

Diplomitöö
473607

E. V.
TARTU ÜLIKOOLA
BIBLIOTEKAKOOL
26. juunil 1943
Nr 58.
TARTU

Prof. Martinik
kõne muusika diplomitööna
28. vii. 43.

[Handwritten signature]

A. B.
7963

Maetak ülevõtte ja arit
diplomitööna arvesti võtta
30/vi 43

D i p l o m i t ö ö

(Finantsõiguses)

Zacharid õigusteaduskonnas
3. VII 1943.

Rudolf T u b a l k a i n

Tartu Ülikooli õigusteaduskonna
üliõpilane.

Raudteetariifid ja nende riigimajanduslik tähtsus.

Tartu 1943.a.

E e s s ö n a.

Üha suurenev tööstuse, kaubanduse ja põllumajanduse kasv põhjustab toorainete ja kauba kiiremat ringlust ning enam tarbimist, mis tähtsal määral on sõltuv transpordi asjandusest.

Moodsas liiklemisasjanduses omab raudtee liiklemis- teede ja -vahendite seas esikoha. Seega tuleb raudtee transporti lugeda põhi maatranspordivahendiks ning ta evib ka tuntavaid eeliseid:

- a) suurem kiirus võrreldes teiste transportharudega (välja arvatud õhutransport);
- b) sõltumatus aastaaegadest ja ilmastiku oludest, mis võimaldab teostada korrapärast vedu;
- c) universaalsed võimalused mitmet liiki vedude soo- ritamiseks;
- d) suateline kohandama reisijate ja kaupade massve- duseks;
- e) madal veohind (välja arvatud veetransport).

Eelnevast järgneb, et raudtee erikaal teiste trans- port-vahendite seas evib suurt rahvamajanduslikku tähtsust

ning liiklemispoliitiliste eesmärkide saavutamiseks võtab avalikvõim (riik) ühed liiklemisalad, eeskätt raudteed, majandada oma monopolina.

Eestis ja üldse suuremas osas riiges esineb raudtee riikliku ettevõttena. Vastavalt sellele peab riik kohtlema raudteendust kogu rahvamajanduspoliitika raamistikus. Seega peab hoolitsetama, et raudtee tegevus oleks koordineeritud teiste avalikkude käitistega ja et raudteetariffid, kogu raudteevõrgu arendus ja raudteeliiklemine vastaksid rahva ja eriti riigikaitsese huvidele.

Seega pole, riiklikust seisukohast lähtudes, ükskõik, kes raudteed majandab ja milliseid eesmärke seejuures taotletakse, vaid see peab toimuma kokkukõlastatult üldriiklike huvidega.

Erilist toimet raudtee majandamise alal evib tariifipoliitika, mistõttu tariifide määramine peab alluma rangelt erapooletule käsitusele.

Käesoleva ülesandeks on veedelda raudteetariffide probleemistikku ja selle tähtsust riigimajanduslikust seisukohast.

Autor.

S i s u k o r d

Eessõna	1
Sisukord	3
Kasutatud kirjandus	4
I osa. Raudteetariifide probleemistik	
§ 1 Tariifimäärused. Üldeeskirjad	5
§ 2 Tariifi kehtivuse ulatus	5
§ 3 Tariifi jaotus	6
§ 4 Tariifi liigitelu	6
§ 5 Tariifikaugus	17
§ 6 Kaubanimetus	19
§ 7 Saadetise kaal	19
§ 8 Kauba pakend	20
§ 9 Saatekirja märkmed	20
II osa. Kehtiv kaubaveotariif.	
§ 10 Üldmäärused	22
§ 11 Veokohustus	22
§ 12 Veokskeelatud esemed	23
§ 13 Saatekirja vorm ja sisu	25
§ 14 Kaalu kindlakstegemine	27
§ 15 Vagunite laadimine	27
§ 16 Veolisamaksud	28
§ 17 Veolepingu sõlmimine	29
§ 18 Kauba pakend ja märkimine	30
§ 19 Veoks vastuvõtt. Vaguni seisumaks	31
§ 20 Tolli- ja muud administratiiveeskirjad	31
§ 21 Vagunite liik. Saaturid	32
§ 22 Veoliik	33
§ 23 Veomaksu tasumine	33
§ 24 Raudtee vastutus	34
§ 25 Teatamine saajale kauba kohalejõudmisest	35
§ 26 Veomaksu arvutamise alused	36
§ 27 Vagunisaadetised	36
§ 28 Kõrvalmaksud	42
§ 29 Piimaveo eritariif	44
III osa	
§ 30 Reisijate vedu	44
IV osa. Raudteetariifide toimeelarve täitmisel	
§ 31 Raudteetegevuse ülevaade	46
V osa	
§ 32 Raudteetariifide riigimajanduslik tähtsus	53
L i s a: Veomaksu määrade tabel	

K i r j a n d u s t:

- Rühland, Eisenbahntransportgeschäfte i Schlegelbergers
Handwörterbuch, IV, 1 - 41;
- Sersenevic, 11, 243 - 315;
- Povorozenko-Kucurin, Uslovia passazirskih i gruzovõh pe-
revozok;
- Keilin, Vnesnetorgovõj transport;
- Rahvusvahelised Konventsioonid reisijate (RKR) ja kauba-
veo (RKK) kohta raudteel;
- Riigi Liiklusministeeriumi Varssevi osakonna 1943.a. väl-
jaanne, Tariif kaupade ja loomade veoks okupeeritud
Ida-maa-aladel;
- Reisijateveo tariif;
- Raudtee kaubaveo tariif nr.146, RT 35,26,236;
- Raudtee reisijate- ja pagasiveo tariif nr.189, RT 38,28,233;
- Raudteede seadus, RT 31, 22, 128;
- Raudteetegevuse ülevaade 1935 - 1939.a. Raudteevalitsuse
väljaanne.

Raudteetariifide probleemistik.

I o s a

Tariifimäärused.

Üldeeskirjad.

§ 1.

Tariifi mõiste.

Raudteetariifide all mõistetakse raudteel veo eest võetavate veo- ja lisamaksete määri ja nende maksete võtmise kui ka veo kohta käivade eeskirju.

§ 2.

Tariifi kehtivuse ulatus ja väljakuulutamine.

Üldpõhimõtte järgi tariif on kehtiv ainult antud riigi piires, välja arvatud rahvusvahelised tariifid, millised on eriveotariifid ja kohaldatakse ainult rahvusvahelistel vedudel ja millised baseeruvad riikidevahelistel kokkulepetel (Berni konventsioon).

Ajaliselt algab tariifi kehtivus väljakuulutamise ürikus avaldatud ajamomendist ning lõpeb äramuutmisega, s.o. uue tariifi kehtestamisega.

Besti omariikluse ajal eksisteeris Teedeministeeriumi juures 17 liikmeline Tariifinõukogu, kelle pädevusse kuulus tariifide äramääramine ja nendega seotud küsimuste

lahendamise. (Riigi Teataja 1923, 106, 82 (1938, 39, 352). Vabariigi Valitsuse poolt kinnitatud Tariifinõukogu jõustunud otsused (tariifid) avaldati "Riigi Teatajas".

Praegu kuuluvad mainitud õigused okupeeritud Ida-maa-alade piires Riigi Liiklusministeeriumi Varssevi osakonnale.

Kehtiva tariifi muudatused ja täiendused avaldatakse okupeeritud Ida-maa-alade Tariifi- ja Liiklusteatajas (Tarif- und Verkehrsanzeiger für die besetzten Ostgebieten (TVA-Ost)).

§ 3.

Tariifi jaotus.

Tariif jaguneb:

I Osa: Tariifimäärused.

II osa: Kaupade nimekiri ja klassifikatsioon.

III osa: Veomaksu määrade tabel.

IV osa: Jaamade nimekiri ja kauguste tabel.

§ 4.

Tariifide liigitelu.

Tariife liigitatakse nende rakingu, ehitusviisi ja saadetise liigi järgi.

Rakingu järgi tariifid jagunevad üld ja eriveotariifideks.

Üldtariife kohaldatakse vedudel terve raudteevõrgu ulatuses niivõrd, kui võrd ei tule kohaldamisele teised tariifid ja nad on paigutatud kaupade nomenklatuuris vastavasse vööttesse (klass).

Eriveotariifid esinevad alandatud või kõrgendatud tariifidena ning kohaldatakse teatud kaupade veol kindlaks määratud jaamade vahel või suundades, olenedes sellest, milliseid tagajärgi taotletakse. Tariifide alandamise või kõrgendamise aluseks on üldtariifi veomaksu määrad.

Kõrgendatud tariifidega riik taotleb mõne teise liiklemisvahendi arengu kindlustamist (veeteed), või taotleb nendega pidurdada ebaratsionaalseid vedusid või kaupade levingut, milliste leving riigi- ja rahvamajanduse huvide seisukohalt osutub kahjulikuks ning kõrgendatud tariife kohaldatakse:

- a) ühe ja sama liigi kaupade vastusihiliste vedude vältimiseks, nagu põlevkivivedu Tallinnast Kohtlasse ja võitluseks teiste ebaratsionaalsete vedudega;
- b) vedude ratsionaliseerimiseks, s.o. vedude juhtimiseks rööbiti raudteega kulgevaile veeteedele, et vähendada raudtee koormust ja kindlustada kõrvaltransportharu arengut;

- c) vedude pidurdamiseks jaama piires ja lühematel kaugustel, kus osutab kasulikumaks kasutada teisi transportvahendeid;
- d) ehitusel olevatel uutel ajutiselt avatud raudteeharudel, et katta väljaehitamiseiga seonduvaid kulusid;
- e) veerevkoosseadu maksimaalseks ärakasutamiseks väikesaadetiste veol.

Alandatud tariifidega riik kindlustab teatavate rahvamajandusharude arengut ja võistlusvõimelisust ning reguleerib nendega teatavate kaupade hindu ja levingut. Samuti rakendatakse alandatud tariife võitluseks kõrvaltransportvahendite vastu, s.o. kui riik ei pea soovitavaks nende edasiarendamist.

Alandatud tariife kohaldatakse:

- a) teatud liiki kaupade ja toorainete veol kindlaks määratud punktidesse või piirkonda, et säilitada seal asuva tootmisharu teovõimet või mõne rahvamajandusharu arengut ja võistlusvõimet;
- b) kaupade veol sega vee- ja raudtee ühenduses, veetranspordi arendamiseks;
- c) vedudel tühja veerevkoosseadu liikumise sihituses,

selle ratsionaalsemaks ärakasutamiseks;

- d) masskaupade veol marsruutrongidega üldtoodangu tõstmiseks ja kaupade levikuks; (Põlevkivi enamtarbimine, et säilitada metsasaadusi ekspordiks).
- e) reisiliikluseks riigi ääremaa ja keskuste vahel, et soodustada läbikäimist ja kultuuri levikut.

