



Kutseühinguline ajakiri

Riigiteenijate häälekandja

Tellimise hind:

Hastas postiga . . . Kr. 2 —  
 Poolaastas . . . . . » 1.—

Ilmub 1—2 korda kuus

Tellimisi võetakse vastu igas raudteejaamas, riigi- ja omavalitsusteenijate organisatsioonides ja kõigis postkontorites ja lehe talituses.  
 Toimetis ja talitus: Tallinna, Kopli tän. 7-a. Telel. — Balti keskjaam 221.

Kuulutuste hinnad:

10 senti m/m., veeru laiuses.  
 Tekstis 50 prots. kallim.

Eesti raudteelaste Keskküingu väljaanne.

Nr. 10

12. oktoobril 1931 a.

VIII aastakäik

## Arstiabi korraldamine ei taha paigast nihkuda.

Viidetakse aega otstarbetute „ankeetidega“.

Oleme küll harjunud igasuguste juuberlitega, kuid üks juubel on meil siiski märkimata möödunud. Nimelt riigiteenijatele arstiabi andmise korra reformeerimise juubel, sest käesoleval aastal möödus sellest vist viis aastat, kui töö- ja hoolikandeminister Maasing selle küsimuse algatas. Selle aja jooksul on valmistatud loendamatu hulk kavasid, kus seda küsimust ühel või teisel viisil lahendada on püütud, kuid ükski neist pole osutunud elujõuliseks. Ja seda peamiselt selle tõttu, et ametkonnal, kelle ülesandeks küsimuse lahenduse leidmine, omal täielik ülevaade ja selgus puudub niihästi korraldatava nähtuse enese kohta, kui ka soovitatud reformide ulatuse ja mõju kohta. Kõik viis aastat on kobatud pimeduses ja opereeritud arvudega, millest ainsaks tõenäoliseks on ainult arstiabikulude üldsumma ja seegi teatud reservatsioonidega. Muidu on aga kõigi arutuste aluseks olnud subjektiivsed oletused ja arvamisid, kuigi need üksteisest väga lahkuminevad.

Möödunud kevadel, riigi väljaminekute piiramisel, kerkis küsimus jälle akuutselt päevakorrale. Kuna siis asja rutulisuse tõttu võimalik polnud küsimust põhjalikult korraldada, lepitati uuesti ajutise korraldusega, riigiteenijaile aga anti lubadus kõik tarvilised eeltööd ja kavad ni j valmistada, et küsimus sügisel lõpuliikult võiks lahendatud saada. Seejuures jõuti riigiteenijate organisatsioonidega enam-vähem kokkuleppele kavandatava reformi üldiste aluste kohta.

Seda enam pidid aga needsamad organisatsioonid imestama, kui nad tutvune-

sid neile nüüd vaevalt paar nädalat enne Riigikogu kokkuastumist hariduse- ja sotsiaalministeeriumi poolt kättesaadatud küsimuslehega. Selles nõutakse nende arvamist praeguse korra kohta riigimajanduse, sotsiaalpoliitiliselt, rahvatervishoidliselt jne. seisukohalt. Tahetakse teada saada, kas praegune kord on vastuvõetav alalise korra või ajutise nähtusena, misugused on tema positiivsed(!) ja negatiivsed omadused jne. Ometi on neile küsimusile riigiteenijad oma vastused ammugi ja seda korduvalt juba andnud. On küllalt selge sõnaga öeldud, et praegune kord, kus riigiteenijal näit. haigemajas rohkem maksta tuleb, kui ta üldse teenib, meie palgaolude juures absoluutselt vastuvõtmatu on igasugusest seisukohast. Ometigi on küsimuselehe kaheteistkümnest küsimusest viis täielikult pühendatud senisele korrale. Aga ka ülejäänud küsimustele on riigiteenijad oma seisukohad juba kevadel avaldanud ja seda küllalt selgelt: küsimus tuleb korraldada kindlustuskassa põhimõttel, kusjuures riigiteenijail kassa valitsemisel peab olema otsustav hää. Nii olid riigiteenijate seisukohad kõigis esitatud küsimusis ministeeriumile juba teada.

Teiseks asjaosaliseks on siin riik, kelle esindajaks käesoleval juhul ometi on Hasomin ise. Sellepärast tundub otse kurioosumina teade, et samasugused küsimuselehed olla saadetud ka kõigile ministeeriumidele. Nii peab siis nüüd põllutöministeeriumis mõni maaparanduse või -korralduse eriteadlane, teedeministeeriumis liiklemise eriteadlane jne. kaaluma

riigiteenijate arstiabi praeguse korra omadusi sotsiaalpoliitiliselt, rahvatervishoidliselt jne. seisukohast, samuti ka, mil viisil seda tulevikus otstarbekohasem oleks korraldada. Võime juba ette kujutada, millised „seisukohad“ sealt saabuvad. Ainult vast majandusministeerium võiks hinnata neid küsimusi riigimajanduse seisukohalt, kuid sedagi vast alles siis, kui Hasomin selleks tarvilised andmed on kogunud. Aga just seda viimast Hasomin ei taha ega taha teha, kuigi talle selge peaks olema, et küsimuse otsustamine ilma nendeta on tegutsemine hea õnne peale. Kolmandaks asjaosaliseks peab Hasomin, nagu küsimuselehest ja kaaskirjast selle juures näha, „arstiabiandjaid“. Senistest kogemustest teame, et selle all mõeldakse peamiselt arste. Kuigi meile selge ei ole, miks arstid siin rohkem asjaosalised on, kui näit. arstirohtude vabrikandid, arstirohte importeerijad ärimed, haigemajade personaal jne., sest see küsimus rii- vab ühel või teisel viisil ka nende huvivad, on ministeeriumile ometi teada ka arstide kui asjaosaliste seisukoht: need kindlustuskassat ei poolda, pooldavad aga praegust süsteemi.

Nii on siis ministeeriumile juba ammugi teada kõigi temast asjaosaliseks arvatute seisukohad neile esitatud küsimustes. Sellepärast on riigiteenijaile ka tõesti arusaamatu, milleks õieti kõnesolev küsimuseleht välja saadetud. Paratamata kipub aga jääma mulje, et see on lihtsalt monööver, millega asja venitada püütakse, et näha praeguse korra tagajärgi. On aga asi nii, siis ei ole ükski protest

küllalt terav sellise teguviisi tagasitõrjumiseks. Igale arusaajale inimesele peaks olema selge, et niisuguse küsimuse, nagu seda on arstiabi kättesaadavus, ühe või teise lahendusviisi lõpulikud tagajärjed võivad selguda alles paljude aastate, isegi aastakümnete jooksul, mitte aga mõne üksiku kuu või aastaga. Teisest küljest aga peaks samuti igale tervishooldilise küsimustega tuttavale isikule — ja selliseid

Hasominis ometi peaks leiduma, sest kuulub ju rahvatervishoiu ala juhtimine ja korraldamine tema ülesannetesse — selge olema, et praeguse korra, mis väiksema, samuti ka keskmisepalgaliste riigiteenijatele arstiabi saamise tõsisemate haiguste puhul täiesti võimatuks teeb, tagajärjed rahvatervishooldilise seisukohast ainult negatiivsed võivad olla ning lõppeks ka

riigimajanduslikust seisukohast kahjulikuks osutama peavad.

Sellepärast kordame veel kord: riigiteenijad nõuavad, et see küsimus kõige kiiremas korras asjalikule lahendusele võetaks. Hasomini kohuseks on selleks vajalikkude objektiivsete andmete kogumine, aga mitte otstarbetute ankeetidega „kõigile, kõigile, kõigile“ aega viita.

## Läti uuest pensioniseadusest.

Samal ajal, kui meil pensioniõiguse reform alles ettepanekute ja kavatsuste vallas liigub, võttis meie naaber- ja liitriigi parlament juba vastu uue pensioni seaduse (16. juulil s. a.). Seadus on õige üksikasjalik ja sisaldab mitte üksi riigiteenijate pensioniõiguse, vaid ka riigi- ja riigi autonoomsete ettevõtete ametnikkude ja tööliste ning peale selle ka kirjanikkude, kunstnikkude ja kõiksugu majanduslikkude organisatsioonide teenijate pensioniõiguse. Eesti riigiteenijaskonda peaks see seadus huvitama kahekordselt: esiteks üldiselt kui meie lähema ja meiega ühesuguseis sotsiaalses ning majanduslikes tingimustes oleva naabri samm teatud ühiskondliku elu nähtuse korraldamiseks, teiseks aga eriti selle tõttu, et meie pensioniõiguse reform alles valmimas on ja naaberriigi seadus siin meile mõneski suhtes eeskujuks tohiks olla. Kahjuks ei luba meie ajakirja piiratud ruum meid seda laiulatuslikku seadust (tervelt 183 paragrahvi) käsitada küllalt üksikasjaliselt, peame leppima vaid tähtsamate momentide märkimisega. Samal põhjusel pole meil käesolevas numbris võimalik käsitada rohkem, kui selle seaduse I osa, mis küll sisaldab meile tähtsamat, nimelt riigi ja omavalitsusteenijate — laiemas mõttes — pensioniõiguse. Riigi ettevõtete teenijate ja tööliste pensioniõiguse käsitus peab paratamata jääma järgmisse numbrisse.

### A) PENSIONIÕIGUSE OMANDAMINE.

Pensionioõiguse nimetatud seaduse I osa põhjal on järgmistel isikutel ja nende perekondadel:

- 1) Riigi presidendil;
- 2) Saeima liikmetel (rahvasaadikutel);
- 3) Ministritekabineti liikmetel;
- 4) Riigikontrolöridel;
- 5) ohvitseridel, kv.-ametnikel, üleajateenijail ja kaitseväeteenijail-vabapalgalisil, kes saavad tasu kategooriate järgi;
- 6) tsiviilametnikel ja teenijail, kes saavad tasu kategooriate järgi;
- 7) kaitseväe- ja tsiviilteenijail-vabapalgalisil, kes saavad kindla kuupalga;
- 8) riigiasutuste ja riigi autonoomsete ettevõtete teenijail, kes saavad kindla kuupalga;
- 9) omavalitsuseasutuste ja ühingute teenijail, kes saavad kindla kuupalga, vaatamata sellele, kas nad on ametisse nimetatud või valitud, või töötavad vabapalgalistena, kui vastaval omavalitsusel ei ole oma pensionikassat;
- 10) riigi ja omavalitsuste õppe- ja kasvatusasutuste õpetajail;
- 11) erakoolide õpetajail;
- 12) riigi-, omavalitsuste ja eraarstlikkude asutuste halastajaõdedel, kes on registreeritud läti punases ristis;
- 13) vaimulikel, kes on kinnitatud ja registreeritud ametisse: ev. Interiusulised — kirikupeavalitsuse poolt; õigeusulised — sinoodi poolt; katolikusulised — arhiiepiskopi poolt ja

teiste uskude vaimulikulid — vaimuliku ameti valitsuse poolt, kusjuures pensionioõigus on ainult neil vaimulikel, kelle koguduses on vähemalt 500 liiget;

14) kaitseleidiu päälükul, kompanii-, eskadroni-, bataljoni ja rügemendikomanderidel, nende abidel, adjutantidel ja kapellmeistrel.

