus toimus väidetav kahju, omas „Esimene Juurdeveo Raudteede Selts" Eesti rahvusliku iseloomu. Mis puutub Leedu valitsuse teise vastuväitesse, siis Eesti valitsuse esindajad leidsid, et käesoleval juhul on tegemist erandiga üldreeglist: 1) Leedu kohtud ei ole küllalt kompetentsed niisuguse nõudehagi arutamiseks. 2) Leedu kõrgem kohus olevat juba leidnud, et „Esimene Juureveo Raudteede Selts" ei oma veneaegse seltsi õigusi, ja seega on olulises punktis juba asutud ebaõigele seisukohale. Rahvusvaheline kohtukoda leidis esimese väite suhtes, et ainult Leedu kohtud võivad anda käesolevas küsimuses lõpliku otsuse, kuni ei ole selgesti näidatud, et nad on ebakompetentsed arutama niisugust küsimust. Samuti kohtukoda ei või kõrvale kalduda üldreeglist motiivi alusel, nagu ei oleks Leedu seadused küllalt täielikud lahenduse pakkumiseks. Teise väite suhtes kohtukoda asus seisukohale, et temale esitatud dokumentidest ei selgu, nagu oleks Leedu kõrgem kohus teinud juba mingisuguse eelotsuse.

Neil aluseil Haagi rahvusvaheline kohtukoda, otsustamata küsimust sisuliselt, leidis, et Leedu valitsuse poolt esitatud vastuväited on põhjendatud ja lükkas tagasi Eesti nõudmised.

—:=:—

SAKSAMAA

SAKSA RIIGIRAUDTEEDE SUUREVIISILINE RAUDTEE VEEREVA MATERJALI JUURESOETAMISE KAVA

Viimastel aastatel kuni 1938. a. alguseni Saksa Riigiraudteed oma veereva materjali parki uuendasid ja täiendasid teatud määral tagasihoidlikul viisil, kuna puudus tungiv vajadus uute sõidukite järele. Võib märkida, et 1933. a. oli Saksa Riigiraudteedel käitusvalmis vedureid tegevuseta tervelt 2400 tükki, 1937. a. jaanuarikuus veel ligi 1200 ja 1938. a. jaanuarikuus ka 400. Kaubavagunite pargist seisid kasutamata keskmiselt päevas 130.000 vagunit jaanuarikuus 1936, septembrikuus 1936 15.000 vagunit, jaanuaris 1937 jälle 70.000 vagunit ja septembrikuus 1937 veel 8000 tükki. Ka reisivagunite alal võis märkida analoogilist olukorda. Möödunud aasta kestel tekkis pööre selles. Austria ja Sudeedimaa juureliitmise, läänepiiri kindluste ehitamise tagajärjel ja muudel põhjustel tõusis jätkuvalt tungiv tarvidus veereva materjali järele, nõnda, et ajutiselt eriti kaubavagunite suhtes andis ennast tunda terav puudus.

Uute sõidukite juuresoetamiseks oli juba käesolevaks aastaks tellimusi antud kogusummas ümmarguselt 620 milj. riigimarga väärtuses ja nüüd on otsustatud anda veel lisatellimusi ligi 50 milj. riigimarga suuruses.

Nüüd on lõplikult välja töötatud uus suureviisiline raudtee veereva materjali juuresoetamise kava, mis hõlmab endasse 4 aasta pikkuse ajavahemiku, nimelt aastast 1940 kuni 1943. Selle aja kestel on ette nähtud ehitada 6000 vedurit, 10.000 reisivagunit, 112.000 kauba- ja pakkvagunit ja peale selle 17.300 autot ja järelvankrit. Selle kava kulude summa on hinnatud tervelt 3,5 miljardile riigimargale. Ühele aastale langeb seega ümmarguselt 875 miljoni riigimarka.

Selle kava läbiviimisel tahetakse pöörata küllalt tähelepanu sõidukite tüpiseerimisele ja normaliseerimisele, ehitades neid suurte seeriate viisi. Kuivõrd selles suhtes juba senigi on kavakindlalt tegutsetud, näitab asjaolu, et 1924. aastal oli auruvedureid veel 210 tüüpi, praegu aga ainult 13. Elektervedurite tüüpide arv on samuti selles ajavahemikus vähenenud 30 pealt 4 peale. Reisivaguneid on praegu, klassidesse jaotust arvestamata, ainult kahte tüüpi olemas. Kaubavagunite juures ei saa nende tüüpide arvu nii väga koondada, kuna seal mitmesugustest transpordi tingimustest olenevalt on vajalikud ka vagunite eritüübid. Siiski on ka normaalsed kaubavagunid enamvähem juba tüpiseeritud. Plahvatusmootorvaguneid on käesoleval ajal 5 ja elektrimootorvaguneid ainult 2 tüüpi.