Oma ehitusviisilt tariifid jagunevad harilikeks kaugus- ja differentsiaaltariifideks. Kaugustariif on selline tariif, mille maksumäär kaugusühikult (kilomeeter) ei muutu viimase arvu suurenedes või vähenedes, nagu raudteesõidukite vedu omal telgedel, kus võetakse maksu ühtlaselt igalt teljelt ja kilomeetrilt, mida kaugus ei mõjuta. Esinevad ka tabeltariifid, milliseid kohaldatakse täpselt kindlaks määratud punktide vahel ette välja arvutatud veomaksumääradega, kas tonnilt või vagunilt terve antud kauguse eest. Tabeltariif kergendab selle käsitlemist, kuid pole rakendatav kui see hõlmab suurema arvu jaamu või mitmet liiki veomakse.

Keerulisemaks osutub differentsiaaltariif, kus tariifiühik kaugusühikult sedamööda alaneb või erandjuhtudel ka suureneb, mida kaugem on vedu.

Tariifiühiku all mõistetakse maksu veo eest kaugusühi-

kult ühelt kilomeetrilt ja kaubaühikult, s.o ühelt vagunilt või tonnilt. Sõltuvalt sellele eristatakse tariifiühikuid:

- a) vagunilt ja ühelt kilomeetrilt;
- b) ühelt tonnilt ja ühelt kilomeetrilt;
- c) teljelt ja ühelt kilomeetrilt ning vastavalt sellele on koostatud ka tariifide arvutlustabelid.

Tariifi maksumäära muutust vastavalt kaugusele tingivad:

a) tariifimäärade kohaldamine vastavalt veo omakulu muutusele, mis väheneb suhteliselt veokauguse kasvamise piires;

b) vajadus kokkukõlastada tariife riiklike huvidega, et tõsta rahvamajanduse potentsiaali ja elustada riiklike äärepiirkondi;

c) võitlus eberatsionaalsete vedudega.

Alljärgnevalt vaatleme üht tüüpilist differentsiaal tariifiühiku muutuse skeemi.

Võtame näiteks, et ühe tonni põlevkivi veo eest kaugusel kuni 50 km võetakse terve kauguse eest RM.2.20.

Kaugusel 50 - 150 km lisatakse veomaksule 50 km eest (RM.2.20 tonnilt) igalt tonn-kilomeetrilt Rp.1.99 juure.

Kaugusel 151 - 500 km lisatakse veomaksule 150 km eest (RM.4.10 tonnilt) igalt tonn-kilomeetrilt Rp.1.43 juure. Kaugusel 501 - 1000 km lisatakse veomaksule 500 km eest (RM.9.10 tonnilt) igalt tonn-kilomeetrilt Rp.1.35 juure. Kaugusel 1001 - 2500 km lisatakse veomaksule 1000 km eest (RM.15.85 tonnilt) igalt tonn-kilomeetrilt Rp.1.64 juure. Kaugusele üle 2500 km lisatakse veomaksule 2500 kmeest (RM.40.45 tonnilt) igalt tonn-kilomeetrilt Rp.2.53 juure.

Ei ole raske näha, et kauguse kasvamisel kuni 1000 km tariifiühikud alanevad, kuna alates üle 1000 km kõrgenevad, mis on tingitud asjaolust, et üle 1000 km vedu muutub ebaratsionaalseks, mõjutades kauba hinna tõusu.

Tariifiühikud, millest skeem algab (RM.2.20 : 50 = Rp.4.4) nimetatakse algühikuks, järgnevaid nimetatakse kasvikuühikuks. Et saada keskmist tariifiühikut mingisugusele kaugusele tonn-kilomeetrilt, selleks tuleb skeemis antud veomaksumäär jagada antud kaugusele. Näiteks kaugusele 500 km keskmine maksumäär võrdub RM.9.10 : 500 = Rp.1.82.

Kuna tariifiskeemide järgi veomaksu väljaarvutamine on raske ja aegaviitev, siis on praktiliseks käsitamiseks

koostatud veomaksuäärade tabelid. Tabelid on koostatud vööndite süsteemis, milledes veomaksuäärad on antud kindlale kaugusühikule täpsusega kuni 1 km, hõlmates kaugusi 10 - 200 km. Kaugus 1 - 1500 km on jagatud 46 vööndisse. Esimesse vööndisse on mahutatud kaugus 1 - 50 km. Järgnevad: 51 - 100 km = 5 vööndit à 10 km

101 - 300 " = 10 " à 20 "

301 - 600 " = 10 " à 30 "

601 - 1000 " = 10 " à 40 "

1001 - 1500 " = 10 " à 50 "

Veomaksuäärade tabelites iga vööndi maksuäär on arvutatud vastava vööndi keskmisele kaugusele.

Näiteks vööndile 51 - 60 km maksuäär on arvestatud 55 km eest, 71 - 80 = 75 km eest jne.

Arvutustabelid omakorda jagunevad kolme alaossa:

- a) maksuäär tervetele tonnidele 1 - 15;
- b) maksuäär 10 ja 100 kg eest kohaldamiseks, kui saadetise kaal on vähem tervest tonnist;
- c) - 100 kg kohaldamiseks, kui saadetise kaal on 1 - 10 tn mitte tervetes tonnides.

Et mõjutada veerevkoosseadu paremat ärekasutamist, selleks on väikesaadetiste veomaksuääri, suhteliselt vägunisaadetistele, kõrgendatud, mis väikesaadetise kaalu

suurenemisel üle 1 tonni alaneb.

Arvutustabelite koostamise süsteemi võib allutada järgmistele vormelitele:

Vagunisaadetistele:

$$P = St.$$

Väikesaadetistele:

a) kaaluga kuni 1 tn

$$P = S + C ;$$

b) kaaluga üle 1 tn

$$P = St + Cht,$$

kusjuures P = maks saadetise vastava kaalu (või vagunilt), mis toodud arvutustabelis;

S = maks 1 tonnilt tariifi vööndi keskmisele kaugusele;

t = saadetise kaal tervetes tonnides;

C = väikesaadetiste veomaksu juurekasvu ühik 1 tn arvestatud vastava tariifiskeemi vööndi keskmisele kaugusele;

h = koeffitsient veomaksu juurekasvu alandamiseks saadetise kaalu suurenemisel.

Vagunsaadetise tariifi kohaldamine saadetiste suhtes, milliste jaoks on kaubasaatja käsutusse antud eraldi vee-
revkoosseaduahik, sünnib kaubasaatjaid vaguneid ratsio-
naalsemalt ära kasutama.

Vaguni vähemal koormamisel vaguni veomaks langeb iga-
le tonnile suuremal määral kui maksimaalsel koormamisel.

Näiteks 17t kandejõuga vaguni kasutamine 10 tonni kau-
ba veoks kõrgendab tonni veomaksu mõnede kauba liikide
juures kuni 70%.

Reisijate veotariifid nagu kaubaveo tariifidki jagu-
nevad üld- ja eriveotariifideks.

Oma struktuurilt reisjateveo üldtariif esineb peami-
selt differentsealtariifina, kuigi erandjuhtudel leiab
rakendamist ka harilik kaugustariif.

Differentsealtariifi kohaselt väheneb tariifiühik
igalt enam läbisõidetud reisija-kilomeetrilt, seega kauge-
mad sõidud osutuvad suhteliselt odavamaks lühisõitudest.

Maksu ei arvutata mitte täpselt kilomeetrite arvult,
vaid mõnda nimetatud tariifivööndilt, mis vastab läbisõi-
detud kaugusele.

Näiteks võtame hariliku 3. klassi sõiduhinna mitmesu-
gustel kaugustel ja määrame reisija-kilomeetri maksuühiku:

Läbisõidetud kaugus km	3.kl. sõidu- hind RM.	Reisija-kilomeetri maksuühik Rp
100	7.25	7,25
500	27.60	5,52
1000	39.75	3,98
2000	57.20	2,86

Sellest tabelist nähtub, et reisija lühikestel kaugustel maksab igalt läbisõidetud kilomeetrilt 7,25 Rp, kuna kauguse suurenemisel sõiduhind alaneb; nii 500 km kaugusel maksab ta 5,52 Rp kilomeetrilt, mis 2000 km juures võrdub ainult 2,86 Rp. Selline tariifiehitus, alandades suurematel kaugustel sõiduhinda, soodustab ühenduse pidamist keskuste ja ääremaade vahel, mis soodustab ääremaade rahvamajanduslikku arengut ja kultuuri levikut.

Tariifivööndid on ehitatud järgmiselt:

1 - 100 km	20 vööndit	à	5 km
101 - 200 "	10 "	à	10 "
201 - 400 "	10 "	à	20 "
401 - 700 "	10 "	à	30 "
701 - 1000 "	10 "	à	40 "

jne, lisades igale järgnevale 10 vööndile 10 km juure.

Näiteks leida sõiduhind 205 km, siis tuleb arvesse võtta, et antud kaugus asub 201 - 220 km vahel, mis vastab 31 vööndile. Kuna iga vööndi kohta on sõiduhind ära määratud, siis hinna määramiseks jääb leida ainult tariifivöönd.

Põhitariifina tuleb lugeda 3. klassi tariifi, millest teiste vaguniklasside tariifid väljenduvad protsendilises vahekorras. Nii on 2. klassi sõiduhind 50% kallim 3. klassi hinnast, kuna reisijate veoks kohandatud kauba-

vaguni sõiduhind on - 50% odavam.

Reisijad, kes soovivad endale kindlustada iste- või magamiskohta, on kohustatud ette lunastama vastava platskaardi.

Platskaardi hind erineb piletihinnast sellepolest, et siin arvestatakse kauguse alammääraga, mis tavaliselt ühtub vaguni liiklemispiirkonna kaugusega, kuigi reisija lõpupunktini ei sõida.

Reisi katkestamise puhul kaotab platskaart kehtivuse ja kui reisi katkestamine toimus mitte raudteest olenevaist põhjustest, siis platskaardi hinda tagasi ei maksta.

Peale platskaardi võetakse veel ekspress- ja kiirronges maksu kiiruse eest, mis võrdub kiirrongis 50% ja ekspressis 100% platskaardihinnast.

Ühtlasi sisaldab sõidupiletihind ka kindlustusmaksu, kusjuures pileti lunastamisega loetakse reisija kindlustatuks surma- või vigastusjuhtude vastu, mis võimaldab vastava preemia väljamaksmist kannatanule või tema sugulastele. Linnalähedastelt piletitelt kindlustusmaksu ei võeta.

Eriveotariifidena evivad olulist tähtsust kohalikud ja linnalähedased tariifid, milliseid kohaldatakse ainult lühematel kaugustel.

Kui linnalähedane (kohalik) tariif on rakendatud ühe sõlmpunkti piires, siis peab ta olema ühtlane kõigile sellesse sõlmpunkti suunduvatele raudteeharudele. Linnalähedane tariif on alandatud tariif ja seda kohaldatakse suurte tööstuskeskuste ja linnade lähisühendusis. Linnalähedane tariif hõlmab ühekordseid, edasi-tagasi ja abonement (kuuja aasta-) pileteid.