Pensionioõiguse omandamise normaalseks eeltingimuseks on vähemalt 25-aastane kas vahetpidamatu või vaheaegadega teenistus pensionioõiguslikus ametis ja 55-aastane vanadus. Lahkub isik pärast 25-a. teenistust, kuid enne 55-a. saamist teenistusest, siis hakkab ta pensioni saama sellest päevast, mil ta 55 a. vanaks saab. Kaotab ta aga enne seda üle 40% oma tööjõust, siis sellest päevast, kui arstline komisjon on konstateerinud sellise tööjõu kaotuse. Pensionioõiguslikus ametis surnud isiku perekonnaliikmel on õigus pensioni saada vaatamata surnu vanusele.

Isikud, kes on vabastatud kaitseväest maksimaalse lubatava vanaduse tõttu, kui ka Läti vabadusõjast osavõtjad ja endised Läti kütid võivad pensioni saada ka enne 55 a. saamist, kui nad on teeninud vähemalt 20 aastat.

Vabastatakse ametnik teenistusest asutuse likvideerimise, ümberorganiseerimise või koosseisude vähendamise tõttu ja talle uut ametit ei anta, siis on ta õigustatud pensioni saama, vaatamata vanadusele ja töövõime seisukorrale, kui ta on vähemalt 10 a. teenistuses olnud.

Pensionioõiguslikes ametites teenivail isikul, kes vähemalt 10 a. teenistuses olnud ja teenistuskohuste täitmisel vähemalt 10% oma tööjõust kaotanud, on teenistusest lahkudes õigus pensioni saada, vaatamata vanadusele. Neil isikul, kes töötavad niisugustes asutustes, kus maksavad erilised määrused tervisliku seisukorra kohta, on haiguse tõttu teenistusest lahkumisel õigus pensioni saada pärast 10-a. teenistust, kui neile pole võimalik anda teist teenistust.

Teenistuse ajal saadud parandamata haiguse tõttu teenistusest lahkudes, kui see haigus nõuab haigetele alalist kõrvalabi, on õigus pensioni saada juba pärast 5-a. teenistust, vaatamata vanadusele. On aga teenistusekohuste täitmisel juhtunud õnnetus, mille tagajärjeks on tööjõu kaotus, on õigus pensioni saada vaatamata vanadusele ja teenistuse kestusele. Raudteeteenijad, kes oma tööjõu kaotanud õnnetuse puhul, on õigustatud pensioni saama ka siis, kui õnnetus on juhtunud mitte ainult raudtee töödel, vaid üldse raudtee territooriumil ja on ühenduses raudteeliikumisega.

Töötav isik niisugustel töödel, mis tervisele kahjulikud, on ta õigustatud pensioni saama vaatamata vanadusele ja teenistuse kestusele, kui ta nende tööde juures vähemalt 40% oma tööjõust kaotanud.

Jääb teenistusekohuste täitmise puhul vigastatu teenistusse edasi väiksema pal-

gaga, siis teenistusest lahkumise puhul määratakse talle pension sellest palgast, mis ta sai õnnetusjuhtumise päeval.

### B) PENSIONI ARVUTAMISEL ARVESSEVÕETAV AEG.

Pensionioõiguslik on kõigepealt teenistuseaeg ülemaal p.p. 1—14 tähendatud ametites. Tegelikult teenitud aeg võetakse arvesse mitmekordselt järgmistel juhtudel: a) lennuväelastel — iga lennutund — kolme päeva eest (lennutunde maksimaalarvu aastas määrab kindlaks kaitseminister); b) teenistuseaeg vee all olevatel laevadel — poolteistkordselt. Teenistus end. vene riigis, kui see arvesse võeti pensionioõiguslikuna, võetakse arvesse kuni 7. nov. 1917. a., kuid mitte üle 20 aasta, kui isik on Lätisse tagasi tulnud ja tema kodakondsusse astunud enne 18. nov. 1925. a. ja Lätis vähemalt 5 a. pensionioõiguslikus ametis teeninud.\*)

Naistenijale arvatakse iga sünnitamise puhul üks aasta pensionioõiguslikku teenistust juure.

Mitte üle 20 a. võetakse arvesse ka pensionioõiguslik teenistus end. vene riigis eraraudteedel ja -telefonivõrkudes. Õpetajail võetakse teenistus end. Vene riigis erakoolides arvesse, kuid mitte üle 20 a., kui nende koolide õppekava võrdus riigikoolide kavale.

Neile ülemaal p.p. 1—14 loetletud ametites teenivaile isikuile, kes võitlesid end. vene riigis isevalitsuse või Saksa okupatsioonivõimude vastu ja olid selle eest vangistatud või välja saadetud Sibirisse, arvatakse vangistuses või sunnitööl viibimise aeg 1897. a. kuni 18. nov. 1918. a. kahekordseks pensionioõiguslikuks ajaks. Neile, kes võitlesid Läti vabariigi iseseisvuse eest, arvatakse aeg kuni 11. aug. 1920. a. samuti kahekordselt, kusjuures neile, kes selles võitluses emigreerisid välismaale ja Lätisse tagasi tulid kuni 18. nov. 1925. a. emigreerimise aeg samuti arvatakse välja-teenitud pensioniajaks. Teenistus kaitseväes, välja arvatud rahuaegne sunduslik teenistus, võetakse arvesse pensionioõiguslikuna, kui pensionioõiguslikus ametis teeniv isik teenistuses olles pidi kaitseväge astuma ja pärast sealt vabanemist hiljemalt ühe aasta jooksul jälle ametikohustetäitmisele asus. Sõjaaegne teenistus võetakse arvesse kahekordselt. Kahekordseks arvatakse ka aeg, mis teenitud Eesti ja Leedu kaitseväes 18. nov. 1918. a. kuni 11. aug. 1920. a.

Kohtunikudele võetakse arvesse ka aeg, mis nad kuni 1. jaan. 1922. a. töötanud vannutatud või eraadvokaatidena kohtuasutustes praegusel Läti territooriumil.

Pensioniarvutamisel ei võeta arvesse aega alla poole aasta, pool aastat ja rohkem arvatakse terveks aastaks. Teenis-

\*) Isiku surma puhul on hoolekandeministril õigus seda 5 a. teenistuseaega vähendada.

uskohuste täitmisel saadud surma puhul arvatakse algav aasta terveks aastaks.

### C) PENSIONIFOND.

Pensionid maksetakse pensionifondist, mis seisab hoolekandeministeeriumi valitsemisel. Selle fondi heaks arvatakse pensioniõiguslikus teenistuses olevate isikute palgast maha iga kuu tarvidust mööda 2—5%. Samasuguse summa maksab fondi heaks ka riik.

### D) PENSIONI ARVUTAMINE.

Pension arvutatakse viimase palganormi järgi, mis isik sai Läti vabariigi iseseisvuse ajal. Ühes elukalliduse tõusu ja riigiteenijate palkade tõstmisega tõuseb ka pension vastavalt palgale. Väljateenitud aja eest määratakse pension 25 teenistusaasta eest 50% palgast ja iga järgneva aasta eest 3% palgast, kuni 80%-ni.

Neile, kes on õigustatud pensionile minema pärast 20-aastast teenistust ja enne 55 a. vanaks saamist, maksetakse pensioni 20 teenistusaasta eest 50% palgast ja iga järgneva aasta eest 3% kuni 80%-ni. Neile, kes on õigustatud pensioni saama pärast 10-a. teenistust, maksetakse pensioni 10-a. teenistuse eest 30% palgast ja iga järgneva aasta eest 2% kuni 80%-ni. Neile, kes on õigustatud pensionile minema pärast 5-aastast teenistust, maksetakse 5-a. teenistuse eest 30% palgast ja iga järgneva aasta eest 2% kuni 80%-ni. Tarvitab aga selline isik alalist kõrvalabi, siis saab ta pensioni terve palga suuruses. Palga all mõistetakse palgamäära rahas ja korteriraha  $\frac{1}{6}$  palgast, välja arvatud perekonnaabirahad ja teised lisatasud.

### E) PENSIONID PEREKONDADELE.

Pensionioiguslikus ametis vähemalt 10 a. teeninud isikute surma puhul on õigustatud pensioni saama nende perekonnaliikmed: naine, lapsed ja vanemad. Lasteks loetakse nii abielus, kui ka väljaspool abielu sündinud lapsed, samuti ka enne teenistusest lahkumist adopteeritud lapsed. Lesknaisel on õigus pensioni saada mehe teenistuse eest ainult siis, kui nad on abiellunud vähemalt 1 a. enne mehe teenistusest lahkumist ja 60 a. vanaks saanud. Vanematel on pensionioigus ainult siis, kui nad on töövõimetud, mingisugust varandust ega sissetulekut ei oma ning surnud isik nende ainuke ülalpidaja oli. Lastega lahutatud naisel on õigus pensioni saada, kui surnul järele ei jäänud lesknaist. Lastel on õigus pensioni saada kuni 16 a. vanaks saamiseni, koolis õppimisel kuni 20 a. vanaduseni, töövõimetuil (50% või suurem tööjõu kaotus) vanaduse peale vaatamata.

Lastel pole õigust saada pensioni isast lahutatud ema teenistuse eest, kui nad kasvavad ja ülalpidamise said või saada võisid isalt, kuid emast lahutatud isa teenistuse eest on lastel igal juhul õigus pensioni saada.