Sellele suurele tüüpide koondamisele vaatamata on otsustatud siiski uue kava põhjal vähem arv mõnesuguseid eritüüpi sõidukeid lasta ehitada, et proovida tegelikus käituses teatud tehnilisi uuendusi. Kui need osutuvad küllalt otstarbekohasteks, siis alles võib nendega mõnda vanemat tüüpi asendada suuremal määral.

Tegev toimetaja: **E. TIMMA**, korter: Pühavaimu 7—2, telef. 429-58. — Vastutav toimetaja: **E. GRÜNBERG**, krt. Toompuiestee 30—7, telef. 434-41. — Väljaandja: K.-ü. **„Eesti Raudtee"**, Tallinnas.

„Edu" trükk Tallinnas, Vene tän. 16. 1939. **Ilmunud 29. aprillil 1939.**

Erikirjanduse ülevaade

SBB — KALENDER AUF DAS AUSSTELLUNGSJAHR 1939.

8. Jahrgang.
Verlag: Publizitätsdienst der SBB in Bern.
Hind 2 Šveitsi franki.

Käesoleva aasta väljaanne kannab juhtmõtet: „Šveitsi Liiduraudteed rahvusliku produktsiooni teenistuses". Vastavalt sellele juhtmõttele tuuakse kalendri lehtedel huvitavates piltides ja sõnas väga mitmesuguseid andmeid selle osa suhtes, mida Šveitsi Liiduraudteed etendavad Šveitsi majanduslikus elus. Oma ülesande paremini täitmisel, teenida maad ja rahvast, Šveitsi Liiduraudteed on jõudnud ära teha väga palju. Nad on ratsionaliseerinud ja moderniseerinud oma käitust vastavalt neile nõuetele, mida üles seab praegune aeg oma liiklusvajadustega. On võetud tarvitusele mitmesuguseid töötamiseviise ja vahendeid, mis kasutusel ka suurtel naaberriikide raudteedel, kui need uuendused, kuigi võrdlemisi kulurikkad, siiski on osutunud otstarbekohasteks. Mahutite (containers) tarvituselevõtt, kaupade kodunt-koju veo organiseerimine väga laialdasel määral, isegi kaubavagunite koju kättetoimetamine erisõidukeil, laoruumide sisseseadmine mõnesuguste erikaupade pikaajaliseks hoiuks jm., oleksid mainida nende korraldusvõtetena, mille kaudu Šveitsi Liiduraudteed viimasel ajal on püüdnud raudteeliiklust muuta ajakohasemaks ja kaubaomanike huvisid paremini rahuldavamaks.

Kalendrilehtedel toodud piltidel paistavad silma peamiselt elektrivedurid ja -rongid. Raudteede elektrifitseerimise poolest seisab Šveitsi esikohal maailmas. Kuni 1937. a. oli seks otstarbeks kuni 793 milj. fr. kulutatud. Kasutades selleks „valget sütt", veejõudu, mida Šveitsis küllalt saadaval, võidi raudtee käituse elektrifitseerimisel kokku hoida kütteainete kulude alal, milliseid materjale oli tulnud peamiselt välismaalt sisse vedada. Milliseid tagajärgi on annud käituse ümberkorraldamine, näeme sellest, et 1920. a. veeti kütteaineid sisse 91 milj. frangi väärtuses, kuid 1935. a. veel ainult 4,5 milj. fr. eest. Võttes tarvitusele võimsaid elektervedureid, mis, näit. ebasoodsates mägestikuoludes Gotthardiliinil suudavad vedada kuni 750 t raskeid kiirronge, on võidud eriti reisiliiklust muuta mugavamaks ja kiiremaks.

Ühele ekspluateeritavale tee-kilomeetrile langes Šveitsi Liiduraudteedel 1937. a. 978.844 reisijat ja 685.845 tonni kaupu. Samuti langes ühele tee-km-le 41,6 rongi, mis näitab, millisel määral intensiivselt toimub liiklus nimetatud raudteedel.