Peale selle kohaldatakse veel erilisi tsoonipileteid, kus terve linnalähedased raudteeharud on jaotatud tsoonidesse, tavaliselt 10 km iga tsoon. Mainitud pileтите hindade ei määrata mitte kuni selles piirkonnas asuva üksiku jaamani, vaid igale tsoonile, kuhu võib langeda mitu jaama, kusjuures pilet on kehtiv tsooni piirkonna igale raudteeliinile.

§ 5.

Tariifi kaugus.

Tariifikauguseks nimetatakse kaubaseadetise saate- ja sihtjaamade vahelist kaugust, millised on tabelitena paigutatud tariifi käsiraamatusse.

Raudteeveo eest võetav maks on sõltuv läbisõideta- vast kaugusest, kusjuures kauba- ja reisijateveo tariifikauguste arvutamisel esineb erinevusi.

Kui kaubaveos kaugus arvestatakse kõige lähemas sihituses, siis reisijateveos toimub see vastavalt rongi käigule ning sageli kaldub kõrvele lähimast sihitusest. Seejuures ei võeta arvesse kaugusi, milliseid rong läbib kahekordselt, mis on sõltuv eksploateerimise otsustarbekusest ja paremaks reisijate teenindamiseks. Näiteks reisija sõidab kitsarööpmelisel teel Tallinnast Mõisakül- la üle Papiniidu, kuna sama rong sõidab ka Pärnu ja sealt tagasi Mõisakülle, siis ei tule reisijail Papiniidus ooda- ta rongi tagasi jõudmist, vaid nad sõidavad ka Pärnu ja sealt tagasi, kusjuures kauguse eest Pärnust Papiniitu veomaksu ei võeta.

Tariifikauguste tabelid jagunevad transiit- ja koha- likuühenduse tabeleiks. Esimene hõlmab kaugusi iga veost osavõtva tee vastuvõtu ja vöörteedele üleminekupunktide vahel, kuna teise on mehatatud kaugused igast jaamast ku- ni lähema sõlm- või üleminekupunktini ühe ja sama tee piires. Kauguste määramisel arvestatakse kaugusi kõige lähemas sihituses. Samuti kuulub tariifi käsiraamatu juu- re jaamade tähestikuline loetelu, millist kasutatakse tariifi kaugustabeli käsitlemisel

§ 6.

Kauba nimetus.

Kauba täpne nimetus osutab oluliseks teguriks õigeks veomaksu arvestamiseks.

Kaubasaatja on kohustatud saatelkirjas üles andma õige kauba nimetuse, mis vastab tariifis toodud kauba nimetusele, kuna vastasel korral puudub võimalus kohaldada õiguid veomaksumääri.

Näiteks kaup on antud veoks nimetuse all: "Metallist esemed", millised on ette nähtud mitmes tariifi klassis, ega võimalda seega õigesti kohaldada ühte või teist tariifi. Seepärast jääma kohuseks on tõepaustada veoobjekti õiget nimetatud ja kuni selle tuvastamiseks on õigustatud seadetist kinni pidama.

Kui raudtee poolt avastatakse kauba ebaõige nimetus, siis tõestatakse seda fakti vastava aktiga ning kaubaomanikult võetakse tariifis ettenähtud tranvi.

§ 7.

Saadetise kaal.

Üheks tähtsaks teguriks osutub ka saadetise kaal, kuna veomaksu arvutamine toimub tonnilt, vagunilt, saadeti- selt või teljelt, siis on täpse kaalu kindlakstegemine vajalik.

Liiklemise ohutuse kindlustamiseks pannakse vastutus õige kaalu näitamise suhtes kaubasaatjale, välja arvatud juhul, kus kaalu kindlaks tegemine on raudtee kohuseks.

Veomaksu määramisel on saadetise kaalu alammaäraks 20 kg, kusjuures veomaks saadetiselt kaaluga alla 20 kg arvutatakse 20 kg eest.

Veomaksu määramiseks ümmardatakse saadetise kaalu järgmiselt: kui kauba kaal antud nimetuse kohta on alla ühe tonni, siis ümmardatakse see ülespoole, s.o. mitte terved 10 kg loetakse terveks 10 kg; kui kauba kaal on 1 tonnist kuni 10 tonnini, siis ümmardatakse ülespoole, lugedes mitte terved 100 kg terveteks; kauba kaalu juures üle 10 tonni ümmardatakse kaal ülespoole terveks tonniks.

§ 8.

Kauba pakend.

Ka kauba pakendile tuleb osutada tähelepanu, kuna sageli üks ja sama kaup eri pakendeis ~~ku~~ erinevate veomaksu määrade alla, mis on tingitud asjaoludest, et eripakendid nõuavad ka eri veotingimusi, millest järelikult sõltub vedude omakulu.

§ 9.

Saatekirja märkmed.

Kauba saatekirja täitmine on kaubasaatja kohuseks,

kuid ka raudtee on õigustatud sinna märkmeid sisse kandma, mis on seotud veoga.

Õige veo- ja lisamaksede arvutamine sõltub ära saatekirja tentud märkmetest, millest osutuvad olulisemaks:

- a) lükkorraldus, mille alusel on lubatud vedada kaugemas siinitsuses;
- b) eri korraldus, mille järgi raudtee on teostanud vagunisaadetise laadimist, mis on saatja kohuseks;
- c) väikesaadetiste laadimine kaubasaatja poolt;
- d) kauba vedu saaturi saatel;
- e) hariliku kaubavaguni asemel spetsiaalvaguni kasutada andmine;
- f) akti koostamine ebaõige kaubanimetuse, mitte õige kaalu näitamise, vaguni mitte täie koormamise kohta saatja poolt;
- g) saatja järelkorralduse alusel saadetise esialgse sihtjaama muutmise kohta;
- h) kaubavedu ersomaniku vagunis, marsruutrongiga või gruppisaadetise~~ga~~.

Loetletud märkmete puudumine saatekirjas ei võimalda kohaldada tariifimäärusega lubatud tingimusi veomaksede arvestamisel.

II o s a .

Kehtiv kaubaveotariif.

§ 10.

Üldmäärused.

Kaupade ja loomade veou okupeeritud Ida-maa-aladel on lubatud ainult piirkondades, millised alluvad tsiviilvalitsusele ja on piiratud tingimustega, mida tuleb täpselt tähele panna.

Tariif koosneb: Osa I A - Üldosa

Osa I B - Kaupade klassifikatsioon ja kõrvalmaksude tariif

Osa II vihk 1 Veomaksuäärade tabel

Osa II vihk 2 Kauguste tabelid

Osa II vihk 3 Jaamade nimekiri

Osa II vihk 4 Eriveotariifid.

Tariifieeskirjad on kehtivad avalikuks kaupade ja loomade veoks riigi-liiklusdirektsioonide teosadel.

§ 11.

Veokohustus.

Veokonustust ei ole. Kaupad ja loomad võetakse veoks ainult liiklaste võimaluste olemasolu puhul. Kaupade ja loomade veole vastuvõtaks peab raudtee poolt olema antud luba, niivõrd, kui teatud kaupade, loomade liikide ja tee-

osade suhtes ei ole raudteevalitsuste poolt erandeid lubatud.

Seega kaubasaatja peab enne kauba veole andmist hankima sellekohase vaguni käsundusloa (Anweisung), milline väikesaadetise suhtes pole nõutav. Kuid väikesaadetiste veoks vastuvõtmine toimub määratud kontingendi alusel, mis igale jaamale on erinevas suuruses ja teatavate kaupade suhtes tingimusi kohaldatav. Eelnevast nähtub, et kaubaliiklus on võetud erilise kontrolli alla ja on võimaldatud ainult selles ulatuses kuivõrd selle läbi ei takistata sõjaväe ja sõjamajanduslikke vedusid.

Kuna raudtee on vabastanud end veokohustusest ja teostab seda ainult oma äranõu järgi, siis pole Raudteede seaduse § 3 enam rakendatav ning raudteekesutajate huvid on seeläbi tugevasti riivatud.

§ 12.

Veoks keelatud või tingimisi veoks
lubatud esemed.

(1) Veoks on keelatud, niivõrd kui p.(2) järgi pole lubatud erandeid:

- a) esemed, mille vedu on ühiskondliku korra huvides keelatud;
- b) esemed, mis oma mõõtude, kaalu või omaduste tõttu

ei ole veoks kõlblikud raudtee seadmete või käitustingimuste pärast;

c) plahvatusohtlikud esemed nimelt:

1. lõhkeained (lõhke- ja laskevahendid ning sarnased);
2. laskemoon;
3. süüte- ja liutulestusained ning sarnased;
4. tihendatud, vedelaks muudetud või rõhu all lahustatud gaasid;
5. ained, mis veega kokkupuutumisel tekitavad süttivaid või põlemist soodustavaid gaase;

d) isesüttivad ained.

(2) Teatud veotingimuste täitmisel, millised raudteede poolt igaks üksikjuhuks kindlaks määratakse, lubatakse tingimisi veoks:

- a) plahvatusohtlikud esemed;
- b) isesüttivad ained;
- c) süttivad, mürgised, sööbivad ja mädanemisvõimelised, halvasti lõhnevad ja tülgestavad ained;
- d) raudteesõidukid, mis peab veetama omil ratastel.

Teateid veotingimuste kohta annavad raudteevalitsused.

Punkt (1) loetelus on üks liik kaupu jäetud lähemalt piiritlemata, s.o. kaubad, milliste vedu ühiskondliku korra huvides on keelatud. Missuguseid kaupu see keeld hõlmab ja milline asutis on pädev neid kvalifitseerima, see on

jäetud

jäetud lahtiseks, kuid tuleb eeldada, et see kuulub Ida-Majandusstaabi Transpordiasjanduse pädevusse.

Besti omariikluseaegse kaubaveotariifi nr.146 § 75 (RT 1935,nr.26) järgi olid veoks keelatud:

- 1) Rahvusvahelise Kaubaveo Konventsiooni (RKK) lisas 1 loetletud kaubed, kui need ei vastanud selles lisas ettenähtud tingimustele;
- 2) transiidina Besti kaudu raudteel olid veoks keelatud: sõjariistad, laskemoon, lõhkeained, sõjavarustus ja -kraam, mis loendatud Vabariigi Valitsuse poolt kinnitatud sellekohases nimekirjas;
- 3) asjad, mis oma kogu poolt ületavad gabariidi piire;
- 4) kaubed, mille vedu nõuab erilisi abinõusid, mis-suguseid raudteel ei ole ja mida raudtee pole kohustatud muretsema.

§ 13.

Saatekirja vorm ja sisu.

