

Tauts. un tiesību zinātņu fak.
tautsaimniecības nodaļas studenta

Viļa D u c m a ņ a, matr.4475,

diploma darbs.

L a t v i j a s

dzelzceļi starptautiskā satiksmē.



1931/32.māc.gada I semestrī.

L i t e r a t ū r a.

- 1/ Van der Borgh; Das Verkehrswesen, Leipzig 1912.
- 2/ Sax, E; 3.sējums, Die Eisenbahnen, Berlin 1922.
- 3/ Conrad, J; Volkswirtschaftspolitik, Jena 1923.
- 4/ Balodis, K.; Ekonomiskā politika, Rīgā 1923.
- 5/ Balodis, E.; Der Zukunftsstaat, Berlin 1927.
- 6/ Aeschbacher, H.; Der Schnellverkehr der Eisenbahnen, Bern 1926.
- 7/ Loenig, O.; Internationales Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr.
- 8/ Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, 1927-1929.g.g.
- 9/ Zeitschrift für die Internationale Eisenbahnbeförderung, Bern 1930,1931.g.g.
- 10/ Zeitschrift des Internationalen Eisenbahnverbandes, Paris, 1930.,1931.g.g.
- 11/ Archiv für Eisenbahnwesen, Herausgegeben in der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahngesellschaft, 1924-1930.g.
- 12/ Ekonomists, 1926,1928,1929,1930. un 1931.g.g.
- 13/ Dzelzceļu Vēstnesis, 1926-1931.g.g.
- 14/ Latvijas valsts dzelzceļu darbības pārskats par 1919/20.-1929/30.b.g.
- 15/ Latvijas dzelzceļu preču pārvadājumu statistika,1928/29, 1929/30. un 1930/31.b.g.g.
- 16/ Konvencijas, reglamenti par vagonu savstarpēju lietošanu, reglamenti un noteikumi par norēķināšanos, līgumi un instrukcijas par satiksmēm, dažādu satiksmju konferenču protokli ect.
- 17/ Verkerstechnische Woche, 1928.g.

III.

S a t u r s.

I. Dzelzceļi kā galvenais satiksmes līdzeklis kontinenta starptautiskā satiksmē	- 1	lapas	puse
II. Latvijas dzelzceļu attīstība, ģeogrāfiskā un vēsturiskā loma starptautiskā satiksmē	- 14	"	"
III. Vispārējā starptautiskās dzelzceļsatiksmes organizācija.			
a/Attīstība	- 20	"	"
b/Starptautisko dzelzceļsatiksmi regulējošie akti:			
1/Starptautiskā konvencija preču pārvadāšanai pa dzelzceļiem	- 28	"	"
2/Starptautiskā konvencija pasažieru un bagāžas pārvadāšanai pa dzelzceļiem	- 34	"	"
c/Starptautisko dzelzceļsatiksmi apvienošās organizācijas:			
1/Starptautiskais dzelzceļu centralbirojs	- 37	"	"
2/Starptautiskā preču vagonu savienība	- 39	"	"
3/Starptautiskā pasažieru vagonu savienība	- 43	"	"
4/Starptautiskā dzelzceļu savienība	- 46	"	"
5/Centrālais norēķināšanās birojs	- 50	"	"
6/Starptautiskā guļamvagonu sabiedrība	- 52	"	"

IV.

IV. Dzelzceļu starptautiskās satiksmes organizācija Latvijā.

a/Attīstība - 57 lap.puse

b/Atsevišķās starptautiskās satiksmes. To organizācija, veids, norīķināšanās.

1/Latvijas-SPRS-Igaunijas tiešā pasažieru, bagāžas un preču satiksme - 64 " "

2/Vācijas-Lietavas-Latvijas-Igaunijas tiešā pasažieru, bagāžas un preču satiksme - 71 " "

3/Vācijas-Lietavas-SPRS tiešā pasažieru, bagāžas un preču satiksme - 73 " "

4/Latvijas-Polijas pasažieru un bagāžas un Latvijas-Polijas-Igaunijas tiešās preču satiksmes - 77 " "

5/Eiropas-Azijas tiešās pasažieru un bagāžas un tiešā preču satiksmes - 82 " "

6/Viduseiropas-SPRS tiešā pasažieru un bagāžas satiksme - 84 " "

7/AnglijasFrancijas,Beļģijas un Anglijas, Holandes no vienas puses un Polijas, Lietavas, Latvijas,Igaunijas no otras puses tiešās pasažieru un bagāžas satiksmes - 86 " "

8/Līgumi ar starptautisko guļamvagonu sabiedrību un ceļošanas birojiem - 87 " "

V. Starptautiskās dzelzceļsatiksmes rezultāti.

a/Pasažieru satiksme - 91 " "

b/Bagāžas satiksme - 97 " "

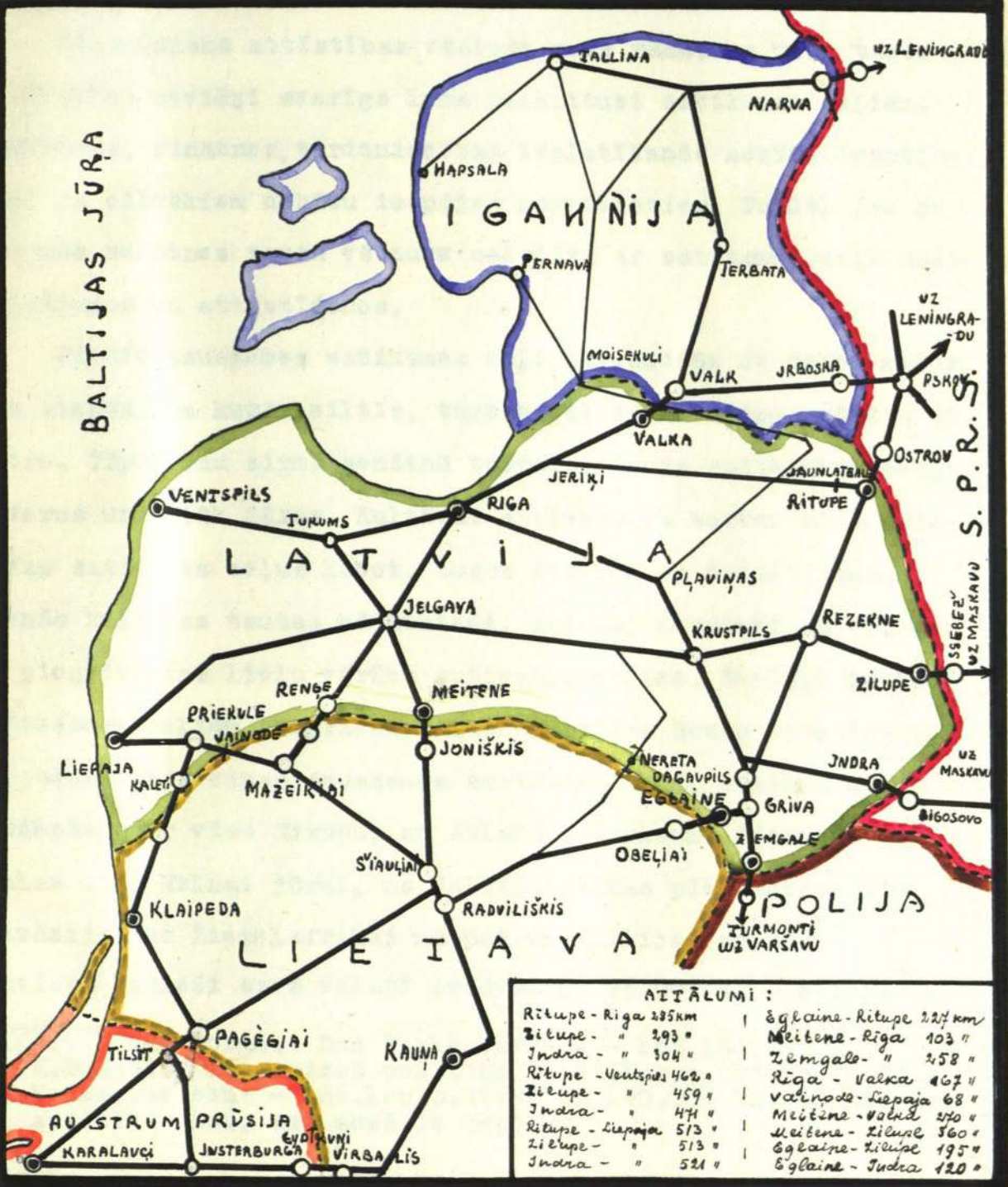
c/Preču satiksme - 98 " "

VI. Starptautiskās dzelzceļsatiksmes novērtējums, nākotnes izredzes un iespējas - 114 " "

Darbā lietotie saīsinātie apzīmējumi.

- 1/U.I.C.-Union internationale des chemins de fer. Starptautiskā dzelzceļu - savienība.
- 2/B.C.C.-Bureau central de compensation de Bruxelles Centrālais norēķināšanās - birojs Briselē.
- 3/C.I.M.-Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer. Starptautiskā konvencija preču pārvadāšanai pa - dzelzceļiem.
- 4/C.I.V.-Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer. Starptautiskā konvencija pasažieru un bagāžas pār- vadāšanai pa dzelzce- ļiem.
- 5/R.I.V.-Règlement pour l'emploi réciproque des wagons en trafic international. Reglaments preču vagonu lietošanai starptautiskā -satiksmē.
- 6/R.I.C.-Accord de l'Union pour l'utilisation des voitures et des fourgons en trafic international. Reglaments pasažieru un bagāžas vagonu lietoša- nai starptautiskā sa- tiksmē.
- 7/T.V.3. Соглашение о взаимном использовании пассаж. вагонами русского типа между жел.дор. СССР-Латвии, Эстонии и Литвы. Līgums par pasažieru va- gonu savstarpēju lietoša- nu satiksmē starp SPRS, Latvijas, Igaunijas un Lietavas dzelzceļiem.
- 8/P.V.3.- Соглашение о взаимном использовании пассаж. вагонами русского типа между жел.дор. СССР, Латвии и Эстонии. Līgums par pasažieru va- gonu savstarpēju lietoša- nu satiksmē starp SPRS, Latvijas un Igaunijas dzelzceļiem.
- 9/U.Ue. - Uebereinkommen für die gegenseitige Benutzung von Güterwagen im Umsetzverkehr zwischen der deutsche Reichsbahn, den litauischen, lettischen, estischen und den Eisenbahnen der USSR. Preču vagonu savstarpē- jāš lietošanas regla- ments bezpārkraušanas satiksmē starp Vācijas- Lietavas-Latvijas-Igau- nijas-SPRS dzelzce- ļiem!
- 10/K.B.B.-Komunikacija bezposrōdnio-wo-baltycka. -Līgums par savstarpēju preču vagonu lietošanu bezpārkrāušanas satiksmē starp Polijas, Latvijas un Igaunijas dzelzceļiem.

Latvijas dzelzceļu starptautiskās satiksmes
līniju šematiskā karte.



I. Dzelzceļi kā galvenais satiksmes līdzeklis kontinenta starptautiskā satiksmē.

Oikonomiskā attīstības vēsture mums rāda, ka visu tautu attīstībā sevišķi svarīga loma piekritusi satiksmes ceļiem. Kultūras, zinātnes, tirdzniecības izplatīšanās nebūtu iespējama, ja cilvēkiem nebūtu iespējas pārvietoties. Tamdēļ jau no sirmās senātnes tautu vēsture saistīta ar satiksmes ceļu nodibināšanos un attīstīšanos.

Pirmie sauszemes satiksmes ceļi izveidojās no takām mežos un stepēs, pa kurām ciltis, tautas ceļoja no vienas vietas uz otru. Tāpat jau sirmā senātnē tautas lietoja satiksmei upes, ezerus un vēlāk jūras. Kultūrai attīstoties tautas bija spiestas satiksmes ceļus labot, turēt kārtībā un taisīt jaunus. Senās kultūras tautas kā ķīnieši, grieķi, persieši un romieši - piegriezās lielu vērību satiksmes ceļiem. Sevišķu vērību satiksmes ceļiem piegriezta Romas impērija. Romas varenība un stiprums bija vienas sauszemes satiksmes ceļi. Romiešu ceļi stiepās caur visu Eiropu, no Atlantijas okeana Pireneju pussalas līdz Melnai jūrai, no Baltijas jūras piekrastes līdz Mazāzijai un Ziemeļāfrikai un pat uz Anglijas salām.^{1/} Pavisam romieši savā valstī izbūvējuši 76.000 km - šoseju^{2/}.

^{1/}R.van der Borgh. Das Verkehrswesen - 165,166.lap.p.

^{2/}K.Balodis. Ekonomiskā politika - 158.lap.p. Borgh'ta "Das Verkehrswesen" - 166.lap.p.uzrādīts 140.000 km, tā tad ieskaitīti visi, arī mazākie ceļi.

Tās bija būvētas ļoti labas. To pierāda tas, ka Itālijā dažus šos ceļus lieto vēl tagad.

Uz Romas varenības gruvešiem jaunradušās valstis tādu vē-
rību ceļiem nepiegrieza. Ceļu uzlabošana sākās tikai XVI ga-
dusimtenī, kad Eiropas valstis nodibinājās regulāra pasta sa-
tiksmē. Ar XVII gadusimteni sākās pastiprināta ceļu būve visā
Eiropā, bet it sevišķi Francijā, kur būvēja šosētus ceļus.

Tad 1825.g. Anglijā atklāja pirmo dzelzceļu un šī notikuma
sekas pašos pamatos pārveidoja kultūrtautu dzīves apstākļus.

Satiksmes ceļi kalpo trim satiksmes veidiem: personu ku-
stībai, preču pārvadāšanai un ziņu pārsūtīšanai. Katram no
šiem satiksmes veidiem ir savas īpatnējās prasības. Personu
kustībai galvenais nepieciešama drošība, ērtība, ātrums un no-
teiktība, preču pārvadāšanā - pārvadāšanas lētums, bet ziņu
pārsūtīšanā - ātrums un noteiktība.

Šīs īpatnējās kustības prasības pilnībā sasniedzamas tikai
dzelzceļu satiksmē un šo īpatnējo kustības prasību apmierinā-
šanā arī slēpjas dzelzceļu lielā nozīme tautsaimniecībā.

Kur senāk ātrākie pasta zirgi veica stundā lielākais 12 -
15 km^{3/} un preču pārvadāšana ar zirgiem notika ar ātrumu 6 km
stundā,^{4/} dzelzceļa ātrums jau pirms pasaules kara pasažieru
satiksmē bija ap 90 km un preču satiksmē ap 50 km stundā.^{5/}

3/J. Conrad. Volkswirtschaftspolitik - 405 lap.p.

4/R. van der Borcht. Das Verkehrswesen - 265 lap.p.

5/J. Conrad. Volkswirtschaftspolitik - 405 lap.p.

Anglijā jau pirms pasaules kara ātrākais pasažieru vilciens noskrēja stundā 95 km. Arī tagad šai valstij pieder pirmā vieta vilcienu ātruma ziņā. Vilciens uz līnijas Swindona - Londona noskrien stundā ar vidējo /komerciālo/ ātrumu 106,6 km. Otrā vieta, pirms pasaules kara un arī tagad vilcienu ātruma ziņā pieder Francijai, kurās ātrākais vilciens uz līnijas Parīzē - St. Quentin apgrozās ar ātrumu 99,9 km stundā. Trešā vietā nāk Vācija ar ātrumu 90,7 km stundā uz Hamm - Hannoveras līnijas. ^{6/} Un dzelzceļi pie ātruma robežas nav nonākuši. Jauni izgudrojumi un atradumi, kā pārvadāšanas ierīcēs tā ceļu izbūvē, atļaus sasniegt vēl lielākus ātrumus. Tos sasniegt ir no liela svara kā pasažieru tā preču satiksmē. Tagadējā pasaules saimniecības laikmetā, kur katra minūte ir dārga, attālumu pārvārēšanā ietaupītais laiks sekmē netikai pasažieru, bet vēl vairāk preču satiksmi, jo vajadzību apmierināšanai preču izdalīšana no viena ražotāja punkta uz visas pasaules patērētājiem kļuvusi nepieciešama.

Tālāk dzelzceļu lielā tautsaimnieciskā nozīme ir ka tie piemēroti lielu masu pārvadāšanai. Tas attiecās tiklab uz pasažieriem, kā uz precēm. Viens pasažieru vilciens spēj pārvadāt ap 600 - 700 personas, kas būtu tik daudz, ko spēj apmēram 30 vidēja lieluma autobusi. Viens preču vilciens var uzņemt līdz 1000 tonnu preces, turpretī preču automobiļi uzņem svaru līdz 5 tonnām. Tā tad, lai varētu to preču daudzumu

^{6/}Dzelzceļu Vēstnesis, 1929.g.Nr.23 - 811 lap.p.

pārvest automobiļos, ko spēj viens preču vilciens, ir vajadzīgi apmēram 200 preču automobiļi.^{7/} Redzam, ka masu pārvadājumu, kā ogļu, koku ect. transports uz sauszemes bez dzelzceļa līdzdalības būtu apgrūtinošs, pat neiespējams un ja arī būtu iespējams tas neatmaksātos transporta dārguma dēļ.

Liela nozīme satiksmē ir precizitātei un tā ir dzelzceļu satiksmē. Vilcieni iet pēc zināmiem sarakstiem un to nokavēšanās normali notiek ļoti reti.

Tālāk dzelzceļu pārvadājumiem ir gādāts par pilnīgu sūtījumu drošību pārsūtīšanā, tāpat arī par to lai sūtījumi ceļā nebojātos. Tas var pēc vajadzības pārvadāt gan vaļeļos, gan slēgtos vagonos. Sūtījumus var apgādāt ar vēsināšanas ierīci - sūtot tos ledus vagonos. Nav tagad lietas kuŗu nevarētu transportēt pa dzelzceļu vajadzīgo pārsūtīšanas ierīču trūkuma dēļ.

Pasažieriem tiek gādātas visādas ērtības, kādas ir piem. zalonu, guļam- un ēdamvagonos.

Dzelzceļu priekšrocība ir arī tā, ka tie ir plaši izbūvēti. Nav valsts pasaulē, kuŗā tagad nebūtu dzelzceļu. Dzelzceļi krusto gan ūdens straumes, gan arī iet cauri lielām kalnu grēdām un apvieno tautas no dažādām pasaules daļām, pat vistālākām, bez dzelzceļa līdzdalības nepieejamām.

Cik plašs ir visas pasaules dzelzceļu tīkls atsevišķās

pasaules daļās rāda sekošais salīdzinājums, pēc kuŗa dzelzceļu tīkls pēc pēdējiem datiem^{8/} visā pasaulē 1928.g. beigās bija 1.255.080 km.

Pasaules daļas	km
Eiropa	385.100
Amerika	606.602
Azija	146.337
Afrika	67.607
Austrālija	49.434
Kopā	1.255.080

Tālu priekšā visām citām pasaules daļām stāv Amerika ar saviem vairāk kā 600.000 km dzelzceļu. Stipri lielā atstājumā aiz tās seko Eiropa, kuŗa pēc zemes platības četrreiz mazāka, bet ar divreiz lielāku iedzīvotāju skaitu. Samēra ļoti maz dzelzceļu ir Azijai, Afrikai un Australijai.

Kādā mērā katra zeme Eiropā apgādāta ar dzelzceļiem, salīdzinot dzelzceļu tīkla garumu ar tās platību un iedzīvotāju skaitu, rāda sekoša tabele:

/ Tabele otrā lap.p./

8/ Zeitschrift des Internationalen Eisenbahnverbandes. - 1931.g. Nr. 2/3 - 66, 67, 68, 69 lap.p. un Dzelzceļu Vēstnesis 1930.g.Nr.19 - 637, 638, 639 lap.p.

Valstis	Ekspluatējamo līniju garums.	V a l š k u		Caurmēra dzelzceļu	
		platība 100 km ²	iedzīvotāju skaits tūkstošos	uz 100 km ² platības km	uz 1000 iedzīvotāju km
Vācija	58.659	471,0	63.179	12,5	9,3
Krievija /E/	58.035	4.202,3	115.500	1,4	5,7
Francija	53.561	551,0	40.744	9,7	12,0
Lielbritānija	34.416	242,7	45.589	14,2	7,5
Italija	21.000	309,9	40.796	6,8	5,1
Polija	19.418	388,4	27.177	5,0	7,1
Zviedrija	16.701	448,5	6.088	3,7	27,4
Spanija	15.867	505,2	22.290	3,1	7,1
Čekoslovākija	13.765	140,4	13.613	9,8	10,1
Rumānija	11.948	294,2	17.500	4,1	6,8
Beļģija	11.093	30,4	7.932	36,5	14,0
Jugoslāvija	9.846	248,7	11.997	3,6	8,2
Ungārija	9.529	92,9	8.526	10,3	11,2
Austrija	7.038	83,8	6.535	8,4	10,8
Šveice	6.038	41,3	3.978	14,6	15,2
Dānija	5.239	43,0	3.475	12,1	15,1
Irija	4.875	69,9	2.973	6,9	16,3
Somija	4.561	388,3	3.365	1,2	13,5
Norvēģija	3.835	323,8	2.798	1,2	13,7
Holande	3.687	34,2	7.626	10,8	4,8
Portugāle	3.427	91,9	6.033	3,7	5,7
Grieķija	3.192	127,0	6.183	2,5	5,2
Latvija 9/	2.751	65,8	1.900	4,2	14,5
Bulgārija	2.710	103,0	5.713	2,6	4,7
Lietuva	1.355	55,3	2.371	2,5	5,9
Igaunija	1.179	44,0	1.107	2,7	10,7
Luksemburga	551	2,6	286	21,2	19,3
Turcija /E/	414	27,0	1.000	1,5	4,1
Albānija	300	27,5	834	1,1	3,6
Malta	110	1,1	375	10,0	3,0
K o p ā	385.100	9455,2	477.483	4,07	8,07

Beidzot, viens no vissvarīgākiem apstākļiem, kamdēļ dzelzceļam tik liela nozīme tautsaimniecībā, ir dzelzceļu

9/Valsts dzelzceļu darbības pārskats par 1929/30.b.g. - 31.lap.p. un 1928/29.b.g. - 38.lap.p.

pārvadāšanas lētums, kā pasažieru tā preču pārvadāšanā, sevišķi pēdējā.

Neminot transportu ar ratiem, kuŗu caurmārā rēķina 4 reizes dārgāku kā dzelzceļu transportu^{10/}, un kurš tā tad ne transporta lētuma, vēl vairāk, ne transporta ātruma un daudzuma ziņā ar dzelzceļu nevar konkurēt, arī automobiļa, lielākā dzelzceļu konkurenta pārvadājumi dārgāki kā dzelzceļam.

Nevienā zemē nav noteiktu priekšrakstu, uz kuŗu pamata varētu aprēķināt pārvadāšanas tarifu likmes. Šīs likmes, atkarībā no vietējiem apstākļiem, svārstās ļoti plašos apmēros. Dažās zemēs /Dānijā, Norvegijā, Zviedrijā/ autobusu līnijas ņem parasti par pasažieru pārvadāšanu ap 14 zelta santīmu par kilometri; citās zemēs /Polijā, Jugoslāvijā un Čekoslāvijā/ šīs likmes ir gandrīz uz pusi zemākas. Ņemot vērā, ka minētās valstīs par pasažiera pārvadāšanu pa dzelzceļu III klasē jāmaksā 4-9 santīmu par kilometri, jānāk pie slēdziena, ka visumā brauciens automobiļi maksā līdz 100 o/o dārgāki nekā pa dzelzceļiem.^{11/}

Dati attiecībā uz automobiļu līniju preču tarifiem ir visai trūcīgi - vienas tonnas - kilometra pārvadāšanas maksas automobiļi Norvegijā ir 83 zelta santīmu /bet pa dzelzceļu 11-12,5 santīmu/, Zviedrijā 70 līdz 110 santīmu.

10/Conrad.J., Volkswirtschaftspolitik - 406 lap.p.

11/Dzelzceļu Vēstnesis, 1930.g.Nr.3 - 119 lap.p. un Nr.9 - 301 lap.p.

vienīgi Šveicē pārvadāšana automobiļos ir par 15 līdz 20 o/o lētāka nekā transports pa dzelzceļiem.^{12/}

Latvijā autobusu tarifi ir tik nedaudz augstāki par dzelzceļu tarifiem, pateicoties nenokārtotai dzelzceļu un autobusu satiksmju politikai un savstarpējam konkurences jautājumam.

Bij.dzelzceļu galvenais direktors Rode savā raketā "Ekonomistā" ievietojis sekošu salīdzinājumu,^{13/} kurš rāda dzelzceļu un autobusu pārvadājumu pašizmaksu ieskaitot šosejas uzturēšanu, pie kam autobusu pārvadājumu pašizmaksa izteikta dārgāka nekā uz dzelzceļiem o/o o/o:

1 pasažieru - km autobusā	68 o/o	dārgāks nekā uz dzelzc.				
1 preču tonnu-km	707 o/o	"	"	"	"	"
1 sēdvietu - km	141 o/o	"	"	"	"	"
1 preču vagona celtspējas tonnu-km	1608 o/o	"	"	"	"	"

Šis salīdzinājums ir zināmā mērā vienpusīgs, jo te nav ņemti vērā tie ienākumi ko dod automobilizms valstij muitu un citu nodevu veidā, tomēr, dzelzceļu satiksme no pašizmaksas viedokļa ir lētāka nekā automobiļu satiksme aiz tā iemesla vien, ka dzelzceļam starp sliedi un riteni berzē - spēka patēriņš ir daudz mazāks nekā starp automobiļa riepu un šosejas brūģi. Automobiļam pievienojās vēl klāt ātrā riepu nolietošana.

12/ Dzelzceļu Vēstnesis, 1930.g.Nr.9 - 301,302 lap.p.

13/ Ekonomists, 1930.g.Nr.3 - 91 lap.p.

Ja mēs gribētu visas tās lētās un smagās preces, kā ķieģeļus, kaļķus, mālus, gipsi, būvmateriālus, akmeņus, koku materiālus, mākslīgus mēslus, labību, dzīvus lopus, akmeņogles un t.t.pārvadāt ar automobiļiem, tad mūsu saimnieciskā dzīve apstātos, jo dzelzceļš šīs preces pārvadā par tik zemu tarifu, kādu nekad automobiļi nevar dot.^{14/}

Automobilim jābūt satiksmes palīglīdzeklī, bet ne galvenam satiksmes līdzeklī, kā tas jau ir dažās Vakareiropas valstīs. Sadarbībā ar dzelzceļiem: kā piegādājot preces un arī pasažierus uz dzelzceļu stacijām, tā arī pārvadājot sīksūtijumu preces lielos dzelzceļu mezglos, kur tas tehniski dzelzceļam liela skaita manevru dēļ tik ātri nav iespējams, - slēpjas automobiļa nākotnes uzdevumi.

Tie laiki jau pagājuši, kad ar dzelzceļiem sacentās mākslīgie ūdensceļi - satiksme pa kanāliem. Šī sacensība 19.gadu simteņa sākumā beidzās ar dzelzceļu un dzelzceļu transporta uzvāru. Arī harmoniju mācība - dzelzceļu un kanālu savstarpējā sadarbība izrādījās dzīvē nerealizējama un mākslīgie ūdensceļi nav varējuši dzelzceļus nomākt. Turpretim dabiskie ūdensceļi patura sev tiem dabiski pienākošos pārvadājumus un ar dzelzceļiem šinī ziņā saprotās.

Bet, bez iepriekš apskatītā dzelzceļu konkurenta automobiļa, dzelzceļiem beidzamā laikā Vakareiropā un Amerikā radies jauns konkurents - gaisa satiksme.