Perekonnaliikmeile määratakse pensioni: 1) lesele — pool mehe pensionist; 2) lastele: a) lese eluajal, kui neid üle 3 ei ole — igale  $\frac{1}{6}$  isa pensionist; on neid üle kolme, siis igale lapsele ühesuurune osa isa pensionist ja b) kui leske järele ei jäänud või sel pole pensionioigust: kui üks laps — pool isa pensionist, kui 2 last — igale  $\frac{1}{3}$  isa pensionist, kui rohkem kui 3 last — igale ühesuurune osa tervest isa pensionist; 3) vanemaile — igale  $\frac{1}{6}$  pensionist; kui nad on ainukesed pensionisaajad — ühesuurune osa poolest pensionist; elab ainult üks vanemaist, saab ta mõlemad osad. Perekonnaliikmete pensioni üldsumma ei või

aga suurem olla isiku enda pensionist, sellespärast maksetakse pensioni välja järgmises järjekorras: 1) naisele (või mehele), 2) lastele, 3) vanemaile: a) emale, b) isale.

Naisel ei ole õigust mehe pensionile, kui see on määratud õnnetujuhtumise tõttu ja kui abiellumine sündis pärast õnnetujuhtumist.

### F) PENSIONI NÕUDMISE, MÄÄRAMISE JA VÄLJAMAKSMISE KORD

väga suuri ja olulisi lahkuminekuid meil maksvast korrast ei sisalda. Märkida võib vast, et arstliku komisjoni, kes teostab tarvilikke arstlikke järelevaatusi, koosseisu kuulub 3 arsti, kellest üks arst on määratud vastava riigi- või omavalitsuseteenijate organisatsiooni poolt.

Pensionid saadetakse kätte postiteel. Ei ole pensionär rohkem kui aasta jooksul oma pensioni välja võtnud, ei ole tal õigust pensioni saada selle aja eest, mis ületab aasta.

### G) PENSIONI MAKSMINE KATKES-TATAKSE,

kui pensionär astub uuesti pensionioiguslikku teenistusse, kui teda kohtulikkult karistatakse karistusega, millega kaasas käib pensionioiguse kaotus; lastele selle aja eest, kuni ema, olles riigi- või omavalitsuse teenistuses, soovib nende eest saada perekonnaabiraha.

Pensionimaksimine lõpetatakse pensionäri tema surma puhul või kui ta Läti kodakondsusest lahku. Lesele ja tütrele — kui nad abielluvad. On aga pen-

sion määratud isikliku teenistuse eest, siis ei kaota lesed abiellumisel pensioni saamise õigust.

### H) TOETUSED.

Pensionioiguslikes ametites teenivaile isikule, kes 2—5 aastase teenistuse jooksul ametist lahkuvad ja teenistuskohuste täitmisel saadud haiguse tagajärjel on vähemalt 40% oma töövõimest kaotanud, maksetakse ühekordset toetust 3 kuu palga suuruses; neile aga, kes alalist kõrvalabi tarvitavad — poole aastapalga suuruses.

On teenistus kestnud 5—10 a., maksetakse toetust poole aastapalga suuruses. Samal määral maksetakse toetust perekonnaliikmeile.

Pensionäri surma puhul maksetakse perekonnaliikmeile toetust 2 kuu pensioni summa suuruses.

### J) ÜLDMÄÄRUSTEST

oleksid märkimisväärtd järgmised:

Pensionifondi maksetud summad ei ole tagasimaksetavad.

On kellelgi õigus mitmest kohast pensioni saada (riigi- või omavalitsuste asutustest), võib ta seda vastu võtta ainult ühest kohast. Astudes välismaa teenistusse või saades sealt pensioni, kaotab pensionär õiguse Lätist pensioni saamiseks.

Lastel pensionist ei saa sisse nõuda vanemate võlgu, samuti leskedelt teise abikaasa võlgu; muidu võib pensionidest kinni pidada samu summe, mis palgastki.

(Järgneb.)

## Raudtee ja auto.

(Järg.)

Tänini on mõduandvais ringkonnis autoprobelemi lahendamise katsetel silmas peetud esikätt erahuvisid. Autokapital on igalpool kus kasusid võib loigata esile tunginud ja enmast erahuvisid maksma pannud. Üldrahvamajanduslikud seisukohad on vähe tähelepanu leidnud, igatahes otsustavat osa mitte mänginud. Ei ole uuritud küsimust kas auto võidukäik igalpool on tingitud auto kui liiklemise vahendi loomulikest paremusist või on ta edu muudest asjaoludest tingitud, näiteks puudulikust seadusandlusest, mida eraettevõtjad oma huvides kasutavad, tehes äri üldsuse arvel. Kui meie sellest seisukohast auto konkurentsi raudteele vaatleme, siis võime järgmist konstateerida.

Raudteed kannavad täielikult ise kõik tee tammi, pealisehituse, sildade, viaduktide, vee läbijooksu torude ja ülesõidukohade korrashoiu kulud. Autotranspordi ettevõtjad nõuavad, et ülesõidukohad oleksid kohandatud auto liiklemise nõuetele. Selle nõudmise täitmine peab sündima raudtee kulul. Ülesõidukohtadel valve kulud kannavad raudteed. Need kulud ei ole kaugeltki väikesed.

Maanteede korrashoiu kuludest aga langeb õige väike osa autotranspordi ettevõtjatele. Näiteks Šveitsis on 1927. aastal maanteede korrashoiuks ära kulutatud 65 miljonit franki. Asjatundjate arvamine järgi oleks pidanud sellest summast langema autotranspordile vähemalt 40 miljonit franki. Tegelikult on aga maksumise näol autotranspordilt üldse saadud ainult 20 miljonit franki, järelikult tervelt 20 miljonit franki autotranspordile kanda kuuluvaist kuludest on jäänud riigi kanda. See summa kaeti kodanikelt võetud maksudega ja raudteede sissetu-

lekuist. Samasugune lugu on ka teistes mais, kus vastavalt auto liiklemise nõuetele maanteede korrashoiu kulud iga aastaga kasvavad, kuna aga autotranspordi, kui ettevõtte, osavõtt neist kuludest on tähtsusetu.

Peale selle on raudteedel suured kohustused ja vastutus. Raudteed on kohustatud toimetama igasuguseid vedusid, kuigi paljud neist ainult kahju toovad. Nad on kohustatud kindla sõiduplaani järele oma vedusid toimetama. Sõiduplaani koostamisel tuleb aga igasuguste huvidega arvestada, kuigi see raudteedele majanduslikult on sagedasti kahjulik. Raudteed vastutavad aineliselt õnnetujuhtumise eest. Raudteed peavad alaliselt teostama väga piinlikku kuid ühtlasi ka väga kulukat tehnilist järelevõtet tee seisukorra ja veereva koosseisu järele. Samuti on raudteedel suured kohustused oma teenijate suhtes. Kõigist neist kohustusist on autotransport peaaegu vaba.

Niikui eelpooltoodust näha ei ole võistlevate tegevuse tingimused kaugeltki ühesugused. Tänu seadusandluse puudulikusele kannab autotransport ainult õige väikese osa neist kuludest, mis temaga otsekohe seotud. Neid kannavad kodanikud, kuna autotranspordi ettevõtjad suuri kasusid tasku ajavad. Järelikult ei ole auto võidukäik tingitud ainult autotranspordi loomulikest paremusist võrreldes raudtee transpordiga, vaid ka suurel määral neist kunstlikult loodud soodustust, mida autotransport tänini kasutab.

Niisugust võistlust ei peeta normaalseks, kus võistluse tingimused ei ole ühesugused kõigile võistlejatele. Sarnase võistluse tulemuste järele ei või otsustada võitja loomulikest paremusist. Käesoleval juhtumil tuleks kas raudteed vabas-

tada neil lasuvaist kohustusist ja kulude osast või seadusandlikul teel laiendada nende kohustuste ja kulude kandmist ka autotranspordile. Siis oleksid vähemalt võistluse tingimused ühesugused.

Kumb neist teedest oleks soovitamam?

Raudteede vabastamine neil lasuvaist kohustusist ei ole mõeldav. See tähendaks kaose loomist raudteedel. Liikumise julgeolek muutuks küsitavaks, teenijate sotsiaalne olukord väljakannatamatuks. Pealegi ükski rahvas ei lepiks sellega, et raudteedele antaks võimalus kaupade ja reisijate vedamise küsimusi lahendada ainult oma kasude seisukohalt. Järelikult tuleb valida teine tee: autotransport peab kohustusi ja kulusid kandma samuti kui raudteegi. Arusaadav, et seda ei saada kätte raudteede kohta maksivate seaduste lihtsa laiendamisega autotranspordile. Siin tulevad uued seadused maksa panna, mis küll kohandatud autotranspordi iseäraldusile, kuid kohustuste suhtes riigi, ühiskonna ja oma teenijate vastu seavad autotranspordi ühesugustele alustele raudteega.

Võistluse tingimuste ühtlustamine seadusandlisel teel on vaid esimene samm auto ja raudtee võistluse probleemi lahendamisel. Kuid juba alguses oli tähendatud, et küsimust ei tule käsitada ainult kui võistlusküsimust. Probleemi lõpulik lahendamine peab sündima üldrahvamajanduslikust seisukohast. Sellest välja minnes tuleb seada ülesse auto ja raudtee üldkasuliku koostöötamise küsimus ja otsida teid kogu probleemi lahendamiseks selles suunas. Sarnase koostöötamise

juures langevad igale liiklemise vahendile ainult need ülesanded, millede täitmisega ta ühesuguste üldiste tingimuste juures oma loomulike paremuste tõttu kõige paremini hakkama saab. Nii jõuame auto ja raudtee võistluse küsimuse juurest auto ja raudtee koostöötamise küsimuse juure.

Koostöötamise teostamisele on juba asutud mõnel pool. Inglismaal on raudteeseltsid auto oma teenistusse rakendanud. Need on muidugi esimesed katsed, kuid kindlasti võib eeldada koostöö kiiret arenemist.

1928. aastal oli Saksa riigiraudtee tegev 89 autoühenduse liinil kogu pikkusega 2239 kilomeetrit. 46 liinil tegutseti reisijate ja 43 — kaupade veoga. Neist liinidest 26 olid täiesti riigiraudtee ettevõtteks. Samasuguseid katseid tehtakse ka Tšehhoslovakkias, Poolas ja Lätis. Peab aga tähendada, et auto rakendamisel raudtee teenistusse ei ole olnud alati mõõduandvaks soov teostada auto ja raudtee koostööd üldrahvamajanduslikes huvides, vaid püü ühistelda autotranspordi ettevõtetega. Raudteevalitsused on välja läinud põhimõttest, et autot tuleb võita autoga. Sarnasele põhimõttele rajatud auto ja raudtee koostöötamine ei too aga küsimuse lahendamist rahvamajanduslikult.