Kaubasaatja peab iga saadetise jaoks esitama saatekirja (kirjalik veoleping), milline peab vastama vormi nõuetele ja võib olla mitmekeelne. Saatekiri peab sisaldama järgmisi andmeid:

- a) kaubasaaja nimi ja elukoht;
- b) sihtjaama nimetus (täpne jaanimetus);
- c) saadetise sisu nimetus ning kaalu andmed, peale selle väikesaadetiste puhul: kohtade arv ning pakkimisviis kui ka tähed ja numbrid, millega kaubekohad varustatud, kaubasaatja poolt laadi-

tud kaupade puhul; vaguni number, omaniku tunnus, laadimiskeel ja märkus vaguni liigi kohta;

- d) saatekirja koostamise koht ja aeg;
- e) saatja nimi, perekonnanimi ja elukoht;
- f) frankatuarmärge.

Vastaval juhul tuleb tähendada veel järgmisi andmeid:

- a) nõue saatekirja duplikaadi väljaandmise kohta;
- b) tolli- ja muude asutiste saatepaberite äratähendus;
- c) taotlus saaturi lubamiseks;
- d) taotlus keela kindlakstegemiseks raudtee poolt.

Iga vagunisaadetise jaoks peab esitatama eraldi saatekiri, välja arvatud juhud, kui kaup oma mõõtude tõttu vajab laadimist enam kui ühele vagunile. Ühe ja sama saatekirja järgi ei või veole anda kaupu, mida nende omaduste tõttu pole võimalik kehjata kokku laadida.

Kõik kaubasaatja sissekanded saatekirjas peavad olema kirjutatud või pausitud kustutamata kirjaga ja ladina tähtedega.

Parandused, väljakraabitud või pealekleebitud sissekannetega saatekirju ei võeta vastu. Läbikriipsutused on lubatud ainult siis, kui kaubasaatja neid oma allkirjaga tõestab.

Kaubasaatja vastutab tema poolt saatekirjas üles antud andmete ja avalduste õigsuse eest. Ta kannab kõik tagajärjed, mis tekivad sellest, et andmed on ebaõiged, ebatäpsed, puudulikud või lubamatud. Kaubasaatja vastutust ei muuda see asjaolu, kui saatekirja täidab tema soovil kaubatoimistu.

§ 14.

Kaalu kindlakstegemine.

Kaubasaatja peab saatekirjas üles andma saadetise kaalu, sama kord oli kehtiv ka eestiaegsestariifi nr.146 järgi. Juhul, kui selleks puuduvad võimalused, tehakse kaal kindlaks raudtee poolt, kui selleks kaalumisseadised on olemas, vastasel korral määratakse kaal ligikaudu vastava väljaarvestamise teel. Väikesaadetistel, mis raudtee poolt peale laaditakse, tehakse kaal kindlaks tasuta, kõigi muude saadetiste veol tariifis ettenähtud kaalumaksu eest, kui saatja on jätnud kaalu andmed näitamata. Eestiaegse tariifi nr.146 järgi oli kaalumaks arvestatud veomaksu määras.

§ 15.

Vagunite laadimine.

Vaguneid võidakse koormata ainult heil näidatud laadimiskaaluni (vaguni välisseinal). Seejuures tuleb silmas

pidada, et kaupade puhul, mille kaal nende loomulikkude omaduste tõttu ilmastiku mõjude tagajärjel veo ajal võib suurenedada, ei ületaks vaguni kandejõudu. Kui saatja poolt pealelaaditud saadetise puhul tehakse kindlaks vaguni ülekoormatus, siis tuleb ülekaal käsundusõigusliku poolt mahalaadida; erandjuhtudel teeb seda raudtee. Mahalaaditud kauba kohta korraldust teeb kaubasaatja.

§ 16.

Veolisamaksud.

Saadetise sisu ebaõigesti, ebatäpselt või puudulikult ülesandmisel, kaalu või kohtade arvu, veoks kasutatud vaguni liigi või laadimiskaalu ebaõigesti näitamisel, kui ka kaubasaatja poolt laaditud vaguni ülekoormatuse puhul võetakse, vaatamata sellele, kas saatja süü olemas või mitte, peale vahetise veomaksu vahe ka veel veolisamakse:

Need maksud võrduvad:

- a) saadetise sisu ebaõigesti, ebatäpselt või puudulikult ülesandmisel või kohtade arvu, kaalu või kasutatud vaguni liigi ebaõigesti näitamisel, kui see võib põhjustada veomaksu vähemsissenõudmist - ebaõigete andmete põhjal osutuva ja õigete andmete kohaselt arvuatud veomaksu summade vahe kahekordsele suurusele, kauguse eest saate-jaamast sihtjaamani. Veolisamaksu alammäär on RM.10.-;

- b) kaubasaatja poolt laaditud vaguni ülekoormatuse puhul - kindlaksmääratud koormatuse piiri ületava kaalu eest osutava veomaksu kuuekordsele suurussele, kauguse eest saatejaamast sihtjaamani.

Mainitud veolisemakse võetakse mõlemaid korraga, kui üheaegselt on eksitud mitme eeskirja vastu. Peale selle tuleb hüvitada tekkinud kahju.

Veolisemaksu võtmise õigus tekib veolepingu sõlmimise momendist. Maksu tasumine on kaubasaatja kohuseks. Kui veolisemaks pole saatja poolt tasutud, siis antakse kaup saajale välja ainult juhul kui ta tasub veolisemaksud.

Ka endise tariifi nr.146 § 74 järgi ei võidud vagunit koormata üle vagunil märgitud kandejõu. Ülekaalu laadis maha kaubasaatja või tegi seda raudtee viimase kulul, võttes mahalaadimise maksu igalt 100 kg 5 senti; sihtjaamas veomaks arvutati sadetise tõelikult kaalult. Ülekaalu läbi ei tekkinud ja aktiga tõestatud vaguni vigastuste ja viimaste tagajärjel saadud kahjude eest vastutas kaubasaatja täiel määral. Muud lisamaksu sel juhul ei võetud.

§ 17.

Veolepingu sõlmimine.

Veoleping loetakse sõlmituks, niipeakuul saatetoimistu on kauba ühes saatekirjaga veoks vastu võtnud. Vastuvõ-

tu tunnistuseks tuleb saatetõendi pärast täielikku kauba äraandmist ja kulude tasumist viivitamata temheldada saatetõendimistu kalendertempliga. Samal viisil tuleb saatja nõudel tõestada ka saatetõendi duplikaat.

Kaubasaatja nõudel tuleb kauba vastuvõttu tõestada ka teisel kujul, näiteks sissekande allatembeldamisega kvii-tungiraamatus või sarnases.

§ 18.

Kauba pakend ja märkimine.

Kaubasaatja peab kauba, niivõrd kui selle omaduste tõttu pakend nõutav, kaitseks täieliku või osalise kaotsimise-ku või rikkumise vastu, kui ka isikute, käitusvahendite ja teiste kaupade vigastuste vältimiseks, kindlalt sisse pak-kima.

Pakkimata või puudulikult pakitud kaupade vastuvõttu võidakse keelduda. Võetakse nad siiski veoks vastu, siis peab kaubasaatja pakendi puudumist või puudulikku seisukor-da saatetõendis tunnustama.

Kaubasaatja peab väikesaadetiste kaupa märkima koos-kõlas saatetõendi andmetega. Märkimine peab olema selge ja vastupidav.

Ta peab sisaldama:

Saatja ja saaja aadressi, tähti ja numbreid, saate- ja sihtjaama nimetusi. Sama on nõutav ka pagasisasadetiste suhtes.

§ 19.

Veoks vastuvõtt. Pealelaadimine. Vaguniseisumaks.

Kaubad tulevad veole anda saatetoimistu tootundidel, millised tehakse teatavaks väljapandud kuulutuste kaudu.

Kui kaubasaatja laadib kauba ise peale, siis peab ta saatetoimistu kaudu teatud päevaks tellima vagunid, üles andes kauba liigi, ligikaudse kealu ja sihtjaama.

Kui vaguniantakse pärast etteandmist tagasi laadimata, või ületatakse laadimistähtaega, siis tuleb tasuda vaguniseisumaks tariifi järgi, arvates vaguni etteandmise ajapunktist.

Raudtee on õigustatud tarbekorral vaguniseisumaksu kõrgendama või alandama.

Tellijal pole õigust nõuda teatud eriliiki või teatud laadimiskaaluga või laadimispinnaga vaguni etteandmist.

§ 20.

Tolli- ja muud administratiiveeskirjad.

Kaubasaatja on kohustatud saatekirja juure lisama kõik

saatepaberid, millised on nõutavad tolli- ja muude administratiiveeskirjade täitmiseks enne kauba väljastamist kaubasaajale. Raudtee pole kohustatud juurelisetud paberid kontrollima nende õigsuse ja täielikkuse suhtes.

Kaubasaatja vastutab raudtee ees, kõigi tagajärgede eest, mis tekivad nende paberite puudumisest või ebaõigsusest.

§ 21.

Vagunite liik. Saaturid.

Kas kaubad veetakse lahtistes, kinnistes või lahtistes vagunites presentidega kaetult, määrab ära raudtee.

Raudtee võib lubada saaturi määramist kaubasaadeti-
se juure. Küsimuse otsustab pädev riigiliiklusdirektsioon oma äranägemisel.

Loomade veokorral peab saatja määrama saaturi iga vaguni kohta, mitte enam kui ühe või vähemalt kolme vaguni kohta ühe saaturi, kui kõigi loomade eest hoolitsemine veo kestel talle on võimalik.

Igalt saaturilt võetakse maksu:

- a) Riia riigi-liiklusdirektsiooni teosadel 2,5 rpn.
- b) ülejäävate riigi-liiklusdirektsioonide teosadel 2 rpn igalt kaubaveo-tariifi-kilomeetrilt.

§ 22.

Veoliik. Veosihitus.

Kaubad ja elusloomad võetakse veole ainult väikekiirusega. Veoleandmine suurekiirusega pole lubatud.

Veosihituse ettekirjutus pole lubatud.

§ 23.

Veomaksu tasumine.

Kaubasaatja peab veomaksu ja saatejaamas tekkivad kõrvalmaksud ning kohalikud maksud tasuma saadetise veoleandmisel. Kõik ülejäänud maksud jäävad kaubasaaja tasuda.

Erandjuhtudel võivad riigi-liiklusdirektsioonid lubada neid makse üle kanda kaubasaajale.

Maksude vähem või rohkem võttes tuleb vastavalt tasuda või tagasi maksta, kusjuures summad alla 3.- riigimargaga tagasi ei makseta. Tagasimaksunõudeid rahuldatakse ainult saatekirja esitamisel.

Pariifi nr.146 järgi kehtis maksude vähemvõtete suhtes sama kord, kuid rohkemvõtete tagasimaksmine polnud piiratud summaääraga, kusjuures rohkemvõtte tagasimaksunõuded pidid esitatama kirjalikult hiljemalt ühe aasta jooksul, arvates saadetise väljaostmise päevast ühes saatekirja esitamisega. Rohkemvõtteid makseti välja jaama kas-

sast aalkirja vastu, mille juure lisati saattekiri. Lisemaksud, saatja järelkorraldused, väärtuse ülesandmine ja saaja korraldused pole kehtiva tariifi järgi lubatud, mis suurel määral kitsendab kaubakasutaja huviseid, kuid tuleb arvesse võtta, et raudtee sõjalukorras ei vastuta kauba kaotsimineku ja rikkumise eest, mistõttu kõik saatetise veoga seonduvad eriküsimused langevad ainuüksi saatja riisikole.