14/. Dzelzceļu Vēstnesis, 1931.g.Nr.1 - 7 lap.p.

Gaisa satiksme vēl samērā jauna. Tā ir luksus satiksme^{15/} un tai nepiemīt masu pārvadājumu raksturs. Gaisa satiksmes pārvadājumu pašizmaksa daudz lielāka kā dzelzceļu satiksmē. Pašizmaksas kalkulācija rāda ka pasažieru pārvadājumi 1 pasaž. km gaisa satiksmē 4-5 dārgāka kā dzelzceļu augstākā klasē; preču satiksmē 10-12 reiz dārgāka par pārvadājumiem uz dzelzceļa pēc augstākā preču pārvadājumu tarifa - ekspressūtījumu tarifa.^{16/}

Visā gaisa satiksmes tīklā, kas pastāv Eiropā ir tik ne- daudz līnijas kas atmaksājas. Neraugoties uz to gaisa satiksme paplašinas. Tas iespējams tikai tāpēc, ka visas lielākās valšķu satiksmes tiek pabalstītas. Viena pati Vācija 1928.g. gaisa satiksmes pētījumiem un pašai satiksmei izmaksājusi 45 miljona marku /Ls 57.000.000/ lielu pabalstu. Agrākos gados tas bijis vēl lielāks.^{17/}

Neskatoties uz lieliem pabalstiem gaisa satiksmes tarifi vēl ļoti augsti. Vakareiropas un Krievijas-Latvijas gaisa satiksmē, kuŗu zināmos laika sprīžos uztur Vācijas gaisa satiksmes sabiedrība "Deruluft", starp dažiem šeit minētiem svarīgākiem punktiem pasažieru pārvadājumiem ir sekošas vedummaksas: Rīga-Berlīne Ls 165,- /pa dzelzceļu III klasē Ls 57,77/; Rīga-Ļeningrada Ls 120,- /pa dzelzceļu Ls 53,85/; Rīga-Tal- linna Ls 80,- /pa dzelzceļu Ls 25,65/. Redzam, ka gaisa sa-

15/ K.Balodis, Der Zukunftstaat - 267 lap.p.

16/Verkehrstechnische Woche, Nr.39-1928.g.540 lap.p.

17/Dzelzceļu Vēstnesis, 1928.g.Nr.8 - 266 lap.p.

tiksmes veduma maksa apmēram 3 reizes pārsniedz attiecīgo dzelzceļu veduma maksu. Preču satiksmē šī starpība ir vēl lielāka, jo viena preču kg pārvešana Rīga-Berlīne maksā Ls 2,20, kas stipri pārsniedz attiecīgu veduma maksu pa dzelzceļiem.

Arī attiecībā uz gaisa satiksmes lielo ātrumu ir iebildumi. Parastā gaisa, tā saucamā pasta satiksme reti pārsniedz caurmērā 120-150 km stundā,^{18/} neskatoties uz sasniegtiem pasakainiem rekordātrumiem 600 km stundā.

Gaisa satiksmei, tāpat kā automobiļu satiksmei jābūt satiksmes resp. dzelzceļu satiksmes palīglīdzeklim. To sapratuši daudzi lielāko valšņu satiksmes lietpratēji, kā Amerikā tā Eiropā un uz viņu ieteikumu pamata ieviestas kombinētas satiksmes ar lidmašīnu līdzdalību tās vietās kur tāda izrādījusies parocīgāka. Saprotams, satiksme ar lidmašīnām attiecas tikai uz pasažieru un sīku preču pārvadājumiem, jo lidmašīnu celtspeja nav liela un lielu masu pārvadājumi tajās izslēgti.

Minētām īpatnējām kustības prasībām, kā drošībai, ērtībai, ātrumam, noteiktībai un lētumam, vēl jo lielāka nozīme satiksmē starp lielākiem attālumiem kā tas ir dažādu tautu savstarpējā satiksmē - starptautiskā satiksmē.

Bez satiksmes ar pārējām tautām nevar iztikt neviena valsts un ērtas dzelzceļsatiksmes trūkums būtu sevišķi jūtams Eiropas kontinenta tautām, kurām savstarpējā satiksmē jālieto

18/K. Balodis, Der Zukunftsstaat - 267 lap.p.

galvenā kārtā dzelzceļi.

Dažādu tautu pasažieru masu satiksme nebūtu iespējama ja nebūtu dzelzceļu, kurā braukdams pasažiers ir drošs par savu dzīvību; kurā veic par samērā lētu braukšanas ^{maksu} lielus attālumus īsā laikā; kurā var dabūt visas ērtības braucot, kā arī pārejot valsts robežas tas turpina braucienu nepārsēžoties pat citā vagonā. Ja arī būtu jāpārsēžās, tad uz nākošo vilcienu pasažierim nav ilgi jāgaida, jo vilcieni starptautiskā satiksmē saskapoti.

Arī preču satiksme starp dažādām valstīm, visa pasaules tirdzniecība nebūtu sasniegusi to attīstību kādu tā tagad sasniegusi pateicoties dzelzceļam. Lētie preču dzelzceļu tarifi un dažādi atvieglojumi preču satiksmē, kā bezpārkraušana, vagonu apmaiņa ect. ļauj visas pasaules ražotājiem izdalīt pa visām pasaules daļām patērētājiem savas preces un savukārt patērētāji tās saņemt lietošanai, kaut tās būtu pat vairāk tūkstošus kilometrus tālu ražotas.

Dzelzceļu tarifu lētums ir viens no tiem galveniem faktoriem, kurš kontinenta starptautiskā satiksmē dzelzceļus patērēs kā dominējošo satiksmes līdzekli. Ja vietējā satiksmē, kur pārvarāmi attālumi 60 - 80 km, automobilis konkurē ar dzelzceļu un padalāi tikai tamdēļ, ka tas nesedz visus tos izdevumus, kurus rada, ka to dara dzelzceļš, starptautiskā satiksmē, kur pārvarāmi lielāki attālumi, tas nav varējis līdz šim ar dzelzceļu konkurēt. Tāpat arī gaisa satiksme dzelzceļu lielo

nozīmi starptautiskā satiksmē nemazinās, tā tik dos iespēju ceļotājiem, kuriem maz laika un arī daudz naudas līdzekļu ātrāk sasniegt save ceļojuma mērķi. Gaisa satiksme var atvilkt dzelzceļam arī sīkos preču sūtījumus un paturēt tos sev, nemazinot ar to dzelzceļa nozīmi, tāpat kā nav mazināta dzelzceļa nozīme ar to ka dabisko ūdensceļu satiksme patur sev tos pārvadājumus, kas tiem dabiski pienākās.

Dzelzceļu satiksme ir un paliks visu satiksmju mugurkauls, viņas dominējošo nozīmi neviens cits satiksmes veids nespēs mazināt, tikai laika gars prasa, lai tā panāktu harmonisku un saimniecisku sadarbību ar citiem satiksmes veidiem.

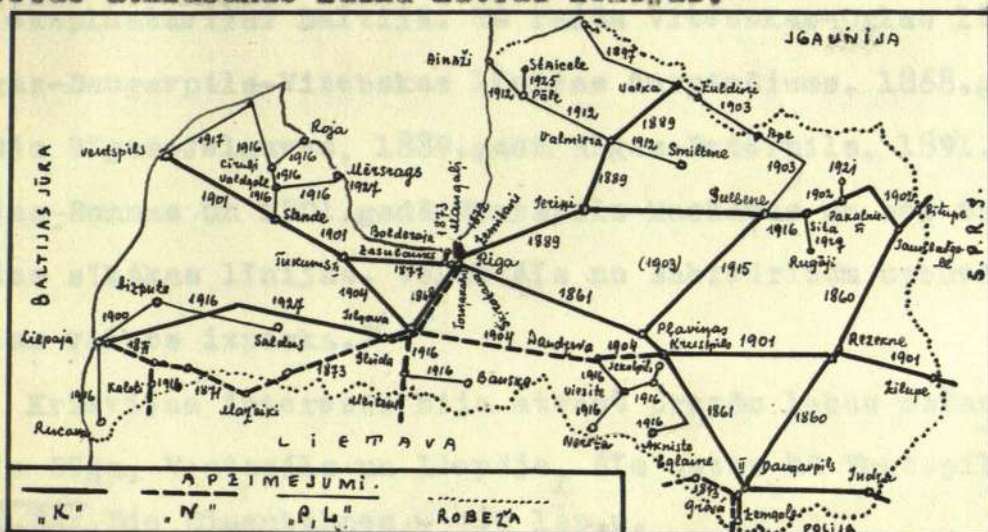
Kamēr tūkstošiem cilvēku ik minūtes ceļo no vienas valsts otrā, caur otru un tālāk, kamēr tūkstošiem vagonu ik minūtes ar lieliem kvantumiem preču kustas, lai nonāktu visas pasaules patērētāju rokās - dzelzceļu nozīme starptautiskā satiksmē nezudīs.

II. Latvijas dzelzceļu attīstība, ģeogrāfiskā un vēsturiskā loma starptautiskā satiksmē.

Latvijas dzelzceļu attīstība līdz pasaules karām stāv ciešā sakarā ar dzelzceļu būvi un attīstību bijušā Krievijā, kuras sastāvdaļa tā bija. Tāmdēļ, rūnājot par mūsu zemes dzelzceļu pirmsākumu un attīstību līdz 1918.g., jārunā par dzelzceļu attīstību bijušā Krievijā.

Vairāk kā divdesmit gadus pēc pirmā dzelzceļa atklāšanas Anglijā /1825.g./, kad šī jaunā satiksmes līdzekļa nozīme transporta paātrināšanā un palētināšanā jau bija vispār atzīta un lielāks skaits dzelzceļlīniju jau sekmīgi darbojās daudzās valstīs Vakarēiropā, Krievijā tik sāka taisīt projektus šādu dzelzceļu būvei.

Zemāk uzrādītā Latvijas dzelzceļu šematiskā kartē^{1/} rāda kustības atklāšanas laiku katrai līnijai.



1/1z Latvijas dzelzceļu darbības pārskata par 1927/28.b.g.

Pirmā līnija, kura skāra tagadējo Latvijas teritoriju bij Peterburgas-Varšavas līnija. To būvēja valsts saviem līdzekļiem tūlī pēc Peterburgas-Maskavas līnijas izbūves.^{2/} Šī līnija skar tagad Latviju ar gala punktiem Rītupe-Zemgale.

Lielāku vērību dzelzceļu būvei bij. Krievija sāka piegriest pēc Krimas kara, nākot pie slēdziena, ka dzelzceļi nav noderīgi tikai kara vešanai, bet spēlē milzīgu lomu lauksaimniecības, tirdzniecības un rūpniecības attīstībā.

Sakarā ar Krimas kara vešanas lieliem izdevumiem, valsts kase bij tukša. Radās ideja nodot dzelzceļu būvi un ekspluatāciju privatām sabiedrībām. Pirmā līnija, kuru izbūvēja privāta sabiedrība, bija 1861. gadā atklātā Rīgas-Daugavpils līnija. Vēlāk šo līniju pagarināja līdz Vitebskai.

Vēlāk, sakarā ar 1865. gadā valdības dotiem atvieglinājumiem sabiedrību dibināšanā un koncesiju piešķiršanā, īsā laikā nodibinājās daudzas jaunas sabiedrības dzelzceļu izbūvei un ekspluatācijai Baltijā. Tā radās Vitebskas-Orlas līnija, kā Rīgas-Daugavpils-Vitebskas līnijas turpinājums. 1868. gadā atklāja Rīgas-Jelgavas, 1889. gadā Rīgas-Peterpils, 1891. g. Liepājas-Romnas un 1901. gadā Ventspils-Maskavas un bez tam vēl dažas sīkākas līnijas. Vēlāk šīs no sabiedrībām uzbūvētās līnijas valsts izpirka.^{3/}

Krievijas interesēs bija atrast precēm labas ostas un tādas bija Rīga, Ventspils un Liepāja. Šīs ostas kā Ventspils-Mas-

^{2/}E. Sax, Die Eisenbahnen - 490 lap.p.

^{3/}Archiv für Eisenbahnwesen, 1930g- 1255, 1256 lap.p.

kavas, Rīgas-Orlas un Liepājas-Romnas līniju dabiskie gala punkti un tā tad labas izejas ostas bija netikai vien precēm kas nāca no Centrālkrēvijas, Krēvijas Ziemeļiem un bagātā melnzemju apgabala, bet arī no tālās Volgas apgabaliem, Urāla un Sibīrijas.

Cik lielu lomu spēlēja Rīga, Ventspils un Liepāja austrumu rietumu satiksmē, redzams no tā, ka beidzamos priekškarā gados,^{4/} vairāk kā 30 o/o no visa Krēvijas eksporta un 20 o/o importa gāja caur šīm ostām. Tā caur Rīgu gāja turpat 1/2 no visa Krēvijas līnu eksporta, otra puse piekrita Ventspilij. 40 o/o no ādu eksporta gāja caur Rīgu un Liepāju. Caur Ventspili eksportēja 2/3 no visa Krēvijas sviesta eksporta. Rīga bija lielākais koku eksporta centrs visai Eiropai. Arī labības eksportā Latvijas ostām piekrita dominējošā loma. Caur Rīgu eksportēja 85-90 o/o no visa Krēvijas kviešu izveduma. Liepāja un Ventspils 1912.gadā eksportēja 52,6 o/o no visa auzu izveduma.

Ne tikai eksportā, arī importā Latvijas ostām piekrita lielākā loma. Tā 1913.gadā ievests caur mūsu ostām jēlvielu rūpniecībai par 126 milj.rubļu, gatavu fabrikātu par 79 miljoniem un kolonialpreču un citu ēdamvielu par 34 miljoniem zelta rubļu.

Visu šo lielo eksportu un importu pārvadāt dabiski piekrita mūsu dzelzceļiem. Pārvadājumu daudzumu uz 3 galvenām līni-

^{4/}Dati iz "Archiv für Eisenbahnwesen", 1930g.1257 lap.p.

jām rāda sekoši skaitļi par 1913.gadu.

L i n i j a s	Pārvadāte preču miljonos pudu
Rīgas - Daugavpils - Orlas	495
Ventspils-Krustpils-Maskavas	376
Liepājas - Romnas	350

Šiem pārvadājumiem nāk vēl klāt pārvadājumi bez ostu starpniecības no Krievijas uz Vakareiropu un otrādi, kuri arī nebija mazi.

Tad izcēlās pasaules karš. Bruka valstis, dibinājās jaunas un lielā pārvadājumu kustība no austrumiem uz rietumiem sabruka.

Nodibinājoties neatkarīgai Latvijai uzsāka darbību arī mūsu dzelzceļi. To uzsākot Latvijas dzelzceļiem bija divējāda veida uzdevumi: izveidot un pieskaņot Latvijas dzelzceļus Latvijas iedzīvotāju prasībām un būt par faktoru, kas saista austrumus ar rietumiem. Latvijas dzelzceļi visā savā darbības laikā nav aizmirsuši savu otro, ļoti svarīgo uzdevumu - būt par tranzītceļu starp kaimiņu valstīm, jo tādu uzdevumu tie aizcināti pildīt gan vēsturiskā gan ģeogrāfiskā ziņā.^{5/}

Latvijas valsts dzelzceļu tīkla garums 1929/30.b.g.beigās bija sekošs:^{6/}

Ceļu platumi	Līniju garums km
Krievu platuma - 1525 m/m	1608,6
Normālā " - 1435 m/m	443,9
Pievedceļu " - 750 m/m	166,1
Lauku ceļu " - 600 m/m	473,8
Kopā	2575,5

5/Valsts dzelzceļi pirmos 10 darbības gados 1918-1928,6 lap.p.

6/Valsts Dz.darbības pārskati par 1929/30.b.g.3.l.p.un 1928/29.b.g.38.l.p.

Bez valsts dzelzceļu līnijām ir vēl 175,8 km privatzelzceļu, tā kā viss ekspluatējamo līniju garums ir 2951 km.

Latvijas valsts pastāvēšanas laikā būvēta viena līnija, kurai liela nozīme starptautiskā satiksmē. Tā ir Liepājas - Glūdas līnija, kuŗa dod iespēju vilcienu kustībai līdz Liepājai, bez caurbraukšanas pa Lietavas teritoriju.

No darba sākumā ievietotās kartes redzams, ka Latvijas ostas ir ģeografiskā ziņā radītas kā izejas punkti plašās Krievijas teritorijai uz jūru un vakariem. Tāpēc arī attiecīgās dzelzceļu maģistrāles, kas saista Krievijas iekšieni uz Rīgu, Liepāju un Ventspili, ir tās artērijas, pa kuŗām Krievijas precēm vajaga virzīties uz jūru. Tāpat mums jābūt par tiltu starp citām kaimiņu valstīm Igauniju, Lietuvu, Poliju.

Galvenie robežpārejas punkti, pa kuriem notiek starptautiskā satiksme ir sekošie:

Austrumos Rītupe - tiešai satiksmei ar Ļeningradu un Ziemeļiem, Zilupe - satiksmei ar Maskavu un tālāk Sibīriju, Ķīmu, Japānu, Indra - satiksmei ar Centrālkrīeviju;
Ziemeļos Valka - satiksmei ar Igauniju un ziemeļu zemēm;
Dienvidos 7 punkti, no kuŗiem galvenie Meitene un Eglaine - satiksmei ar Lietuvu, Vāciju, Vakareiropu un Zemgale - satiksmei ar Poliju un Austrumeiropu.

Latvijas teritorija nav tik liela, ka to nevarētu apiet. Arī eksportējamo preču daudzums pēc kara ir ārkārtīgi samazinājies, salīdzinot ar priekš kara pārvadājumiem. Viss tas preču

daudzums, kas tagad apgrozas Latvijas ostās un pienāk pa dzelzceļiem, ir sekas no tās neatlaidīgās tieksmes radīt dzīvību un atjaunot to preču kustību, kāda pa Latviju gāja pirms pasaules kara. Pieņemot vienādas tranzīttarīfa likmes ar Igauniju un noliekot šīs likmes tik zemu, ka viņas tikko sedz pašizdevumus, Latvijas dzelzceļi novērsuši nevajadzīgo konkurenci ar Igaunijas ostām, tā dodot izeju tām Krievijas precēm, kurās geografiski pienākās pārvadāt Igaunijai - caur Igauniju un tām precēm, kurām geografiski pienākās iet caur mūsu ostām - caur Latviju.

Lielai pirmskara preču kustībai no austrumiem uz rietumiem un visai starptautiskai pārvadājumu kustībai Latvijas dzelzceļiem jāpiegriež pienācīga uzmanība, tas mums jādarā, lai netikai saimnieciskā, bet arī politiskā ziņā pilnīgi attaisnotu savu pieeju pie jūras.^{7/}

^{7/}Pēc Dzelzceļu galvenā direktora A.Rodes raksta - "Latvijas dzelzceļu politika pirmajos 10 pastāvēšanas gados" no izdevuma "Valsts dzelzceļi pirmos 10 darbības gados 1918-1928.g. - 5,6,7 lap.p.

III. Vispārējā starptautiskās dzelzceļsatiksmes organizācija.

a/ Attīstība.

Starptautisko satiksmju nodibināšana prasa daudz pūļu un zināšanas. Nepietiek ar principiēlu lēmumu, ka tiešā satiksme ievadama, bet sīki jāizstrādā visi zināmu satiksmi regulējošie akti un nosacījumi par pasažieru, bagāžas un preču pārvadājumiem. Jānoteic attiecīgu pārvadājumu pārvadāšanas maksas, šo maksu un maksājumu aprēķināšanas kārtība, ievērojot valūtu dažādību valstīs, kā arī jāizstrādā noteikumi par norēķināšanos un ritošā sastāva piegādāšanu un lietošanu. Te vēl nāk klāt atsevišķi līgumi, kā līgumi par pierobežas satiksmi un kaimiņu robežstaciju lietošanu, līgumi par bezpārsēšanās satiksmi, par vilcienu sarakstu saskaņošanu un citi.

Neviens starptautisks līgums, kurš aizķer daudzas valstis, netiek noslēgts uzreiz starp šīm visām valstīm, bet tāda apvienošanās notiek pakāpeniski, paplašinot jau noslēgto līgumu starp divām kaimiņu valstīm, pēc tam uz trim un tā tālāk. Tāpat tas ir starptautiskā dzelzceļsatiksmē. Vispirms tiek noslēgtas un ievestas atsevišķas tiešās satiksmes starp kaimiņu valstīm, vēlāk tās jau paplašina uz lielāku valšņu grupu, saskaņojot dažādu valšņu īpatnējos apstākļus un izvedot kopējus priekšrakstus par starptautisko satiksmi. Tāpat, lai atvieglinātu starptautisko satiksmi, dzelzceļi cenšas izvest arī tā-

dus starptautiskus priekšrakstus, kas neapvienojot atsevišķas, starp valstīm pastāvošas satiksmes, rada līgumus, konvencijas un priekšrakstus atsevišķām satiksmes nozarēm, kā piem. pašiem pārvadājumiem. /Starptautiskās konvencijas pasažieru un preču pārvadāšanai/ satiksmes līdzekļu lietošanu. /Reglamenti vagonu lietošanai starptautiskā satiksmē/ un c. Lai tādus starptautiskus līgumus noslēgtu dzelzceļi apvienojās: apvienībās, savienībās, kuŗu mērķis var būt atsevišķu satiksmes jautājumu izšķiršana, vai arī visas starptautiskās satiksmes apvienošana, kādā zināmā vai visos jautājumos. Latvijas dzelzceļi, kā loceklis visā starptautiskā dzelzceļu ķēdē, ^{piedalās} /arī tādu kopēju starptautisku darījumu noslēgšanā, kā arī, saskaņā, ar pieņemtiem starptautiskiem lēmumiem, veido savu starptautisko satiksmi. Tamdēļ, pirms apskatot Latvijas dzelzceļu starptautiskās satiksmes organizāciju, tā jāapskata plašākā nozīmē, kā vispārējā starptautiskās dzelzceļsatiksmes organizācija.

Tagad kur daudz un dažādi līgumi regulē tiešo satiksmi starp valstīm, grūti iedomāties visas tās grūtības, kādas savā laikā radīja satiksme pa dzelzceļiem, pārejot no vienas valsts otrā. Neizbēgamā preču pārkraušana uz robežas, jaunu pārvadāšanas dokumentu sastādīšana, muitas formalitātes katrā robežu pārejas punktā, dažādi pārvadāšanas noteikumi atsevišķās valstīs - viss tas radīja grūtības un neērtības saistītas ar lieliem izdevumiem. Tāpēc jau agri parādas domas par dzelzceļsatiksmes apvienošanu.

Pirmo soli šinī virzienā spēra Prūsijas dzelzceļu sabiedrības. Uz viņu ierosinājuma 1846.gadā apvienojās Vācijas, Austrijas, Holandes, Luksemburgas, Rumānijas, kā arī daži Krievijas un Beļģijas dzelzceļi zem nosaukuma "Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen".^{1/} Vēlāk šai apvienībai pievienojās arī Ungārijas, Šveices, Itālijas un Francijas dzelzceļi. Apvienības mērķis bija radīt uz vienādām noteikumiem dibinātu pasažieru un preču pārvadāšanu starp apvienībā ietilpstošiem dzelzceļiem. Šim nolūkam tika izstrādāti kopēji, visiem šiem dzelzceļiem obligatoriski pārvadāšanas noteikumi, kā arī tehniskie noteikumi. Sākot ar 1872.gadu šī apvienība bez tam vēl noturēja vilcienu sarakstu saskaņošanas un vagonu piegādāšanas konferences.

Minētā apvienībā 1870.gadā bija apvienoti dzelzceļi ar līniju kopgarumu 6300 km. 1900.gadā kopgarums jau bija 91000 km, bet 1908.gadā līniju kopgarums jau sasniedza 101.000 km, kas nozīmē, ka šajā apvienībā bija apvienoti 1/3 no visiem Eiropas dzelzceļiem.^{2/}

Apvienības izstrādātie kopējie pārvadāšanas noteikumi pastāvēja 40 gadus starp dzelzceļu sabiedrībām, kā privātiem uzņēmumiem. Tā kā astoņdesmitos gados daudzās valstīs sākās privāto dzelzceļu izpirkšana un pārņemšana valsts īpašumā, radās vajadzība pastāvošos noteikumus pārvērst par līgumiem

1/ R.van d. Borgh. Das Verkehrswesen - 308 lap.p.

2/ Tas pats.

valšķu starpā. Šim nolūkam sanāca 1882. un 1886.gados Bernē, jau pastāvošā dzelzceļu apvienībā ietilpstošo valšķu diplomātiskā konference, kuŗa noslēdza "Starptautisko konvenciju par tehnisko vienību" un vēlāk, 1890.gadā 14.oktobrī "Starptautisko konvenciju preču pārvadāšanai pa dzelzceļiem."^{3/} Tā stājās spēkā 1893.gada 1.janvārī. Šī konvencija ar vēlākiem papildinājumiem bija spēkā līdz 1924.gadam, kad noslēdza jaunu aktu, kuŗš ir viens no lielākiem un svarīgākiem starptautiskās dzelzceļa satiksmes apvienošanas un atvieglošanas nolūkā veiktiem darbiem. Tā ņemta par pamatu tagad pastāvošai 1924.g.23. oktobrī Bernē parakstītai "Starptautiskai konvencijai preču pārvadāšanai /C.I.M./

1893.g.1.janvārī, kad stājās spēkā "Starptautiskā konvencija preču pārvadāšanai pa dzelzceļiem", konvenciju slēdzējas valstis nodibināja starptautisku iestādi - Dzelzceļu starptautisko centralbiroju. Biroja galvenais uzdevums bija pārzināt minēto apvienību, vest visu to dzelzceļu sarakstu, kuŗi apvienoti ar minēto konvenciju un sasaukt vajadzīgās konferences. Bez tam, tas vāca statistiskus datus attiecībā uz starptautisko dzelzceļu transportu un izdeva attiecīgus pārskatus.^{4/} Šis birojs darbojās arī tagad, tikai viņa uzdevumi ir pavairojušies un attīstījušies, kā attīstījusēs visa starptautiskā satiksme.

Valstis, kuŗas apvienojās 1890.gadā Bernes konvencijā preču

^{3/}Dzelzceļu Vēstnesis, 1926.g.Nr.22 - 290 lap.p.

^{4/}R.van d.Borgh, Das Verkehrswesen - 310 lap.p.

pārvadāšanai, bija nodomājušas apvienot arī noteikumus par pasažieru un bagāžas pārvadāšanu starptautiskā satiksmē. Šinī virzienā bija veikti daži priekšdarbi un 1914.gadā sanāca Bernē konference, kuŗa izstrādāja projektu starptautiskai konvencijai par pasažieru un bagāžas pārvadāšanu. Šīs konvencijas ievēšanu dzīvē izjauca pasaules karš.

Karā laikā starptautiskie līgumi par dzelzceļsatiksmi bija piemērojami visšaurākās robežās un tikai dažu nedaudzu valšņu starpā. Tāds pat stāvoklis turpinājās līdz 1921.gadam.

5/Miera konferencei, kas pēc pasaules kara beigām izstrādāja vēlāk pieņemto Versaļas miera līgumu, bija jāizlemj arī daudzi jautājumi attiecībā uz jūras un sauszemes satiksmi. Tika nodibināta īpaša "Ostu, ūdensceļu un dzelzceļu starptautiskā režīma komisija", kuŗai bija uzdots sagatavot miera līgumam visus tos jautājumus, kas attiektos uz šo starptautisko režīmu. Komisija izstrādāja priekšlikumus, principus, kādi ņemami pamatā vēlāk noslēdzamiem starptautiskiem līgumiem. Komisijas izstrādātie priekšlikumi tad arī tika uzņemti Versaļas miera līgumā.