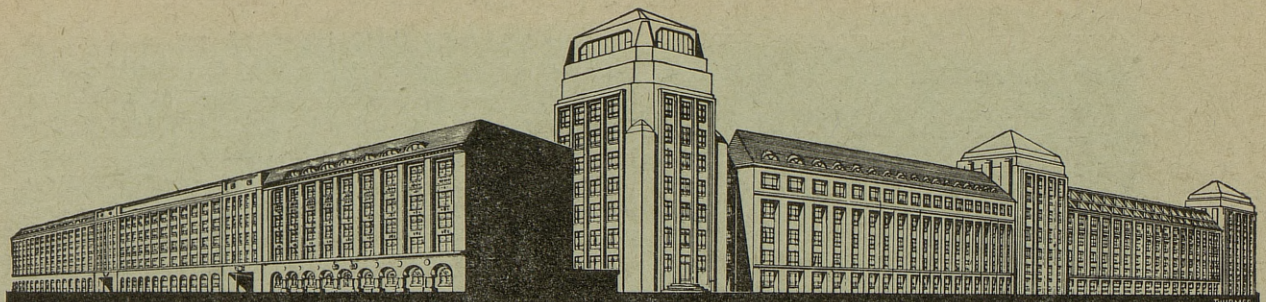
Kalendri pealkirjas mainitud Šveitsi maa-näitus peetakse pärast 25-aastast vaheaega tänavu aastal 6. maist 29. oktoobrini Zürichis, selle maa majanduselu keskuses. Sellel näitusel esinevad väljapanekutega ka Šveitsi Liiduraudteed, esitades kas algupäras või mudelitena oma moodsaid sõidukeid ja vahendeid transpordi alalt.

Kreenholmi Puuvillasaaduste Manufaktuuri Osaühisus

Asutatud 1857. a.

VABRIKUD: Kreenholmis, Narva lähedal
JUHATUS: Tallinnas, Pikk tän. 68, tel. 426-63
MÜÜGIKOHT: Kaubandus A.-S. „Kreenbalt"
Tallinn, S. Karja 13, tel. 426-14

Müük ainult suurel arvul



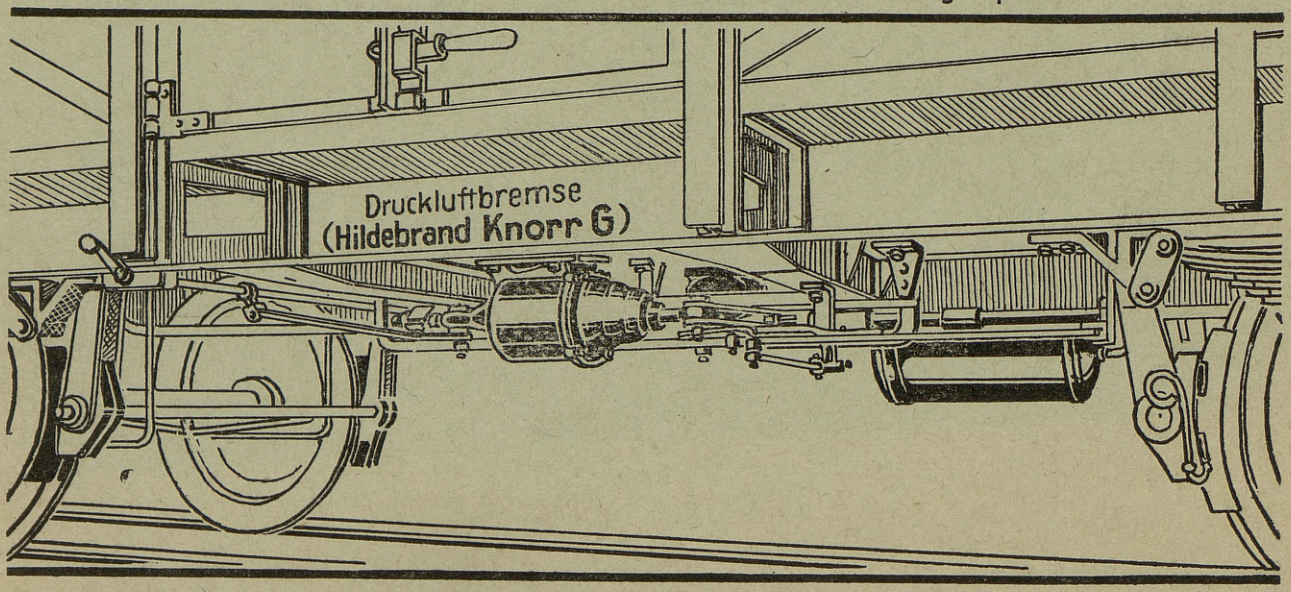
KNORR-BREMSE

Knorr-õhkpidurid raudteede jaoks

Uusim väljatöötus: Hildebrand-Knorr pidurid kaubarongide, reisirongide, kiirrongide ja mootorvagunite jaoks.
Kokkusurutult ehitatud juhtventiilid, terasest kerge-piduri tsilindrid, täisautomaatsed juhtpiduriventiilid "Knorr-Selbstregler", auru-õhupumbad, mootor-õhupumbad suruõhu tekitajana, toitevee eelsoojendajad seadised vedurite jaoks, koosnedes kompaund-toitepumbast ja pealispinna-eelsoojendajast.

"Grand Prix"
Pariisi maailmanäitusel 1937

Hildebrand-Knorr kaubavaguni pidurivarustus



KNORR-BREMSE A-G BERLIN