§ 24.

Raudtee vastutus ja koaletoimetamise tähtajad.

Kaupade rikkumise, osalise või täieliku kaotsimineku eest raudtee ei vastuta. Samuti pole kindlustatud kaupade ja elusloomade koaletoimetamine kindlate tähtaegade jooksul, millega pole kohaldatavad Raudteede seaduse §§ 44, 94 ja 102, mis kaubaomanikul ei võimalda esineda kahjutasunõudmisega raudtee vastu ja eriti valusasti riivab erahuve ega ole kokkukõlas lepinguliste üldpõhimõtetelega. Kuid teisest küljest on ka täiesti loomulik, et raudtee ei saa ennast koormata sarnaste kohustustega, kuna sõjalukorras on raudteel täita väga suuri ja vastutusrikkaid ülesandeid, milliste kahjustamine pole mingil tingimusel lubatav, selle peale vaatamata vastutab raudtee siiski

nende kaupade kaotsimineku ja rikke eest, mis on tekkinud raudteepersonaali hooletuse või ebaseaduspärase tegevuse tagajärjel.

Veolepingust tekkivad nõuded aeguvad ühe aasta jooksul.

§ 25.

Teatamine saajale kauba kohale jõudmise kohta. Väljastamine.

Kaubasaajale tuleb kauba sihtjaama kohalejõudmise kohta sobival viisil teatada. Teatamise eest võetakse tariifis ettenähtud makse.

Kui väljastamine saatekirjas näidatud sihtjaamas pole võimalik, siis antakse saadetis mõnes teises sobivas jaamas saaja korraldusse.

Kaubad peavad ära viidama või välja laaditama väljakhulutatud tähtaja jooksul, mille ületamisel tuleb tasuda lao- või vaguniseisumaksu tariifi järgi. Kaup ja saatekirj väljastatakse pärast saatekirja järgi osutuvate summade tasumist.

Kui kaubasaaja ei ole ülesleitav või kui ta keeldub kauba vastuvõtust, või ei võta ettenähtud tähtaja jooksul saatekirja vastu või kui enne saatekirja vastuvõtmist esi-

nevad muud väljastamistakistused, siis võib raudtee nõutada kaubasaatja korraldust, võtta kaup saatja kulul hoiule või ära müüa parimate võimaluste piires, millest võimaluse järgi peab teatama kaubasaatjale.

§ 26.

Veomaksu arvutamise alused.

Kaubasaadetiste ja hoiuabinõudes veetavate elusloomade veomaks arvutatakse kaalu järgi, lahtiselt veetavate loomade veomaks arvutatakse vaguni põrandapinna järgi. Saadetise maksustatav kaal ümmardatakse väikesaadetiste veomaksu määrade kohaldamisel ülespoole kuni terve 10 kg ja vagunisaadetise juures - ülespoole kuni terve 100 kg. Seega kohaldatakse tonn-kilomeetri tariifiühikut, millele baseerus ka tariifi nr.146 arvutus.

Väikesaadetise veomaks arvutatakse saadetise tõelikult kaalult, vähemalt 20 kg eest. Veomaksu alammäär on 60 riigipenni.

Väikesaadetised, mida saatja on ise peale laadinud, arvutatakse vagunisaadetise tariifi järgi, kui see osutub odavamaks väikesaadetise veomaksu määrast.

§ 27.

Vagunisaadetised.

Vagunisaadetiste kaubad jagatakse viide peaklassi:

Klassi I kaubad kõrvalklassidega	I 10	ja	I 5			
"	II	"	"	II 10	"	II 5
"	III	"	"	III 10	"	III 5
"	IV	"	"	IV 10	"	} IV 5
"	V	"	"	V 10	"	

Kaupade kuuluvus alandatud vagunisaadetiste klassidesse II kuni V on näidatud kaupade klassifikatsioonis - osa I B. Kaupadelt, mis seal pole nimetatud, arvutatakse veomaks klassi I või kõrvalklasside I 10 ja I 5 järgi.

Veomaksude arvutamisel peaklasside veomaksuümäärade järgi võetakse arvesse vähemalt 15 000 kg, kõrvalklasside I 10, II 10, III 10, IV 10 ja V 10 (kõrvalklassid 10 t jaoks) veomaksuümäärade kohaldamisel vähemalt 10 000 kg ja kõrvalklasside I 5, II 5, III 5, IV 5 ja V 5 (kõrvalklassid 5 t jaoks) veomaksuümäärade kohaldamisel vähemalt 5 000 kg iga veoks kasutatud vaguni kohta.

Saadetistelt kaaluga üle 5 000 kg ja alla 10 000 kg arvutatakse veomaks kõrvalklasside I 5, II 5, III 5 ja IV 5 veomaksuümäärade järgi maksustatavalt kaalult. Kui aga I 10, II 10, III 10, IV 10 ja V 10 veomaksuümäärade järgi 10 000 kg eest arvutatud veomaks osutub odavamaks, siis kohaldatakse viimast.

Saadetistelt kaaluga üle 10 000 kh ja alla 15 000 kg arvutatakse veomaks kõrvalklasside I 10, II 10, III 10, IV 10 ja V 10 veomaksumäärade järgi maksustatavalt kaalult. Kui aga peaklasside veomaksumäärade järgi 15 000 kg eest arvutatud veomaks osutub odavamaks, siis kohaldatakse viimast. Tariifi nr.146 järgi rakendati samu arvutusviise, kuid seejuures oli tariifiklasse 20, mis võimaldas üksikasjalisemat kaupade klassifitseerimist ja veomaksu määramist vastavalt nende väärtusele, andes vähemväärtuslikele kaupadele suuremat hinna soodustust.

Väikesaadetiste pealelaadimine, väljalaadimine ja ümberlaadimine toimub raudtee poolt tasuta, kui selleks pole erandeid ette nähtud. Raudtee võib nõuda, et esemed, mis üksikult üle 500 kg kaaluvad ja ei saa laadida kinisesse vagunisse, laaditakse kaubasaatja poolt peale ning ümber ja kaubasaaja poolt välja. Kui kaubasaatja, kokkuleppel raudteega, on väikesaadetise ise peale laadinud, siis raudtee nõudmisel on kaubasaaja kohustatud teostama väljalaadimist.

Vagunisaadetised tulevad saatja poolt peale laadida ja saaja poolt välja laadida, samuti on kauba ümberlaadimine mitmesuguse rööpmega teede vahel kaubakäsitaja kohu-

seks. Tariifi nr.146 järgi toimus väike- ja 5-tn saadetiste vagunisse ja vagunist laadimine raudtee tööjõududega, eraldi tasu võtmata, kuna kaubaomanikud olid kohustatud oma tööjõududega ja kulul peale ja maha laadima: a) raskekaalulised asjad; b) autod, lokomobiilid, traktorid, lennukid; e) igasugused loomad ja linnud lahtiselt, metsloomad ka paurides; d) laibad kirstudes ja e) kohtade arvuta saadetised.

Saadetiste veol, mille peale- ja mahalaadimist teostab kaubaomanik, viimane pidi muretsema omal kulul ka kauba vagunisse paigutamise ja kinnitamise abinõud ja need vagunisse paigutama nõnda, et vagunit seeläbi ei rikutaks. Kaubakäsutaja vastutas vaguni vigastuste eest ja oli kohustatud tasuma tekitatud kahju enne kauba jaamast äraviimist.

Hoiuabinõudes veetavate elusloomade veomaks arvutatakse saadetise tõelikult kaalult, vähemalt 20 kg eest väikesaadetiste veomaksuäärade järgi. Tariifis nr.146 oli kohaldatud sama arvutus, kuid erines seepoolest, et kauba saatjale oli võimaldatud vedada väikeloomi ka ühte kinti laetult, mis puhul saadetises veetavate loomade ja lindude tõelik brutokaal veomaksu arvutamisel võeti arvesse

kolmekordselt. Samuti oli lubatud maksuta vedada toitu: loomadel kuni 2 kg ja lindudel kuni 1 kg saadetise brutokaalu iga terve või alustatud 10 kg kohta.

Lahtiselt (mitte hoiuabinõudes) veetavatelt elusloomadelt arvutatakse veomaksu järgmiselt: a) hobustelt, varssadelt, ponidelt, muuladelt, eeslitelt ja sarvlloomadelt veoks kasutatud vaguni kuni täie ruutmeetri ülespoole ümmardatud laadimispinna eest vagunisaadetiste klassi L 1 veomaksumäärade järgi; b) sigadelt, pörsastelt, lammas-telt, talledelt, kitsedelt ja maudelt väikestelt loomadelt ja eluslindudelt: 1. laadimisel ühekihilisse vagunisse - veoks kasutatud vaguni kuni täie ruutmeetri ülespoole ümmardatud laadimispinna eest vagunisaadetiste klassi L 2 veomaksumäärade järgi; 2. laadimisel kahe- ja enamkihilisse vagunisse - veoks kasutatud vaguni kihtide kuni täie ruutmeetri ülespoole ümmardatud laadimispinna, vähemalt aga 2 kihi eest vagunisaadetiste klassi L 3 veomaksumäärade järgi.

Loomade saadetiste juures peab saatja andma saatureid, kusjuures kuni 3 vaguni jaoks võib olla üks saatur, kui kõigi loomade eest hoollitsemine veo kestel talle on võimalik. Saaturid veetakse kaubavagunites tasuta.

lik. ~~Saaturid veetakse kaubavegunitesse tasuta.~~

Tariifi nr.146 järgi arvutati veomaksu kaaluühiku alusel, kusjuures arvutatava kaalu alamääraks oli 200 kg ja ülemääraks 2 000 kg, s.o. vastavalt looma liigile. Saaturid vedu oli maksuline ja võrdus 3.klassi piletihinna.

Senini kehtiv tariif mingisuguseid soodustusi ja hinnaalandusi ette ei näinud, välja arvatud eriveotariif piimaseaduste jaoks. Kuid alates 1.märtsist 1943.a. on Riia Riigi Liiklusdirektsiooni teedeosel kehtestatud terve rea kaupade, nagu kivisõe, bensiini, suhkrupeedi, lina, kanepi, puundmassi, tselluloosi, puukoore, kalade ja juurvilja jaoks alandatud tariifid, mis annavad suhteliselt suurt hinnasoodustust. Soodustatud tariifid ei ole ka tariifis nr. 146, millistest kaubavedu marsrautrongidega ja kaubavedu gruppseadetistena (veomaks arvutati ühe klassi võrra madalamalt) elavat kasutamist leidsid.