Vēlāk šī komisija turpināja strādāt arī pēc miera konferences slēgšanas un Versaļas miera līguma parakstīšanas, jo tai uzdeva izstrādāt paredzētos līgumu projektus. Tā kā arī dažas citas valstis, kas miera konferencē nepiedalījās, bija izteikušas vēlēšanos līdzdarboties komisijā, tad to papla-

5-6/Iz B. Einberga raksta "Tautu savienība un starptautiskā satiksme", Dzelzc. Vēstnesis 1928.g. Nr. 19 - 589, 590 lap.p.

šināja un deva tai jaunu nosaukumu - "Komisija satiksmes un tranzīta brīvības pētīšanai".

Ap to pašu laiku nodibinājās un sāka darboties Versaļas līgumā paredzētā Tautu Savienība, kuras nolikumu XXIII pantā noteikts, ka līdztekus jau tagad pastāvošām starptautiskām konvencijām un saskaņā ar tām, Tautu savienības locekļi spers vajadzīgos soļus, lai garantētu satiksmes un tranzīta drošību, nepārtrauktu to uzturēšanu un brīvību. Lai to panāktu, augstākminētā komisija atrada par vajadzīgu dibināt pie Tautu Savienības pastāvīgu organu un proti, kā elastīgu, viegli sasaucamu organizāciju, kas darbotos zem Tautu Savienības kontroles un šīs organizācijas pastāvīgu komisiju. Šos priekšlikumus Tautu savienības pilnsapulce 8.un 9.decembrī 1920.gadā arī pieņēma. Kā periodiski sasauicama organizācija tika paredzētas konferences, bet kā pastāvīgais organs sevišķa - "Tautu savienības padomdevēja un tehniskā komisija satiksmei un tranzītam /Commission consultative et technique des Communications et du transit de la Société des Nations"/.

Pirmā satiksmes un tranzīta konference notika Barselonā 1921.g.aprīlī. Šī konference vispirms izstrādāja un pieņēma statusus sev un nākošām konferencēm, kā arī padomdevēju komisijai. Pēc šiem statūtiem šīs organizācijas /konferenču un komisijas/ uzdevums ir atvieglot sadarbību satiksmes un tranzīta laukā un būt piepalīdzīgai Tautu savienībai, uz šo nozari attiecīšos uzdevumu veikšanā. Lai to panāktu tiek noturē-

tās kārtējas un ārkārtējas, pilnas un nepilnas konferences, kā arī sasauktas padomdevēju komisijas sēdes. Konferencēs balstīgi locekļi ir visi Tautu Savienības locekļi, kā arī valšņu priekšstāvji, kas nav Tautu Savienībā, ja tie minētās konferencēs ar pilnsapulces lēmumu uzņemti. Pilnas sapulces notiek ik 4 gadus reizi. Daļu sapulces sasauc pēc vajadzības.

Padomdevēju komisija sastādas no personām, kuras tani nozīmē Tautu savienības locekļi, vai kas uzaicināti kā pārstāvji no satiksmes organizācijām. Atzīmējams ka konferences dalībnieki ir savu valdību politiski pārstāvji, bet komisiju locekļi ir no savām valdībām neatkarīgi, tie ir lietpratēji, kuri darbojās uz konferencē doto instrukciju pamata.^{6/}

7/ Tālāk Barcelonas konference pieņēma lēmumus un norādījumus, kuri pašķīra ceļu jaunam virzienam starptautiskās satiksmes atjaunošanā un jaundibināšanā. Šis svarīgais darbs ir konvencija par tranzīta brīvību. Šī konvencija nosaka, ka neviena valsts nedrīkst liegt brīvu satiksmi caur savu teritoriju, ja tā ir nepieciešama kaimiņvalstīm. Visām dalību pemošām valstīm jāievēro vislielākā labvēlība, kas attiecās uz satiksmes un tranzīta brīvību. Šī brīvība ierobežojama tikai sevišķos izņēmuma gadījumos.

Tālāk konferencē izteica vēlēšanos, lai visas valstis pielietotu visplašākos apmēros līdzekļus, kuri varētu veicināt starptautiskās satiksmes atvieglošanu, un šini virziena deva

norādījumus:

- a/ievest preču pārvadāšanu ar tiešās satiksmes dokumentiem, kuri uz visiem ceļiem padoti vienādiem noteikumiem, pie kam dažādas ar pārvadāšanu saistītas formalitātes, ceļā nokārtojamas dzelzceļiem pašiem;
- b/paātrināt un atvieglot pasažieru un bagāžas pārvadāšanu starptautiskā satiksmē;
- c/ievest ritošā sastāva apmaiņu un izstrādāt noteikumus par šī sastāva savstarpēju lietošanu.

Tautu Savienības Barselonas konferencē pieņemto lēmumu un norādījumu sekas sāk parādīties visā drīzumā.

Tā paša 1921.gada rudenī Stresā /Italiijā/ sanāc visu Eiropas valšņu /atskaitot SPRS un Pireneju pussalas/ dzelzceļu konference, kuŗa izstrādā starptautisku "Reglamentu par preču vagonu savstarpēju lietošanu" /R.I.V./. Tas 1924.g.pārstrādāts ar Perugia /Italiijā/ noturētās konferences lēmumu.

Tālāk 1923.gada maijā - jūnijā Bernē sanāca Eiropas, kā arī Azijas valšņu dzelzceļu pārstāvji un izstrādāja projektu "Starptautiskai konvencijai pasažieru un bagāžas pārvadāšanai /C.I.V./ un "Starptautiskai konvencijai preču pārvadāšanai /C.I.M./. Izstrādājot konvenciju preču pārvadāšanai ņēma par pamatu 1890.gada konvenciju, bet pasažieru satiksmei jau priēš pasaules kara izstrādātq, bet dzīvē neievesto konvencijas projektu. Abas konvencijas parakstīja Bernē 1924.gada 23.oktobrī visu dalību ņemošo valšņu diplomātiskie pārstāvji.^{8/}
~~7-8/~~ Dzelzceļu Vēstnesis, 1926.g.Nr.22 - 291.lap.p.

b/ Starptautisko dzelzceļsatiksmi regulējošie akti.

1/Starptautiskā konvencija preču pārvadāšanai
pa dzelzceļiem - C.I.M.

Jau pirms 1890.gada pastāvēja uz dažiem dzelzceļiem starptautiskā satiksmē preču pārvadāšana ar tiešās satiksmes dokumentiem. Bija pielaists, ka pārvadāšanas maksu iekasē gala stacijas dzelzceļi, bija pielaista arī pēcmaksas uzlikšana un retos gadījumos pat paredzēti dažām precēm tieši tarifi, tomēr neskatoties uz visu to pastāvēja vēl daudz un dažādi jūtami trūkumi.

Pirmkārt nebija apvienoti noteikumi par iesaiņojumu veidu un pārvadāšanā pielaisto priekšmetu apmēru, tā kā nosūtītājs nekad nevarēja būt drošs, vai viņam izdosies precī nosūtīt līdz gala stacijai. Nebija arī nekādas skaidrības, kur preču īpašniekam griesties preču nozaudēšanas vai bojāšānas gadījumos, kā arī bija gandrīz neiespējams atrast vainīgo dzelzceļu. Ja to izdevās noskaidrot, tad tomēr atsevišķās valstīs pastāvošie likumi, kuŗiem ar dzelzceļiem un trešām personām kā privātiem uzņēmējiem nebija nekādas saistības, nespēja preču īpašnieku prasības apmierināt.

1890.gada 14.oktobra Bernes konvencija līdz ar 1895.g.16.julija, 1898.g.16.junijs un 1906.gada 19.septembra papildinājumiem minētos trūkumus novērsa. Ar šo konvenciju tika ieviesta preču pārvadāšana pie tiešās satiksmes dokumentiem pa visiem

minētās konvencijas noteikumiem padotiem dažādu valšņu dzelzceļiem. Ievēda arī pēcmaksu uzlikšanu, kā arī bija paredzēta zaudējumu atlīdzība preču nozaudēšanas ect.gadījumos,, un noteiktas attiecības starp dzelzceļiem un trešām personām un pašiem dzelzceļiem savā starpā.^{9/}

. Šī konvencija 1893.gadā apvienoja dzelzceļu pārvaldes ar līniju kopgarumu 152500 km. 1911.gadā līniju kopgarums sasniedza jau 250.000 km un konvencijā bija apvienoti Austrijas, Beļģijas, Bulgārijas, Dānijas, Francijas, Holandes, Itālijas, Krievijas, Luksemburgas, Rumānijas, Serbijas, Šveices, Ungārijas un Vācijas dzelzceļi.^{10/}

Pēc pasaules kara beigām piedalošos pie konvencijas valšņu saraksts bija stipri mainījies, tāpat arī pati konvencija bija jāpārstrādā sakarā ar Tautu Savienības iznestiem lēmumiem un vēlējumiem par tranzīta brīvību un starptautiskās satiksmes veicināšanu. Tādēļ tika izstrādāta un 1923.g.parakstīta jauna starptautiska konvencija preču pārvadāšanai pa dzelzceļiem /C.I.M./

Latvijā šī konvencija ratificēta ar Saeimas 1926.g.26.marta plenārsēdes lēmumu un spēkā no 1.oktobra 1928.g.

C.I.M.piemērojama visiem preču sūtījumiem, kuŗi ar tiešās satiksmes preču zīmi pārvadājami vismaz divu līgumslēdzēju, pie C.I.M.piederušo, valšņu robežās. Bez dzelzceļu līnijām

9/Dzelzceļu Vēstnesis, 1926.g.Nr.22 - 290,291 lap.p.

10/ Dr.R.van der Borcht. Das Verkehrswesen - 310 lap.p.

C.I.M. var apvienot arī autobusu vai kugniecības līnijas, ja tās kā dzelzceļu līniju turpinājums pārvadā starptautiskās satiksmes sūtījumus.

1930.g.beigās zem C.I.M.bija apvienotas sekošas valstis: Austrija, Beļģija, Bulgarija, Čekoslovākija, Dānciga, Dānija, Francija, Grieķija, Holande, Igaunija, Itālija, Jugoslāvija, Latvija, Luksemburga, Norvēģija, Polija, Portugāle, Rumānija, Saaras apg., Somija, Spānija, Šveice, Turcija, Ungarija, Vācija un Zviedrija. Līniju kopgarums sasniedzis 252.137 km., to starpā 530 km kugniecības līniju.^{11/}

Vispirms konvencijā^{12/} uzskaitīti priekšmeti, kuŗi savu īpašību dēļ no pārvadāšanas starptautiskā satiksmē izslēgti/sprāgstošas, smirdošas ect.vielas/, kā arī priekšmeti, kuŗu pārvadāšana pielaižama tikai zem zināmiem noteikumiem. No citu pārējo priekšmetu pārvadāšanas, izņemot tikai zināmus noteiktus gadījumus, dzelzceļi atsacīties nevar. Paredzēti arī noteikumi par iesaiņojumu veidu un pārvadāšanā pielaiesto priekšmetu apmēru.

Tālāk konvencijā apskatīts pārvadāšanas līgums. Katram, šai konvencijai padotam starptautiskās satiksmes sūtījumam, nosūtītājam jāpasastāda noteikta, konvencijā paredzēta, starptautiskās satiksmes preču zīme. Līgums skaitās par noslēgtu ar to momentu, kad dzelzceļš apliecina preces pieņemšanu uz preču zīmes duplikata.

Te jāpiezīmē, ka preču zīme ir tas dokuments uz kuŗa pamata
^{11/}Zeitschrift des U.I.C., 1931.g.Nr.6-179 lap.p.
^{12/}Lik.krāj.1926.g., rīkojums 74,9 burtnica no 161-296 lap.p.

preces tiek pārvadātas. Tā tas ir mūsu vietējā, tā starptautiskā satiksmē. Preču nosūtītājs sastāda preču zīmi un preču zīmes duplikātu. Preču zīme seko precei līdz gala stacijai. Preces saņēmējs, nododot gala stacijā preču zīmes duplikātu, saņem precī kopā ar preču zīmes originalu. Arī starptautiskā satiksmē, ar maz izņēmumiem pastāv līdzīga kārtība. Ja ir tieša satiksme, tad preču zīme tiek izrakstīta līdz istai gala stacijai, bet ja tādas nav, tad gala stacija būs kaimiņu valsts pierobežas stacija /vai arī cita nepierobežas/, ar kuru valsti nodibināta tiešā satiksme. Lai precī nosūtītu tālāk tad jā sastāda jauna preču zīme un saskaņā ar to, tā saucamo pārstādīto preču zīmi, prece tiek sūtīta līdz gala, vai atkal kādai pārstādīšanas stacijai.

Starptautiskā satiksmē, bez preču zīmes, precei seko vēl otrs pārvadāšanas dokuments - preču pavadzīme. Ja vietējā satiksmē preču pavadzīmes lomu izpilda preču zīme, starptautiskā satiksmē dzelzceļš - nosūtītājs sastāda vēl minēto preču pavadzīmi. Tā vajadzīga dzelzceļiem lai savstarpīgi norēķinātos. To sastāda tik eksemplāros, caur cik valstīm prece tiek pārvadāta. Ikkatris dzelzceļš - pārvadātājs atzīmē šajās preču pavadzīmēs sev pienākošos maksājumus, paturot vienu pavadzīmes eksemplāru sev. Dzelzceļš - preču saņēmējs uz sava preču pavadzīmes eksemplāra tādējādi redz, cik visiem dzelzceļiem atsevišķi, un tā tad arī kopā, pienākās par preces pārvadāšanu.

Veduma maksa un papildu maksājumi aprēķināmi saskaņā ar likumīgā spēkā esošiem un katrā valstī noteiktā kārtā izsludinātiem tarifiem. Tarīfi jāpiemēro attiecībā pret visiem vienlīdzīgi.

Pārvadājot precī starptautiskā satiksmē ar tiešiem dokumentiem, dzelzceļi, saskaņā ar C.I.M., izpilda ne tikai ar šo pārvadāšanu saistītos tiešos pienākumus, kā transportu, pārkraušanu, uzglabāšanu, apsargāšanu un t.t., bet, uz preču zīmei pievienoto dokumentu pamata, nokārto arī muitas un administratīvu iestāžu formalitātes.

Veduma maksa un citi maksājumi, kurus nosūtītājs saskaņā ar preču zīmi nav uzņēmis uz sevi, skaitas par pārvestiem uz saņēmēju. Nosūtītājs var arī samaksāt iepriekš /frankēt/ vai nu zināmus, noteikti uzrādītus maksājumus, vai arī veduma maksu līdz kādai robežai, vai arī izņēmumu gadījumos līdz zināmām stacijām, kuras nav robežstacijas. Ja nosūtītājs ņem uz sevi visus maksājumus, vai daļu no tiem, un ja pieņemot precī pārvadāšanai nav iespējams pareizi noteikt šo maksājumu apmēru, tad dzelzceļam ir tiesība prasīt kā nodrošinājumu šiem maksājumiem tuvojošās summas iemaksu, izsniedzot attiecīgu kvīti. Tādā gadījumā tiek sastādīts C.I.M. noteikta parauga blanķete-frankatūras rēķins, kurš pavada sūtījumu līdz gala stacijai. Uz šī frankatūras rēķina, tāpat kā uz preču pavadzīmes, katras valsts robežstacija, caur kurām prece iet, atzīmē tai pienākošos maksājumus. Saņemot atpakaļ šo frankatūras rēķinu

no gala stacijas, nosūtīšanas stacija, saskaņā ar atzīmētiem maksājumiem uz frankatūras rēķina, norēķinājas ar nosūtītāju un izmaksā nosūtītājam atpakaļ, lieki, pie nosūtīšanas iekasēto summu.

Konvencija regulē bez tam arī pēcmaksu uzlikšanas un iekasēšanas kārtību, kā arī paredz aizdevumus skaidrā naudā.

Tālāk, saskaņā ar konvenciju, kamēr sūtījums vēl nav izdots saņēmējam, sūtījuma īpašniekam ir tiesība grozīt pārvadāšanas līgumu, pieprasot sūtījumu pāradresēt uz citu gala staciju, vai arī to ceļā apturēt, dodot jaunus rīkojumus, izdot citam saņēmējam, vai arī sūtīt atpakaļ uz nosūtīšanas staciju.

Konvencija paredz zaudējuma atlīdzību par preču nozaudēšanu, bojāšānu un piegādāšanas termiņa nokavēšanu, kā arī nosaka attiecības starp dzelzceļiem un trešām personām. Tāpat paredzēti prasību apmierināšanas kārtība un prasību iesniegšanas termiņi.

Beidzot konvencijā paredzētas arī attiecības starp dzelzceļiem: kā norēķināšanās, tā arī atpakaļprasību nokārtošana dzelzceļu starpā.

Saskaņā ar konvenciju, katram dzelzceļam, kurš pieņemot precī pārvadāšanai vai to izdodot, ņemas jāis veduma maksu vai citus no pārvadāšanas līguma izrietošus maksājumus, jāsamaksā pārējiem dzelzceļiem tiem pienākošās daļa no veduma un citiem maksājumiem.

Preces nodošana no viena dzelzceļa uz otru piešķir dzelz-

ceļam, kurš precīzi nodod, tiesību tūlīt ieskaitīt sev par labu uz dzelzceļa - preces pieņemēja rēķina kā veduma maksu tā arī visus citus līdz nodošanas laikam pienākošos maksājumus. Turvākus norādījumus par norēķināšanos noteic atsevišķu valšņu noslēgtie savstarpējie līgumi un noteikumi.

2./ Starptautiskā konvencija pasažieru un bagāžas pārvadāšanai pa dzelzceļiem -C.I.V.

Pasažieru starptautiskā satiksme var notikt vai nu ar tiešas starptautiskās satiksmesbiļetēm, vai arī katras valsts, par kuru notiek satiksme, atsevišķām, tā saucamām kuponu biļetēm. Satiksmes ar tiešām biļetēm notiek tikai to valšņu starpā, kuras noslēgušas savstarpējus līgumus par tiešas satiksmes uzturēšanu. Ja, turpretim, starp kādām valstīm tiešas satiksmes nav, pasažieris brauc no noteiktas stacijas līdz valsts robežstacijai, no otras valsts robežstacijas līdz vajadzīgai stacijai vai robežstacijai un t.t. Ceļojumu birojos un agentūrās pasažierim sastāda grāmatīgas veidā biļetes ar kuponiem visdažādākos virzienos, neizslēdzot arī apmešanos viesnīcās un t.t. Tiešās satiksmes biļetēm daudzkreiz paredzēti zināmos gadījumos, vai zināmas valsts braucējiem dažādi nolaidumi un t.t., kas noteikti tiešos tarīfos, kādu, saprotams, pie ne-tiešas satiksmes ar kuponu biļetēm nav.

Līdz 1924.gadam pasažieru satiksmei starptautiskā satiksme nebija vispārēja akta kas to regulētu. Pēc pasaules kara, sa-

karā ar Tautu savienības pašķirto ceļu starptautiskās satiksmes organizācijas attīstībai, sanāca Eiropas un Azijas dažādu valšņu pārstāvju konference kas konvenciju izstrādāja, pamot pamatā pirms pasaules kara izstrādāto, bet dzīvā neievēsto projektu šinī satiksmē. C.I.V. noslēdz kopā ar C.I.M. 29 dažādas valstis un parakstīja to valšņu pārstāvji 1923.g. 3.juniņā Bernē. Spākā ar 1928.g.1.oktobri.

Latvija ir minētās, kā arī iepriekšējās konvencijas dalībniece no tās izstrādāšanas un parakstīšanas dienas.

C.I.V. piemērojama visiem pasažieru un bagāžas pārvadājumiem uz starptautisko bilešu un bagāžas kvīšu pamata, kuŗos piedalās vismaz divu līgumslēdzēju valšņu dzelzceļi, piederošie pie C.I.V.

Minētā konvencijā bez dzelzceļu līnijām piedalās arī automobiļu un kugniecības līnijas, pa kuŗām uztur kārtīgu satiksmi un kuŗas, kā kādas dzelzceļu līnijas turpinājums, izpilda starptautiskus pārvadājumus.

1930.g.beigās līniju kopgarums, uz kuŗām spēkā starptautiskā konvencija C.I.V., ir 238.262 km. Šinī skaitā ietilpst 15.407 km kugniecības un 1113 km autobusu līnijas. Pie C.I.V. pieder: Austrija, Beļģija, Bulgarija, Čekoslovākija, Danciga, Dānija, Francija, Grieķija, Holande, Igaunija, Italijs, Jugoslāvija, Latvija, Luksemburga, Norvēģija, Polija, Portugale, Rumanija, Saaras apg., Somija, Spānija, Šveice, Turcija, Un-

garija, Vācija un Zviedrija.^{13/}

Vispirms konvencijā^{14/} iet runa par pārvadāšanas līgumu. Saskaņā ar konvenciju, visiem starptautiskiem pārvadājumiem jābūt īpaša veida biļetēm ar noteiktu biļešu derīguma ilgumu. Starptautiskās satiksmes pasažieru pārvadājumos paredzētas braukšanas maksas pazeminājums bērniem. Tālāk iet runa par personām, kuŗas izslēgtas no pārvadāšanas, vai pielaistas pārvadāšanā zem zināmiem noteikumiem, tāpat uzskaitīti priekšmeti, kuŗu līdžņemšana vagonos aizliegta.

Konvencijā paredzēti kādi priekšmeti uzskatāmi par bagažu, pasažieru atbildība par to, bagažas iesaiņojums, stāvoklis, pieņemšana un izdošana.

Maksas par pārvadājumiem aprēķināmas saskaņā ar likumīgā spēkā esošiem un katrā valstī pienācīgi izsludinātiem tarifiem, pie kam tarifi jāpiemēro saskaņā ar C.I.V. pret visiem interesentiem vienādi. Vietējie tarifu noteikumi nevar runāt pretī šai konvencijai; pretējā gadījumā tie uzskatāmi kā spēkā neesoši.

Ja biļeti pasažieris nav izlietojis, tas var pieprasīt braukšanas maksas atpakaļ izmaksu, ņemot vērā attiecīgus atvilkumus.

Konvencijas trešā daļā iet runa par dzelzceļu atbildību un sūdzībām, kā un kur tās iesniedzamas. Saskaņā ar C.I.V., dzelz-

13/ Zeitschrift des U.I.C., 1931.g.Nr.6 - 179 lap.p.

14/ Lik.krāj.1926.g., rīkojums 74, burtnīca 9 no 113-161 lap.p.

ceļu atbildībai par kāda pasažiera nonāvēšanu vai sakropļošanu, ja tāda notikusi vilciena nelaiemes gadījuma dēļ, kā arī par zaudējumiem, kas cēlušies kāda vilciena nokavēšanās vai atcelšanas dēļ, vai tāpēc, ka nokavēts saskaņots vilciens, piemērojami tās valsts likumi un noteikumi, kurā tāds gadījums noticis.

Par rokas bagažu un dzīvniekiem, kuri jāuzrauga pasažieriem, dzelzceļš atbild saskaņā ar konvenciju tikai tiktāl, cik tāl zaudējums cēlies aiz dzelzceļa vainas. Turpretīm par bagažu dzelzceļi atbild pilnīgi un zolidāri. Tālāk paredzēts atbildības apmērs, atlīdzības lielums un atmaksa, sūdzību iesniegšanas un iztiesāšanas kārtība un prasību noilgums, kā arī atpakaļprasības tiesība dzelzceļu pašu starpā.

Saskaņā ar konvenciju, katram dzelzceļam jāsamaksā pārējiem dalību ņemošiem dzelzceļiem tiem pienākošās daļa par pārvadāšanu, kuras tas iekasējis, vai kuras tam bija jāiekasē. Tuvākus noteikumus par norēķināšanos paredz savstarpējie valsts līgumi un noteikumi.

c/Starptautisko dzelzceļsatiksmi apvienojošās organizācijas.

1/Starptautiskais dzelzceļu centrālbirojs.

1890.g.noslēdzot Bernes konvenciju preču pārvadāšanai minētā konvencijā dalību ņemošās valstis atrada par vajadzīgu nodibināt darbvedības pārvaldi, kas pārzinātu ar konvenciju nodibinājušos apvienību. Kā tādu 1893.gadā nodibināja -

- Starptautisko dzelzceļu centrālbīroju.^{15/}

Noslēdzot 1924.g.jaunu konvenciju preču pārvadāšanai, kā arī konvenciju pasažieru un bagažas pārvadāšanai starptautiskā satiksmē, Centralbirojs no jauna pārņēma zem minēto abu konvenciju nodibinājušos apvienības darbības vešanu.

Saskaņā ar reglamentu^{16/}, Centralbirojs nodibināts, lai atvieglinātu C.I.M. un C.I.V. izpildīšanu starptautiskiem dzelzceļu pārvadājumiem. Tas pieņem paziņojumus no katras līguma slēdzējas valsts un konvencijā piedalošamies dzelzceļiem un dara tos zināmus pārējām valstīm un dzelzceļiem; vāc, sakārto un publicē uz starptautisko satiksmi attiecošos visāda veida statistiku un ziņas; taisa lēmumus dzelzceļu savstarpēju strīdu gadījumos; atvieglo dzelzceļu savstarpēju sazināšanos; skata cauri dažādus priekšlikumus C.I.M. un C.I.V. grozīšanai un sasauc pēc vajadzības konferences. Centralbirojs ved arī sarakstu dzelzceļiem, kas padoti C.I.M. un C.I.V. konvencijai. Tas uzņem un izslēdz no konvencijas dzelzceļus, ja par to ir saņemis paziņojumu no Šveices valdības, kuŗa pārzin Centralbiroju. Centralbiroja sēdeklis atrodas Bernē. Tā izdevumus nes līgumslēdzēju valstis proporcionāli dzelzceļu līniju garumam.

Centralbirojs bez tam vēl izpilda norēķināšanās biroja pienākumus, pie norēķināšanos par vagonu lietošanu, saskaņā

15/Zeitschrift des U.I.C., 1931.g.Nr.7 - 78.lap.p.

16/"Reglaments par Centralbiroju" - C.I.M. un C.I.V.konvenciju pielikumā, Lik.un rīk.krājums, 1926.g.74.rīkojuma, 158-160, 241, 242.lap.p.

ar R.I.V. un R.I.C. apvienības reglamentiem, par ko iet runa turpmāk.

2/. Starptautiskā preču vagonu savienība.

Preču pārkraušana, precēm pārejot no vienas valsts otrā, bija ilgu laiku viens no tiem kavēkliem, kas visvairāk traucēja un neļāva attīstīties satiksmei starp dažādām valstīm un tautām. Bija, saprotams, atsevišķi līgumi starp kaimiņvalstīm, bet viss tas starptautiskās satiksmes lielam mērogam bija stipri maz.

Pēc pasaules kara, kad visos jautājumos drudžaini savstarpēji apspriedās un vienojās, arī preču pārkraušanas neparocība izvirzījās kā akutākais jautājums starptautiskās konferencēs.

Preču pārkraušanu var novērst vienīgi dzelzceļiem savstarpēji apmainoties vagoniem un pilnīgi izbēgt no pārkraušanas var tad, ja tādā apmaiņā piedalās visas viena kontinenta valstis. Šo Eiropas valstis saprata un tamdēļ 1921.gada rudenī Stresā /Itālijā/ sanākušā visu Eiropas valstu /izņemot SPRS un Pirenēju pussalas/ dzelzceļu konference nodibina starptautisko preču vagonu savienību un izstrādā reglamentu par preču vagonu savstarpēju lietošanu¹⁷ /R.I.V./. Šis reglaments grozīts un papildināts vēlāk sanākušās Perugia's un Lucernas konferencēs. Tagadējais reglaments spēkā ar 1930.g. 1.janvārī¹⁸

R.I.V. Savienībā piedalās Austrijas, Beļģijas, Bulgārijas,

17/Zeitschrift des U.I.C., 1931.g.Nr.7 - 228.lap.p.