Auto ja raudtee koostöötamise küsimuse uurimine tuleb teha ülesandeks vastavale riigiorganile. Viimane peab leidma koostöötamise alused, mis kooskõlas üldiste rahvamajanduslike huvidega. Neil

alustel tuleb arendada ja kooskõlastada mõlemate liiklemisvahendite tegevus.

Mõlemate liiklemisvahendite eksploatimine tuleb samuti koondada riigi kätte. Väide, nagu ei saaks riik selle ülesandega hakkama, ei pea paika.

Riigi käes olevate raudteede edukas eksploatimine lükkab selle väite ümber. Arusaadav, et tegevuse juhtimiseks loodud aparaat ei tohi olla raskepärane, vaid just vastupidi, — ta peab olema küllalt liikuva ja painduva. Seda on võimalik saavutada valitsemisaparaadi vastava struktuuri abil. Kui aga siiski peaks osutama, et mõnel maal kohalike olude tõttu mõlemate liiklemisvahendite koondamine riigi kätte ei ole otstarbekohane, peab riik igal juhtumil kompetentse organi kaudu selle järele valvama, et koostöötamise põhimõttest kinni peetakse ja et ülesannete jaotamine mõlemate liiklemisvahendite vahel sünniks üldkasuliku seisukohalt.

Kui nüüd mõlemad liiklemisvahendid koondatakse riigi kätte siis tekib küsimus, kas peab nende otsekohene eksploatimine sündima ühiste valitsemisorganite juhtimisel või tuleb kummagi jaoks luua eriorganid. Selle küsimuse otsustamisel on mõõduandvaks ainult otstarbekohasus. Ei ole sugugi ilmingimata tarvilik, et autotranspordi juhtimine ühendatakse raudteede juhtimisega. Täiesti mõeldav on juhtimine eraldi ehk jälle selle andmine mõne teise riikliku organi kätte. Ainult selle järele tuleb valvata, et mitte võistlus ei tekiks vaid teostuks üldkasuliku koostöötamine. (Järgneb.)

## Võrdlusi Eesti ja Soome raudteede veduriteenijate palga- ja töötingimuste alalt.

Nagu teada, koosneb meie veduriteenijate tööasu põhialgast ja lisatasudest. Viimaseid moodustavad kilomeetrirahad ja preemiad küttematerjalide kokkuhoiust. Kui 1927. aastal palku reguleeriti, määrati veduriteenijale madalad põhipalgad tingimusega, et antakse avarad võimalused tunduvalt suurendada üldist tasu kilomeetrirahade ja küttepremiate näol. Sarnane tasude süsteem pidi raudteevalitsusele ja ka veduriteenijale kasulik ja järelikult vastuvõetav olema. Madalad põhipalgad pidid „loodereid“ tööle virgutama kuna aga ennastsalgavaile pidid avanema suurte lisatasude „kokkuajamise“ võimalused. Muidugi vaigiti sellest, et suurte lisatasude kokkuajamine eeldab ebamääraselt suurt töötundide arvu iga kuu kohta ja paratamatult loobumist korralikust puhkusest, mis aja jooksul ei jäta avaldamata hävitavat mõju veduriteenijate tervislikule seisukorrale.

Nii osutuski tegelikult. Määrustes oli küll veduriteenijale töötundide arv kindlaks määratud 240 peale kuus, tegelikult aga ulatas töötundide arv mõnes veojaoskonnas kuni 300-ni ja veel rohkemgi, mille üle kongressidel kaebusi tõsteti ja tungivalt nõuti kindlaksmääratud töötundide arvust kinnipidamist. Kahjuks ei olnud neil kaebusil esialul nimetamisväärilisi tagajärgi, sest et veduriteenijate keskel puudus üksmeel. Osa veduriteenijast leppis olukorraga, kuigi sisemiselt tundis selle ebamäärasust. Pigistati hambad kokku ja sõideti või kas viimase hingetõmbuseni.

Ülejõu töötamise ja korralikust puhkusest loobumise hinnaga lunastati lisatasusid.

Viimasel ajal on aga õige arusaamine

olukorrast võidule pääsemas ka selles osas veduriteenijast, kes varemalt valmis olid suurte lisatasude tagaajamise tuhinas ööd-päevad orjama. Selleks on kaasa aidanud mitmesugused asjaolud. Ka välismailt saadud andmed näitavad, et on võimalikud teissugused veduriteenijate tasumise süsteemid kui meie oma, mida õigusega piitsutamise süsteemiks võib nimetada. Väga huvitavad on selles mõttes Soome veduriteenijate kohta käivad andmed.

Soome veduriteenijad liigitatakse I ja II järgu vedurijuhtideks ja vedurikütjateks. I järgu vedurijuhid kuuluvad palga suhtes kahte eripalgaklassi, kuna II järgu vedurijuhid ainult ühte palgaklassi kuuluvad. Vedurikütjad kuuluvad kahte palgaklassi.

Palgad on järgmised:

I järgu vedurijuht esimeses palgaklassis alampalk 23.750 ja kõrgem palk 27.550 Eesti senti kuus.

I järgu vedurijuht teises palgaklassis 22.500—26.100 E. senti kuus.

II järgu vedurijuht 21.250—24.650 E. senti kuus.

Vedurikütjal esimeses palgaklassis 17.500—20.300 E. senti kuus.

Vedurikütjal teises palgaklassis 16.250 kuni 18.850 E. senti kuus.

Peale eelpooltoodud põhipalkade saavad veduriteenijad kilomeetriraha keskmiselt: vedurijuhid 2.100 E. senti ja kütja 1.250 E. senti kuus.

Mis puutub preemiatessse küttematerjalide kokkuhoiust, siis saadakse seda väga harva ja paremail juhtumitel mitte rohkem kui umbes 1.000 E. sendi ümber kuus.

Soome veduriteenijad käivad 8-tunnise tööpäeva määruse alla ja maksimaal-

ne töötundide arv on 192 tundi nelja nädala kohta. Siia kuuluvad ka ettevalmistuse tunnid, mis määratakse kindlaks eri veduriliikide ja kohalike olude järgi.

Sõideta va kilomeetrite määr kuus meeskonna kohta on keskmiselt: reisirongide veduritel 4300 ja kaubarongide veduritel 2100 kilomeetrit.

Niiku eelpooltoodust näha, moodustavad pea osa Soome veduriteenijate tasut põhipalgad. Kilomeetrirahad ei mängi kuigi suurt osa, preemiaid saadakse vaid erandlikel juhtumitel. Meil Eestis on aga just vastupidi: peaosas veduriteenijate tasut moodustavad kilomeetrirahad ja preemiad. Et neid kokku ajada selleks on vaja suurt töötundide määra ja ärasõidatavate kilomeetrite arvu. Kaheksatunnilisest tööpäevast ei või juttugi olla.

Meie administratsioon on arvamisel, et meil veduriteenijate kohta tarvitusel olev piitsutamise süsteem on ainukene õige ja mõeldav. Teissuguse süsteemi juures muutuvat veduriteenijad looderiteks. Seepärast peab ka tulevikus jääma praeguse süsteemi juure.

Võib ju olla, et ka veduriteenijate seas tuleb ette nõrga kohusetundega isikuid. Kuid üksikud juhtumid ei anna veel õigust seda nähtust üldistada ja nende pärast ei tohiks luua ebaloomulikke töötingimusi kogu veduriteenijaskonnale. Administratsioonil on väga laialdased võimalused kõlvatust elemendist lahtisaamiseks ja mis peaks teda takistama nende võimaluste kasutamises tarviduse puhul. Ometigi on ju meie vennasrahva raudteevalitsus võimalikuks leidnud luua oma veduriteenijale inimlikud töötingimused ja ei ole kuulda olnud, et oleks sealpool kavatsusi neid muuta. Meie teada on seal mõlemad pooled rahuldatud.

Mis sünnib aga meil?

Et pea osa meie veduriteenijate tasust moodustavad kilomeetrirahad ja preemiad, siis on meie veduriteenijate üldine tasusumma väga kõikumine. Kõrd küünib ta õige suurte summadeni, siis langeb ta jälle järsku ühe ehk teise muutunud asja-olu tõttu. See tekitab kindlusetuse tunnet, mis omakorda äärmiselt närveerib teenijaid. Alles paar kuud tagasi oli suur ärevus veduriteenijate seas küttepreemiate vähendamise pärast. Oldi sunnitud paluma ministri kaasabi tekkinud konfliktide lahendamiseks.

Praegune tasude süsteem annab enast valusasti tunda veduriteenijatele ka nende vanadusepäevil, sest et lisatasusid pensioni arvestamise puhul arvesse ei võeta. Mis kasu on siis neist juhuslikest suurtest preemiatest ja kilomeetriraha-

dest, kui neid enneaegselt invaliidiks muutmise hinnaga lunastama peab, kui nad alalise närveerimise ja rahutuse lähteks on ja kui vanaduse puhul vähegi korralikku äraelamist võimaldava pensioni asemel veduriteenijad vaid raasukesti saavad. Kas ei oleks mõistlikum ja mõlemile pooltele kasulik, kui ka meie veduriteenijate tasu rajatakse sarnastele kindlatele alustele, nagu see on meie venemaa rahva juures. Veduriteenijad ei lase enam ennast võluda petlike lootusiga suurist kilomeetrirahade ja preemiate teenimise võimalusist. Veduriteenijad on jõudnud õigele arusaamisele olukorra ebainormaalsetest ja tahavard rakendada oma organiseeritud jõu toosse normaalsete töö- ja palgatingimuste kättevõtmiseks.

Veduriteenija.

## Võitlus sotsiaalkindlustuse ja tööpuuduse ümber Lätis.

Läti majanduslik kriis teravneb järkjärgult ja teenijaskonna olukord halveneb järjekindlalt. Palku vähendatakse; töö seisab terve rea ettevõtteis kas täiesti ehk osaliselt. Töötute arv kasvab. Veel kunagi varem pole tunnud Läti sarnast tööpuudust kui praegu. Võrdlemise väikeses riigis oma suurtööstuse 75.000 töölisiga on käesoleval ajal vähemalt 15.000 töötut. Paljud on ajutiste tööde peal, mis tõttu on arvata, et sügisel ja talvel töötute arv veelgi suureneb.