Samuti anti mitmesuguseid soodustusi ja hinnaalandusi transiitkaupade veol. Peale nende kehtisid veel terve rida eriveotariife, mis andsid suhteliselt suuri soodustusi metsamaterjalide, põlluseaduste ja tööstustoodete väljaveol, et säilitada nende kaupade võistlusvõimet välisturgudel. Eriti madal oli piimaseaduste veomaksumäärad, kus tulu ei

katnud täiel määral raudtee oma kulusid, millega riik toetas põllumajanduse arengut.

Pe

§ 28.

Kõrvalmaksud.

Peale veomaksude võetakse veel mitmesuguseid kõrvalmaksusid, milliseid arvestatakse kaalult ja päevalt, kusjuures alustatud 100 kg ja alustatud päevad loetakse terveteks.

Kõrvalmaksudena esinevad: plankide hinnad ja maks nende täitmise eest; kaalumismaks - igalt 100 kg - Rp 08, kaalumise puhul vagunikaaludel RM 1.60 - RM 2.40, olenedes vaguni või omil ratastel liikuva raudteesõiduki telgede arvust; laadimismaks - kaupade peale-, ümber- või mahalaadimise eest raudtee tööjõududega, igalt 100 kg - Rp 10; laomaks (hoiumaks) a) kui kaup hoitakse kaetud ruumides, igalt - ka alustatud - 24 tunnilt ja 100 kg; esimese 24 tunni eest Rp 10 ja iga järgmise 24 tunni eest Rp 15; platsimaks - igalt ruutmeetrilt ja igalt - ka alustatud - 10 päevalt Rp 03, maksu alammäär - Rp 10; vaguni seisumaks - igalt vagunilt ja igalt - ka alustatud - 24 tunnilt, esimese 24 tunni eest RM 6.- ja iga järgmise 24 tunni eest RM 12.-; maks vagunite äräütleamise eest RM 1.-; maksud tolli ja muude administratiiveeskirjade täitmise eest - plankide hinnad Rp 10

- 30 ja talituskas RM 0.50 - 1.50; maksud teatamise eest mittekättetoimetamise puhul, ja kaubasaatja või tema voliniku korralduste täitmise eest väljastamistakistuste puhul. Saatjale teate saatmise eest võetakse maksu posti-, telefoni- ja telegraafimaksudena Rp 50; saatja või tema voliniku korralduste täitmise eest kauba väljastamistakistuste puhul võetakse igalt saadetiselt maksu RM 2.-; maksu kaubavagunitõ puhastamise eest võetakse igalt vagunilt, igalt puhastamisest osavõtnud isikult ja igalt - ka alustatud - pooltunnilt Rp 60; pakimataalt veetud lihaseaduste eest võetakse igalt vagunilt puhastusmaksu RM 3.-; vaguni desinfitseerimise eest võetakse igalt vagunilt RM 4.-; teravilja veel kasutada antud vaguni uksekaitseluukide eest võetakse igalt luugilt RM 1.-; raudtee päralt olevate puuride, kaitsesuude, vahavõrede ja uksevõrede kasutamise eest võetakse maksu RM 0.80 - 1.-.

Kõiki eelloetletud makse kohaldata ka tariifi nr.146 järgi, teatava erinevusega maksumäärades. Peale selle oli veel ette nähtud maks isothermilise vaguni kasutamise eest, maks kohtade arvu lugemise eest, lunamaksu vahetasu, maks kauba väärtuse ülesandmise eest ja kuulatusmaks nõudmata saadetiselt. Põhilisi erinevusi kehtiv tariif võrreldes

eestiaegse tariifiga nr.146 ei sisalda, välja arvatud ^{Koostõrk}veo-
maksu tasumine saatja poolt ja et raudteel pole veokohus-
tust ega kannu vastutust kauba kaotsimineku ja rikke eest,
kuid see on ajutine näha, mis on tingitud sõjajärelkorra-
st.

§ 29.

Piimaveo eritariif.

Peale eelmainitud eriveotariifidest on rakendatud aju-
tine eriveotariif piima ja piimasaaduste (välja arvatud või)
veoks. Selle veomaksu määrade suhtes on tehtud teatud prot-
sendiline hinnaalandus väikesaadetiste tariifi veomaksu-
määradest ca 7%, kusjuures tühjad piimanõud veetakse taga-
si tasuta. Veomaksu tasumine pikendatakse ühe kuu jooksul.
Veomaksu arvutamisel võetakse arvesse ühe kuu kohta kaalu
vähemalt 250 kg ning veomaksu vähemalt RM 5.--. Maksu koh-
ta peetakse eriarvet, milline lõpetatakse iga kuu lõpul ja
esitatakse saatjale, kes on kohustatud tasuma kolme päeva
jooksul pärast arve kättetoimetamist.

III 30. s a.

§ 30. veo.

Reisijate vedu.

Reisijate veol kohaldatud tariif on harilik kaugusta-
riif, kus veomaksu määrad kaugusühiku muutusest, s.o. vähe-

nemisest või suurenemisest ei muutu. Maksu võetakse sõidu eest II klassi vagunis Rp 35 ja III klassi vagunis Rp 25 pro kilomeeter. Teatavat hinnaalandust antakse ainult Tallinn - Pääsküla liinil, teistel liinidel hinnaalandust ega muid soodustusi ei anta. Lapsed kuni täie 5 aasta vanuseni veetakse tasuta, kusjuures lapsed 5 - 10 aastani ja kooliõpilased peavad tasuma täishinna.

Reisimine on lubatud (välja arvatud Tallinn - Haapsalu ja Tallinn - Klooga liinid) ainult piirkonnakomissari poolt antavate sellekohaste reisilubadega. Reisiloata või ilma sõidupiletita sõitmise eest trahvitakse 25 riigimargaga, kusjuures ilma reisiloata võidakse rongilt mahatösta. Ilma loata alamast klassist kõrgemasse klassi ülemineku eest tuleb tasuda kahekordne hinnavahe ja trahvi 5 riigimärke, kusjuures ruumi puudusel tuleb asuda alama klassi vagunisse.

Selle vastu endine eestlaegne reisijate- ja pagasiveotariif nr.189 oli puhtakujuline differentiaalitariif, mille kohaselt kaugusühiku suurenemisel vähenes veomaksumäär. Peale selle sisaldas viimane veel terve rea hinnaalandusi, nagu õpilaste ja reisijate vedu linna lähedastes piirkondades; tähtajalised, abonement-, puhkuse- ja ringsõidupile-

tid; sõidud näitustele, kongressidele, spordivõitlustele ja laulupidudele; turistide, gruppide ja huvisõidud, millelised võimaldasid hinnaalandust kuni 55% harilikust tariifi veomaksumäärast.

Lisaks mainitutele eksisteerisid veel rida eriveotariife - kaitseliitlaste, reservsõjaväelaste, piirivalvurite, põllutööliste, vaadusristi kavaleride ja invaliidide veoks, milledest kaks viimast olid maksuta.

Eeltoodud tariifipoliitikaga riik võistles eraettevõtlusega ja sundis neid sellega ka veohindu alandama, mis mõjustas spetsiaalselt siseliikluse arengut ja ühisürituste läbiviimist. Teiseks ajendiks olid fiskuse huvid, kuna raudtee püsivkulude suhtes reisiliikluse intensiivistumine mingisugust mõju ei avaldanud, küll aga põhjustas reisijate jaurevärbamine tulude enamlaekumist, mis sageli ületasid eelarve piire, ning võimaldas seega uusi investeerimisi raudtee olukorra parandamiseks ette võtta.

IV o s a .

Raudteetariifide toime eelarve täitumisel.

§ 31.

Raudteetegevuse ülevaade.

Vaadeldes raudteede tegevuse aruandlast, nähtub, et

soodustatud tariifide rakendamisele järgnes pidev tõus vedudes.

Nii oli reisijateveeos:

Aastal	Reisijate arv	Reisija-km (1000)	%
1938/39	11662396	348207	100,0
1937/38	11533814	345007	99,1
1936/37	10676254	321199	92,2
1935/36	9480827	277308	79,6
1934/35	8553858	252049	72,4

Vastavalt eeltoodule võime nentida, et reisijate arv näitab pidevat juurekasvu, kusjuures 1938/39 aasta üldarv on suurem 1934/35 aasta arvust ca 28%.

Piletiliikide kasutamise järgi arenes reisijate vedu raudteedel järgnevalt:

Aasta	Üldarv	S e i l l e s t							
		Välis- ühen- duses	% Üld- arvust	Üldtä- riifi- määral	% Üld- arvust	Eriveo- maksu- määral	% Üld- arvust	Täht- aja- lisi	% Üld- arvust
1938/39	348207	12128	3,5	195276	56,1	103258	29,7	32170	9,2
1937/38	345007	11318	3,3	222290	64,6	72661	21,1	30597	8,9
1936/37	321199	9178	2,9	206082	64,2	79769	24,8	26170	8,1
1935/36	277308	8544	3,1	182482	66,8	61534	22,2	24748	8,9
1934/35	252049	7233	2,9	167239	79,1	54555	21,6	23022	9,1
1933/34	219330	6919	3,2	162223	73,9	29597	13,5	20594	9,4

Eelnevast nähtub, et eriveomaksumääraliste reisijate arv näitab pidevat tõusu, künides 1938/39 aastal 29,7%-le reisija-km üldarvust.

Elmainitud tariifipoliitikaga ja soodsate ühenduste loomise ga riik taotles kahte eesmärki: 1) arendada sisereisiliiklust, mis soodustas üldist läbikäimise suurenemist ning avaldas elustavat mõju rahvamajandusele ja kultuuri levingle, kuna samaseg selt ka eraettevõtlus oli sunnitud kohaldama oma tariife raudteetariifidega; 2) tõsta raudteetulusid reisijate juurevärbamise teel, et enamlaekumisi uuesti suunata raudteede edasiarendamisele, et viimane püsiks võistlusvõimalisena teiste transportvahendite seas ja vastaks ajanõuetele, mis andis ka tõhusaid tulemusi, kuna aruandluse järgi oli tulusid reisijateveost: 1938/39. - Kr.4702801, 1937/38. - Kr.4406067, 1936/37. - Kr.4083277. Võrreldes tulusid muutuse kuludega ühele ekspuateeritava le teekm-le olid need kroonides järgmised:

T u l u d			K u l u d		
1938/39	1937/38	1936/37	1938/39	1937/38	1936/37
45901	46010	44191	30712	28869	28168
<u>ühele rongkm-le</u>					
157,4	163,0	147,7	105,3	102,2	94,2

Võrdlusest järgneb, et riik saavutas mõlemate ülesseatud eesmärkide täitmist.

Sama võib nentida ka pagasiveo kohta. Nii oli ka pagasiveos pidev tõus ja see kujunes järgmiseks:

A e g	U i d s e			Ühe tonni keskmise veokauguse km
	Saadetiste kaal tn	Tonn-km	%	
1938/39	8415	750333	100	89,2
1937/38	7926	689414	91,9	87,0
1936/37	6802	627841	83,7	92,3
1935/36	5711	536640	71,5	94,0
1934/35	5372	446356	59,5	83,1

Pagasiveost laekus 1938/39 - Kr.583000 ja 1937/38 - Kr.553000, mis samuti evib pidevat tõusutendentsi, mida aga osaliselt siiski tuleb kanda üldkonjunkturi paranemise arvele.