18/"Reglaments preču vagonu lietošanai starptautiskā satiksmē" -atsevišķā 1930.g.izdevumā un apcerējums par to "Zeitschrift des U.I.C." 1931.g.Nr.7 - 228 līdz 235.lap.p.

Čekoslovākijas, Danijas, Francijas, Holandes, Jugoslavijas, Latvijas, Lietavas, Luksemburgas, Norvegijas, Polijas, Rumānijas, Saaras apg., Šveices, Turcijas, Ungārijas, Vācijas, Grieķijas, Zviedrijas dzelzceļi, kopā 109 dzelzceļu pārvaldes, kurām normalplatuma /1435 m/m/ dzelzceļu līnijas.

Savienības mērķis ir regulēt savstarpēju preču vagonu lietošanu. Savienību pārzin pilna sapulce, komiteja un darbvedības pārvalde. Pilna sapulce sanāk ik 5 gadus un ievēl darbvedības pārvaldi no komitejas pastāvīgām pārvaldēm, kā arī lemj par statutu un reglamentu grozījumiem un papildinājumiem. Komiteja sastāv no pastāvīgiem piecu sekošu valstu locekļiem: Beļģijas, Vācijas, Francijas, Itālijas un Šveices un 2 nepastāvīgiem locekļiem no citām valstīm, kuru līniju garums nav mazāks par 3000 km. Komitejas uzdevums ir uzņemt savienībā un izslēgt pārvaldes, izšķirt dažādas domstarpības un pārbaudīt dažādus ienākušos priekšlikumus. Darbvedības pārvaldi ievēl pilna sapulce uz 5 gadiem un tā ved visas savienības lietas. Kā darbvedības pārvalde savienībai tagad ievēlēti Šveices dzelzceļi.

Izdevumus R.I.V. savienības uzturēšanai sedz pārvaldes - dalībnieces proporcionāli balsu skaitam, pie kam katrai dzelzceļu pārvaldei ir viena pamat balss un bez tam vēl uz katriem 1000 km līniju garuma pa vienai papildu balsij.

R.I.V. reglaments piemērojams savstarpējai preču vagonu lietošanai starptautiskā satiksmē starp savienībā dalību pemo-

šām pārvaldēm.

Reglaments sīki nosaka vagonu lietošanu uz svešiem ceļiem; to sūtīšanu turpceļā, nodošanu, pieņemšanu robežstacijās, apzīmēšanu pārejas stacijās; tāpat vagonu iekraušanu un atpakaļsūtīšanu, nomātu vagonu lietošanu un rīcību attiecībā uz nokļūdušiem vagoniem, kā arī palīglīdzekļu savstarpēju lietošanu.

Saskaņā ar reglamentu, vagoni, kuŗu krava pēc tarifa skaitāma kā pilnvagonu kravīpš, jāsūta līdz pirmātnējai gala stacijai, ja viss ceļa gabals līdz pēdējai pieder savienības pārvaldēm vai citām pārvaldēm, ar kurām kaimiņos atrodas savienības pārvaldes, kā arī vagonu Ipašniece ir vienojušās par vagonu apmaiņu. Sīksūtījumus, kuŗi neieņem visu vagonu, dzelzceļam-pieņemējam ir tiesība sūtīt tālāk ar to pašu vagonu, vai arī pārkraut. Vagonu nodošana un pieņemšana notiek uz preču dokumentu /preču zīme, preču pavadzīme, muitas deklarācijas, eet./ un Ipašas vagonu pavadzīmes pamata. Vagona gaita tiek šinī pavadzīmē uzrādīta. Vagoni pēc izkraušanas nekavējošo jā-sūta atpakaļ pa tuvāko ceļu un ja iespējams ar kravu.

Pie R.I.V. piederošās pārvaldes var arī savstarpīgi izpa-līdzēties, aizdodot vagonus pāravadāšanai, tādā gadījumā tos tukšus nosūtīt pie minētas Ipašas pavadzīmes. Arī palīgli-dzēkļu, kā brezentu, važu, virvju, statīņu savstarpīga lieto-šana tiek izsekota uz šo pavadzīmju pamata.

Ikkatrai pārvaldei, kas saņem svešus vagonus, krautus vai tukšus, jāmaksā pārvaldei - Ipašniecei par katru vagonu, at-

karībā no lietošanas ilguma, nomas maksa no Zelta fr. 0,80 -
- 2,50 par katru vagonu dienā. Šī noma var būt arī augstāka
un ir gadījumi, kuros no nomas maksas pavisam atsvabina svešu
vagonu lietotājas.

Norēķināšanās notiek tādējādi, ka ikkatra pārvalde pēc
katra mēneša notecēšanas sastāda ikkatrai pārvaldei, no kuras
tā saņēmusi tās pašas vai ievestus vagonus, Ipašu pārskatu un
kopsavilkumu, bet parāda summu pieteic norēķināšanās vietai.
Pārvalde, vagonu Ipašniece, pārskatus saņemot tos pārbauda, pie
kam 3 mēnešu laikā pēc pārskata saņemšanas var celt iebildumus
par nepareizībām ect. pārskatos.

Norēķināšanās vietas, par vagonu lietošanu, saskaņā ar
R.I.V., ir divas. Viena, vecākā pastāv pie Šveices dzelzceļu
pārvaldes Bernē, proti, pie jau iepriekš apskatītā Centralbi-
roja. Otru norēķināšanās vietu nodibinājuši Vācijas dzelzceļi
Berlīnē, caur kuru norēķinājas daļa no Baltijas valsts dzelz-
ceļiem un arī vēl daži citi dzelzceļi. Minētām norēķināšanās
vietām ir savas Ipatnības. Tā Centrālbirojs, saņemdam no pār-
valdēm parādniecēm pieteiktas summas, tās sakopo, izrēķina ku-
ŗi dzelzceļi kam maksā un ar Ipašu savilkumu paziņo debitoriem
kur tiem parādi jānomaksā, tālāk pašai apmaksai nesekodams.
Berlīnes birojs, turpretīm, pats caur savu banku nomaksā pie-
nākošās summas kreditoriem un saņem tās atpakaļ no debitoriem.
Tas ir starpnieks arī pašā parādu dzēšanā un tādējādi līdzīgs
Brisseles norēķināšanās birojam, ko apskatīšu turpmāk.

3/ Starptautiskā pasažieru vagonu savienība.

Tāda pat neērtība, kāda ir preču pārkraušana preču satiksmē, pasažieru starptautiskā satiksmē ir pasažieru pārsēšanās no viena valsts vagona otras valsts vagonā.

Lai novērstu pasažieru pārsēšanos, bagažas un pasta pārkraušanu starptautiskā satiksmē nodibināta sākot ar 1922.g.1. janvāri, līdzīga R.I.V., savienība pasažieru un bagažas vagonu lietošanai /R.I.C./. Tā kā pasažieru, bagažas un pasta satiksmē nepieciešama noteiktība, pretēji preču vagonu satiksmē, kur kustība notiek tik tad, kad ir preces pārvadāšanai, R.I.C. mērķis un uzdevums ir plašāks. Tās otrās mērķis-Eiropas vagonu piegādes plāna, vai, precīzāki sakot, Eiropas kustības virziena sastādīšana.

Saskaņā ar reglamentu^{19/} R.I.C. savienības organi ir vagonu piegādes konference un darbvedības pārvalde. Konferences uzdevums uzņemt un izslēgt savienības dalībnieces-pārvaldes, ievēlēt darbvedības pārvaldi, grozīt un papildināt R.I.C. reglamentu un sastādīt Eiropas vagonu piegādes plānu. Tās notiek reiz gadā. Konferences var būt pilnas un nepilnas, kad atsevišķu valstu grupa izlemj kādu attiecošos jautājumu. Darbvedības pārvalde ved R.I.C. adresu sarakstu, tekošas darīšanas, sagatavo materialus konferencēm, izdod vagonu piegādes plānu.

Darbvedības pārvaldi ievēl uz 5 gadiem.

^{19/}"Reglaments pasažieru un bagažas vagonu lietošanai starptautiskā satiksmē" - atsevišķā izdevumā un - apcerējums par to "Zeitschrift des W.I.C." 1931.g.N.7, 236-239.lap.p.

Savienībā var iestāties ikkatra dzelzceļu pārvalde, kas ir starptautiskās pasažieru, bagažas un pasta vagonu kustības daļiņnieces. Pārvalde var būt par locekli arī tad, kad viņa pagaidām starptautiskā vagonu kustībā nepiedalās.

Pēc vagonu piegādes plāna visa Eiropa sadalās 17 nodaļās. Ikkatrai nodaļai ir sava dzelzceļu pārvalde, kā priekšsēdētājas vai sagatavotājas, atsevišķo nodaļu un apakšnodaļu vagonu gājienu izstrādāšanai un sakopšanai.

Konferencē, katrai savienības pārvaldei ir viena balss, bez tam tik daudz papildu balsis, cik reiz skaitlis 10.000 ir summā, kuŗu dod atsevišķu vagonu gājienu asu skaits, virzienā kādā pārvalde piedalās, saskaņā ar piegādes plānu, reizināts ar atiešanas skaitu no izejas stacijas, kāds noteikts gadā vagoniem attiecīgos vilcienos. Gulamvagonu un restoranvagonu sabiedrības, kuŗu vagoni iet pāri vienai vai vairākām valšķu robežām un pašas apkalpo savus vagonus, var piedalīties sēdēs, bet viņām nav balstiesību.

Domstarpības R.I.C.darbībā izšķir sevišķa šķirējtiesa.

Izdevumus savienības uzturēšanai sedz proporcionāli balsu skaitam, kāds ir katrai pārvaldei konferencēs.

Pie R.I.C. pieder sekošo valšķu, valsts un privatu dzelzceļu pārvaldes: Beļģijas, Bulgarijas, Dānijas, Vācijas, Francijas, Grieķijas, Italiijas, Serbu, Króatu un slovenu karaļvalstis, Latvijas, Lietavas, Holandes, Norvegijas, Austrijas, Polijas, Rumanijas, Sāras apg., Zviedrijas, Šveices, Čekoslo-

vakācijas, Turcijas un Ungārijas valsts dzelzceļi.

Reglaments par vagonu savstarpīgu lietošanu attiecas tiklab kā uz pasažieru, tā uz guļamu, restorāna, salona, sanitāriem, bagāžas un pasta vagoniem. Tajā paredzēta vagonu lietošana, norēķināšanās, apiešanās ar tiem, nolīdzināšana par savstarpējo lietošanu un dažādi tehniskie noteikumi.

Satiksmē paredzēta kārtējā un nekārtējā. Kārtējā satiksme ir tādi vagonu gājieni, pa kuriem iepriekš 2 vai vairāk pārvaldes vienojušās tos uzturēt zināmos noteiktos laikos, pretēji nekārtējai satiksmei, kas var notikt izņēmumu gadījumos.

Norēķināšanās notiek tā saucamā naturālā veidā, tas ir, notiek vagonu asskilometru apmaiņa, ņemot par pamatu pie aprēķināšanas noskrietos kilometrus un vagona lielumu resp. vāgu asu skaitu. Noteikumi savukārt paredz, cik kādam vagonam ass tiek skaitītas, kā arī kāds tukšs, vai citādi defektīvs noskrējienš nav skaitāms asskilometru skaitā.

Katra pārvalde, kurās teritorijā kustas sveši vagoni, skaita tādu vagonu noskrējienus savā teritorijā un ikmēnešus paziņo pārvaldei-īpašniecei noskrieto asskilometru skaitu ar paredzētu pārskatu, bet par gadu reiz piesūta tādu pārskatu - kopsavilkumu nolīdzināšanas vietai Bernē, resp. Centralbirojam. Nolīdzināšanās vieta sastāda galīgu kopsavilkumu par attiecīgo pie R.I.C. piederušo pārvalžu aktīvu un pasīvu, t.i. asskilometriem un izved kāda pārvalde kurai ir parādā un cik parādā asskilometrus. Ja trīs gadu laikā starp dažādām dzelzceļu pār-

valdēm asskilometri nav izlīdzinājušies, tad parāda atlikums jāsamaksā naudā, rēķinot 0,05 zelta fr. par asskilometri. Parāda summu Centralbirojs ieslēdz R.I.V. paredzētā kopsavilkumā un norāda dzelzceļam - parādniekam to nomaksāt attiecīgam dzelzceļam kreditoram.

Dažādu sabiedrību, kā guļam, restoranvagonu sabiedrības vagoni šis norēķinos netiek ieslēgti. Parasti, valstis par tiem nekādu atlīdzību nemaksā, bet dod citāda veida atmaksu, dažādu priekšrocību est.veidā. Ja arī maksa paredzēta, to tad nosaka sevišķi savstarpējie līgumi.

Runājot par vagonu lietošanu jāpiemin arī vilcienu sarakstu sastādīšanas konferences, kuras saskaņo vilcienu sarakstus starptautiskā satiksmē. Šīs konferences notiek parasti 2 reiz gadā un to sasauc un vada Ipaša darbvedības pārvalde. Cik plaši reprezentētas minētās konferences rāda 1930.g.Kopenhagenas konference, kurā piedalījās 220 pārstāvji no 131 satiksmju pārvaldēm, ietilpstošām 28. dažādās valstīs.^{20/}

4/ Starptautiskā dzelzceļu savienība - U.I.C.

^{21/} Bez jau minētām, dzelzceļus apvienojošām organizācijām, kuras galvenā kārtā aptver attiecības starp dzelzceļiem un trešām personām, kā arī dzelzceļu saimniecisko pusi, pastāv apvienības, kuru galvenais mērķis ir ciešāki apvienot pašus dzelzceļus.

^{20/} Zeitschrift des U.I.C., 1931.g. Nr.7 - 241.lap.p.
^{21-22/} Dzelzceļu Vēstnesis, 1926.g.Nr.22 - 292.lap.p.

Kā pirmā šāda veida apvienība uzskatāma 1885.g.Brisselē sa-
nākušais "Starptautiskais dzelzceļu kongress" /Congrès Inter-
national des Chemins de fer/. Šis kongress bija spraudis sev
par mērķi apvienot visus pasaules dzelzceļus un viņam pievie-
nojās gandrīz visi lielākie Eiropas dzelzceļi. Savā pastāvēša-
nas laikā kongress noturējis 3-4 konferences, kurās apspriesti
dažādi jautājumi. Tuvāku ziņu par kongresa darbības rezultātiem
trūkst.

1921.g.Porta Rozas un vēlāk 1922.g.3.maija Dženovas konfe-
rencēs tika pacelts jautājums par dzelzceļu savienības dibinā-
šanu. Tika izteikta vēlēšanās, lai Francijas dzelzceļi uzņemas
iniciatīvi un sasauc visu Eiropas un pārējo dzelzceļu konferen-
ci, kurā būtu apspriežami jautājumi par dzelzceļsatiksmes uz-
labošanu tādos apmēros, lai tā līdzinātos vismaz pirmskara
starptautiskās satiksmes apmēriem.

Saskaņā ar šo konferencē izteikto vēlēšanos Francijas lie-
lāko dzelzceļu pārvaldes komiteja sasauca 1922.g.17.oktobrī
Parīzē starptautisku dzelzceļu konferenci. Konferencē bez 27
dažādu valšņu pārstāvjiem, to starpā arī Latvijas pārstāvis,
piedalījās arī Tautu Savienības pārstāvji. Šī konference nodi-
bināja Starptautisko Dzelzceļu Savienību /U.I.C./, kuras mērķis
- sekmēt starptautiskās satiksmes uzlabošanu un atvieglošanu.

Pēc savas organizācijas U.I.C. sadalās pārvaldes un pētī-
šanas organos. Pārvaldes organs ir pilna sapulce un vadības
komiteja ar pastāvīgu ģenerālsekretariātu Parīzē. Vadības ko-

mitejā ietilpst priekšsēdētājs no Francijas dzelzceļiem un 13 locekļi - pārstāvji no dažādām valstīm un valšķu grupām. Vadības komitejā ietilpstošās valstis nozīmē un ieceļ pilna sapulce uz 10 gadiem.^{22/}

Kā pētīšanas organs uzskatāmas 5 pastāvīgas komisijas, kuras ir sekošas: 1/Pasažieru satiksmes komisija, 2/Preču satiksmes komisija, 3/Norēķināšanās un valūtas komisija, 4/Ritošā sastāva apmaiņas un savstarpīgas lietošanas komisija un 5/Technisku jautājumu komisija. Komisijās ietilpstošās valstis nozīmē vadības komiteja un ieceļ pilna sapulce uz 5 gadiem.^{23/}

Starptautiskā dzelzceļu savienība ir pilnīgi neatkarīga no pārējām starptautiskā rakstura dzelzceļu organizācijām un atsevišķu valšķu dzelzceļiem, tāpat kā pēdējie nav atkarīgi no U.I.C. Tās darbība pastāv galvenā kārtā dažādu uz dzelzceļu attiecošos materialu vākšanā un pārbaudīšanā, kā arī visāda veida satiksmes jautājumu atrisināšanā. Šo savu uzdevumu veikšanai savienība caur savām komisijām stājas sakaros ar viņas locekļiem un citām starptautiska rakstūra dzelzceļu organizācijām.^{24/}

Tā U.I.C. uztur sakarus ar sekošām starptautiskām iestādēm: Tautu savienību; Starptautisko transporta komiteju /Comité International des Transports/; Starptautisko tirdzniecības kameru /Chambre de Commerce Internationale/; Konsultatīvo starp-

21-22/Dzelzceļu Vēstnesis, 1926.g. Nr. 22 - 292.lap.p.

23/Verkehrstechnische Woche, 1928.g. Nr. 15 - 23.lap.p.

24/Dzelzceļu Vēstnesis, 1926.g. Nr. 22 - 292.lap.p.

tautisko komiteju telefona tīklatiksmēm; Starptautisko dzelzceļu kongresu asociāciju; Centālo turisma padomi; Viduseiropas oikonomisko konferenci; Starptautisko darba konferenci, Vispasaules automobiļu kongresu.^{25/}

Tālāk U.I.C. ievāc materialus dažādiem akutiem jautājumiem, piesūta savienības locekļiem atsauksmei komisijas izstrādātos projektus un visus šos materialus stāda priekšā pilnai sapulcei. Pilnā sapulcē pieņemtiem lēmumiem tomēr ir tikai vēlāmbas rakstūre. Ja kādam lēmumam nepiekrīt un ceļ iebildumus kaut viena valsts, vai atsevišķa dzelzceļu pārvalde, tad lēmums nav obligatorisks arī pārējiem dzelzceļiem.

Starptautiskā dzelzceļu savienība apvieno Austrijas, Alžīras, Beļģijas, Bulgārijas, Čekoslovākijas, Danijas, Francijas, Griekijas, Holādes, Itālijas, Igaunijas, Jāpanas, Jugoslāvijas, Ķīnas, Liel-Britānijas, Latvijas, Lietāvas, Luksemburgas, Morokas, Norvegijas, Polijas, Portugāles, Rumānijas, S.P.R.S., Spānijas, Somijas, Saaras apg., Šveices, Turcijas, Tunisas, Ungārijas, Vācijas un Zviedrijas dzelzceļus ar tīklu kopgarumu 365.700 km.^{26/}

Beidzamā U.I.C.pilnā sapulcē, kurā notika 1928.g.20.-24. novembrim, starp dažādiem oikonomiska un tehniska satura jautājumiem, kā svarīgākie oikonomiskie jautājumi ir sekojoši. Vispirms tika ievesta starptautiskās dzelzceļu statistikas

25/ Dzelzceļu Vēstnesis, 1928.g.Nr.24 - 775 lap.p.

26/ " " " " , 1928.g.Nr.24 - 775 lap.p.

publicēšana. Dati tiek publicēti U.I.C. izdodamos biļetenos pa atsevišķiem gadiem. Tālāk tika pieņemts projekts vienādei preču nomenklatūrai starptautiskā satiksmē. Tā sastādīta 3 valodās un aptver 4000 nosaukumu, kas tika atzīts par pietiekošu starptautiskai satiksmei. Kā viens no vissvarīgākiem bija jautājums par Centrālā norēķināšanās biroja dibināšanu, ko šinī pilnā sapulcē arī pieņēma.

Kā līdzīga organizācija U.I.C., tikai ar daudz lielāku locekļu skaitu, jāatzīmē tā saucamā Starptautiskā dzelzceļu kongresa savienība. Kongresa savienībā ietilpst 42 valšņu valdības un 230 dzelzceļu pārvaldes ar 620.000 km līniju kopgarumu. Šī ir lielākā šāda veida dzelzceļu organizācija pasaulē, kurā ietilpst pat tādas valstis kā U.S.A. No jaunajām Baltijas valstīm tanī neviena nav reprezentēta.

Kongresa savienība savās pilnsapulcēs nekādus saistošus lēmumus netaisa. Tās mērķis ir - materialu un dātu vākšanas un publicēšanas ceļā veicināt dažādo dzelzceļu nozaru attīstību.^{27/}

5/. Centrālais norēķināšanās birojs - B.C.C.

Tā kā Eiropā ir liela valūtas dažādība, pie kam bieži novērojama naudas kursu svārstība, kas apgrūtina savstarpējo norēķināšanos, U.I.C. atzina par nepieciešamu pēc iespējas vienkāršot savstarpējo norēķināšanos, dibinot šim nolūkam norēķināšanās biroju. Jau no Starptautiskās Dzelzceļu savienības di-

bināšanas laika pastāvēja vairāki tādi norēķināšanās biroji, tomēr bija vēlams apvienot norēķināšanos vienā birojā. Kā tās ar 1. janvāri 1925. gadu nodibināts Centrālais norēķināšanās birojs Briselē, kura darbvedību uzticēja beļģu dzelzceļu nacionālajai sabiedrībai.

Centrālais norēķinu birojs /B.C.C./, saskaņā ar reglamentu,^{28/} norēķināšanos izved uz tā saucamo maksājumu pieteikumu pamata. Dzelzceļi, kuŗi ir starptautiskās dzelzceļu savienības locekļi, pieteic Centralam norēķinu birojā maksājumus, kuŗus tiem jāmaksā citām dzelzceļu pārvaldēm, vai arī jāsaņem no tām. Tuvāki to noteic savstarpējie līgumi. Maksājumus pieteic valūtā, kāda savstarpējā saistībā pastāv. Centrālais norēķinu birojs 2 reizes mēnesī, uz katra mēneša 1. un 15. datuma šos saņemtos pieteikumus sakopo, pārrēķina dažādās valūtās uzrādītās summas U.S.A. dollaros, pēc Ņujorkas attiecīgās dienas biržas kursa, un izrēķina kuŗi dzelzceļi maksā un kuŗi saņem. Pēc tam B.C.C. dzelzceļiem - kreditoriem nomaksā tiem pienākošos atlikumu summas un dod rīkojumus dzelzceļiem debitoriem savukārt nomaksāt birojā viņu parādu atlikumu summas. Birojs dzelzceļiem-kreditoriem atlikumu summas nomaksā attiecīgā dzelzceļu valsts valūtā, bet saņem tādā valūtā, kādu atrod sev par izdevīgāko. Centrālais norēķinu birojs ir starpnieks, kuŗš saņem dažādu debitoru parādus kopā un tos samaksā, sadala attiecīgiem kreditoriem.

Izdevumus B.C.C.uzturēšanai sedz biroja klienti - dzelzceļu pārvaldes, proporcionāli pieteiktiem maksājumiem.

6/Starptautiskā guļamvagonu sabiedrība.

Runājot par starptautisko satiksmi un iestādēm kas to veicina, jārunā par starptautisko Guļamvagonu sabiedrību, kuŗa, lai gan būdama pilnīgi privāta rakstura internacionāla sabiedrība, radījusi grandiozu Ipatnēju starptautisku kustību.

29/ Starptautiskā guļamvagonu sabiedrība dibināta Briselē 1876.gada 4.decembrī ar 4 miljoniem franku pamatkapitāla. Viņas dibinātājs beļģietis Georgs Nagelmackers.

Sākumā ritošā sastāvā ietilpa tikai 58 guļamvagoni. Pirmā starp Parīzi un Mentoni atklātā līnija deva spīdošus rezultātus, kas pamudināja ķerties arī pie citu svarīgāko tiešās satiksmes līniju izpētīšanas. Guļamvagoni, atvieglinot nogurdinošos tāļos ceļojumus, izsauca arī papildu jaunievedumus-restorānvagonus, kuŗus piekabināja dienas vagoniem. Ar 1883.gadu sabiedrība jau laida apgrozībā t.s.luksusvilcienus, kuŗi sastāv vienīgi no guļamvagoniem un restorānvagoniem.

Sabiedrības apgrozībā laistie vagoni, kā guļamvagoni, tā restorānvagoni guva pie pasažieriem tik lielu piekrišanu, ka neilgā laikā tika atklātas līnijas starp visām Eiropas valšķu galvas pilsētām. Līgumi ar dzelzceļu pārvaldēm tika slēgti uz ilgāku laiku, kas sabiedrības stāvokli vēl vairāk nostiprināja.

29-30/ Iz Starptautiskās Guļamvagonu sabiedrības 50 gadu darbības pārskata, Dzelzceļu Vēstnesī 1926.g.Nr. 22 no 437-438 lap.p. Nr.24 no 480-484 lap.p. un Nr.26 no 543-545 lap.p.

Ar 1898.gadu sabiedrība sāk iekarot arī citus kontinentus. Šinī gadā tika noslēgts generallīgums ar Krieviju, kas tai deva iespēju atklāt Sibīrijas ekspresi, kurš gāja līdz Vladivostokai pie Klusā okeana. Vēl vēlāk tika atklātas līnijas arī Afrikā.

Visrosīgākais sabiedrības attīstības periods no 1905.līdz 1913.gadam, kad ar katru gadu pavairojās ekspluatējamo līniju skaits, it īpaši Viduseiropā.

Pasaules kara laikā darbība notika samazinātos apmēros un protams tikai starp nedaudz valstīm.

Tūlīt pēc pasaules kara izbeigšanās Sabiedrība sāka atjaunot savus starptautiskos vilcienus. Kā pirmo laida apgrozībā Parīzes-Romas ekspresi. Tāpat pastiprinātā kārtā parastajos vilcienos tika laisti apgrozībā guļamvagoni.

Ar 1920.gadu sabiedrībai sākās atkal jauns darbības attīstības posms. Sabiedrība paplašinot savu vagonu parku lielos apmēros laiž apgrozībā pilnīgi jauna pārlabota tipa vagonus, pagatavotus pilnīgi tikai no metala.

Sabiedrība nepiegrieza savu uzmanību tikai luksusa vagoniem vien. Baltijās valstīs, Polijā, Čekoslovākijā un citur, kur publika vēlējās visiem pieejamus vagonus, sabiedrība ierīkoja un laida apgrozībā II un III klases guļamvagonus, kurus braucēji ļoti iecienījuši. Šādi vagoni apgrozībā arī pie mums Latvijā.

Guļamvagonu sabiedrība nodibinājusi plašu organizāciju ce-

ļošanas biroju veidā. Šajos birojos tā ierīkojusi nodaļas visādām ceļotāju vajadzībām, kā dzelzceļu, kugu, gaisa un autobusu satiksmju bilešu pārdošanai, telpu apgādāšanai viesnīcās, grupu ceļojumu sarīkošanai, bagažas pieņemšanai un nogādāšanai mājās. Tā ierīkojusi šajos birojos arī maiņas kases, teatru bilešu pārdošanu un t.t.