Teatavasti puudub Lätis töötute kindlustus. Kõik ametiühingute ja sotsiaal-demokraatliku töölispartei katsed läbi viia töötute kindlustus on leidnud kindlat vastuseisu kodanlike koalitsioonilise valitsuse poolt. Ühenduses tööpuuduse tõusuga nõuavad ametiühingud hädaabitööde ja riikliku toetuse peatset organiseerimist. Kuid valitsus siiski ei astu vastavaid samme. Seepärast valmistuvad töölisorganisatsioonid massilisele aktsioonile tööpuuduse kõrvaldamiseks.

Majanduslik kriis ka kasvav tööpuudus mõjutavad ka sotsiaalpoliitikat ja eriti haiguskindlustust. Haigekassade liikmesfond ja sissetulekud vähenevad, väljaminekud seevastu aga suurenevad. Ja just sellel raskel kriisiajajärgul on ette näha haiguskindlustuse seaduse uut halvendamist: haigekassale riigi poolt antava toetuse vähendamine 50% võrra. See tähendab haigekassadele majanduslikult täielikku katastroofi ja rasket hoopki kogu sotsiaalkindlustusele. Oktoobrikuu alul toimuvad Lätis parlamendi valimised. Töölistklass seab oma nõudmiste keskkoha kriisist ülesaamise ja sotsiaalkindlustuse läbiviimise.

### TÄNUAVALDUS.

Siinkohal avaldan parimat tänu E. Raudteelaste Hoolekande Ühingule, kes lahkesti vastu tuli minu majanduslikult raskele seisukorrale, määrates haiguse puhul toetust minu kanda langenud haigemaja ravi kulude osa Kr. 40,50 suuruses.

Suurima tänutundega

JÜRI MUL DANZ,

10. piirkonna ülesõidukohavaht.

## Raudteelaste Keskühingu tegevuse ülevaade.

1. Teatavasti astus Keskühing raudteevalitsuse ees vastavaid samme õigustatud puhkuse võimaldamiseks Ehituseameti teenijatele. Selles asjus raudteevalitsusele saadetud kirjale saabus septembrikuu alul alljärgnev vastus:

„Eesti Raudteelaste Keskühingule.

Vastuseks Teie kirja peale 8. VIII. 1931. a. nr. 148 teatab Raudteevalitsus, et tema eelmistel aastatel kui ka käesolevaks aastaks eelarvesse sisse võttis tarvilised krediitid teenijatele Riigiteenistuse seaduse § 25 ettenähtud puhkuse võimaldamiseks, mis eelarve läbivaatamisel kõrgemate instantside poolt maha kärbiti. Krediitide puudusel ei ole võimalik Teie kirjas tähendatud teenijatele puhkust täiel määral anda ja antakse võimalust mööda.

Ühtlasi tähendab Raudteevalitsus, et ka 1932/33 a. eelarvetesse Riigiteenistuse seaduse § 25 ettenähtud puhkuse võimaldamiseks krediit sisse on võetud.

Raudteevalitsuse direktor  
J. Raudsep.“

2. 24. septembril s. a. saabus Keskühingusse hariduse- sotsiaalministeeriumist kiri ühes ankeetlehega riigiteenijate ja -töölise arstiabi korraldamise kohta. Kirjas paluti avaldada Keskühingu arva-

mist küsimuste kohta hiljemalt 1. oktoobriks s. a.

Keskühing vastas, et teatab oma seisukoha neis küsimusis riigi- ja omavalitsuseteenijate Keskkliidu kaudu.

Keskkliidule saadetud kirjas rõhutas Keskühing, et raudteelaste seisukoht haiguskindlustuse küsimuses on väljendatud käesoleval aastal peetud kongressil vastuvõetud resolutsiooniga.

3. Möödunud aasta eeskujul korraldab Keskühing ühes E. Raudtee Töölise ühinguga rea organiseerimiskoosolekuid järgmistest punktides:

Mõisakülas	— 18. okt.	s. a.
Valgas	— 25. „	„ „
Tapal	— 1. nov.	„ „
Türil	— 22. „	„ „
Tartus	— 29. „	„ „

Praegu on väljatöötamisel kavatsatud koosolekute lähem peetakord.

4. 26. septembril s. a. korraldab Keskühing „Tallinna Raudteelaste Kodu“ ruumes esimese sügispeo. Sisukale eeskavale tuntud näitlejate osavõtul järgnes tants, mis kestis lõbusa meeleolu juures hilja ööni. Pidulõpetuseks kõigiti hästi kordalainuks ja peotoimkond avaldab siinkohal parimat tänu kõigile peost osavõtnuile.

## Riik, rahvaarvu probleem ja riigiteenijaskond.

Rahvas on üks riigi põhielementidest. Seepärast rahvaarvu küsimus on riiklikus elus põhjapaneva tähtsusega probleem. Pole olemas riiki ilma rahvata. Iga riigi elujõulikkus, olemasolu võimalused ja tuleviku seisukord seisab tihedas ühenduses rahvaarvuga. Rahvaarvu küsimus on saanud riiklikust seisukohast otse klassiliseks küsimuseks: kas olla või mitte olla? Seetõttu on loomulik, et riigivõim erilise tähelepanuga peab jälgima rahvaarvu vönkeid ja muutusi olukordades, mis omakord mõjutavad rahvaarvu kasvu või väljasuremist. Rahvaarvu kasv või kahanemine on kolmest suurest tegurist. Esiteks sigivusmäärast, tähendab sündivuse rohkusest; teiseks surevuse määrast ja kolmandaks migratsioonist, täh. sisse- ja väljarännust. Eestis on mainitud kolme teguri liikumise suund kaldumas negatiivsele. Sündivus on üldiselt madal, surevus (vaatamata meie madalale sündivusele) seevastu, võrreldes teiste läänepoolsete riikidega, aga silmatorkavalt kõrge. Migratsioonist kerkib esile vaid väljaränd, iga aasta kaotame

sel teel teatava hulga kodanikke. Selle kõigi tagajärjeks on rahvaarvu bilanss viimastel aastatel kujunenud õieti ebarahuldavaks, juuretulek pole suutnud katta surnutena ja väljarännanutena kaduma läinud elanike hulka. Teisiti olukorda väljendades oleme praegust, kui mitte kiirel väljasuremisel, siis vähemalt mingis hingitavas „surnud punktis“. Kuis näiteks seletada nähet, et meil rahvaarv 1931. a. on täpselt sama, mis oli 1926. a. Lääne-Euroopa loogika järgi peetakse rahvaarvu ühel ja samal tasemel püsivusest väljasuremise tundemärgiks. Ja seda täie õigusega. Sest kust näit. võtame inimesi erakorraliste aegade jaoks? —

Muide on seni meie parempoolsuse ja kapitalistlike kihi juures sageli püütud esile upitada meie rahvastunde ja rahvusliku aatekandjate palet. Kuid see rahvastunne kipub jääma ilma rahvata. Seni on aetud rahvaarvu kui terviku kulul liig lühinägelikku, hoolimatut, võib isegi öelda, otse laastavat poliitikat. Sest missugune tagajärg võib olla rahva laiemate hulkade kõigi elulisemate huvide —

tema elamisvõimaluste kord-korralisil kitsendusel. Kas ei too kaasa näit. hoollekande summade alaline kärpimine, haridusesaamise võimaluste kitsendamine, riiki ja ühiskonda teeninud isikute pensionide vähendamine, riigiteenijailt arstiabi äravõtt jne., kaasa negatiivseid nähteid? Nende kihtide ebakindl tulevik on tehtud veelgi kõikumamaks. Loomulik, et need asjaolud viivad iga vähegi järelnähtlikku inimese järeltulijatest hoidumisele. Ja see hoidumine annab rahvaarvus juba nüüd ja edaspidi kindlalt veel rohkem end tunda.

Riigi valitsemine on kõige tihedamas ühenduses riigiteenijaskonnaga. Tegelik täidesaatva võimu teostamine sünnib nii kõrgemate kui ka väiksemate ametnike kaudu. Tähendab, on riigiteenijaskonna koosseis halb, pole küllalt kindlustatud tema majanduslised ja õiguslised huvid, kannab tema tegevus ajutiselt iseloomu, mis ei eelda kasulikke töö tagajärgi, ripubes igasugusest poliitilisest tuulepuhangust ja koodamises, ümberpaigutamiskatsetest, siis pole ka riigil sellest

# Raudteelaste väliskroonika.

kasu. Mida oleme näinud meie seni? Pea sama vana, kui meie omariiklus, on riigiteenijate võitlus oma eluliste ja õigusliste huvide eest. Peab tähendama, et see võitlus pole kehanud mitte ainult riigiteenijate oma huvide eest valvel olekus, vaid selle taga peegelduvad ka riiklised üldhuvid.

Kuna iga riik (valitsus) on esijoones püüdnud kindlustada ja parandada riigiteenijaskonna kui valitsusvõimu parema käe olukorda, on meil seni olnud vastupidisel arvamusel. Riigiteenijat on peetud riigisõodikuks, milliseid ilmatu kari ja kes on selleks kohaks eelarves, kust eelarvet iga aasta reguleerida saab. Nii-sugusel reguleerimisel on siis kõiksugused koondamised ja ümberkorraldamised kõigiti õigustatud. Aga miks pole annud need koondamised ja ümberkorraldused mingeid tagajärgi? Esiteks seepärast, et koondamised on sihitud alati keskastutuste vastu, kus teenib 5—600 inimest — s. o. umbes 2% üldisest riigilt palka saajate arvust. Teiseks, koondamised on sageli seisnud selles, et vana ametnik lahti lastakse, teine võimutseva isiku, partei või korporatsiooni ringist asemele tuuakse. Väga sageli on lõppenud need kuulsad kokkukõhu tähe all ettevõetud koondamised sellega, et lahtilastud kahe-kolme väikese ametniku asemele on seatud sisse üks suurempalgaline koht. Ja palga kreddiitki on vähenenud oma 0,2—0,5% võrra!