Rauatee tähtsaimaks veoliigiks tuleb lugeda kaubavedu. Kaubaveost sõltub ära raudtee ekspuaterimise tulukus ning eelarve koostamisel arvestatakse eeskätt just kaubaveoga, mis määrab ära ka reisijateveo mahu, kuna viimast laekuvad tulud ei kata kulusid ning puudujääk kaetakse kaubaveo ja mitmesugustest tuludest.

Kaubavedu kujunes järgmiselt:

	U i d s e			Ühele ekspuat. teekm-le 1000 tn-km	Ühe tonni keskmine veokaugus km
	Saadetiste kaal 1000 tn	Tonn-km 1000	%		
1938/39	3022	302846	100,0	211,2	100,2
1937/38	3147	307983	100,7	214,8	97,9
1936/37	2839	264865	87,5	184,6	95,8
1935/36	2727	253742	83,8	177,6	97,4

Kaaluvama osa kaubaveost moodustavad metsa- ja põlevkivisaaduste veod. Kaubavedu vähenes 1938/39.a. kaaluliselt võrreldes eelmise aastaga 6,2 %, mis on seletatav metsamajanduse reorganiseerimisega, millega tõkestati toormaterjali väljavedu, et säästa seda ümbertöötamiseks sisemaa tööstustes ja mille tõttu ka juurevedu sadamatesse, mis toimus peamiselt raudteedel, jäi väiksemaks.

Kaubaveo tulukus kujunes järgmiselt:

	T u l u d			K u l u d		
	1938/39	1937/38	1936/35	1938/39	1937/38	1936/37
ühele ekspl. teekm-le Kr.	8368	8260	6940	6709	6399	5244
ühele rongkm-le Kr.	563,8	570,1	523	452,1	415,1	395,3

Eelnevast nähtub, et ühes vedude mahu kasvuga suurenesid nii tulud kui ka kulud peagu võrdselt, mis on ka täiesti loomulik, kuna liiklemise suurenemisega kaasub paratamatult ka muutuv kulude kasv.

Veokulu - ja -tulu ühele reisisija-km ja ühele tn-km näeme järgnevastest arvudest:

	T u l u s.		Veo oma hind s.		Kasu (+) Kahju (-)	
	1938/39	1937/38	1938/39	1937/38	1938/39	1937/38
ühele reis.-km	1,78	1,66	2,14	2,01	- 0,36	- 0,35
ühele tn-km	3,36	3,24	2,84	2,67	+ 0,42	+ 0,55

Eelnevast nähtub, et tulu kaubaveost annab ülejääke, kuna reisiliiklus selle vastu näitab puudujääki.

Vaadeldes rahandustulemusi näeme, et rahenduslik läbikääk oli järgmine:

	1938/39	1937/38	Võrreldes 1937/38.a.	
			suuren. ehk vähenem. Kr.	%
Korralised tulud Kr.	15993844	15613809	+ 380035	+ 2,4
Korralised kulud Kr.	14845377	14107746	+ 737631	+ 5,2
Ülejääk Kr.	1148467	1506064	- 357596	- 2,4
Ekspluatats. koefits.	92,82	90,35		

Kulude suurenemist 1938/39.a. põhjustasid peamiselt veerevabinõude kordaseadmine senisest suuremal määral ning suurenemine liiklemis- ja veokuludes. Kuna kulud suurenesid enam kui tulud, oli tulude ülekaal kuludest 1938/39.a. märksa väiksem kui aasta varem, küündides kõigest 1,2 milj. Kr., mis võrreldes rauatee varanduste väärtusega Kr.88 455 491 on suhteliselt väike.

Tulud kujunesid järgmiseks:

	1000 Kr. 1938/39	1000 Kr. 1937/38	1000 RM. 1942
Reisijatevedu	6 097	5 727	4 092,3
Pagasivedu	583	553	113,8
Kaubavedu	8 617	8 690	3 866,1
Mitmesugune	697	644	509,6
Kokku	15 994	15 613	8 581,8

Ex bibl. univ. Tart.

Tähtsamateks kululiikideks on järgnevad:

Kululiigid 1000 Kr.

	1938/39	%	1937/38	%
Kulu üldsumma	14845	100,0	14108	100,0
Sellest:				
Teenistustasud ja toetused	6564	44,1	6399	45,4
Rongide liiklemine ja veo kulud	2793	18,8	2583	18,3
Veerevabinõude korrashoid	2864	19,3	2472	17,5
Teede ja ehitiste korrashoid	2186	14,7	2285	16,2

Püsivkuludest on teenistustasud kulude suuremaks liikiks, omades 44,1 % osatähtsust üldsummast, evides üldiselt stabiilset seisu, kuna muutavkulud, nagu rongide liiklemise ja veokulud näitavad suuremaid kõikumisi ning sõltuvad liiklemise intensiivsusest.

Võrreldes eelmisi andmeid 1941.a. vastavate arvudega näeme, et 1941.a. oli rongkilomeetreid 278 702, mis moodustab ca 58% 1939.a. rongkm arvust. Sama ajal oli kaubavedu 1 000 tonnkilomeetrites 11 405 ehk ca 78 % 1939.a. kaubaveost. Reisija-km 1941.a. oli 8 448 (1 000) ehk ca 40 % 1939.a. reisiliiklusest. Kuid seejuures tuleb arvesse võtta, et eeltähendatud arvudes ei sisaldu sõjaväe-

veod, millised ei kuulu avalikule aruandlusele.

Seega puudub ka täieline ülevaade raudtee kogu kooruse ulatuse kohta, kuna rõhava enamuse moodustavad sojaväeveod ning sellest järgnevalt puudub võimalus ka raudteetulukuse hindamiseks.

§ 32.

Raudteetariifide riigimajanduslik tähtsus.

Iga ettevõtte majandamine on paratamatult seotud kuludega, seega peab ka raudtee oma eksisteerimiseks hankima tulusid. Raudtee hangib oma tulud veomaksetest, millised baseeruvad veotariifidel. Seega evivad raudteetariifid määrata suurt majanduspoliitilist tähtsust, kusjuures tariifide määramisel tuleb rakendamisele kaks põhimõtet, s.o. tulusid hangitakse ainult omakulutuste piires või taotletakse ühtlasi ka kasusaamise eesmärke. Viimasest põhimõttest lähtub peamiselt eraettevõtlus.

Kuna riik peab silmas pidama kogu rahvamajanduse huve, siis ei saa ta laskuda kitsapiiriliste erahuvide tasemele ning sellekohaselt on sunnitud kohandama ka oma tariifipoliitikat.

Enk küll riik raudteetulude hankimisel otseselt ei taotle kasusaamise sihte, nagu see on mõõduandev eraste-

võtluses, siiski lähtudes fiskuse seisukohalt kaalutakse raudtee tariifid selliselt, et laekuvad tulud kataksid kõik raudtee majandamisega seonduvad kulud.

Eesti omariikluse ajal raudtee tulud ja kulud figureerisid riigieelarves ning allusid seega parlamentlikule kontrollile ja kinnitamisele, mis tagas nende reaalsust ja kokkukõlastamist riiklikkude huvidega.

Raudteetariifipoliitikaga riik taotleb rahvamajanduse eriharude (põllumajandus, tööstus, kaubandus) kokkukõllalist arengut ja elustamist. Raudteetariifid avaldavad mõju kaubahindade reguleerimises ja töötasude ühtlustamises ning niisuguste kaupade levingus, mille transporteerimine oli varemini võimalik ainult lühematel kaugustel. Tariifid peavad võimaldama madala-väärtusega kaupade, eriti tööstuses tarvitataavate toorainete vedu ka suurematele kaugustele. Tariifipoliitika peab olema suunatud ka sellele, et põllumajanduse saadustele, samuti metsamaterjalidele avaneksid kaugemad turud ja tööstusainete ühtlasem jaotus oleks teostatav laiades piirides, mis põhjustab ja soodustab üldmajanduslikku tõusu. Otstarbekoelt rakendatud raudteetariifid annavad suure tõuke ka rahvahariduse tõstmisele ning kunsti ja teaduste arendamisele reamatute, aja-

lehtede, postisaadetiste kiire levimise ja rahvusvahelise vahetuse kaudu.

Tariifid peavad sobustama läbikäimist, mis põhjustab uldist kultuuritaseme tõusu.

Eeltoodud raudtee tegevuse ülevaatest nähtub, et raudtee on töötanud kasudega ja annud pidevalt eelarve ülejääke ehk küll mitte sel määral nagu see kapitalikasumi kohaselt on mõõduandev eraettevõtluks. Kuid see on ka täiesti loomulik, kuna riik ei saa laskuda kitsasse erahuvi sfääri ega seda jäljendada, vaid on sunnitud lähtuma üldisest riigimajanduslikust seisukohast ning vastavalt selle kandjõule kohaldama ka oma tariifipolitikat.

Ühtlasi tuleb arvesse võtta, et haldus ei saa ka suvaliselt määrata oma tariifipolitikat, vaid see allub parlamendi kontrollile, kes eelarve kinnitamise teel võib sundida haldust pidurdama translatsioonirakendamist ühe rahvakihi huvides, vaid jäotama seda võrdselt rahvusterviku ulatuses, kuigi seejuures mõnikord peaksid kannatama ka fiskuse huvid, nagu see aset leidis põllumajanduse arengu kindlustamisel, kus üksikute seaduste veomaksud ei katnud raudtee omakulusid.

Kokkuvõttes tuleb nentida, et raudteetariifid oma toi-

me poolest osutuvad tähtsaks riigimajanduslikus teguriks. Nende abil mõjustatakse rahvamajanduse arengut ja edukust. Nendega kindlustatakse üksikute majandusharude võistlusvõimalisust, kui seda nõuavad riigimajanduse huvid. Nendega taotletakse õiglast hinnapolitikat, kaitstes seega vaesema rahvakihhi huve. Nad mõjustavad huviste paremat ja otstarbekamat jaotamist, moodustades huviste levikut sinna, kus neist tuntakse puudust.

See kõik tingib, et raudteetariifipolitika ei tohi olla ühekülgne, vaid ta peab hõlmama tervet riigimajandust kõigekülgsest, mis on teostatav ainult siis kui seda juhivad erapooletu riigivõim.

R. Tuikamäe

Lisa 1

VORLÄUFIGER TARIF

für den Güter- und Tierverkehr zwischen den Bahnhöfen der
Haupteisenbahndirektionen für die besetzten Ostgebiete

TEIL II HEFT 1

FRACHTSATZZEIGER

Gültig vom 15. Mai 1942

VORBEMERKUNGEN

Dieses Heft gilt für die Strecken der Haupteisenbahndirektionen für die besetzten Ostgebiete.