Guļamvagonu sabiedrība ir moderna mūsu laikmeta organizācija ar jūtīgu un komplikētu iekārtu, kuru sabiedrība cenšas joprojām papildināt. Guļamvagonu sabiedrībai patlaban ir ap 100 ceļošanas biroju-agenturu, bez tam vairāk kā 200 palīgnodaļu un pārstāvju dažādos Eiropas, Azijas un Afrikas centros.^{30/}

Kā sabiedrība attīstījusies rāda sekošie dati par sabiedrības realizētām vagonu dienām:^{31/}

1886.g. vagonu dienu skaits sasniedza 43.368

1900.g. " " " " 160.468

1910.g. " " " " 292.633

1928.g. " " " " 428.576

Tas nozīmē, ka ik dienas caurmērā apgrozas nepārtraukti 1000 guļamvagonu dažādos kontinentos, kur apgrozībā sabiedrības vagoni.

Sabiedrības kapitāls, kurš sākumā bij 4 miljonus franku pašreiz ir 230 miljonus liels. Te klāt vēl nāk apgrozības ka-

29-30/Iz Starptautiskās Guļamvagonu sabiedrības 50 gadu darbības pārskata, Dzelzceļu Vēstnesī 1926.g.Nr.22, 437-438.lap.p. Nr.24 no 480-484.lap.p. un N.26 no 543-545.lap.p.
31/Zeitschrift des U.I.C., 1930.g.N.4 - 120.lap.p.

pitals no obligaciju aizpēmuma, kas sniedzas līdz 42 miljoniem franku un 3.500.000 angļu mārciņām.^{32/}

Sabiedrības ienākumi ^{33/} bija:

1876.g.	541.000 franku
1890."	4.518.000 "
1900."	13.423.000 "
1910."	28.900.000 "
1920."	64.228.000 "
un 1926."	250.000.000 "

Pievestie dati rāda, ka guļamvagonu sabiedrība ar katru gadu savā attīstībā guvusi vienmēr lielākus panākumus.

Piemērodamās prasībām, kādas nepieciešamas turpmākas attīstības nodrošināšanai guļamvagonu Sabiedrība kļuvusi par ļoti derīgu un pat nepieciešamu.

Izmantojot vienīgi privātus avotus savu līdzekļu paplašināšanai, un respektējot katras valsts likumus un tiesības, sabiedrība pratusi pasargāt savu neatkarību kā no politiskās, tā arī no nacionalās aizbildniecības.

Sabiedrības administratīvā padome sastāv no dažādu valēķu kompetentiem priekšstāvjiem. Sabiedrība nesapņem pabalstus ne no vienas valsts. Lai nezaudētu savu neatkarību, tā rīkojas tā, lai vagonu ekspluatācija atmaksātos. Lai to sasniegtu, bija jānoslēdz ar dzelzceļu pārvaldēm līgumi, kas dotu vienīgi sabiedrībai tiesību izmantot uz šiem dzelzceļiem luksu vagonus. Dzelzceļi arī saprata minēto stāvokli un ^{noslēdza} līgumus ar sa-

32/Zeitschrift des U.I.C., 1930.g.Nr.4 - 120.lap.p.

33/Dzelzceļu Vēstnesis, 1927.g.Nr.24 - 481.lap.p.

biedrību. Pašreiz sabiedrība noslēgusi līgumus ar vairāk ka 50 dzelzceļiem Eiropā, Azijā un Afrikā.

Pasaules kara laikā Vācijā dibināta Viduseiropas guļamvagonu sabiedrība /saīsināti "Mitropa"/ kuņš ir otrs šāda veida uzņēmums, kas blakus Starptautiskai guļamvagonu sabiedrībai apkalpo dažādo Eiropas valšņu līnijas ar saviem speciāli būvētiem vagoniem. Galvenais darba lauks sabiedrībai "Mitropa" ir Vācijas iekšējā satiksme, tad Austrija, Ungarija, Šveice, Čehoslovākija, Holande, Dānija, Zviedrija.

Vairākās no šīm valstīm, piem. Austrijā, Šveicē, Holandē un Čehoslovākijā, darbojās paraleli abas minētās guļamvagonu sabiedrības.^{34/}

Bez agentūrām un ceļošanas birojiem, kuri pastāv pie guļamvagonu sabiedrībām, ir patstāvīgās, no vagonu sabiedrībām neatkarīgas, agentūras un biroji. Šie biroji, līdzīgi starptautiskās guļamvagonu sabiedrības birojiem, pārdod biļetes satiksmēm, apgādā telpas viesnīcās, sarīko dažādus grupu ceļojumus un tā tālāk.

IV. Dzelzceļu starptautiskās satiksmes organizācija Latvijā.

a/ Attīstība.

Pateicoties savam ģeografiskam stāvoklim Latvijas dzelzceļi savā neilgā pastāvēšanas laikā paspējuši ieņemt jau stipri redzāmu vietu starptautiskā satiksmē. Šo vietu Latvijas dzelzceļi ieguvuši ar neatlaidīgu cenšanos apvienot un atvieglot satiksmes un pārvadāšanas noteikumus starp saviem un kaimiņu valšņu dzelzceļiem, ko pierāda daudzie noslēgtie starptautiskā rakstūra līgumi.

Pirmos soļus tiešās starptautiskās satiksmes nodibināšanā Latvijas dzelzceļi spēra, noslēdzot 1920.g.30.junijā līgumu ar starptautisko guļamvagonu sabiedrību un tā paša gada 28.septembrī noslēdzot ar Igaunijas dzelzceļiem pagaidu vienošanos par pasažieru un preču pārvadāšanu caur Valkas mezglu. 1921.g. 1.februārī noslēgts līgums starp Latvijas un Lietavas dzelzceļiem un starptautisko guļamvagonu sabiedrību par bezpārsēšanās satiksmi Rīga-Kauna-Virbaļi ar minētās sabiedrības vagoniem. 1921.g.7.februārī noslēgts līgums starp Latvijas un Igaunijas dzelzceļiem un Starptautisko guļamvagonu sabiedrību par šīs sabiedrības guļamvagonu ieslēgšanu abu minēto valšņu dzelzceļu vilcienos. 1921.g.15.februārī ieviesta tieša pasažieru un bagažas satiksme ar Lietuvu. Tā paša gada 26.februārī noslēgta konvencija starp Latviju un Krieviju par tiešu pasažieru un

preču satiksmi, kuŗa ievesta dzīvē 1921.g.1.aprīlī. 1921.g. noturēta arī pirmā konference starp Latvijas, Lietavas un Vācijas dzelzceļiem par preču vagonu savstarpēju lietošanu. 1921.g.28.julijā noslēgta konvencija ar Igauniju par tiešo pasažieru, bagažas un preču satiksmi, kuŗa ievesta dzīvē 1921.g.16. augustā.

Šī konvencija, kā arī augstāk minētā konvencija starp Latvijas un Krievijas dzelzceļiem, bija spēkā apmēram trīs gadus. Sakarā ar 1923.g.noslēgto Bernes konvenciju, kā arī praksē izrādījušamies dažādiem vēlamiem grozījumiem, abas minētās satiksmes apvienoja, nodibinot SPR3-Latvijas-Igaunijas tiešo pasažieru, bagažas un preču satiksmi. No 1921.g.19.augusta sāk apgrozīties arī Starptautiskās guļamvagonu sabiedrības tiešie vagoni Rīga-Parīze un Rīga-Ostende.

Šiem pirmājiem soļiem seko turpmākie. 1922.g.15.aprīlī ievesta Latvijas-Lietavas tieša pasažieru, bagažas un preču satiksme. Šo satiksmi vēlāk pieslēdza 1923.g.nodibinātai Vācijas-Lietavas-Latvijas-Igaunijas tiešai pasažieru un preču satiksmei.

1924.g.1.janvarī noslēdza tiešo tranzītsatiksmi starp Vācijas-Lietavas-SPR3 valstīm, tranzītā caur Latviju un Igauniju. Nākošos gados noslēgti vairāki līgumi ar citu valšķu dzelzceļiem un uz šo līgumu pamata ievestas un pastāv sekošas tiešās satiksmes:

1. SPR3-Latvijas-Igaunijas tiešā pasažieru, bagažas un preču

satiksme;

2. Vācijas, Lietavas, Latvijas un Igaunijas tiešā pasažieru, bagažas un preču satiksme;
3. Vācijas un Lietavas-SPRS un otrādi tiešā pasažieru, bagažas un preču tranzitsatiksme caur Latviju;
4. Latvijas-Polijas tiešā pasažieru un bagažas satiksme;
5. Latvijas, Polijas un Igaunijas tiešā preču satiksme;
6. Anglijas, Francijas, Beļģijas no vienas puses un Polijas, Lietavas, Latvijas un Igaunijas no otras puses tiešā pasažieru un bagažas satiksme;
7. Anglijas un Holandes no vienas puses un Polijas, Lietavas, Latvijas un Igaunijas no otras puses pasažieru un bagažas satiksme;
8. Eiropas-Azijas caur Sibīriju tiešā pasažieru, bagažas un preču satiksmes;
9. Viduseiropas un SPRS tiešā pasažieru un bagažas satiksme, tranzītā caur Lietuvu, Latviju un Igauniju.

Lei būtu sakars ar valstīm ar kurām nav tiešo satiksmju, mūsu dzelzceļi noslēgūši līgumus ar veselū rindu dzelzceļu pārvaldēm, ceļošanas birojiem un agentūrām par savstarpēju kuponu biļešu apmaiņu un pārdošanu pasažieru satiksmei. Tādējādi pasažieriem iespējams iegādāties biļetes satiksmei ar visdažādākām pasaules valstīm un pilsētām.

Starptautiskās satiksmes pārvadājumu attīstības veicināšanai Latvijas dzelzceļi pievienojušies starptautiskām kon-

vencijām par pasažieru un bagažas pārvadāšanu /C.I.V./ un preču pārvadāšanu /C.I.M./, kā arī iestājūsies starptautiskā dzelzceļu savienībā /U.I.C./.

Minētās Bernes konvencijas uz mūsu dzelzceļiem ievestas 1928.g.1.oktobrī. Šīs konvencijas dod plašas iespējamības jaunu tiešu satiksmju nodibināšanai ar visām tām valstīm, kas tās ratificējušas. Mūsu dzelzceļiem tiešā satiksme ar pārējām Eiropas valstīm virzienā caur Lietuvu nav iespējama, jo pēdējā minētās konvencijas līdz šai dienai nav ratificējusi, bet piemēro tās tikai uz sevišķa līguma pamata. Šo konvenciju izvešana dzīvā virzienā caur Lietuvu bez tam vēl traucē tiešās satiksmes jautājuma nenokārtošana starp Poliju un Vāciju caur Polijas teritoriju Pomeranijā, tā saucamo Polijas koridoru. Turpretim virzienā caur Zengali starptautiskā satiksme atļauj jau automatiski, bez sevišķiem līgumiem, pārvadājumus ar pārējiem Eiropas dzelzceļiem, kas pievienojušies 1924.g.23.oktobra starptautiskām konvencijām.

Lai būtu iespējams pārvadāt pasažierus saskaņā ar aizrādītiem starptautiskiem darījumiem, Latvijas dzelzceļiem bija nepieciešams pievienoties pastāvošiem un noslēdzamiem dzelzceļu reglamentiem, kas vienkāršo un atvieglo pasažieru, bagažas un preču vagonu savstarpējo lietošanu starptautiskā satiksmē. Latvijas dzelzceļi pievienojušies pasažieru un preču vagonu lietošanas reglamentiem uz normalplatuma līnijām R.I.C. un R.I.V., par kurām apvienībām bij runa pie vispārējās starp-

tautiskās dzelzceļsatiksmes organizācijas. Bez tam Latvijas dzelzceļi noslēgūši līgumus preču un pasažieru vagonu lietošanai uz krievu platuma līnijām starp Padomju Krievijas, Latvijas, Igaunijas un Lietavas dzelzceļiem/P.V.S. un T.V.S./, līgumu par pārceļamu asu vagonu lietošanu starp Vācijas, Lietavas, Latvijas, Igaunijas un SPRS dzelzceļiem /U.U.e./ un Latvijas-Polijas dzelzceļiem /K.B.B./ Tuvāk par minētiem līgumiem ies runa pie atsevišķu attiecīgo satiksmju apskatīšanas.

Starptautisko satiksmi var veicināt netikai satiksmi labi nostādēt resp. organizācijas ceļā, bet to var veicināt arī ar tarifu politiku. Tamdēļ, īsumā apskatīšu dzelzceļu tarifus Latvijā.

Dzelzceļu tarifu uzstādīšana un noteikšana ir grūtākais un svarīgākais dzelzceļu politikas jautājums, jo tas cieši saistīts ar visu valsts saimniecības politiku. Tamdēļ uzreiz uzbūvēt atbilstošus dzelzceļu tarifus, kamēr nav vajadzīgo piedzīvojumu un statistisko datu, nav iespējams.

Līdz 1928.g.1.septembrim preču tarifs^{1/} bij iedalīts 6 klasēs ar sekošām likmēm:

Tarifa klase	Pamatlikme Santimos	Likme sūtījumiem svarā	
		4 - 10 t par 100 kg un 1 km	10 un vairāk t
	2,00	1,80	1,50
I	1,40	1,26	1,05
II	0,90	0,81	0,675
III	0,66	0,594	0,495
IV	0,48	0,432	0,36
V	0,36	0,324	0,27

^{1/}"Valsts dzelzceļi pirmos 10 darbības gados", Rīgā, 1928.g.-47.lap.p.

Sakarā ar pārvadājumu attīstību un lai veicinātu iekšējo un starptautisko satiksmi šo 6 klasu iedaļu atzīva par mazu un 1928.g.1.septembrī ievēda jaunu preču tarifu, kas attiecībā pret iepriekšējo tarifu radikāli grozīts.

Galvenās Ipatnības 1928.g.ievēstā tarifā sekošas:

Jaunais tarifs iedalīts 21 klasēs, ievēsti vienmērīgāki intervāli starp blakus stāvošām klasēm, pieņemtas svāra vienības pārvadāšanas maksājumu aprēķināšanai gabalsūtījumiem, atmests sagāsta un sabērta veida sūtījumu jēdziens un vienkāršota papildmaksu aprēķināšanas kārtība, stabilās papildmaksas ieskaitītas veduma maksā. Tālāk, lai ieinteresētu preču sūtītājus pārvadāt preces lielākā vairumā, ievēsti tarifa pazeminājumi atkarībā ne vien no preču vērtības, bet arī no pārvadājamo preču svāra, ar ko sasniegta preču vagonu labāka izmantošana. Veicinot preču pārvadāšanu no un uz lielākiem attālumiem tagadējā tarifā, pret iepriekšējo tarifu, paredzēts lielāks veduma maksas pazeminājums atkarībā no sūtījuma attāluma. Tas veicina ražošanas spēka avotu attīstību valsts nomalēs, sekmē lētu izejvielu piegādāšanu attālākām vietām un ražošanu nosūtīšanu no tām - likvidēšanai uz lielākiem patēriņa centriem.

Diferenciālie tarifu pazeminājumi ir^{2/}:

attālumā no 101 - 150 km I kl.	- 30 o/o,	XXI kl.	- 60 o/o
" " 151 - 1200 " " "	- 40 o/o,	" "	- 70 o/o
" virs 200 " " "	- 45 o/o,	" "	- 75 o/o

Lai arī lētākām precēm būtu iespējams izturēt transportu,

tagadējais tarifs, attiecībā pret veco tarifu, dod lielākus tarifa pazeminājumus šādām precēm: tā I kl. tarifa likme par 100 kg un 1 km pacelta no 2 sant. uz 2,5 un pēdējās XXI klases likme pazemināta no 0,36 uz 0,27 sant. par 100 kg un 1 km.^{3/}

Vēl zemāks kā vietējais tarifs ir tarifs precēm, kuŗas iet tranzītā caur Latviju. Tas ievests lai veicinātu starptautiskās satiksmes pārvadājumu attīstību caur mūsu ostām un dzelzceļiem.

Tranzīta preču tarifs ievests 1922.g.10.oktobrī un pēc tā visi pārvadājumi sadalīti 3 grupās. I grupā ietilpst visas pilnvērtīgas preces, kas iekšzemes satiksmē tarifējamas pēc bij. I, II un III klases tarifiem. II grupā ietilpst masu pārvadājumi, kā labība, milti, akmeņogles, sāls, ogas, silķes, apstrādāti kokmateriāli un t.t. III grupā ietilpstošām precēm veduma maksu aprēķina pēc iekšzemes tarifiem, jo tie jau tā ir ļoti zemi un nesedz pārvadājumu izdevumus. Tas darīts lai dzelzceļi sekmē tautsaimniecības intereses plašākā mērogā, paceļ mūsu ostu rosību un dod valstij valūtu, ienākumus un ostu strādniekiem darbu un peļņu.

Tranzīta tarifa likmes vagonu sūtījumiem pastāv šādas^{4/}:

	Tarifa likme par 100 kg un 1 km santimos	
	līdz 230 km	virs 230 km attāluma
I grupas precēm	4,88	3,00
II " "	3,49	2,00

^{3/}Valsts dzelzceļi pirmos 10 darbības gados 1918-1928.g.-48.lp.
^{4/} tas pats - 49.lap.p.

Veduma maksa tranzīta precēm par attālumu virs 230 km stipri pazemināta, ar ko dota iespēja pārvadāt pa mūsu dzelzceļiem pat lētās tranzīta preces, kas neiztur dārgas veduma maksas uz lielākiem attālumiem.

Arī eksportam no 1923.g.1.oktobra ievesti īpaši tarifi. Tas darīts, lai veicinātu mūsu ražotāju konkurences spējas ārzemēs. Lai veicinātu eksporttirdzniecību un dotu lielāku iespēju mūsu lauksaimniecības un rūpniecības ražojumiem sacensties ārzemju tirgos ar citu valšņu precēm, dzelzceļi šo tarifu grozīja tādējādi, ka ar 1928.g.1.aprīli eksportpreču pārvadājumiem, izņemot valsts monopola linus, ievada vedummaksas aprēķināšanu pēc tranzīta tarifa, kas jūtami zemāks par bijušo eksporttarifu.

Mūsu pasažieru un bagažas tarifs ir viens no lētākiem visā Eiropā. Latvijas dzelzceļu darbības laikā tas vairākkārt grozīts, galvenais, sakarā ar naudas svārstībām. Tagadējais tarifs, kurš ievests 1927.g.1.aprīlī, nosaka pasažieru vedummaksu I klasē 7,5 sant., II klasē - 3,75 sant. un III kl. - 2,5 sant.par kilometri. Attiecība tarifā ir kā 3:1 1/2:1. Pazeminājums attiecībā uz otras klases tarifiem darīts lai pievilktu ārzemju ceļotājus, jo cik statistika rāda, ārzemnieki visvairāk apdzīvo otrās klases vagonus.

b/Atsevišķās starptautiskās satiksmes, to organizācija, veids, norēķināšanās.

1/Latvijas, SPR3 un Igaunijas tieša pasažieru, bagažas un preču satiksme .

Ievest tiešu satiksmi ar visiem ārzemju dzelzceļiem vienā reizē praktiski nav iespējams. Vispirms jānokārto tiešā satiksme ar kaimiņvalstu dzelzceļiem un pēc tam tā pakāpeniski jāpaplašina, ievēdot pēc iespējas tālās satiksmes. Tāds viedoklis bija arī Latvijas dzelzceļiem stājoties pie tiešo satiksmju nodibināšanas ar kaimiņvalstīm.

1921.g.26.februārī Latvija no vienas puses un SPR3 no otras puses, lai veicinātu draudzīgu un ekonomisku sakaru attīstību starp abām valstīm, noslēdza konvenciju par tiešu pasažieru un preču satiksmi starp abām valstīm. Tad pat tika izstrādāti un pieņemti attiecīgi nolikums par pārvadāšanu, līgums par vagonu lietošanu un t.t.

Līdzīgu konvenciju minētai, tā paša gada 28.julijā noslēdza Latvija ar Igauniju, pamatodamies uz Valkas robežkomisijas 1.un 3.jūlija protokola.

Šīs abas satiksmes pastāvēja līdz 1924.g. Minētajā gada februara mēnesī sanāca Ļeningradā Latvijas, Igaunijas un SPR3 dzelzceļu pārstāvji un apvienoja pastāvošās atsevišķās Latvijas-SPR3, Latvijas-Igaunijas un Igaunijas-SPR3 satiksmes zem konferencē izstrādātiem kopējiem pārvadāšanas noteikumiem. Tā radās tagad pastāvošā SPR3-Latvijas-Igaunijas tiešā dzelzceļu satiksme, kura ieviesta dzīvē ar 1924.g.1.juniju. Tā kā Krievija aiz politiskiem iemesliem 1923.g.Bernē izstrādātām starptautiskām konvencijām nepievienojās, tā ierosināja jautājumu par attiecīgu šīm konvencijām līdzīgu līgumu izstrādāšanu šai

satiksmei. Konferencē izstrādāja "Nolikumus pasažieru, bagažas un preču pārvadāšanai". Minētie nolikumi un līgums par pasažieru, bagažas un preču pārvadāšanu, kā arī attiecīgie izpildu, tarifu un norēķināšanās noteikumi ir tie akti, kas noteic SPRS, -Latvijas-Igaunijas tiešo satikemi.

Pieņemtie pasažieru un bagažas, tā arī preču pārvadāšanas nolikumi, pēc būtības ir tās pašas Bernē izstrādātās konvencijas tikai, sakarā ar Krievijas Ipatnējiem apstākļiem, pēdējos nav iespējams piemērot pilnos apmēros un nolikumi ir itkā izvilkti no Bernes konvencijām.

Saskaņā ar līgumu^{5/} tiešā pasažieru un bagažas pārvadāšana šinī satiksmē pastāv starp stacijām par kuņģiem savstarpīgi vienojās. Tā notiek ar tiešām pasažieru biļetēm un bagažas kvītēm. Tieša bezpārsēšanās satiksme notiek: starp Rīgu un Maskavu, virziena caur Zilupi-Sebežu un Indru-Bigosovu; starp Rīgu un Ļeningradu caur Rītupi-Ostrovu; starp Tallinu-Rīgu-Zemgali un starp Rīgu-Vladivostoku un Rīgu-Mandžuriju caur Indru-Bigosovo-Maskavu.

Dzelzceļi bagažu nodod viens otram bez pasažiera piedalīšanās, saskaņā ar Ipašiem pārņemšanas sarakstiem. Bagažu-precī, jeb tā saucamos ekspressūtījumus, pārvadā pie Ipašas preču zīmes un nodošana notiek arī pēc jau minētiem pārņemšanas sarakstiem.

^{5/}Līgums par pasažieru, bagažas un preču pārvadāšanu tiešā satiksmē starp Sociālistisko Padomju Republiku Savienības, Latvijas un Igaunijas dzelzceļiem atsevišķā 1926.g. izdevumā.

Tā kā dzelzceļš - nosūtītājs pie pasažieru biļešu izdošanas, kā arī pie bagažas un ekspressūtījumu nosūtīšanas iekasējis veduma maksu pa visu ceļa gabalu, tad sākuma dzelzceļam cita ceļa veduma maksas jāatmaksā attiecīgam ceļam. Tam nolūkam ikviens sākuma ceļš ikmēnešus nosūta ceļam debitoram attiecīgu norēķinu par pārdotām pasažieru biļetēm un nosūtīto bagažu, kopā ar rēķinu par summu, kādu tas attiecīgam ceļam parādā. Abpusējus rēķinu norakstus saņem arī darbvedības pārvalde - Latvijas dzelzceļi, kuri sastāda īpašus kopsavilkumus par visāda veida maksājāmām un saņemamām summām. Darbvedības pārvalde izrēķina, kurš ceļ kreditors un kurš debitors. Pēc šī kopsavilkuma jeb saldo savilkuma, dzelzceļš parādnieks nomaksā dzelzceļam kreditoram ikmēnešus izrēķināto atlikuma summu.

SPRS-Latvijas-Igaunijas preču satiksmes lielākais uzdevums ir to preču pārvadāšanas organizācija, kuŗas no plašiem Krievijas apgabaliem nāk uz Latvijas un Igaunijas ostām, kā arī kuŗas caur šīm ostām tiek importētas Krievijā. Šīs satiksmes uzdevums ir arī regulēt preču kustību no Latvijas uz Igauniju un otrādi, kuŗa ir daudz mazāka kā iepriekšējā.

Preču pārvadāšana SPRS-Latvijas-Igaunijas satiksmē notiek uz tiešo dokumentu pamata starp noteiktām tarifu stacijām, par kuŗām līgumslēdzējas valstis savstarpīgi vienojūšās.

Satiksmē starp Latviju un Krieviju nav ieviesta visas veduma maksas pārvešana uz svešā ceļa gala staciju, bet preču ku-

stība notiek franko-robeža. Katris ceļš-nosūtītājs iekasē no preču nosūtītāja veduma maksu līdz savas valsts robežai, gala ceļš turpretim veduma maksu no savas robežas līdz gala stacijai. Tāpat nav ievestas arī pēcmaksu uzlikšana precēm. Tā kā SPRS preču saņēmējs un nosūtītājs ir Krievijas valsts iestāde - Sovtorgflota nodaļa Latvijā, Latvijas dzelzceļi viņai pienākošās veduma maksas fakturē Sovtorgflotam, kurš parādu nomaksā kopējāsdienas summās.

Satiksmē starp Latviju un Igauniju, turpretim, pastāv veduma maksas pārvešana uz saņēmēju, kā arī pēcmaksu uzlikšanu un arī frankošana. Ceļš-nosūtītājs atzīmē uz preču pavadzīmes tam pienākošos maksājumus, kā arī pēcmaksas un pie nosūtīšanas iekasētās vedummaksas. Savstarpīgi norēķinājas ar izdoto preču rēķinu palīdzību. Ceļš, kas iekasējis vedummaksas vai papildu maksājumus priekš otra dzelzceļa, šīs summas ikmēnešus pieteic darbvedības pārvaldei - Latvijas dzelzceļiem, kurā tad tās ieslēdz jau minētā saldo savilkumā.

Bezpārsēšanās pasažieru un bezpārkraušanas bagažas satiksmes var notikt tikai savstarpīgi apmainoties vagoniem. Pasažieru vagonu apmaiņu SPRS-Latvijas-Igaunijas satiksmē regulē līgums^{6/} P.V.S. Šis līgums par pasažieru vagonu lietošanu uz krievu platforma sliežu līnijām pēc būtības līdzīgs, attiecīgam, jau apskatītam, R.I.C. apvienības līgumam par pasažieru vagonu lietoša-

^{6/} "Līgums par pasažieru vagonu savstarpēju lietošanu satiksmē starp SPRS-Latvijas un Igaunijas dzelzceļiem" atsevišķā izdevumā.

nu uz normalplatuma sliežu līnijām. Norēķināšanās princips tāds pat, kā pēc R.I.C., proti kompensācija: katrai valstij, pa kuras ceļiem svešiem dzelzceļiem piederošiem pasažieru parka vagoniem ir bijis noskrējieni, šis noskrējieni jākompensē ar attiecīgu savu vagonu noskrējienu pa citas valsts ceļiem. Ikkatru mēnesi dzelzceļi, kas lieto svešus vagonus, sastāda aprēķinu par svešu vagonu noskrējienu pa savas valsts ceļiem un nosūta to dzelzceļam - vagonu īpašnieci. Par gadu reiz sastāda tādu norēķinu kopsavilkumu un iesūta darbvedības pārvaldei, Latvijas dzelzceļiem, kura tad izrēķina saldo. Ja parāds nav kompensēts 4 gadu laikā, tas jākompensē skaidrā naudā, saskaņā ar uzstādītiem un akceptētiem rēķiniem. Akceptētos rēķinus ieslēdz minētos saldo savilkumos šinī satiksmē.