Kui nendele sagedatele nähetele seltsib veel sarnane kärpimine, nagu arstiabi kulude 50—75%-line riigiteenija enda peale panemine ja igakuuline palgast mahaarvamise 2% määralt pensionifondi heaks, fondi, millest osasaamine enam kui küsitav, siis on riigiteenija surutud sarnasusse olukorda, mis rööbib igasuguse perekonna soetamise võimaluse, mõtte ja töötahte.

Haiguskindlustus riigiteenijail on nüüd halvem ja hoopis kallim kui töölistel. Keskmise riigiteenija palk on tunduvalt madalam kui õppinud töölisel. Lootus saada vanas põlves väikest teenitud tasu pensioni näol, muutub üha lahtisemaks. Alaline kohtade kaotamise, ümberkorralduste ja koondamiste vaim lehvib riigiteenija pea kohal kui damoklese mõök. Alalised ärevad ootused palga vähendamise, puhkeaja lühendamise, tööpäeva pikendamise ja igapäevased riigiteenija saateinglid töö juures. Nii on see kestnud aastaid. Kas võidakse näi-vilt arvata, et nendel asjaoludel mingit tagajärge pole. 27.000 riigiteenijat ja töölisi, see on kõige parema tööealine kogu inimesi, kellel oluline tähtsus riigi-aparaadis ja järele tuleva soo suhtes. Kui sellele arvule juure lisada nende perekonnad, lähemad ja kaugemad sugulased, kes tihedas sõltuvuses riigiteenijatega, siis moodustab see hulk tähelepanudava osa rahvast, kellel on sõnake kaasa rääkida riigi oleviku ja tuleviku suhtes. See kaasarääkivus ei tarvitse välistada otse aktiivses väljaastumises, vaid ka passiivne, sisemiselt eitav suhtumine riigiteenijale osaks saanud ebahüvedele võib soovimata tagajärgi enesega kaasa tuua riiklikus elus ja seda peab esijoones kartma just järeltulijatest hoidumises ja töö produktiivsuse langemises. Et hoida alal ja tõmmata juure asjatundjaid ja vilunud ametnikke ning et tõsta töö intensiivsust riigiasutustes, tuleb esijoones kõigiti kindlustada ametnike endi seisukorda, kõigepealt lõpetades igasugused laiala-tuslikud kokkukõhutähe all ettevõetud koosseisude ümberkorraldused, mis ainult ärevust tekitanud, kuid seni positiivseid tagajärgi annud pole.

## Poola raudteelaste nõudmised.

21.—23. augustil s. a. pidas Poola raudteelasühing Varssavis oma IX kongressi. Poola raudteelaste praegune majanduslik ja ametiühinguline seisukord oli kongressi tähtsamaid punkte. Sõnavõtjad kritiseerisid teravalt niihästi palkade vähendamise poliitikat kui ka praeguse valitsuse vaenulikkust suhtumist ametiühingule. Ühingu juhatusele tehti ülesandeks kaitseda raudteelasi seadusevastase poliitilise ja majandusliku reakt-siooni vastu, tarbekorral streigi abil.

Kongress koostas nõudmiste kava ja tegi juhatusele ülesandeks kaasa aidata nende läbiviimiseks. See kava koosneb 25. punktist ning sisaldab nõudmisi nagu: alaliste ja ajutiste teenijate üheõiguslus tasu ja sotsiaalse kindlustuse suhtes; kõigi preemiasüsteemide ja eritasude kaotamine; puhkeaja ja suvise puhkuse määruste parandamine; kohalike palgalisade parandamine; ületunnitöö tasu ja lisatasu öötöö eest jne.

## Inglise raudteelased soovivad natsionaliseerimist.

Inglise raudteelased on viimasel ajal võtnud tõsiselt päevakorda natsionaliseerimise küsimuse, kusjuures ei pöörata tähelepanu üksnes raudteelasjandusele, vaid natsionaliseerimise probleemile üld-se. Nii on 5. oktoobril s. a. algava n. n. Labour-Party kongressi päevakorras ette nähtud Inglise raudteelasühingu (N.U.R.) ettepanek valitsusele, milles palu-takse asuda vastavate seaduste väljatöö-tamisele tähtsamate Briti suurtoöstuste ümberkorraldamiseks riigi omanduse ja valitsemise alusel.

## Ameerika raudteelased Nõukogude Venemaal.

Venelased on agaralt tegevuses oma raudteelasjanduse tehnilise ümberkujun-damisega. Seejuures seavad nad endile eeskujuks Ameerika. Ameerika raudteas-jaanduse asjatundjate juhatusel töötat-akse välja laialaualuslikke kavasisid tehas-te töö ja üldraudteelasjanduse ümberkor-raldamiseks. Nagu kuulda pakkuvat Nõukogude valitsus töövõimalusi 10.000 kvalifitseeritud Ameerika raudteelasele.

## Raudteede kasv 90 aasta jooksul.

1840 aastal oli raudteid	7.800 klm.
1860 " " "	108.000 "
1880 " " "	307.000 "
1900 " " "	730.000 "
1910 " " "	1.030.000 "
Praegu on raudteid	1.220.000 "

Teiseks — rahvaarvu tõstmiseks tuleb esijoones kindlustada madalapalgalisi riigiteenijaid, tõstes nende perekonna abi-rahha määrat teisest lapsest alates järjest tõusvas vahekorras. Eriti lasterikastele riigiteenijatele määrata eritoetusi. Perekonnaga madalapalgalistele muretsegu riik odavahinnalised korterid, nii nagu need olemas paljudel kõrgemalpalgalistel ametnikel.

Pensionikapitali maks, mis nii kui nii madalate palkade otsekohene vähenda-mine ja kõigiti ebaõiglane, tuleb kaotada.

Riigiteenijate tervisline seisukord on nõrk. Seepärast tuleb arstiabi kiires korras riigiteenijatele soodsamal kujul üm-ber korraldada, kusjuures riigiteenija poolt juuremaksetav osa ei tohiks ula-tuda üle üleliigset arstiabi tarvitamist ärahoidva normi, s. o. mitte üle 20%.

Ametnike reservile tuleb elu sisse

## VÄLISMAA RAUDTEELASTE ORGA-NISATSIOONIDE ÜKSIKLIKMETE ARV KASVAV.

Rahvusvahelise transporditööstuste föde-ratsiooni („J.T.F.“) andmeil näitavad raudteelasühingud mitmeis riiges kindlat tõusu. Vaatamata üldiselt valitsevale kriisile omab ametiühingute kasvamine rahvusvahelist iseloomu. Ei ole huvitu-seta kinkida siinkohal veidi tähelepanu arvulisile andmeile.

Nõnda näitavad arvulist juurekasvu Bulgaaria raudteelaste organisatsioonid 4.061 isikult — 4.469 isikule; Briti raud-teelased 307.400 — 327.800 isikule; Briti raudteeametnikud 54.347 — 60.000.

Eriti suurt tõusu näitavad käesoleval aastal Hispaania raudteelased, kellele organisatsioonide liikmete arv on kasva-nud 22.000 — 30.000, s. o. 8.000 inimese võrra. Schweitsi raudteelaste kutseühing suurenes 36.129 — 37.235 isikule. Samuti Prantsuse raudteelased näitavad jõudsat juurekasvu; nende organisatio-ni liikmeskonna arv suurenes käesoleval aastal 16.500 võrra.

Et käesoleval kriisi ajal ametiühingu-line liikumine näitab sarnast tugevne-mist, töötab see parimaid väljavaateid tulevikku. Kahtlemata toob lähem tule-vik kaasa suuri töövõitlusi, millistele võib vastu panna üksnes tugev ja üks-meelne ametiühinguline liikumine.

Nii on välismaail. Kui vaadata nüüd meie raudteelaskonna tegevust ja kutse-ühingute arengut, siis vaevalt suudame eelmisile andmeile vastu asetada pro-portsionaalselt samasuguseid arvusi. Meie raudteelaskond ei ole veel jõudnud täielikule arusaamisele organiseerimise suurest tähtsusest, seda eriti tänapäev.

Tänapäev, kus kogu maailm organi-seerub, moodustades kindlat jõudu, mis-sugune võidakse kõiki teel olevaid takistusi, ei saada üldse enam läbi ilma organi-satsioonideta.

Tahaks loota, et ka meie raudteelased jõuavad kord järele oma välismaa amet-venidele ja organiseerudes viimseni muu-davad oma kutseühingud tugevaiks, üks-meelselt töötavaiks tervikuiks.

Selleks tahet ja jõudu!

## Areng reisi kiiruses.

Berliinist — Leipzig:

1812. a. sõideti postihobustega	1 päev
1912. a. raudteega	2½ tundi
Tänapäev — lennukiga	1¼ tundi

Berliinist — Moskva:

1812. a. sõideti postihobustega	16 päeva
1912. a. sõideti raudteega	42 tundi
Tänapäev — lennukiga	15 tundi

ajada. Väljaspool reservi ei tohi uusi ametnikke ametisse võtta. Erakorraliselt väljaspool võetaval ametnikul tuleb koos reservist kandideerijaga paremuse sel-gitamiseks võistluseksam sooritada.

Riigiteenija palgaastmes kõrgendamisel tuleb eeskätt tema vilumuse ja töö võimete kõrval silmaspidada tema teenis-tuslist vanust. Uusi otsekohe kõrgemale kohale mitte paigutada.

Uute ametkohtade puudusel riigiasu-tiste juures praktikante mitte pidada, see on vaid tööta intelligent-tööjõu hulga kunstlik suurendamine.

Tähelepannes kõiki neid kergesti läbi-viidavaid nõudmisi, muutuks riigiteenijas-konna seisukord kindlamaks, töö produk-tiivsus kasvaks, järeltulijate arv suure-neks. Sellest oleks riigil kõigiti ainult kasu.

Demos.

# Teedeministri määrus raudteel tasuta sõidu ja veo kohta.

(Avaldatud R. T. nr. 73 — 18. sept. 1931 a.)

Alus: Raudteede seaduse § 7 (RT 22 — 1931).

## I. Priisõidu piletid.

§ 1. Tasuta sõiduks raudteel antakse priisõidu-piletid Teedeministeeriumi ja raudteevalitsuse poolt käesolevas määru- ses ette nähtud korras.

§ 2. Priisõidu piletid on: nimelised, mis välja antud ühe või mitme isiku ni- mele, nimeta — millele on isiku nime ase- mel märgitud piletisaaja asutise või ame- tikoha nimetus.