Es enthält Frachtsätze in Reichspfennig

für Stückgut,

für Güter der Wagenladungsklassen I—V und

für Tiere der Ladungsklassen L 1—L 3.

Maßgebend für die Frachtberechnung sind:

- Die Gütereinteilung im Teil I B, die Klasseneinteilung für unverpackte lebende Tiere im Abschnitt IV des Teil I A des Tarifs für den Güter- und Tierverkehr in den besetzten Ostgebieten;
- das nach den Tarifvorschriften der Frachtberechnung zugrunde zu legende Gewicht;
- die nach den besonderen Weisungen der Haupteisenbahndirektionen zu ermittelnden Entfernungen. Die Mindestfracht für Frachtstückgut beträgt 0,60 RM.

KAUPADE JA LOOMADE VEDU OKUPEERITUD IDA MAA-ALADEL

AJUTINE TARIIF

kaupade ja loomade veoks okupeeritud Ida maa-alade raudtee-
peadireksioonide jaamade vahel

OSA II VIHK 1

VEOMAKSUMÄÄRADE TABEL

Kehtiv 15. maist 1942. a.

EELMÄRKUSED

Käesolev vihk on kehtiv okupeeritud Ida maa-alade raudteepeadireksioonide teesade kohta.

Ta sisaldab veomaksumääri riigipennides

väikesaadetiste jaoks,

kaupade vagunisaadetiste klasside I—V jaoks ja

loomade vagunisaadetiste klasside L 1—L 3 jaoks.

Veomaksu arvutamisel on mõõduandvad:

- Kaupade klassifikatsioon osas I B ja lahtiselt veetavate elusloomade klassidesse jaotus osa I A pkt. IV, tariifis kaupade ja loomade veoks okupeeritud Ida maa-aladel;
- veomaksu arvutamise tariifieeskirjade põhjal arvesse võetav kaal;
- raudteepeadireksioonide erijuhatuste põhjal arvutatud kaugused. Väikekiiruse väikesaadetise veomaksu alammäär on 0,60 Rmk.

Frachtsätze in Reichspfennig für 100 kg — Veomaksumäärad riigipennides 100 kg eest.

Auf Entfernungen von km Kaugustel km	Stückgutklasse Väikesaadetiste klass	Wagenladungsklassen — Vagunisaadetiste klassid														Tierladungsklassen Loomade vagunisaadetiste klassid		
		I			II			III			IV			V		L 1	L 2	L 3
		5 t	10 t	15 t	5 t	10 t	15 t	5 t	10 t	15 t	5 t	10 t	15 t	10 t	15 t	für 1 m ² Wagenbodenfläche Vaguni põrandapinna 1 m ² eest		
1— 9	32	13	12	11	14	12	11	14	11	11	13	10	9	8	8	37	35	35
10— 18	41	19	18	17	18	17	15	17	14	13	16	13	11	11	9	50	47	45
19— 27	51	26	25	23	24	22	20	20	17	16	19	15	14	12	11	67	61	56
28— 36	61	32	31	29	29	26	24	24	20	18	22	17	16	14	13	81	74	69
37— 45	71	38	36	35	34	32	29	28	24	21	24	19	17	15	14	99	89	83
46— 54	82	44	43	41	38	35	32	31	26	24	27	22	20	17	16	114	101	95
55— 63	92	52	50	47	44	41	36	35	29	27	31	24	22	20	17	129	114	107
64— 72	102	59	56	53	49	45	41	38	32	29	32	26	23	20	19	146	128	120
73— 81	112	66	63	60	56	50	46	42	35	32	36	28	26	23	20	161	141	131
82— 90	122	74	70	67	62	57	51	45	38	35	39	31	28	25	23	179	157	146
91— 99	133	81	77	74	67	62	56	50	43	38	41	32	29	26	23	196	172	160
100—114	146	89	85	81	75	68	62	56	47	43	47	36	33	29	26	218	191	176
115—129	161	99	95	90	82	76	68	61	51	47	50	40	36	32	29	239	208	193
130—144	176	108	104	98	90	83	75	67	57	51	55	43	39	35	32	260	226	209
145—159	191	118	113	107	98	89	81	72	61	56	59	47	42	38	34	281	243	224
160—174	206	128	122	116	105	96	88	77	65	59	63	50	45	40	36	302	261	241
175—189	222	137	131	125	113	104	94	82	69	63	68	53	48	42	38	323	278	257
190—204	237	147	140	134	120	110	100	88	74	67	71	56	51	45	41	343	296	272
205—219	251	155	148	141	128	117	107	92	78	71	74	59	53	47	43	366	315	290
220—234	265	164	157	149	134	123	112	98	83	75	79	62	56	50	45	377	325	299
235—249	278	173	164	157	141	129	117	103	87	79	83	65	59	53	47	401	344	317
250—264	292	181	173	164	147	136	123	107	90	82	86	68	62	54	50	412	354	325
265—279	305	190	182	173	155	142	129	112	95	86	90	71	65	57	52	434	374	343
280—294	319	198	189	180	161	148	135	116	98	89	94	74	67	59	53	446	383	352
295—309	332	206	197	188	169	155	140	121	103	93	98	77	70	62	56	467	401	368
310—324	344	214	204	194	174	159	145	125	106	96	101	80	72	64	58	476	408	374
325—339	356	221	211	201	179	164	150	129	110	99	104	82	74	65	59	494	423	389
340—354	368	229	218	208	186	171	155	133	113	103	107	84	77	68	62	503	431	395
355—369	380	236	225	215	192	176	160	137	116	106	110	87	79	70	63	521	446	410
370—384	392	244	233	221	198	182	164	141	120	109	115	90	82	72	65	530	454	416
385—399	404	251	239	228	204	188	170	146	123	112	118	92	84	74	68	549	470	431
400—414	414	258	247	235	209	192	175	150	127	115	121	95	86	77	69	556	476	436
415—429	425	264	252	240	215	197	179	154	130	119	123	97	88	77	71	570	488	446
430—444	435	271	258	246	219	201	183	157	132	121	126	99	90	80	72	577	494	452
445—459	445	278	265	252	225	206	188	161	137	124	129	101	92	81	74	591	506	463
460—474	455	284	271	258	230	210	191	164	139	126	131	104	94	83	75	598	512	468
475—489	466	290	278	264	236	216	196	168	142	129	134	106	96	85	77	612	523	479
490—504	476	296	283	269	240	220	200	171	145	131	137	108	98	86	79	619	529	484
505—519	485	302	288	275	245	224	204	174	147	134	140	110	100	88	80	629	538	491
520—534	494	308	294	280	249	227	207	177	150	137	142	112	101	89	81	634	542	496

Frachtsätze in Reichspfennig für 100 kg — Veomaksumäärad riigipennides 100 kg eest.

Auf Entfernungen von km Kaugustel km	Stückgutklasse Väikesaadetiste klass	Wagenladungsklassen — Vagunisaadetiste klassid															Tierladungsklassen Loomade vagunisaadetiste klassid		
		I			II			III			IV			V		L 1	L 2	L 3	
		5 t	10 t	15 t	5 t	10 t	15 t	5 t	10 t	15 t	5 t	10 t	15 t	10 t	15 t	für 1 m ² Wagenbodenfläche Vaguni põrandapinna 1 m ² eest			
535— 549	502	313	299	284	254	233	211	180	153	139	144	113	103	91	83	644	551	503	
550— 564	510	319	304	290	257	236	215	184	155	141	147	116	105	92	84	649	554	507	
565— 579	519	323	309	294	262	240	218	187	158	143	149	117	107	94	86	659	563	515	
580— 599	530	330	315	300	268	245	223	190	161	146	153	120	109	96	87	667	570	520	
600— 629	542	338	322	307	273	251	227	194	164	150	155	122	111	98	89	676	577	527	
630— 659	555	346	330	314	280	257	233	199	168	153	158	125	113	100	91	685	584	534	
660— 689	569	355	339	323	287	263	239	204	173	157	163	128	116	103	93	695	593	542	
690— 719	581	362	346	329	293	269	245	208	176	160	166	131	119	104	95	704	600	548	
720— 749	592	369	352	335	298	273	248	212	179	163	169	133	121	107	97	712	607	554	
750— 779	602	376	359	341	303	278	253	215	182	166	173	135	123	108	98	720	614	561	
780— 809	612	382	365	347	308	283	257	219	185	169	176	138	125	110	101	728	621	567	
810— 839	620	386	368	351	312	286	260	221	188	170	176	139	126	111	101	735	627	572	
840— 869	626	390	373	355	316	290	263	223	189	172	179	140	128	113	102	743	633	578	
870— 899	633	395	377	359	319	293	266	226	191	174	181	142	129	113	104	750	639	584	
900— 929	640	399	381	363	323	296	269	229	193	176	183	143	131	115	104	756	644	588	
930— 959	647	404	385	367	326	299	272	232	196	178	185	146	132	116	106	762	650	593	
960— 999	654	408	390	371	330	303	275	234	198	180	188	147	134	118	107	769	655	598	
1000—1059	665	415	396	377	337	309	280	238	201	183	190	149	136	119	109	779	663	605	
1060—1119	679	423	404	385	344	316	287	242	206	187	194	152	138	122	110	788	671	612	
1120—1179	692	432	413	393	352	322	293	248	209	191	197	155	141	125	113	797	679	620	
1180—1239	706	440	421	401	358	328	298	252	214	194	200	158	143	126	115	806	686	626	
1240—1299	719	449	428	408	365	334	304	257	218	198	205	161	146	129	117	816	695	634	
1300—1399	737	461	440	419	374	343	312	264	223	203	209	164	149	132	120	829	705	644	
1400—1499	760	474	453	431	386	354	322	272	230	209	216	169	154	135	123	847	720	657	
1500—1599	782	488	466	444	398	365	332	280	237	215	221	174	158	140	127	863	734	669	
1600—1699	805	503	480	457	409	375	341	287	243	221	228	179	163	144	131	879	746	681	
1700—1799	827	517	494	470	421	386	351	295	250	227	234	184	167	147	134	894	760	693	
1800—1899	850	530	506	482	433	397	361	304	257	234	241	189	172	151	137	910	773	705	
1900—1999	872	545	520	495	445	408	371	312	264	240	246	194	176	155	141	926	786	717	
2000—2099	895	559	533	508	456	418	380	320	271	246	253	199	181	159	145	945	802	732	
2100—2199	917	572	547	521	468	429	390	328	278	252	260	204	185	164	149	961	815	744	
2200—2299	940	587	560	533	480	440	400	335	283	257	266	209	190	167	152	977	828	756	
2300—2399	962	601	573	546	492	451	410	344	290	264	272	214	194	171	155	992	842	768	
2400—2499	985	615	587	559	503	461	419	351	297	270	278	218	198	174	158	1008	854	780	
2500	1007	629	600	572	515	472	429	360	305	277	284	223	203	179	162	1010	856	782	