Lai novērstu krievu tipa vagonos pārvadājamo preču pārkraušanu SPRS-Latvijas-Igaunijas satiksmē, noslēgts līgums⁷ -T.V.S. un ieviesta preču vagonu savstarpīga lietošana un to pāreja no vienas valsts uz otras valsts dzelzceļiem. Šis līgums noslēgts starp minētā satiksmē piedalošajiem valstīm un bez tam vēl ar Lietavas dzelzceļiem.

T.V.S. visumā citāds kā līdzīgais R.I.V.līgums par preču vagonu apmaiņu uz normalplatuma līnijām. Pēc T.V.S. vagonu apmaiņa notiek divējādi: pret apmaiņu un uz termiņu bez apmaiņas. Pret apmaiņu nodod parastos līgumslēdzēju pusēm piederošos

⁷/Līgums par preču vagonu savstarpēju lietošanu satiksmē starp SPRS-Latvijas-Igaunijas un Lietavas dzelzceļiem.

krievu tipa preču vagonus. Bez apmaiņas, uz termiņu, turpretī, nodod visu speciaļo ritošo sastāvu, kā segtus vagonus ar zināmu iekārtojumu, siltumnīcas, ledus vagonus etc.

Par ritošā sastāva lietošanu, kas saņemts pret apmaiņu, maksu neņem. Turpretī par speciālu vagonu lietošanu, noteiktā maksa atkarīga no lietoto dienu skaita.

Vagonu nodošana, krātu vai tukšu notiek pieņemēja ceļa stacijā. Par nodotiem vagoniem tiek sastādīts īpašs saraksts, kura viena daļa paliek nodevējam, otra daļa saņēmējam - dzelzceļam. Ja vagoni krauts, tad kopā ar vagonu jānodod arī visi preču dokumenti.

Vagonu nodošana pret apmaiņu notiek tā, ka līdzīgu skaitu vagonu apmaina pret līdzīgu skaitu. Ja kādai pārvaldei nav vagonu apmaiņai, tā tikmēr maksā soda naudas, kamēr parāds kompensēts. Vienreiz gadā notiek svešu vagonu skaitīšana. Ar skaitīšanas rezultātiem līgumslēdzējas savstarpēji apmainas.

Savstarpēja norēķināšanās, kā par lietošanu, tā vagonu remontu ect. notiek kaimiņvalstu starpā, izņemot Lietavas dzelzceļus, kas norēķinājas tieši ar SPR3. Norēķināšanās notiek ar akceptētu rēķinu palīdzību, kurus nomaksā, ieslēdzot minētā saldo savilkumā šinī satiksmē. SPR3-Latvijas-Igaunijas pasažieru un bagažas satiksme turpmāk tiks pievienota Vidusedropas-SPR3 satikmei, kāds jautājums ierosināts un izlemts 1930.g. Tallinnas konferencē.

Ierosinātais jautājums par pastāvošās konvencijas grozī-

šanu preču satiksmē un preču pārvadāšanas nolikumu atvietošana ar starptautisko konvenciju /C.I.M./, arī izlemts labvēlīgi minētā konferencē. Tā tad nākotnē SPRS-Latvijas-Igaunijas satiksme attieksies tikai uz preču pārvadājumiem. Paliek ārpusē Latvijas un Igaunijas dzelzceļu pasažieru un bagažas satiksme, kuras veidošanas jautājums pagaidām nav izlemts.

2/Vācijas-Lietavas-Latvijas-Igaunijas tiešā pasažieru, bagažas un preču satiksme.

Šī satiksme pastāv no 1923.gada 15.maija un ar to, no 1927.g.1.maija apvienota Latvijas-Lietavas tiešā satiksme, kura spēkā no 1922.gada.

Minēto satiksmi dibinot, noslēdza konvenciju un līgumu par pasažieru un bagažas pārvadāšanu, bet preču pārvadāšanā nolēma pielietot toreiz pastāvošo 1890.gada Bernes konvenciju un R.I.V. noteikumus. Tā kā 1924.gadā izstrādāja jaunu C.I.M.konvenciju un ievēda pilnīgi no jauna C.I.V.konvenciju, kā arī pārstrādāja R.I.V.noteikumus un ievēda R.I.C.savstarpīgu pasažieru vagonu lietošanu, Vācijas-Lietavas-Latvijas-Igaunijas satiksmē bija jāpārstrādā nolīgums, kā arī tarifu nosacījumi. Tagadējais nolīgums^{8/} šinī satiksmē, kurš spēkā ar 1.novembri 1928.g., izstrādāts ņemot par pamatu 1924.g.23. oktobra Bernes starptautiskās konvencijas pasažieru un bagažas /C.I.V./ un preču pārvadāšanai /C.I.M./, kā arī piemēro-

^{8/}Nolīgums Vācijas-Lietavas-^{Latvijas}Igaunijas satiksmē, atsevišķā 1928.g.izdevumā. "Valdības Vēstnesis" 1928.g.N.N.248.un 267.

lot vagonu lietošanas reglamentu R.I.V. /preču vagonu lietošanai/ un R.I.C. /pasažieru vagonu lietošanai/. Tā kā šie akti jau iepriekš apskatīti, tad nolīgumu, kā arī tarifu noteikumus šinī satiksmē tuvāki neapskatīšu.

Bez pārsēšanās pasažieru satiksme Vācijas-Lietavas-Latvijas-Igaunijas satiksmē notiek virzienā Rīga-Kauna-Berlīne, Liepāja-Klaipēda-Berlīne un Daugavpils-Eglaine-Berlīne.

Norēķināšanos kā par pasažieru, bagažas tā par preču pārvadājumiem šinī satiksmē izdara darbvedības pārvalde - Latvijas dzelzceļi līdzīgā veidā, kā tas tika apskatīts iepriekšējā satiksmē.

Šinī satiksmē ieviesta tā saucamā iepriekšējā nomaksa; saskaņā ar agrāko mēnešu datiem iepriekš, kamēr vēl galīgi visi rēķini nav sakopotī, ceļi debitori atmaksā ceļiem kreditoriem avansveidīgi tiem pienākošās summas. Pie galīgās norēķināšanās tad avansveidīgi saņemtas summas no parāda atskaita.

Jāpiezīmē, ka galīgie rezultāti šinī satiksmē netiek vis nomaksāti, bet tie tiek pārnesti tālāk apskatītās Vācijas-Lietavas-SPRS satiksmes norēķinu kopsavilkumos un tad, nomaksāti tik kā atlikumi divās satiksmēs. Tāda kārtība dod ietaupījumus uz kursu starpību.

Tā kā šinī satiksmē nepiedalās visi Vācijas dzelzceļi, bet tikai Austrumprūsija, kuŗu no pārējās Vācijas šķir Polijas koridors, vairākās konferencēs spriests par to, kā saistīt tiešā satiksmē arī pārējo Vāciju. 1929.g.konferencē, iepriekš panā-

kot vienošanos ar Poliju, nolemts šinī satiksmē ievest tiešās pasažieru biļetes un tiešo bagažas sūtījumu pieņemšanu starp Latvijas, Igaunijas un Vācijas dzelzceļu stacijām, kas atrodas aiz Polijas teritorijas, un šo satiksmi pievienot Viduseiropas-SPRS pasažieru un bagažas satiksmei, kas turpmāk saukšies Viduseiropas-Baltijas-SPRS pasažieru satiksme. Pēdējai jau izstrādāti noteikumi un maksu tabulas un tās ieviešana dzīvā sagaidāma tuvākā nākotnē.

Ārpus šīs satiksmes paliek pasažieru un bagažas satiksmes: Igaunija no vienas un Latvija, Lietava no otras puses, Latvija no vienas un Lietava no otras puses. Pagaidām vēl nav izšķirts, vai tās sastādīs vienu apvienotu atsevišķu satiksmi, vai arī tās pievienos citām pastāvošām satiksmēm.

Jautājumā par preču pārvadāšanu ar tiešiem dokumentiem starp Igaunijas, Latvijas un Vācijas dzelzceļiem, kas atrodas aiz Polijas teritorijas, arī Polijas dzelzceļi devuši piekrišanu. Tādā gadījumā Polijas dzelzceļi piedalīsies paplašinātā Vācijas-Lietavas-Latvijas-Igaunijas satiksmē kā tranzitceļi un kā gala sākuma ceļi satiksmē ar Latvijas, Igaunijas dzelzceļiem tranzitā caur Austrumprūsiju un Lietuvu. Tā kā vajadzīgos noteikumus tik ātri nevar izstrādāt, paies vēl ilgāks laiks kamēr šos lēmumus par tādu preču satiksmi izvedīs dzīvā.

3/. Vācijas un Lietavas-SPRS tiešā pasažieru, bagažas un preču satiksme.

Minētā satiksme pastāv no 1923. gada un Latvijas dzelzceļi

Šinī satiksmē piedalās kā tranzītoceļi. Kā tādi šai satiksmē piedalās arī Igaunijas dzelzceļi. Darbvedības pārvaldes pienākumus izpilda Vācijas dzelzceļu direkcija Karalaučos. Šai satiksmē, tāpat kā iepriekšapskatītā Vācijas-Lietavas-Latvijas-Igaunijas satiksmē, ņem dalību līdz šim tikai Vācijas valsts dzelzceļu Austrumu Prūsijas iecirkņa stacijas. Tapēc preču sūtījumus, kas nav domāti Austrumprūsijas Karalauču ostai, bet Vācijas stacijām aiz Polijas korridora, Vācijas dzelzceļi pie jauniem preču dokumentiem pāradresē Eidkūnos vai Karalaučos tālāk.

Vairākās konferencēs un komisijās revidētais, papildinātais un pārkārtotais preču tarifs ievests dzīvē no 1930.g.1. oktobra. Pati konvencija^{9/} šinī preču satiksmē uzbūvēta saskaņā ar C.I.M. Pasažieru un bagažas konvencija izstrādāta atsevišķa, bet galvenos vilcienos līdzīga C.I.V. Šīs satiksmes pasažieru un bagažas kustību nolemts pievienot Vakareiropas-SPRS satiksmei.

Norēķināšanās notiek līdzīgi citām apskatītām satiksmēm. Latvijas dzelzceļi saņem rēķinus no valstīm, kuŗas pārdevušas pasažieru biļetes un nosūtījušas bagažu un rēķinus, kuŗas izdevušas nosūtītās preces /izdoto preču rēķins/. Tādus pat rēķinus saņem darbvedības pārvalde, kuŗa tad attiecīgus maksājumus ieslēdz kopējā kopsavilkumā un dod direktīves ceļiem - parādniem nomaksāt ceļiem kreditoriem ikmēnešus attiecīgas 9/Atsevišķā 1927.g.izdevumā/Valdības Vēstnesis" N.143-1925.g./

summas.

Šinī satiksmē ievesta, līdzīgi iepriekšējai satiksmei, avansveidīga parādu nomaksa. Tas sevišķi no svara Latvijas dzelzceļiem, jo tie kā tranzitceļi vienmēr ir tikai kreditori. Ja nebūtu avansveidīgas nomaksas, ar Latvijas naudu sveši dzelzceļi operētu apmēram 2-3 mēnešus, kamēr tiek izvesta galīgā norēķināšanās. Tagad, turpretim, Latvija to jau sapem otrā, pēc norēķinu mēneša sekojošā mēnesī. Ka tas ir ļoti no svara, redzams no datiem šinī satiksmē. Ir mēneši, kuŗos par pārvadājumiem Latvijas dzelzceļiem pienākās apm $\$$ 60.000.-, kuŗus 2 mēnešus kredītsjot 0/o 0/o zaudējums iztaisa $\$$ 600.-, rēķinot tikai pēc 6 o/o p.a.

Tagadējā Latvijas teritorijā ietilpstošie dzelzceļi priekš kara laikā nepieskārās nevienam no Vakarēiropas dzelzceļiem. Visi, tā sauktie Baltijas provinču platsliežu ceļi bija krievu /1524 m/m/ platuma un satiksmes starp šiem un ar viņiem saistītiem Krievijas dzelzceļiem, varēja notikt nepārtraukti, bez kravas pārkraušanas pie tās pārejas no viena ceļa uz otru. Tālejoša dzelzceļu pārveidošana notika pasaules kara laikā. Polijas un Lietavas teritorijās ietilpstošos dzelzceļus vācu okupācijas varas pārvērtā Vakarēiropas /1435 m/m/ ceļu platumā. Tāds pat ceļu platums bija tagadējo Latvijas dzelzceļu lielākai daļai. Padomju Krievijas un Igaunijas dzelzceļi turpretim palika pie agrākā ceļu platuma /1524 m/m/. Pie tāda platuma palika arī daļa no Latvijas dzelzceļiem.

Tas apstākļis, ka mūsu dzelzceļiem saistot SPRS un Igaunijas dzelzceļus ar Vakareiropas ceļiem dažādo sliežu platuma dēļ uz šiem dzelzceļiem bija jāstrādā ar divējādiem sliežu platumiem, spiedis Latvijas dzelzceļus domāt par to, kā savu uzdevumu vislabāki veikt. Preces no viena uz otra platuma ceļiem varēja pārsūtīt vai nu tās pārkraujot cita ceļu platuma vagonos, vai arī pielietojot vagonu stāvu pārceļšanu līdz ar precēm no viena ceļu platuma asīm uz otrām. Tā kā pie pārkraušanas preces tiek aizturētas, viņu iesaiņojums bojāts, bojātas bieži arī pašas preces un, beidzot, tā kā preču pārkraušana ir samērā dārga, sāka praktizēt vagonu pārceļšanu no vienām asīm uz vajadzīgām. Vagonu pārceļšanu jau kādreiz praktizēja priekš kara laikā Krievija no vienas un Prūsija no otras puses, lietojot speciālus vagonus. Latvijas dzelzceļi atrada īpašu veidu, kurū pielieto pie katra preču vagona.

Vagonu pārceļšanas ideju no Latvijas pārņēma Polijas dzelzceļi, lai to pielietotu savās robežstacijās ar SPRS dzelzceļiem. Tagad šim jautājumam piegriezūši vērību arī citi ārvalstu dzelzceļi un vairākās konferencēs un lietpratēju komisijās jau mēģināts to atrisināt kā tādu, kam vispārēja nozīme dzelzceļu starptautiskā satiksmē. Ir domāts arī par vagonu asu pārceļšanu pasažieru vagoniem, ja tas izrādītos par vajadzīgu.

Tādu preču vagonu asu pārceļšanu Vācijas-Lietavas-SPRS satiksmē reglamentē līgums^{10/} /U.Če/ par preču vagonu savstarpē-
10/Reglaments atsevišķā 1929.g.Štuttgartes izdevumā.

ju lietošanu bezpārkraušanas satiksmē starp Vācijas-Lietavas-Latvijas-Igaunijas un SPR3 dzelzceļiem. Šis līgums sakausē un apvieno līgumus R.I.V. un T.V.S.

Tas nosaka kādiem gadījumiem un vagoniem piemērojams R.I.V. un kādiem T.V.S., kā arī saskaņā ar kuŗu no šām konvencijām attiecīgiem valsts vagoniem izdarāma norēķināšanās. Par vieniem norēķinās caur vienu no R.I.V. norēķināšanās birojiem un par otriem caur SPR3-Latvijas-Igaunijas satiksmes darbvedības pārvaldi. Tā kā pēc R.I.V. konvencijas vagonu lietošana notiek par maksu un T.V.S. to izdara vagonus vienkārši apmainot, tad tāda pāreja un dažādi uz to attiecošie jautājumi, kā arī dažādi tehniski jautājumi reglamentā U.Še. sīki paredzēti un noteikti.

Patī pārcelšana notiek Daugavpilī kā arī Rīgā Šķirotavā. Preču vagonu būves konstrukcija pašreiz atļauj tikai krievu tipa vagonu stāvu pārcelšanu no viena ceļa platuma asīm uz otra, bet tā kā Karalauču direkcijai krievu tipa vagonu nav, tad Lietavas dzelzceļi, kuŗiem ir tādi, pagaidām apgādā Vācijas dzelzceļus ar krievu tipa preču vagoniem. Vācijas dzelzceļi būvē savus preču vagonus ar pārceļamām asīm šīs satiksmes uzturēšanas vajadzībām un ir jau apgādājušies ar zināmu skaitu tādu vagonu.

4/Latvijas, Polijas tiešā pasažieru un bagažas un Latvijas, Polijas, Igaunijas tiešā preču satiksmes.

Vissāpīgāki ilgu laiku bija sajūtams tiešās satiksmes trūkums ar Polijas dzelzceļiem. Visu laiku, līdz 1929.g.1.ap-

rilim, satiksmē ar Poliju un aiz tās teritorijas esošām valstīm notika netieši un proti: pasažieriem, kas brauca uz Poliju, biļetes bija jāpērk līdz Zemgalei un pārejot robežu atkal no jauna un tie pat nevarēja izrēķināt iepriekš, cik viņiem vajadzēs naudas ceļam. Tāpat arī preču satiksmē. Preces nosūtīja līdz robežstacijai, tur tās bija jānodod Polijai vai otrādi un tad pie jauniem preču dokumentiem bija jāpārsūta tālāk, neizslēdzot preču pārkraušanu, pārsvēršanu un citas visas formalitātes, saistītas ar preču nosūtīšanu pilnīgi no jauna.

Beidzot, pēc ilgāka laika sarunām 1928.g.panāca vienošanos ar Polijas dzelzceļiem: par robežsatiksmi starp Zemgales un Turmontu stacijām, par Zemgales stacijas izvēli kā kopējas lietošanas pārņemšanas staciju, par preču vagonu savstarpīgu lietošanu uz R.I.V.pamata un par tiešās satiksmes ieviešanu virzienā caur Zemgali, ņemot par pamatu starptautiskās konvencijas preču pārvadāšanai /C.I.M./ un pasažieru un bagažas pārvadāšanai /C.I.E./

Latvijas-Polijas tiešo pasažieru, bagažas un preču satiksmi ievēda dzīvā ar 1929.gada 1.aprīli.^{11/} Starptautisko konvenciju piemērošana satiksmes regulēšanai ar Poliju dod mūsu dzelzceļiem iespēju uzturēt satiksmi minētā virzienā caur Poliju ar visu valšķu dzelzceļiem, kurās minētās konvencijas ratificētas.

Tā kā 1929.g.1.aprīlī ievestā pasažieru satiksme notiek ti-
11/Valdības likumu un rīk.krājums, 1929.g.7.burtnīca, 57.likums.

kai starp Latvijas-Polijas dzelzceļiem, tad izstrādāts projekts par pastāvošās Polijas-Latvijas dzelzceļu pasažieru un bagažas satiksmes paplašināšanu starp Polijas un Igaunijas dzelzceļiem, kā tas ievests preču pārvadājumiem, bet nav vēl nosakams kad to izdosies izvest dzīvā.

Darbvedības pārvaldi, kā Latvijas, Polijas pasažieru un bagažas, tā Latvijas, Polijas, Igaunijas preču satiksmē, izpilda Polijas dzelzceļu Bydgoščas norēķinu birojs.

Latvijas-Polijas pasažieru un bagažas satiksmē norēķināšanās notiek parastā norēķinu ceļā. Ceļš-nosūtītājs otra ceļa iekasētās vedummaksas paziņo norēķinu birojam Bydgoščā, kas sastāda ikmēnešus kopsavilkumu pasažieru un bagažas satiksmē un izrēķina atlikuma summu, kuru viens ceļš otram parādā. Šo atlikumu nenomaksā tieši kreditoram, bet pieteic Brisseles kompensācijas birojam /B.C.C./, kurš ir kā starpnieks pa šiem naudas maksājumu atlikumiem kā pasažieru un bagažas, tā arī preču pārvadājumiem šinīs satiksmēs.

Norēķināšanās par pārvadātām precēm Latvijas-Polijas-Igaunijas satiksmē notiek divējādā veidā, vienai preču pārvadājumu daļai pēc viena veida, otrai atkal citādi.

Atklājot 1929.g.1.aprīlī tiešo starptautisko satiksmi virzienā caur Zemgali, bija paredzēts izstrādāt tiešu preču tarifu starp Polijas un Latvijas dzelzceļiem, arī ar Igaunijas dzelzceļiem. Tamdēļ, kamēr tiešs tarifs nebija ievests, norēķināšanos izveda tā saucamā maksājumu kreditēšanas ceļā. Tas

saprotams tā, ka ceļš, kurš nodod precī pā robežu otram dzelzceļam, no tā iekasē veduma maksu līdz nodošanas stacijai, t.i. Zemgalei. Tieši nauda netiek iekasēta, bet sastādīti Ipaša veida, tā saucamie, dienas kreditrēķini, kuŗos tiek ierakstītas ceļiem-nosūtītājiem pienākošās summas /vedummaksas, pēcmaksas ect./ no saņēmēja-ceļa. Mēnesī reiz šos rēķinus Bydgošča norēķinu birojs sakopo, sastāda kopsavilkumu un atlikumu summu pieteic Brisseles norēķināšanās birojam /B.C.C./ Ja sūtījums pie nosūtīšanas frankēts līdz nodošanas stacijai, tad sūtījums tiek nodots kā tāds, par kuŗu no ceļa-saņēmēja nekādas maksas nepienākās, proti, franko. Ja frankēts sūtījums līdz gala stacijai, tad, kā tas paredzēts C.I.M., par to tiek sastādīta Ipašs frankatūras rēķins, kurš iet līdzī precī un ar precī pie robežas norēķinās kā ar tādu, par kuŗu maksājums pārvests uz saņēmēju. Frankatūras rēķina vienai daļai, t.i. frankatūras paziņojumam atpakaļ sekojot uz nosūtīšanas staciju, gala ceļš saņem no ceļa-nosūtītāja tam samaksāto veduma maksu, kā arī savu vedummaksu un citus maksājumus.

Ievēdūt 1931.g.1.februārī šinī satiksmē izstrādātos tiešos tarifus tām precēm un stacijām, kas ūzņemtas tiešā tarifā, grozīja norēķināšanos. Norēķināšanās par tām notiek pēc vākreiopejiska norēķināšanās veida ar nosūtīšanas rēķinu palīdzību. Otrs, pirmatnējais veids, norēķināšanās ar izdošanas rēķiniem, kuŗu pielieto Latvijas dzelzceļi pārējās starptautiskās satiksmēs.

Norēķināšanās ar nosūtīšanas rēķiniem notiek šādi: -
Nosūtīšanas dzelzceļš sastāda rēķinu par visiem nosūtītiem
sūtījumiem un nosūta to ceļam-sapēmējam. Dzelzceļš-sapēmējs
šos rēķinus pārbauda un par ikkatru sūtījumu pienākošos mak-
sājumus sadala starp attiecīgiem dzelzceļiem un pēc tam rēķi-
nus nosūta Norēķinu birojam Bydgošča. Tas izrēķina kurš ceļš
kuram parādā /ņemot vērā arī jau tās summas, ko ceļš iekasē-
jis pie nosūtīšanas/ un saldo summu pieteic Brisseles Norē-
ķinu birojam - B.C.C.

Tām precēm, kuŗas nav uzņēmtas tiešā tarifā, kā arī kuŗas
tiek sūtītas no un uz stacijām neuzņemtām tiešā tarifā, pie-
mēro norēķināšanās veidu, kurš bij piemērojams visām precēm
līdz 1931.g.1.februarim, t.i.ar jau apskatīto kredītēšanu
Zemgale resp. Turmontos.

Tā kā Polijas dzelzceļu līnijas ir normalplatuma, arī šeit
noslēdzalīgumu^{12/} /K.B.B./ par preču vagonu lietošanu tiešā
bezpārkraušanas satiksmē ar asu maiņu, līdzīgu līgumam U.Š.e.
Tajā paredzēta vagonu lietošanas kārtība uz svešiem ceļiem:
vagonu sūtīšana turpceļā, vagonu pieņemšana, iekraušana un
atpakaļsūtīšana un t.t. un tajā sakausētā līdzīgs U.Š.e.lī-
gumam R.I.V. un T.V.S. vagonu lietošanas principi.

Riteņpāru maiņu izdara Daugavpilī un šī maiņa ārkārtīgi
atvieglo satiksmi ar Poliju, kā ar tālākām valstīm: Čecho-

12/Līgums par savstarpēju preču vagonu lietošanu bezpārkrau-
šanas satiksmē starp Polijas, Latvijas un Igaunijas dzelz-
ceļiem, atsevišķā 1930.g.izdevumā.

slovākiju, Rumāniju, Austriju un t.t.

5/Eiropas - Āzijas tiešās pasažieru, bagažas un preču satiksmes.

Šai satiksmē ņem dalību sekoši dzelzceļu un ūdensceļu uzņēmumi: Japānas, Korejas, Dienvidmandžūrijas, Ķīnas, Austrumķīnas, Somijas, Zviedrijas, Igaunijas, Latvijas, Lietavas, Vācijas, Beļģijas, Ziemeļfrancijas, Polijas, Čehoslovākijas, Austrijas, Itālijas, Anglijas, Holandes un SPRS dzelzceļi un Japāņu kugu sabiedrības "Osaka-Shosen-Kaisha" un "Kita-Nihon-Kisen-Kaisha", Somu kugu sabiedrība, kugu sabiedrība "Bore", Stokholmas kugu sabiedrība "Swea", Holandes kugu sabiedrība "Zeeland" un SPRS kugu sabiedrība "Sovtorgflot", kopā 27 dzelz- un ūdensceļu uzņēmumi.

No Vidus Eiropas valstīm līdz Maskavai šī satiksme notiek trijos virzienos: Berlīne-Rīga-Maskava, Berlīne-Varšava-Maskava un Berlīne-Tilziņa-Eglaine-Indra-Maskava.

Abi ziemeļvirziena vilcieni sastopas Daugavpilī un apvienoti turpina ceļu uz Maskavu. No Maskavas šī satiksme virzas tālāk caur Sibīriju līdz Harbinai, kur savukārt sadalās divos virzienos, viens uz Vladivostoku, otrs uz Dairenu caur Mukdeni. No Dairenas un Vladivostokas satiksme notiek tālāk ar kuģiem uz Japānu. No Mukdenas viens virziens iet uz Pekīnu, Hankovu un t.t., otrs uz Fuzamu.

Dzelzceļa garums Rīga-Harbinā-Vladivostoka ir 9464 km, Rīga-Harbinā-Dairena 9624 km, kādu attālumu veic 10 dienās, bet no

Dairenas ar kugi līdz Shimonoseki 40 stundās un tālāk pa dzelzceļu līdz Tokio 22 1/2 stundās. No Vladivostokas ar kugi līdz Tsurugai brauc 40 stundas un tālāk pa dzelzceļu līdz Tokio 14 stundās.^{13/}

Minēto satiksmi regulē kārtējās konferencēs izstrādātie noteikumi un nolīgums.^{14/} Darbvedības pārvalde ir SPRS dzelzceļu satiksmes komisariats, Maskavā.

Šinī satiksmē Latvijas dzelzceļi piedalās ne tikai kā tranzitceļi, bet arī kā sākuma un gala ceļi satiksmei ar Aziju.