Nimelised piletid võivad olla: ametli- kud, mis antakse ametisõitudeks ja isik- likud, mis antakse isiklikkudeks sõitudeks. Nimeta piletid antakse ainult korduvateks ametisõitudeks.

§ 3. Priisõidu-pilet peab sisaldama järgmisi andmeid:

- a) klass ja nr.;
- b) omaniku perekonna- ja eesnimi ja amet; perekonnaliikmel ka sugulusaste ja lastel alla 14 aastat ka vanadus;
- c) maksvuse piirkond ja kestvuseaeg;
- d) väljaandmise aeg;
- e) väljaandja asutuse pitsatmärk ja väljaandja ametinimetus ning allkiri.

§ 4. Piletite blanketid ja väljaanta- vad piletid registreeritakse sellekohastes raamatutes.

§ 5. Priisõidu-piletid kirjutatakse alla Teedeministri, raudteevalitsuse direktori või nende asetäitjate või nende volitusel ka teiste ametnikkude poolt.

§ 6. Ametliku priisõidu-pileti maks- vuse piirkond ja kestvuseaeg määratakse väljaandja asutuse poolt.

Isikliku priisõidu-pileti väljaandmisel määrab sõidusihutuse piletisaaja.

§ 7. Priisõidu-pilet korduvateks sõitu- deks antakse välja kestvuseajaga kuni 3 aastat ja ühekorraliseks sõiduks — kuni 3 kuud.

§ 8. Priisõidu-piletit võib välja võtta ühe aasta jooksul arvates päevast, millal algas õigus pileti saamiseks.

§ 9. Juhul, kui ametliku priisõidu- pileti muretsemiseks oma ametiasutusest aega ei jätku (rutuline väljakutse, töö- liste tagasisõit töörongidelt, dresiinidelt, telegraafi paranduse-töödelt, liini haigestu- mine, haigete saatmine jne.) antakse priisõidu õiguslikkude kirjalikul nõudmi- sel kohaliku jaamaülemale poolt priisõidu- piletit ühekorraliseks sõiduks. Priisõidu- pileti nõudeleht kinnitatakse pileti kontsu külge.

§ 10. Veduri- või rongimeeskonna sõi- daks reisijana ametikohuste täitmisele või tagasi elukohta täidab priisõidu-pileti aset jaamakorraldaja poolt rongijuh'i rap- portisse tehtud märges, milles tähenda- takse meeskonna juhi nimi, isikute arv, sõidu põhjus ja sihtjaam. Märke kinnitab jaamakorraldaja oma allkirja ja ameti- templi märgiga.

## II. Piletite väljaandmine.

§ 11. Priisõidu-piletid antakse:

1) I klassis sõiduks — teenijatele, kelle kuupalk on vähemalt 220 kr.;

2) II klassis sõiduks — teenijatele, kelle kuupalk on vähemalt 80 kr.; peale selle: vanematele arveametnikkudele, arveametnikkudele, arhivaaridele, registraa- toritele, vanematele kantseleiametnikku- dele, tabelipidajatele, kontrollametnikku- dele III j., noorematele statistikutele, re- servlao ülevaatajatele, ämmaemandatele, desinfektoritele, vanematele joonestaja- tele, joonestajatele, jaama korraldajatele III, IV ja V kl., noorematele tagavara

ametnikkudele, kaubakontori juhataja abidele, laekuritele, takseerijatele, kauba vastuvõtjatele-väljaandjatele, kaubanduse ametnikkudele, kondukt. reservi korralda- jatele, rongijuhtidele, elektromehaaniku- tele, vanematele telegrafistidele, jaama- teenijatele, tehnilise liikumise ametnikku- dele ja raudteelaste organisatsioonide ja ühingute esindajatele;

3) III klassis sõiduks — kõigile teis- tele teenijatele ja töölistele.

Teenijatele ja töölistele teenistuse- ja elukoha vahelisteks korduvateks sõitudeks ja kooliõpilastele sõitudeks algkoolis käi- miseks antakse III kl. priisõidu-piletid.

§ 12. Teenija all tuleb käesolevas määru- ses mõista ametnikke, vabateenijaid ja ajutisi tööjõude.

Teenija ja tööliste perekonnaks loe- takse käesolevas määru- ses järgmised perekonnaliikmed:

a) naine; mees — kui on naise ülal- pidamisel;

b) lihased ja adopteeritud lapsed ja lapsed abikaasa endisest abielust — alla 18 aastat vanad; kuid kooliskäijad või töövõimetud lapsed — vanusele vaata- mata;

c) teenija ülalpidamisel olevad vane- mad, adoptiivvanemad ja vanadvanemad. Alla 14 aasta vanuse lapsega võib kaas- sas sõita lapsevanema asemel üks lapse- hoidja.

On abielupaarist mõlemad teenistuses, mis annab õiguse isikliku pileti saamiseks siis on ainult mehel õigus saada priisõidu- piletit perekonnaliikmetele — välja arva- tud naine, kuna naisel on õigus saada priisõidu-piletit enesele ja tema ülalpidami- sel olevatele vanematele, adoptiivvane- matele ja vanavanematele.

§ 13. Isiklikuks otstarbeks antakse priisõidu-piletid ühekorralisteks sõitudeks teenijatele ja töölistele, kes 3 kuud vahet- pidamata teeninud, kui ka nende perekondadele. Priisõidu-pileti saamise õigus algab peale 3-kuulist teenistuse möödu- mist järgneva kalendrikuu 1. päevast.

Teenijatele, keda uuesti teenistusse võetakse ametnikkude reservist, kui nad reservis olnud mitte üle 6 kuu, ja kes olid viimases teenistuses enne reservi minekut isiklikkude priisõidu-piletite õiguslikud, antakse priisõidu-piletid alates uuesti teenistusse võtmise päevast.

§ 14. Teenijale ja töölistele antakse iga kuu kohta üks isiklik edasi-tagasi priisõidu-pilet, kokku 12 piletit aastas.

Teenija ja tööliste perekonna jaoks antakse iga 2 kuu kohta üks edasi-tagasi priisõidu-pilet, kokku 6 piletit aastas.

Teenija või tööliste ja nende perekonna- liikmete üheskoos ühise piletiga sõitmisel arvestatakse üks pilet teenijale või tööli- sele ja üks pilet perekonnale.

§ 15. Teedeministeeriumi poolt ant- takse ametlikud nimelised priisõidu-pile- tid korduvateks või ühekorralisteks sõitu- deks:

a) Raudteede seaduse § 7 p. 1 alusel:

1) Teedeministeeriumi alal — minis- teeriumi ametnikkudele, kelle teenistus ot- seses ühenduses raudtee tegevusega — Teedeministri poolt kinnitatava nimekirja järgi; selles nimekirjas registreeritakse ka ühekorralisteks sõitudeks isiklikkude priisõidu-piletite saajate nimed;

2) Kaitseministeeriumi alal — raud- tee piirkonna ja jaama komandantidele ning raudtee kompanii ülemale;

3) Riigikontrolli alal — teedeosakon- na peakontrolõrile, raudtee jaoskonna ju- hatajale, raudtee jaoskonna vanematele revidentidele ja nende abidele; peale selle kaks nimeta piletit raudteejaoskonna ametnikkude jaoks, kelle töö alaliselt raudtee tegevusega ühenduses;

4) Majanduseministeeriumi alal — raudteevalitsuse nõukogu liikmele.

Käesoleva paragrahvi p. a) all loetle- tud nimeliste piletite saajate ametnikku- de perekonnaliikmetel on isiklikkude prii- sõidu-piletite saamise õigus.

b) Raudteede seaduse § 7 pp. 2 ja 3 alusel:

1) Vabariigi Valitsuse liikmetele, Riigikontrolõrile, Riigisekretärile ja Riigivanema adjutantidele;

2) Teedeministeeriumi alal — minis- teeriumi nõukogu ja tariifinõukogu liik- metele, konsultantidele ja maanteede- ja ehituseosakonna ametnikkudele, kelle ametikohuste hulka kuulub raudteega ühenduses olevate teenistusala- de juhti- mine või järelevalve — Teedeministri poolt kinnitatava nimekirja järgi; peale selle isikutele, keda kutsutakse erilistel juhtudel ministeeriumi teenistusse;

3) Kaitseministeeriumi alal — kaitse- vägede staabi ülemale ja tema abile, staabi III osakonna ülemale, tema abile ja osakonna sekretärile;

4) Kohtu- ja siseministeeriumi alal — politseivalitsuse direktorile, abidirektorile, politsei inspektoritele ja politseivalit- suse üldbüroo juhatajale;

5) Majanduseministeeriumi alal — maksudevalitsuse direktorile ja vanemale inspektorile tolli alal;

6) Riigikontrolli alal — kontrollnõu- kogu liikmetele ja asjadevalitsejale; tee- deosakonna posti- ja üldjaoskonna juha- tajatele;

7) kaitseliidu alal — kaitseliidu üle- male; peale selle üks nimeta pilet kaitse- liidu peastaabi esindajale.

c) Raudteede seaduse § 7 pp. 6 ja 12 alusel:

1) Eesti Punase Risti peavalitsusele — 4 piletit nimelist ja 3 nimeta;

2) Vigastatud Sõjameeste Ühingu keskjuhatusel — 5 piletit nimelist ja 1 nimeta.

d) Raudteede seaduse § 7 pp. 7, 8, 10 ja 11 alusel:

1) välisriikide parlamendi liikmetele, vastastikkuse alusel — Riigikogu juhatus- se nõudmisel. Need piletid antakse parla- mendi nimelise ja on maksvad sõiduks parla- mendiliikmetele liikmetunnistuse ette- näitamisel;

2) välisriikide teedeministeeriumide esindajatele ja ametnikkudele ning nende perekonnaliikmetele — vastastikkuse alusel;

3) ajakirjanikkudele — iga vähemalt kolm korda nädalas ilmuva ajalehe toime- tuse kohta üks nimeta priisõidu-pilet. Need piletid on maksvad ajalehe toimetu- se või Eesti Ajakirjanikkude Liidu liik- mekaardi, mis varustatud liikme päevapil- diga ja ajalehe peatoimetaja komandee- rimise tunnistusega, ette näitamisel;

4) välismaade ajakirjanikkudele — nimelised priisõidu-piletid, kokkuleppel välisministriga.

§ 16. Raudteevalitsuse poolt antakse ametlikud priisõidu-piletid teenijatele ja töölistele:

a) teenistusse määramisel või teenistuses teise teenistusekohta ümberpaigutamisel teenistusekohale sõitmiseks;

b) teenistusest lahkumisel uude elukohta sõitmiseks, kui ka lõpuarvete oienamiseks;

c) ametisõitudeks teenistuse asjus;

d) sõitudeks raudtee arsti juurde, kui ka raudtee arstlikku komisjoni ilmumiseks, või arsti määramisel, sõitudeks haigemajja, sanatooriumi, lastekolooniidesse või eriarsti juurde;

e) raudtee asjus kohtusse kutsumisel või mõnda teise ametiasutusse komandeerimisel;

f) pensionikomisjoni ilmumiseks;

g) kaitseväekomisjoni ilmumiseks;

h) raudteevalitsuse loal teenistusekohast eemalelamisel — teenistuse- ja elukohta vahelisteks sõitudeks kuni 80 km kauguseni;

i) raudteelaste kutse-, hoolekandea ja kultuur-haridusliste organisatsioonide esindajatele-raudteelastele sõitudeks organisatsiooniameti asjus, samuti raudteelastele sõitudeks raudteelaste kutseorganisatsioonide peakoosolekutele, esinduskogude koosolekutele ja kongressidele.

Käesoleva paragrahvi pp. a, b ja d ette nähtud juhtudel antakse piletid ka teenijatele ja tööliste perekondadele. Ajutiselt palgatute perekondadele antakse p. a all ette nähtud priisõidu-piletid sel juhul, kui palkamisel on ette nähtud teenistuse kestvus üle 6 kuu.

§ 17. Ametlikud priisõidu-piletid korduvateks sõitudeks raudtee teenistuses seisvatele isikutele ja raudteelaste kesk-

ühingu ja organisatsioonide esindajatele Raudteede seaduse § 7 p. 1 alusel antakse raudteevalitsuse poolt — Teedeministri poolt kinnitatava nimekirja järgi.

Teistele teenijatele ja töölistele ning kõigi raudteelaste perekondadele antakse isiklikuks otstarbeks nimelised priisõidupiletid ühekorralisteks sõitudeks § 14 ette nähtud arvus.

§ 18. Väljaspool raudteed riigiteenistuses seisvatele isikutele antakse raudteevalitsuse poolt ametlikud priisõidupiletid:

a) Raudteede seaduse § 7 p. 1 alusel — nimelised piletid ühekorralisteks või korduvateks sõitudeks: Kohtu- ja siseministeeriumi alal — raudteepolitsei komisjarile, abikomissarile, konstaablitele, allkonstaablitele, vanematele kordnikkudele ja kordnikkudele.

Nende perekonnaliikmetel on ka isiklikkude priisõidu-piletite saamise õigus.

b) Raudteede seaduse § 7 p. 2 alusel:

1) Hariduse- ja sotsiaalministeeriumi alal — nimelised piletid korduvateks sõitudeks teenistuse piirkonnas: vanemale tööinspektorile, töökaitse ja sotsiaalkindlustuse assistendile, jaoskonna tööinspektoritele ja nende abidele;

2) Majanduseministeeriumi alal — nimeta piletid tolliametnikkudele korduvateks sõitudeks tolliteenistuse piirkonnas: Tallinna tolliametile — 5 piletit, Valga maksuametile — 4 piletit, Narva maksuametile — 3 piletit, Pärnu maksuametile — 1 pilet ja Lääne maksuametile — 1 pilet.

§ 19. Ametlikud nimelised või nimeta

priisõidu-piletid ühekorralisteks või korduvateks sõitudeks antakse raudteevalitsuse poolt Raudteede seaduse § 7 pp. 3 ja 4 alusel:

1) isikutele, keda kutsutakse eristel juhtudel raudtee tegevusse, seal hulgas ka isikutele, kes määratud saatma raudteel ravimisele kuuluvaid raskeid haigeid;

2) töölistele ja tööjuhtidele, keda vee-takse raudtee ekspluatatsiooni või raudtee tööde otstarbel.

§ 20. Priisõidu-piletid korduvateks kui ka ühekorralisteks sõitudeks antakse raudteevalitsuse poolt Raudteede seaduse § 7 pp. 8 ja 9 alusel:

1) välisriikide raudtee esindajatele ja ametnikkudele ja nende perekonnaliikmetele vastastikkuse alusel;

2) raudtee ekspluatatsiooniga seotud erilepingutes ette nähtud ja Teedeministri poolt lubatud juhtudel.

§ 21. Isikutele, kes raudtee teenistuses omandanud pensionisaamise õigused, antakse raudteevalitsuse poolt Raudteede seaduse § 7 p. 5 alusel aastas 6 priisõidupiletit ühekorralisteks sõitudeks samas klassis, milles neil oli sõidu õigus nende viimase teenistusekohaga järgi. Priisõidupileti saamise õigus algab pensionisaamise õiguse algusega ja katkeb pensionisaamise õiguse kustumisega.

(Järgneb.)

## Vaba maalade jagamisest teenijaskonnale liinil.

Teatavasti on raudteeäärased vabad maa-alad kasutada teenijail kartuli- ja heinamaana: seespool semafori jaama- ja väljaspool ehituseameti teenijaile.

Kohati jaamades, kus praeguse 9 asemel oli 16 teenijat, on koondamise puhul vabaks jäänud maa suurel määral ühel ehk teisel teel koondunud jaamaüles kasutusse.

Samad asjaolud hakkavad ilmnema ühe teemeistri maadejagamise kavas: mees mõtleb igast tööühendusest vähendatud tööliste maa-alal vabanemise puhul oma piirkonnas ette võtta kartuli- ja heinamaade ümberjaotamist kõval määral oma kasuks, nagu seda selgunud tema poolt avaldatud kavast.

Olgu tähendatud, et teemeistril liiniääres maad praegugi kasutada niivõrt, et seda iga aasta kilomeetrite kaupa välja rendib.

Õigluse seisukohast on vajalik, et raudteeäärne vaba maa-alal saaks kindlaks kujunenud koosseisudele vastavalt ühevõrra ära jaotatud kõigi teenijate vahel. Siis ei pruugi ümberpaigutataval teenijal, kelle perekonda väikese palga kõrval sisseseatud majapidamine tublisti toetab, karta loomapidamise lõpetamist maalapi puudumise pärast uuel kohal.

Veritas.

### ÕIENDUS.

„Side“ nr. 9 avaldatud ülevaates raudteelaste Keskühingu tegevusest raudtee-teenijate töö- ja puhkeaja määruste kava üldmääruste teise lause asemel: „Tööajaks loetakse aeg, mil teenija on oma ametikohuste täitmisel või tema poolt määratud tööjuhataja käsutades...“ tuleb lugeda: „Tööajaks loetakse aeg, mil teenija on oma ametikohuste täitmisel või ametikohuste juhataja või tema poolt määratud tööjuhataja käsutades...“

## Kutseliikumisest välismail.

### Poola ametnikkude seisukorrast.

Riigi eelarve, mis suurte sõjaväeliste kuludega ülekoormatud, tasakaalustamiseks kärbiti Poolas ametnikkude palku esmalt 15% võrra; sellele pidi järgnema teine kärpimine, mis palgad üldiselt 20% võrra alandanud oleks.

Need korraldused sünnitasid riigiteenijaskonnas muidugi suure ärevuse, mis veel enam kasvas, kui teatavaks sai, et kaitseväelased palgakärpimismääruste alla ei käi.

Ametnikkude kutseorganisatsioonid püüsid seisukorda parandada valitsuse ja parlamendi kaudu, kuid leidsid igalpool ees lukus ukseid. See seisukord võimaldas ametnikkude kutseorganisatsioonies pinda leida liikumisele, mis ametnikkude huvidega püsivalt mitteametustamise vastu viimase abinõuna ähvardas streigiga. Suurtel protest-koosolekutel arutati avalikult streigikiusimust. Varssavi postiametnikud moodustasid juba komisjoni, kes raudteelaste ühingutega pidi jõudma kokkuleppele üldise sidestreiigi korraldamise üle. Ähvardavate komplikatsioonide tõttu andis Poola valitsus järgi. Palgakärpimiste tasakaalustamiseks valiti gratifikatsioonide jagamine, mida kõigepealt maksa hakati politseija sideametnikele. Peale selle anti ametnike organisatsioonidele kindlustus, et tulevastel palgakärpimistel mõistlikkuse piiridesse jäädaks.

### Ameerika avalik arvamine ei poolda ametnikkude palgade kärpimist.

Ka U.S.A. liiduvalitsus, otsides kokkuvõtte võimalusi, kavatses selleks kasutada ametnikkude palgade kärpimist. Amet-

nikkonnad jäid peatuma kava juure, millega seisma oleks pandud seadustes ettenähtud automaatsed ametikõrgendused ja kõrgetesse palgaklassidesse tõusmised. Igatahes oli küll kongress selliste korralduste vastu. Siiski oli olemas võimalus, et presidendi vetoõigust kasutades sellised kongressi otsused tühistatud võisid saada.

Nüüd on aga avalik arvamine väga otsekoheselt ja mõjuvalt niisuguse palgade vähendamise vastu välja astunud. Üldiselt võib viimasel ajal leida Ameerika ajakirjanduses arvamisi, mis kõigi selliste kavatsuste vastu vaidlevad, mille tagajärjeks oleks ametnikkude elamisvõimaluste kärpimine. Toonitatakse peamiselt, et ametnikele igal juhul tuleb jätta see, mis neile seaduste järgi juba kuulub ja et oleks vale sammuks, kokku hoida nende arvel, kes avalikke huvisid teenima peavad. Neid väga kategooriliselt avaliku arvamise eitavaid seisukohti ametnikkude teenistus- ja palgatingimuste halvendamise vastu arvesse võttes, võib arvata et valitsuse ülemaltähendatud kavatsused paberile jäävad.

### Ametnikkude kutseorganisatsioonid Hispaanias.

Monarhistlikus Hispaanias polnud riigiametnikkude kutseorganisatsioonid muidugi mõeldavad. Revolutsiooni võiduga tulevad nüüd sealtki Madridist ja Barcelonast juba teated riigiteenijate ametiühingute kujunemise üle. Administratiiv-ametnikkude, posti- ja telegraafiteenijate juures on see liikumine juba kindla kuju omandanud. Kujundatavad ühingud püüavad enda väljaarendamisega ühel ajal koonduda ühisesse kartelli.