Norēķināšanās notiek tādējādi, ka ikkatris no minētiem satiksmes piedalošamies/^{sākuma} dzelzceļiem nosūta gala dzelzceļam, kā arī katram tranzitceļam un darbvedības pārvaldei norēķinu par ikvienā mēnesī pārdotām pasažieru biļetēm un nosūtīto bagažu. Darbvedības pārvalde šos norēķinus sakopo un sastāda saldo savilkumu par ikkatru mēnesi, kurā uzrāda kādam dzelzceļam jāmaksā un kam jāsaņem, saskaņā ar kuru tad arī izdara iekasēto summu atmaksu.

Šinī satiksmē beidzamā laikā ieviesta arī ekspressūtījumu un preču pārvadāšana. Preču satiksme organizēta, lai paātrinātu lielākos apmēros preču apmaiņu starp Eiropu un Aziju, jo pastāvošā jūras satiksme caur Suecas kanālu ilgst 60-80 dienas, kas ļoti apgrūtina tirdzniecības attīstīšanos. Cik ļoti no svara šīs satiksmes ieviešana Eiropas valstīm redzams no tam,

^{13/} Dzelzceļu Vēstnesis, 1930.g.Nr.13, 427.lap.p.

^{14/} Nolīgums Eiropas-Azijas satiksmē, atsevišķā izdevumā.

"Valdības Vēstnesis" 1927.g.Nr.216.

ka viena pati Vācija gada laikā uz Tāliem Austrumiem izved 1-2 milj.tonnu dažādu preču.^{15/}

Arī Latvijā minētai satiksmei liela tautsaimnieciska nozīme. Latvijas dzelzceļiem piekrit tranzītceļu loma, un bez tam kā izsūtīšanas un gala stacijas paredzētas mūsu ostu stacijas: Rīga, Liepāja un Ventspils.

Kā izsūtīšanas un gala stacijas no Tālo Austrumu puses ir Japānas, Dienvidmandžūrijas, Korejas un Austrumķīnas dzelzceļu stacijas un tālo Austrumu ostas. SPRS piedalās šīnī satiksmē tikai kā tranzītceļš. Šī satiksme spēkā ar 1.oktobri 1931.g. bet sakarā ar nemieriem austrumos, sūtījumi nav vēl pārvadāti.

6/ Viduseiropas un SPRS tiešā pasažieru un bagažas satiksme.

Šī satiksme^{16/} nodibināta ar 1926.g.22.novembra Berlīnē noturētās konferences lēmumu un stājās spēkā ar 1928.g.maija mēnesi. Tā regulē pasažieru un bagažas satiksmi starp SPRS-Vāciju, SPRS-Čehoslovākiju, SPRS-Austriju un SPRS-Itāliju tranzītā caur pārējām valstīm, starp kurām ir arī Latvija. Satiksme notiek starp tarifos uzrādītām stacijām, par kuŗu ieslēgšanu līgumslēdzēju valstis panākušas savā starpā vienošanos.

Latvija kā tranzītceļi šīnī satiksmē piedalās ar ceļa gabaliem Meitene rob.-Indra robeža, Meitene robeža-Rītupe robeža

^{15/}Dzelzceļu Vēstnesis, 1930.g.Nr.13, 428 lap.p.

^{16/}Līgums Viduseiropas-SPRS satiksmē, atsevišķā izdevumā.
"Valdības Vēstnesis" 1927.g.Nr.189.

un Meitene robeža-Valka robeža. Pasažieriem, kas brauc starp Berlīni-Maskavu ir tiesība izvēlēties vienu no diviem virzieniem, vai nu caur Poliju, vai caur Lietuvu un Latviju, jo braukuma maksas abos virzienos noliktas vienlīdzīgas, aprēķinātas pēc īsākā attāluma caur Varšavu. Šis apstāklis, cerams būs izdevīgs Latvijai, jo tā dod iespēju daļu no SPR3-Vācijas tranzīta atvilkt sev. Tomēr šis cerības līdz šim nav vēl piepildījūšās. Izrādās, ka pasažieru pārvadājumos nespēlē tikai lomu pārvadājumu maksu vienlīdzība, bet arī braukšanā pavadītais laiks, kurš caur Poliju īsāks. Tā lielā daļa no šī tranzīta vienmēr vēl paliek Polijai, lai gan beidzamā laikā tranzīts caur Latviju aug. Arī iepriekš apskatītā Eiropas-Azijas satiksmē līdzīgi šai satiksmei virzieni caur Varšavu un Rīgu maksu ziņā nostādīti vienlīdzīgi.

Līdz šim SPR3-Vācijas pasažieru pārvadāšana notiek saskaņā ar divu satiksmju noteikumiem un proti: Vācijas-Lietavas-SPR3 /satiksmei ar Austrumprūsiju/ un Viduseiropas-SPR3 satiksmei ar pārējo Vāciju, kas radīja nevēlamas dīvējādas norēķināšanās un dažādas formas noteikumu piemērošanu. Lai to novērstu 1930.g.Mānchenes konferencē nolemts Vācijas un Lietavas-SPR3 pasažieru un bagažas satiksmi pievienot SPR3-Viduseiropas pasažieru un bagažas satiksmei.

Tāpat paredzēts atdalīt Vācijas /Karalauču direkcijas/, Lietavas, Latvijas, Igaunijas tiešās satiksmes pasažieru un bagažas satiksmi un pievienot SPR3-Viduseiropas satiksmei, lai

ierīkotu pasažieru un bagažas pārvadāšanu ar tiešiem dokumentiem, starp Lietavas, Latvijas un Igaunijas dzelzceļiem ar visām lielākām Vācijas dzelzceļu stacijām, nevis tikai ar Karalauču iecirkņa stacijām kā tas ir līdz šim. Paredzēts pievienot arī Latvijas-Igaunijas-SPRS pasažieru un bagažas satiksmi. Jauno satiksmi nosauks par SPRS-Baltijas-Viduseiropas pasažieru un bagažas satiksmi un tā aptvers 19 atsevišķas satiksmes. Kad jaunievedums stāsies spēkā, galīgi vēl nav nolemts.

7/ Anglijas, Francijas, Beļģijas un Anglijas, Holandes no vienas un Polijas, Lietavas, Latvijas no otras puses tiešā pasažieru un bagažas satiksmes.

Latvijas dzelzceļi ir rūpējušies ne tikai par tiešas satiksmes ieviešanas nokārtošanu starp mūsu tuvāko kaimiņvalšņu dzelzceļiem, bet arī par tiešo tālsatiksmju ieviešanu. Pasažieru satiksmes veicināšanai ar Vakareiropas dzelzceļiem nodibinātas divas atsevišķas satiksmes: 1/starp Anglijas, Francijas un Beļģijas^{17/} un 2/starp Anglijas un Holandes dzelzceļiem^{18/} no vienas puses un Baltijas valstīm, kā arī Polijas dzelzceļiem no otras puses. Pirmā no minētām satiksmēm ieviesta dzīvē ar 1928.g.1.janvāri. No šī laika pasažieriem ir iespējams iegādāties tiešas biļetes starp Rīgu un ievērojamākām Rietumeiropas pilsētām, kā arī nosūtīt bagažu. Otra minētā satiksme spēkā ar tā paša gada 1.februari un nodibināta tiešo biļešu pārdošanai un bagažas nosūtīšanai Isākā ceļā uz Hagu, Utrehtu.

17/"Valdības Vēstnesis", 1927.g.Nr.283

18/"Valdības Vēstnesis", 1928.g.Nr.18.

Amsterdamu un Londonu.

Pirmai no šīm satiksmēm darbvedības pārvaldes pienākumus izpilda Beļģijas dzelzceļu nacionālā sabiedrība un otrai satiksmei Vācijas valsts dzelzceļu Frankfurtes iecirkņa direkcija.

Norēķināšanās valšķu starpā notiek ar parastiem norēķiniem un parādu summas, kādas nosūtīšanas dzelzceļi parādā gala un tranzitceļiem, tā nomaksā attiecīgiem dzelzceļiem caur Brisseles norēķinu biroju /B.C.C./

Bezpārsēšanās satiksme notiek Rīga-Parīze-Ostende ar Starptautiskās guļamvagonu sabiedrības guļamvagoniem.

8/Līgums ar Starptautisko guļamvagonu sabiedrību un ceļošanas birojiem.

Uz Latvijas dzelzceļiem Starptautiskās guļamvagonu sabiedrības guļam- un restorānvagoni cirkulē kā vietējā tā arī starptautiskā satiksmē. Līgums^{19/} ar minēto sabiedrību noslēgts tūlī, pēc pasaules kara 1920.g.30.junijā. Saskaņā ar šo līgumu Guļamvagonu sabiedrība laiž apgrozībā un ekspluatē uz Latvijas dzelzceļu līnijām savus guļam- un restorānvagonus, piegādājot apgrozībai tādu vagonu skaitu, par kādu savstarpīgi ar Latvijas dzelzceļiem vienojās. Vienīgi šai Sabiedrībai piešķirtas tiesības laist apgrozībā uz Latvijas dzelzceļu līnijām guļam- un restorānvagonus un saskaņā ar līgumu Latvijas dzelzceļi citai sabiedrībai tādas tiesības nevar dot, izņemot ja dzelzceļi paši laiž savus vagonus apgrozībā, ja tādus izbūvētu.

19/Dzelzceļu virsvaldes rīkojumu krājums, 1923.g.Nr.35.

Vagonu lietošana notiek saskaņā ar R.I.C.līgumu, tikai guļamvagonu sabiedrība nesāņem nekādu atlīdzību par viņas vagonu lietošanu, bet pati vēl maksā Latvijas dzelzceļiem līdz 20 o/o no piemaksas, kurā ņem no pasažieriem par vietu kartēm viņas vagonos. Bez tam tā saņem arī 5 o/o no pārdotām Latvijas dzelzceļu biļetēm, kādu o/o saņem arī ceļošanas biroji.

Braukt guļamvagonā var ikkatris pasažiers ar attiecīgās klases biļeti, piemaksājot attiecīgu piemaksu, t.i.izņemot tā saucamo vietu karti. Restorānvagonus var lietot visi pasažieri attiecīgā vilcienā, kuram tāds vagonš ieslēgts apgrozībā.

Starptautiskā bezpārsēšanās satiksmē guļamvagonu sabiedrības vagoni apgrozās virzienā Rīga-Parīze-Ostende, Rīga-Virbaji un Daugavpils-Berlīne.

Norēķināšanās notiek ar norēķinu palīdzību un starptautiskā satiksmē tikai ar Guļamvagonu galveno agentūru Brisselē. Latvijas dzelzceļi piesūta tai kuponu-biļetes uz kredīta, kuras tā izsūta savām nodaļām pa visu Eiropu. Ikmēnešus tā piesūta pārskatus, norēķinus par attiecīgā mēnesī pārdotām kuponu biļetēm. Parāda summu tā nomaksā caur savu nodaļu Rīgā, iemaksājot to tieši dzelzceļu galvenā kasē.

1927.g.noslēgts līgums^{20/} ar Starptautisko guļamvagonu sabiedrību par sīku preču sūtījumu pārvadāšanu Parīze-Berlīne un saskaņots ar tiem vilcienos starp Berlīni, Lietavu, Latvija un Igauniju šās sabiedrības vagonās.

Bez līguma ar Gulamvagonu sabiedrību, par kuponu bilešu pārdošanu, Latvijas dzelzceļi vēl noslēguši līgumus ar sekošiem ceļošanas birojiem, kuri pārdod Latvijas dzelzceļu kuponu biletes:

- 1/ "Ibusc" - Bukarestā
- 2/ "Exprinter" - Parīzē
- 3/ "Esti Resebūro "Erbo" - Tallinnā
- 4/ "Putnik" - Ungarijā
- 5/ Travelbureau "Mailmo" O.J. - Zviedrijā
- 6/ "Orbis" - Polijā
- 7/ "Derutra" - Maskavā
- 8/ "Cit" - Itālijā
- 9/ "American Express Company" - Londonā
- 10/ "Čedok" - Čehoslovākijā
- 11/ "Thos Cook son Ltd." - Anglijā
- 12/ "Biroul oficial de boiaj EFR" - Rumanijā
- 13/ "Sveriges Statsbanen" - Zviedrijā
- 14/ "Nordisk Resebureau" - Zviedrijā
- 15/ "Mer" - Berlīnē
- 16/ "De Danske Statsbanai" - Danijā
- 17/ "Oesterreichisches Verkehrsbureau."

Kuponus ceļošanas birojiem izsūta uz kredīta. Ikmēnešus tie atsūta norēķinus par pārdotām kuponu biļetēm, kā arī iesūta caur banku vai ar čeku pienākošos Latvijas dzelzceļiem summu par pārdotām biļetēm, atvelkot 5 o/o komisiju par bilešu pārdošanu. Tie biroji, kuriem Rīgā nodaļas, iemaksā savus pārādu atlikumus tieši dzelzceļu galvenā kasē.

No minētiem birojiem visdzīvākās attiecības Latvijas dzelzceļiem pastāv pirmkārt ar Gulamvagonu sabiedrību, tad Igaunijas "Erbo", Vācijas "Mer", Ungārijas "Ibusc".

Guļamvagonu sabiedrība pārdod mūsu ārzemju kuponu biļetes apm. par Ls 12.000,- mēnesī un pārējie trīs biroji par apmēram Ls 2,000,- katris. Pārējie biroji apgroza samērā maz ārzemju kuponu biļešu un apgrozījumi svārstās ap Ls 100,- mēnesī.

Arī Latvijas dzelzceļi nodibinājuši tādu biroju - Valsts dzelzceļu pilsētas staciju un transportkantori, kurš starp citiem uzdevumiem arī pārdod citu valšķu resp. ceļojumu biroju kuponu biļetes un ar tiem pats arī norēķinājās.

Gads	1924. gada izdevumi			Kopā
	Arzemes	Ārsmēn	transitā	
1920/21.	75.345	37.106	-	112.451
1921/22.	46.905	149.375	-	206.280
1922/23.	72.725	93.750	-	166.475
1923/24.	79.482	77.269	1.067	157.818
1924/25.	102.027	105.373	1.081	208.481
1925/26.	102.684	100.478	1.564	204.726
1926/27.	83.601	81.197	2.352	167.150
1927/28.	88.098	88.900	2.461	179.459
1928/29.	96.034	95.006	3.217	194.257
1929/30.	102.953	105.484	8.023	216.460
1930/31.	116.930	112.402	8.423	237.755

Arī, ka pārdodoties uz Latvijas dzelzceļu izdevīgo g...
 agradīgo atbilst un noslēgtas kumovijā ar ārvalstu dz...
 ceļiem par pasākumu pārvadātājam attiecības saskaņoj...
 šo pārvadātājam starptautiskā attiecībās ir...
 izdevumi no starptautiskās attiecības pārvadātājam...
 1/Šajā no attiecības gadu Latv. dzelz. darbības p...
 vadītājam/. Pirmās daļi pie kurās nav...
 tur, panti no dzelzceļu attiecības pārvadātājam...
 2/transitā uz dzelzceļiem.

V. Starptautiskās dzelzceļsatiksmes rezultāti.

a/ Pasažieru satiksme.

Iepriekšējā pārskatā attēlota starptautiskās satiksmes organizācija. Tagad apskatīšu, kādas praktiskas sekas bijušas minētam darbam, kā nodibinātās satiksmes ir veicinājušas pasažieru un preču pārvadājumus uz Latvijas dzelzceļiem.

Pasažieru kustības attīstību starptautiskā satiksmē rāda sekoši skaitļi:^{1/}

I.

Gadi	Tiešā satiksmē			Kopā
	uz ārzemēm	no ārzemēm	tranzitā 2/	
1920/21.	35.345	37.106	-	72.451
1921/22.	56.905	149.875	-	206.780
1922/23.	72.725	83.750	-	156.475
1923/24.	79.482	77.269	1.062	157.813
1924/25.	102.027	105.378	1.081	208.486
1925/26.	101.684	100.478	1.564	203.726
1926/27.	83.601	81.197	2.351	167.149
1927/28.	86.096	85.900	2.461	174.467
1928/29.	96.084	95.006	3.217	194.307
1929/30.	102.953	105.484	8.023	216.460
1930/31.	116.520	112.401	8.423	237.344

Redzam, ka neskatoties uz Latvijas dzelzceļu izdevīgo ģeogrāfisko stāvokli un noslēgtām konvencijām ar ārvalstu dzelzceļiem par pasažieru pārvadāšanas attīstības sekmēšanu, pasažieru pārvadājumi starptautiskā satiksmē ir mazi. Tapēc arī ierēnumi no starptautiskās satiksmes pasažieru pārvadājumiem

1/Dati no attiecīgo gadu Latv.dzelz.darbības pārskatiem/Pārvadājumi/. Piezīme:dati pie kuņiem nav atzīmes par literatūru, ņemti no dzelzceļu statistikas neapstrādātiem materiāliem.

2/Tranzitā pa dzelzceļiem.

lielu lomu Latvijas dzelzceļi iepēsmumu bilancē nespēlē.

Tā 1930/31.b.g.no visa vietējā un starptautiskā satiksmē pārvadāto pasažieru skaita 13.977.908 starptautiskā satiksmē pārvadāts 237.344 pasažieru jeb 1,75 o/o. Iepēsmumi no starptautiskā satiksmē pārvadātiem pasažieriem minētā gadā iztaisa tikai Ls 781.550, jeb 5,2 o/o no visiem iepēsmumiem par pasažieru pārvadāšanu Ls 15.085.960,-.

Pārvadāto pasažieru skaitu starptautiskā satiksmē pa atsevišķām valstīm tūkstošos, atspoguļo sekoša tabele:^{3/}

II.

Gadi	Valstis					Kopā 4/
	Krievija.	Igaunija.	Lieta- va.	Polija.	Vācija.	
1920/21.	36	-	36	-	-	72
1921/22.	137	15	55	-	-	207
1922/23.	45	25	86	-	-	156
1923/24.	27	36	72	-	23	158
1924/25.	44	43	94	-	27	208
1925/26.	46	36	102	-	20	204
1926/27.	34	48	70	-	16	168
1927/28.	25	58	75	-	16	174
1928/29.	24	67	93	-	10	194
1929/30.	18	71	96	18	13	216
1930/31.	15	67	120	24	10	237

Šinī tabelē uzrādītos datus par satiksmi ar dažādām valstīm nevar pilnīgi pieņemt kā braukušo pasažieru sākuma un gala valsti, bet uzrādītās valstis norāda vairāk tikai virzienu, kādā un no kāda pasažieri braukuši. Jāņem vērā, ka apmēram 50 o/o no visiem pasažieriem braukušiem starptautiskā satiksmē brauc uz kuponu bilešu pamata un tādējādi nav konstatējams, kur

^{3/}No Dzelzceļu attiecīgo gadu darbības pārskatiem/Pārvadājumi/
^{4/}Tranzitā pa dzelzceļu caur Latviju braukušie pasažieri pa valstīm,kopskaitā ieskaitīti vienreiz un rubrikā pie valsts, no kuŗas izbraukuši.

vestas arī tiešās biļetes. Tas ir ne tikai fantaztisks un ne-realizējams, bet arī nevajadzīgs projekts. Dzelzceļu politikai tādi dati nav vajadzīgi. Te no svara zināt datus ar tuvākiem kaimiņiem, tā tad tikai virzieniem, kādi dati vajadzīgi lai gūtu norādījumus, kur satiksme uzlabojama, kur tāda jāievieš no jauna un t.t. Tāda pilnīga statistika gan rādītu Latvijas lomu starptautiskā turismā un arī tikai pa dzelzceļiem. Tam nolūkam pilnīgus datus var vienkāršāki ievākt ankešu ceļā no iebraucējiem un izbraucējiem, ko arī attiecīgas iestādes dara, lai konstatētu turisma attīstību Latvijā.

Uzrādītā tabelē redzams, ka pārvadātais pasažieru skaits ar Krieviju, kurš 1921/22.b.g.sakarā ar bēgļu un kara gūstēkņu pārvadājumiem uz Latviju un tranzītā caur Latviju bija ļoti liels, tagad sakarā ar Krievijas īpatnējiem apstākļiem ir ļoti svārstīgs un nenoteikts. Pasažieru skaits ar Krieviju arvienu vēl samazinās un nav arī izredzes uz pasažieru skaita pieaugšanu tuvākā nākotnē šai satiksmē. Pasažieru skaita samazināšanās satiksmē ar SPRS izskaidrojama arī ar tiešās satiksmes virzienu no Krievijas uz Vāciju caur Varšavu, kas ir īsāks nekā virziens caur Latviju par apm. 240 km.

No 15.276 pasažieriem satiksmē ar Krieviju 1930/31.b.g. 7204 pasažieri braukuši no Latvijas uz Krieviju, 5151 pasažieru no Krievijas uz Latviju un 2921 pasažieru no Krievijas uz Vakarēiropu tranzītā caur Latviju.

Sakarā ar Latvijas un Igaunijas oikonomisko un politisko

attiecību attīstīšanos un nostiprināšanos, pasažieru satiksme ar Igauniju līdz 1930/31.g.auga. Pārvadātais pasažieru skaits 1930/31.b.g. samazinājies, kas izskaidrojams vienīgi ar ekonomisko apstākļu pasliktināšanos visās valstīs. No 67.012 pasažieriem satiksmē ar Igauniju 1930/31.b.g. 31.078 pasažieri braukuši no Latvijas uz Igauniju, 35.379 no Igaunijas uz Latviju un 555 pasažieri tranzītā pa Latviju uz Lietuvu, Vāciju un Poliju.

Pasažieru satiksme ar Lietuvu ir visdzīvākā. Šis skaitlis, kā jau iepriekš aprādīju nav tik satiksmē ar Lietuvu vien, bet kopā ar Vāciju pārvadāto pasažieru skaitli, dod skaitli, kas rāda satiksmi ar visu Vakarēiropu. 1930/31.b.g. pasažieru skaits satiksmē ar Lietuvu sasniedzis 121.089. No šī skaita 65.683 pasažieru braukuši no Latvijas uz Lietuvu, 53.021 no Lietavas uz Latviju un 2385 pasažieru no Lietavas uz Krieviju un Igauniju tranzītā caur Latviju.

Pasažieru kustības attīstību starp Poliju un Latviju ilgu laiku lielā mērā kavēja konvencijas trūkums par tiešās pasažieru satiksmes ieviešanu starp abu valstu dzelzceļiem. Tiešo satiksmi atklāja tikai 1929.g.1.aprīlī. Sakarā ar to arī līdz tam laikam nebija tiešas statistikas par pasažieru kustības lielumu starp Latviju un Poliju. Spriežot pēc no Zemgales stacijas nobraukušos pasažieru skaita vietējā satiksmē pieņēma, ka ar Poliju pārvadāts līdz 1929/30.b.g.apmēram: 1923/24.b.g. - 50.000; 1924/25.b.g. - 48.000; 1925/26.b.g. - 41.000;

926/27.b.g. - 40.000; 1927/28.b.g. - 40.000; 1928/29.b.g. - 2000 pasažieru.

Noslēdzot 1929/30.b.g.datus izrādījās, ka iepriekšējo gadu dati ir bijuši pārspīlēti un satiksmē ar Poliju ieskaitīti arī tie pasažierā, kuŗi braukuši vietējā satiksmē no un uz Zemgali. Tomēr pasažieru skaita samazināšanās satiksmē ar Poliju ir notikusi. 1930/31.b.g.gan atkal pārvadāto pasažieru skaits nedaudz cēlies. No šīnī gadā pārvadāto pasažieru skaita 24.308 satiksmē ar Poliju, 10303 pasažieri braukuši no Latvijas uz Poliju, 13931 pasažieru no Polijas uz Latviju un 74 pasažieru no Polijas /galvenā kārtē/ uz Igauniju, tranzītā caur Latviju.

Pārvadātais pasažieru skaits ar Vāciju uzrāda ievērojamu samazināšanās tendenci, kas izskaidrojams pa daļai ar tiešās pasažieru satiksmes ieviešanu starp Vācijas un Krievijas dzelzceļiem caur Varšavu. Ceļotājiem no Vakareiropas uz Krieviju un tālājiem Austrumiem šis ceļš iznāk isāks un bez tam nav jāizdara dažādas formalitātes braucot vēl caurī divām valstīm - Lietuvu un Latviju. Tāpat pasažieru skaita samazināšanā spēlē lomu vispārējie pasliktinājušies oikonomiskie apstākļi. No 9659 pasažieriem, kuŗi pārvadāti 1930/31.b.g.satiksmē ar Vāciju - 2252 pasažieri braukuši no Latvijas uz Vāciju, 4919 no Vācijas uz Latviju un 2488 pasažieru no Vācijas uz Krieviju un arī tālāk, kā arī uz Igauniju, tranzītā caur Latviju.

1928.gadā nodibināja tiešo pasažieru satiksmi ar Franciju, Beļģiju, Holandi un Angliju ar tiešām biļetēm starp šo valšķu

lielākiem centriem. Pārvadāto pasažieru skaits šinīs satiksmēs ir mazs, ko rāda sekoša tabele:
III.

Gadi	Pārvadāts tiešā satiksmē ar				Kopā
	Franciju	Belgiju	Holandiju	Angliju	
1928/29. b. g.	323	59	63	102	547
1929/30. "	525	98	66	116	805
1930/31. "	485	125	108	115	833

b/ Bagāžas satiksme.

Bagāžas un ekspressūtījumu pārvadājumus starptautiskā satiksmē raksturo sekoša tabele ^{6/} tonnās:

IV.

Gadi	Tiešās satiksmēs			Kopā
	uz ārzemēm	no ārzemēm	transitā	
1920/21.	388	301	-	689
1921/22.	903	893	-	1796
1922/23.	863	1184	-	2047
1923/24.	1002	1382	22	2406
1924/25.	1199	1569	35	2803
1925/26.	1254	1590	127	2971
1926/27.	862	1330	451	2643
1927/28.	717	1016	892	2623
1928/29.	648	1061	950	2659
1929/30.	672	952	1295	2919
1930/31.	724	838	364	1926

Bagāžas un ekspressūtījumu pārvadājumi līdzīgi pasažieru pārvadājumiem ir ļotu svārstīgi un ar krītošu tendenci. Vienīgi tranzīts līdz 1930/31. b. g. stipri auga. Tas izskaidrojams ar ekspressūtījumu pārvadājumiem no Vācijas uz Krieviju. SPRS sakarā ar savu uzstādīto ražošanas plānu-piecgadi ievēda no Vācijas mašīnas, kuņas tranzitēja caur Latviju kā ekspressūtījumi.

5/ Tabelē II. minētais pasažieru kopskaits ieskaitīts ieskaitīts kā satiksmē ar Vāciju.

6/ Dzelzceļu attiecīgo gadu darbības pārskatiem /Pārvadājumi/.

tījums, kas izmaksā stipri dārgāk to ties pārvadāšana notiek ātri. 1930/31.b.g. šis tranzīts atkal atkritis uz 364 tonnām.

1930/31.b.g.no visa vietējā un starptautiskā satiksmē pārvadātas bagažas un bagažas-prešu pārvadājumu kopsummas 22.528 tonnām starptautiskā satiksmē pārvadāts 1926 tonnas jeb 8,5 o/o. Ieņēmumi no starptautiskā satiksmē pārvadātās bagažas minētā budžeta gadā iztaisa Ls 133.441,54 jeb 12 o/o no visa ieņēmuma par bagažas pārvadāšanu Ls 1.131.076.

c/ Preču satiksme.

Starptautiskās satiksmes preču kustības attīstību pa mūsu dzelzceļiem rāda sekošie skaitļi^{7/}, tonnās:

Gadi	P ā r v a d ā t s preču			Kopā
	uz ārzemēm	no ārzemēm	tranzīta ^{8/}	
1920/21.b.g.	5.676	5.142	-	10.818
1921/22." "	184.556	44.011	-	228.567
1922/23." "	324.702	157.987	-	482.689
1923/24." "	112.293	411.463	333	524.089
1924/25." "	142.217	311.463	696	454.376
1925/26." "	156.214	312.204	73.350	541.768
1926/27." "	99.859	526.112	214.759	840.730
1927/28." "	151.416	404.947	287.402	843.765
1928/29." "	98.056	192.567	653.149	943.772
1929/30." "	151.313	350.005	697.55	1119.873
1930/31." "	114.652	266.016	750.295	1130.963

Redzam, kapreču pārvadājumi starptautiskā satiksmē, lai gan lēni, tomēr aug, sevišķi tas sakams par tranzītu. Tomēr tādus apmērus tie nav sasnieguši, kādi apmēri tranzītam bija pirmskara un kādiem tiem vajadzētu būt, ņemot vērā mūsu geog-

^{7/}No Dzelzceļu attiecīgo gadu darbības pārskatiem/Pārvadājumi/
^{8/}Līdz 1927/28.b.g.tranzīta rubrikā ietilpst tikai tās tranzītpreces, kas pārvadātas tranzītā pa dzelzceļiem.Ar 1928/29.b.g.tur ietilpst visas tranzītpreces-kā pa dzelzceļiem tā arī caur ostām.

rafisko stāvokli.

No visiem 1930/31. b. g. parastā un pasažieru ātruma preču pārvadājumiem 3.692.392 tonnām starptautiskā satiksmē pārvadāta 1.130.963 tonnas, jeb 37 o/o. Ieņēmumi no starptautiskā satiksmē pārvadātām precēm iztaisa Ls 11.879.726,- jeb 48 o/o no visa ieņēmuma par preču pārvadāšanu Ls 24.736.090.- Par preču tranzītu ieņemtī šinī gadā apmēram Ls 5.500.000,- kas iztaisa 46 o/o no ieņēmumiem par starptautiskā satiksmē pārvadātām precēm jeb 22 o/o no ieņēmumiem par visu preču transportu.

Preču pārvadājumus starptautiskā satiksmē pa atsevišķām valstīm atspoguļo sekoša tabele ^{9/}, tūkstošos tonnu:

VI.

Gadi.	Pārvadāts preču satiksmē ar										10/ Kopā
	SPRS		Igauniju		Lietāvu		Poliju		Vāciju		
	no	uz	no	uz	no	uz	no	uz	no	uz	
1920/21.	-	-	-	-	5	6	-	-	-	-	11
1921/22.	14	172	3	5	28	7	-	-	-	-	229
1922/23.	55	238	6	4	89	81	8	2	-	-	483
1923/24.	272	46	8	8	74	48	57	10	1	-	524
1924/25.	170	36	11	10	58	70	71	26	2	1	454
1925/26.	146	89	15	12	50	72	124	31	51	25	542
1926/27.	249	111	30	13	60	92	310	14	92	84	841
1927/28.	261	232	34	15	48	88	171	32	77	73	844
1928/29.	303	238	40	26	40	108	203	22	187	84	944
1929/30.	481	196	26	25	56	110	262	20	161	249	1199
1930/31.	539	198	16	16	94	193	176	12	130	210	1131

9/Dzelzceļu darbības pārskati, atsevišķu gadu izdevumi.

10/Tranzītā pa dzelzceļiem pārvadātas preces kopsummā ieskaitītas vienreiz. Piezīme: kā tas jau tika aprādīts pasažieru satiksmē, arī preču satiksmē valstis pilnīgi nenorāda preču gala un sākuma valsti, jo daļa preču no šīm valstīm tiek sūtītas tālāk.

Ārzemju eksporta preču pārvadājumus uz Latviju, kā arī importu no Latvijas un tranzītā caur Latviju beidzamos 3 gados atspoguļo sekoša tabele^{11/}, tonnās:

VII.

Valstis Gadi	Latvijas		Tranzītā				
	Imports	Eksports	pa dzelzceļiem caur ostām				
			no	uz	no	uz	
SPRS	1928/29	39164	47995	89657	162572	174280	27638
	1929/30	66713	26493	222026	144331	192059	25007
	1930/31	66188	15287	282934	153314	190108	29161
Igaunija	1928/29	11846	9291	1755	4011	25938	12365
	1929/30	18736	13267	4327	1183	3026	10563
	1930/31	10433	8818	2776	855	2850	6448
Lietava	1928/29	18995	28315	2724	58285	17962	21065
	1929/30	22014	60181	4393	27778	29882	22109
	1930/31	42485	69623	30166	103771	21428	20527
Polija	1928/29	101248	8954	48681	3645	53510	9803
	1929/30	224496	11691	13459	5214	23450	3300
	1930/31	141189	5440	13711	1465	20609	4963
Vācija	1928/29	21314	3501	164683	78987	1424	1664
	1929/30	18046	39681	143336	209035	5	613
	1930/31	5721	15484	124136	194318	294	184
Kopā	1928/29	192567	98056	307500	307500	273114	72535
	1929/30	350005	151313	387541	387541	248422	61592
	1930/31	266016	114652	453723	453723	235289	61283

11/Dzelzceļu pārvadājumu statistika 1928/29, 1929/30. un 1930/31.g.g.

Ārzemju preču tranzītu uz un no Latvijas ostām rāda
sekoši dati, tonnās:

VIII.

Valstis	Gadi	R i g a		Liepāja		Ventspils	
		Uz	No	Uz	No	Uz	No
SPRS	1928/29	155244	19702	1745	149	17291	7787
	1929/30	176040	15650	7939	-	8085	9357
	1930/31	174443	14592	3603	10	12054	14559
Igaunija	1928/29	25925	11447	13	64	-	854
	1929/30	3026	10372	-	33	-	158
	1930/31	2850	6345	-	13	-	90
Lietave	1928/29	8150	3386	9812	17645	-	34
	1929/30	11880	2978	17853	19111	149	20
	1930/31	13589	3659	7810	16827	29	41
Polija	1928/29	52990	9740	509	47	11	16
	1929/30	23005	3055	348	244	97	1
	1930/31	20336	4464	273	96	-	403
Vācija	1928/29	1335	1423	89	16	-	225
	1929/30	-	595	5	18	-	-
	1930/31	167	159	121	25	6	-
Kopā	1928/29	243644	45698	12168	17921	17302	8916
	1929/30	213951	32650	26145	19406	8331	9536
	1930/31	211385	29219	11807	16971	12089	15093

No starptautiskās satiksmes preču pārvadājumu daudzuma
1131 tūkstoš tonnām 1930/31. b. g. satiksmē ar SPRS pārvadāti
51,6 o/o, Igauniju - 2,7 o/o, Lietuvu - 12,9 o/o, Poliju -
16,6 o/o un Vāciju - 12,9 o/o.

Sarptautiskās satiksmes preču pārvadājumu daudzuma ziņā
pirmo vietu ieņem Krievija. Pārvadājumi no Krievijas pastāvi-
gi auguši, sevišķi beidzamā gadā, sakarā ar preču pastiprinā-
tu izvešanu no SPRS - dempingu. Pārvadājumi uz SPRS svārsti-

jušies un nenoteikti. Vislielākais pārvadājumu daudzums uz Krieviju konstatējams 1928/29.b.g., kad sakarā ar piegādes plāna realizāciju Krievija ieveda no Vācijas ^{daudz}/smago rūpniecības mašīnu.

Krievija preces eksportē un importē galvenā kārtā caur Rīgu /tabele VIII/. Pārējās ostās Krievijas tranzīta preču apgrozība maza, izņemot Ventspili, caur kuru SPRS tranzītē savas preces ziemas mēnešos, kad Ļeningradas osta aizsalusi, vai kad kugu satiksmi Rīgas jūras līcī traucē ledus.

Vislielākais SPRS preču pārvadājumu daudzums beidzamos gados iet tranzītā pa dzelzceļiem /tabele VII/un galvenokārt caur Eglaini. Šie preču pārvadājumi pa lielākai daļai iet no Krievijas uz Karalauču ostu un arī otrādi uz Krieviju no šīs ostas.

Šis apstāklis, ka SPRS tranzīta preču kustība beidzamā laikā virzās caur dzelzceļu stacijām, bet nevis caur Latvijas ostām, nav finansiālā ziņā Latvijai izdevīgi, ņemot vērā mūsu zemos tranzīttarifus. Tas atrauj darbu mūsu strādniekiem ostās, kā arī kavē Latvijas kugniecības attīstību.

No visām, satiksmē ar SPRS dzelzceļiem pārvadātām precēm, Latvijas importa un eksporta preču pārvadājumi 1930/31.b.g. sastāda 81 tūkst.tonnu, vai 11 o/o, bet tranzīta preču pārvadājumi 656 tūkst.tonnu, pret 583 tūkst.tonnu 1929/30.b.gadā.

SPRS preču pārvadājumi 1930/31.b.g.pieauguši, salīdzinot ar iepriekšējo gadu, par 60 tūkst.tonnām vai 8,9 o/o. Visumā Krievijas preču pārvadājumi pa Latvijas dzelzceļiem samērā ļoti

mazi. Tā SPRS preču pārvadājumi pa Latvijas dzelzceļiem caur Indru, Zilupi un Rītupi sastāda tikai apmēram 47 o/o pret priekš kara daudzumu, lai gan tās preču pārvadājumiem piešķirti ievērojami atvieglinājumi un redzami pazemināta veduma maksa.^{12/}

SPRS preču tranzīts caur Latvijas ostām 1930/31.b.g.pavairojies tikai par 1 o/o pret iepriekšējo gadu, lai gan tranzīts pa dzelzceļiem pieaudzis par 19 o/o /tabele VII un VIII/.

Kādas preces pārvadātas no SPRS pa Latvijas dzelzceļiem virzienā uz Latviju un Vakareiropas valstīm beidzamos 3 budžeta gados, rāda sekoša tabele^{12/} tonnās:

IX.

Preču nosaukums.	1928/29.b.g.	1929/30.b.g.	1930/31.b.g.
Kokmaterīlai	29.172	199.167	327.412
Lini	51.198	86.827	59.789
Labība	38.577	31.268	51.308
Malka	-	30.054	25.917
Sāls	14.652	16.035	20.948
Cukurs	7.455	8.252	7.805
Gaļas preces	30.932	14.022	6.303
Olas	36.219	17.192	2.034
Sviests	7.353	6.195	803
Pārējās preces	87.543	71.786	36.911
Kopā	303.101	480.798	539.230

^{12/}Ekonomists", 1931.g.Nr. 3 - 106.lap.p.

^{12/}Dzelzceļu pārvadājumu statistika 1928/29,1929/30.un 1930/31.g.

Galvenie pārvadājumi no SPRS ir kokmateriāli, kuri 1930/31.b.g.pavairojušies par 130.245 tonnām pret iepriekšējo, vai par 1122 o/o pret 1928/29.b.g. No visiem pārvadājumiem 1930/31.b.g.virzienā no SPRS 539.230 tonnām kokmateriāli sastāda 60,72 o/o. Lielais kokmateriālu izvedums pēdējos gados no SPRS ir radījis haosu visā koka tirdzniecībā.

Linu pārvadājumi beidzamā gadā pamazinājušies par 27 tūkst. tonnām. Pret priekš kara daudzumu 200.000 t^{13/}, linu pārvadājumi samazinājušies tā tad par 80 o/o.

Labības pārvadājumi sastāda 51.308 tonnas vai 9,51 o/o no visiem pārvadājumiem uz Latviju un Vakareiropu. Priekš kara Krievija eksportēja apm.650 tūkst.tonnu galveno labību.^{14/} Tā tad labības pārvadājumi sastāda tikai 7,8 o/o no priekš kara daudzuma, neskatoties uz visu dempingu.

Pavairojušies sāls pārvadājumi, bet samazinājušies gaļas, olu un sviesta pārvadājumi.

Kādas preces pārvadātas no Latvijas un Vakareiropas valstīm uz SPRS beidzamos 3 gados, rāda sekoši skaitļi tonnās^{15/}:

X.

Preču nosaukums	1928/29.b.g.	1929/30.b.g.	1930/31.b.g.
Rūpniecības mašīnas	59.231	37.640	45.263
Mākslīgie mēslī	58.763	22.871	34.673
Ķieģeļi	5.917	6.771	27.891

^{13/}Ekonomists " 1931.g.Nr.3 - 106.lap.p.

^{14/} - tas pats.

^{15/}Dzelzce.pārvadājumu statistika par 1928/29,1929/30.un 1930/31.g.

Dzelzs, izstrād.	26.786	17.622	18.367
Zemkopības mašīnas	15.489	34.907	14.839
Papīrs un kartons	2.918	5.313	4.355
Pārējās preces	69.101	70.707	52.374
Kopā	238.205	195.831	197.762

SPRS importa preču pārvadājumi, sakarā ar finansiālām grūtībām, beidzamos gados samazinājušies. Tā pret 1928/29.g. tie pazeminājušies par 40 tūkst.t jeb 17 o/o. Rūpniecības mašīnu pārvadājumi, kuri 1929/30.b.g.bija samazinājušies, atkal pieauguši pret 1929/30.b.g.par 20 o/o. Pavairojusies arī mākslīgo mēslu /34 o/o/ un ķieģeļu /314 o/o/ pārvadājumi. Ķieģeļus SPRS ieved no Vācijas savai būvniecībai. Tie ir tā saucamie šamota ķieģeļi, ko ražo Vācijā. Zemkopības mašīnu pārvadājumi samazinājušies par 58 o/o.

No visām Latvijas pierobežas valstīm vismazākā preču kustība notiek ar Igauniju. Ar Igauniju pārvadāts 1930/31.g. tikai 2,7 o/o no visa starptautiskās satiksmes preču apgrozījuma daudzuma. Mazā preču apgrozība ar Igauniju izskaidrojama ar to, ka tai pašai ir labas ostas Baltijas jūras piekrastē. Preču pārvadājumi ar Igauniju, kuri jau tā bija mazi, beidzamā budžeta gadā vēl vairāk samazinājušies. 1928/29.b.g.pārvadājumi ar Igauniju abos virzienos sastādīja 65.206 tonnas, turpretim 1930/31.b.g.šis skaitlis noslidējis uz 32.180 tonnām. Tas izskaidrojams ar pasliktinājušamies saimnieciskiem apstākļiem visās valstīs.

Zemāk minētie skaitļi^{16/} tonnās rāda, kādas preces pārņemtas no Igaunijas dzelzceļiem:

XI.

Preču nosaukums	1928/29.b.g.	1929/30.b.g.	1930/31.b.g.
Cements	8617	11367	8473
Lini	1835	1693	1712
Linsēklas	122	750	1056
Zivis	697	1421	689
Labība	977	504	198
Veci dzelzs lāžņi	286	1151	19
Kokmateriāli	22550	120	-
Kartupeļi	-	3821	-
Pārējās preces	4455	5262	3912
Kopā	39539	26089	16059

No Igaunijas dzelzceļiem pārņemto preču daudzums 1930/31. b.g. samazinājies no 26.089 līdz 16.059 tonnām vai par 36 o/o. Šinī gadā pārvadāts cementa 8473 tonnas. To ievēd no Igaunijas Latvijas tirgus vajadzībām. Galīgi pazuduši no apgrozības apstrādāti kokmateriāli, kurus Igaunija līdz 1928/29.g. sūtīja uz Rīgu tālāk tranzitēšanai uz Vakareiropu.

Nodotās preces uz Igaunijas dzelzceļiem atspoguļo sekoša tabele^{17/}, tonnās:

16/Dzelzceļu pārvadājumu statistika par 1928/29., 1929/30. un 1930/31.g.

17/Dzelzceļu pārvadājumu statistika par 1928/29., 1929/30. un 1930/31.g.

XII.

Preču nosaukums	1928/29.b.g.	1929/30.b.g.	1930/31.b.g.
Kokmateriāli	3197	4482	3308
Cukurs	3758	4059	3230
Mākslīgie mēsli	2249	3215	3105
Minerāleļļas	2065	1620	1828
Silķes	4819	3826	1717
Labība	607	1255	469
Pārējās preces	8972	6556	2464
Kopā	25667	25013	16121

Preču pārvadājumi uz Igauniju no Vakarēiropas un Latvijas ir mazi. Galvenie pārvadājumi ir cukurs un mākslīgie mēsli. 1930/31.b.g.pārvadājumi uz Igauniju samazinājušies par 36 o/o.pret iepriekšējo gadu.

No visa preču apgrozījuma ar Igauniju 1930/31.g.32 tūkst. tonnām Latvijas importa un eksporta pārvadājumi /tabele VII/ sastāda 19 tūkst.tonnu vai 60o/o.

Preču pārvadājumi ar Lietuvu beidzamā gadā pret iepriekšējo auguši par 73 o/o un sastāda 12,9 o/o no visa starptautiskās satiksmes preču apgrozījuma šinī gadā. Latvijas importa un eksporta pārvadājumi /tabele VII/ ir 112 tūkst.tonnu vai 39 o/o no visa preču apgrozījuma ar Lietuvu. Pārējais ir tranzīts no SPRS uz Lietavas ostām un Lietavas pārvadājumi uz mūsu ostām, galvenokārt Liepāju /tabele VIII/.

Lietavas ziemeļaustrumu daļas apgabalu eksport- un importpreču pārvadājumiem iznāk Latvijas ostas ievērojami tuvāk par

Klaipēdas ostā. Lietava, lai atdzīvinātu šīs ostas darbību un novirzītu preču pārvadājumus no Liepājas uz Klaipēdu, ievēdusi pazeminātu preču veduma maksu precēm, kas iet un nāk pa dzelzceļiem uz Klaipēdu caur Priekuli.^{18/}

Kādas preces pārņemtas no Lietavas dzelzceļiem rāda skaits 19/ tonnās:

XIII.

Preču nosaukums	1928/29.b.g.	1929/30.b.g.	1930/31.b.g.
Mākslīgie mēslī	120	135	27451
Labība	1896	4862	19070
Kokmateriāli	3715	10652	17483
Linsēklas	3697	13679	6487
Cukurbietes	3046	1371	6327
Lini	4057	6593	4566
Pārējās preces	23150	18997	12695
Kopā	39681	56289	94079

Pārvadājumi no Lietavas pieauguši par 38 tūkst. tonnām vai 68 o/o pret iepriekšējo gadu. No šiem pārvadājumiem Latvijas imports sastāda 42.485 tonnu /tabele VII/ vai 45 o/o. Pārējie pārvadājumi ir - galvenokārt tranzīts uz Krieviju un Vakareiropu caur mūsu ostām /tabele VIII/.

No pastāvīgiem pārvadājumiem pavairojušies labības pārvadājumi par 314 o/o un kokmateriāli par 70 o/o. Kokmateriāli izvesti caur Liepāju uz Vakareiropu. Pavairojušies arī cukurbiešu pārvadājumi, kuŗas tiek ievestas Jelgavas cukurfabrikai.

Linsēklu pārvadājumi samazinājušies uz pusi, tāpat lini

^{18/} Ekonomists, 1931.g. Nr. 3-108. lap.p.

^{19/} Dzelzceļu preču pārvadājumu statistika par 1928/29, 1929/30. un 1930/31.g.g.

no Lietavas eksportēti mazāk par 31 o/o pret iepriekšējo gadu.

Gandrīz pilnīgi no jauna nākuši klāt mākslīgo mēslu pārvadājumi uz Krieviju. Agrākos gados tie ievesti caur Karalaučiem, turpretim 1930/31.b.g.caur Klaipēdu. Šis postenis Vācijas dzelzceļu pārvadājumos tamdēļ gandrīz pazudis /tabele XVII/.

Lietava bez tam pārvadājusi uz Latviju un tālāk 1582 zirgu, pret 2297 iepriekšējā budžeta gadā.

Kādas preces nodotas Lietavas dzelzceļiem rāda sekoša
tabele^{20/}, tonnās: XIV.

Preču nosaukums	1928/29.b.g.	1929/30.b.g.	1930/31.b.g.
Kokmateriāli	242	16956	71757
Akmeņogles	58211	56736	62324
Sāls	3872	7331	13358
Silķes	12048	12321	10097
Cements	2863	1211	8120
Cukurs	4344	4516	4718
Mineraleļļas	1618	3044	2888
Dzelzs un izstrādāj.	5564	2331	2267
Pārējās preces	18903	5622	18392
Kopā	107665	110068	193921

Pārvadājumi uz Lietuvu arīdzan pieauguši par 84 tūkst. tonnām vai 77 o/o, kuru izsaukuši Krievijas koku pārvadājumi 71757 tonnas, kas tranzitēti uz Klaipēdas ostu. Pavairojušies arī akmeņogļu pārvadājumi, kuŗas Lietava ievēd caur Latviju no Polijas.

Sāls pārvadājumi pavairojušies par 82 o/o. No šī pār-
20/Dzelzceļu pārvadājumu statistika par 1928/29., 1929/30. un 1930/31.g.g.

vadājuma 2178 tonnas Lietava ievedusi caur Liepāju. Pārējais sāls ievests no SPRS tranzītā pa dzelzceļiem caur Latviju. Šil-ķes Lietava ievedusi 10 tūkstoš tonnas caur Liepāju un Rīgu. Šinī gadā pārvadāts uz Lietuvu 4718 tonnas cukura, no kuŗa 874 tonnas ir ražots Latvijā.

Polijas dzelzceļu pārvadājumi ir tie lielākie tūliņ pēc SPRS. Ar Poliju 1930/31.g.pārvadāts preču 16,6 o/o no visa starptautiskā satiksmē pārvadātā preču daudzuma. No visa ar Poliju pārvadātā preču daudzuma 1930/31.g. 369.430 tonnām, Latvijas eksports un imports sastāda apmēram 1/2. Otrā puse ir tranzīts pa dzelzceļiem, galvenokārt uz Lietuvu un caur Latvijas ostām /26.572 t/ uz Vakarēiropu.

Polijas preču pārvadājumi ar Latviju 1930/31.b.g.pamazinajušies pret iepriekšējo par 33 o/o. Tas izskaidrojams ar vispārīgo saimniecisko apstākļu pasliktināšanos, kā arī ar Polijas cenšanos virzīt savas eksport un import preces ne caur Latvijas ostām bet jaunizbūvēto Gdipū.

Kādas preces pārņemtas no Polijas dzelzceļiem beidzamos gados, rāda sekoša tabele ^{21/}tonnās:
XV.

Preču nosaukums	1928/29.b.g.	1929/30.b.g.	1930/31.b.g.
Akmēnogleš	111347	169942	109475
Kokmateriāli	30568	10292	21105
Labība	17686	33172	9781
Dzelzs un tās izstr.	8276	7781	7674

21/Dzelzce.pārvadājumu statistika par 1928/29,1929/30.un 1930/31.b.g.

Cukurs	-	2281	4828
Cements	3162	7080	4319
Sāls	5212	4123	3394
Mineraleļļas	2802	3720	3528
Lini	4572	3871	2259
Linsēklas	8718	2482	127
Kartupeļi	2	6115	-
Pārējās preces	11094	10546	9019
Kopā	203439	261405	175509

No Polijas pārņemto preču daudzums 1930/31.b.g. samazinājies pret iepriekšējo gadu par 85.896 tonnām, vai 33 o/o. No Polijas pārņemtā preču daudzuma 175.509 tonnām ievests Latvijas importa preču 141.189 tonnas /tabele VII/, pārējās 20 o/o ir tranzīta preces uz Vakarēiropu. No mūsu importa preču vairuma apm. 40 o/o jāatskaita tranzītam, jo tas tiek Grīvā pārkrauts Lietavas dzelzceļu vagonos un pārsūtītas uz Lietuvu. Tas zīmējās uz akmeņoglēm: tā 1930/31.b.g. Lietava ievēdusi no Polijas caur Zemgali - Grīvu 53 tūkstošus tonnu akmeņogļu. Pārējās ogles ievestas Latvijas tirgus un dzelzceļu vajadzībām.

No visām Polijas eksporta precēm, pārvadātām 1930/31.b.g. pavaiņojušies vienīgi kokmateriāli /par 10813t/ un cukura /par 2457 tonnām/ pārvadājumi. Polijas-Latvijas satiksmē, Polijas eksportpreces sastāda 84 o/o, bet importa tikai 16 o/o. Tā kā preču pārvadājumi abos galos nevienādi, rodas tukšu vagonu no-
skrējiens uz Zemgali, kas sadārzina preču pārvadāšanas pašizmaksu.

Pārņemtās preces no Vācijas dzelzceļiem, rāda sekoša
tabele^{23/}, tonnās.

XVII.

Preču nosaukums	1928/29.b.g.	1929/30.b.g.	1930/31.b.g.
Rūpniecības mašīnas	54301	36320	43638
Ķieģeļi	5698	6840	28195
Zemkopības mašīnas	13344	33600	14622
Dzelzs apstrādāta un neapstrādāta	21935	14405	13727
Mākslīgi mēsli	22226	10038	125
Pārējās preces	69917	60184	29844
Kopā	187421	161387	130151

Kādas preces nodotas uz Vācijas dzelzceļiem rāda sekošie
skaitļi^{24/}, tonnās:

XVIII.

Preču nosaukums	1928/29.b.g.	1929/30.b.g.	1930/31.b.g.
Kokmateriāli	3459	156840	156301
Labība	35042	29775	36878
Augļi	3346	4610	7010
Gaļas preces	5275	5781	2742
Olas	21954	16715	2045
Ādas	1195	1564	1515
Zivis	2428	3227	550
Sviests	354	1845	108
Pārējās preces	11099	28972	2837
Kopā	84152	249329	209986

Pāravadājumi ar Vāciju no starptautiskās satiksmes preču
pāravadājumiem 1930/31.b.g. sastāda 12,9 o/o. No visiem pār-
^{23/}Dzelzce.pāravadāj.statistika par 1928/29,1929/30 un 1930/31.g.
^{24/} tas pats.

vadājumiem ar Vāciju šīnī gadā Latvijas import preču pārva-
dāts 5721 tonnas un eksport preču 15.484 tonnas. Importēto pre-
ču pārvadājumos no Vācijas dominē dzelzs, to izstrādājumi un
mašīnas /apm.2100 t/. Eksporta pārvadājumi uz Vāciju sastādas
no kokmateriāliem /apm.10.000t/ un augļiem /apm.3500t/.
Viss lielais preču pārvadājumu daudzums ar Vāciju - 94 o/o ir
galvenokārt Vācijas-SPRS tranzīts caur Latviju, par kuŗu bija
runa pie SPRS preču pārvadājumu apskatīšanas.

VI. Starptautiskās dzelzceļsatiksmes novērtējums, nākotnes izredzes un iespējas.

No iepriekšējā nodaļā apskatītiem datiem redzams, ka uz tiešo satiksmju ieviešanu liktās cerības līdz šim nav vēl piepildījušās. Arvienu vēl mūsu dzelzceļu iekšējās satiksmes pārvadājumi dominē un tikai tie dod iespēju segt ar ekspluatāciju saistītos izdevumus. Protams, starptautiskās satiksmes pārvadājumiem kā pasažieru-turistu pārvadāšanai uz mūsu kurortiem, tā preču tranzītam uz mūsu ostām ir arī citāda veida nozīme. Pirmie veicina ārzemju valūtas ieplūšanu Latvijā, preču tranzīts uz ostām dod darbu mūsu strādniekiem un sekmē mūsu kugniecības un visas valsts labklājības attīstību. Šī nozīme var būt ievērojama tikai tādā gadījumā, ja pārvadājumi tiešās satiksmēs vienā vai vairākos virzienos plūst lielākā daudzumā, bet tāds pārvadājumu pieplūdums nav redzams. Tas jau arī neatkarajās vienīgi no tiešo starptautisko satiksmju ieviešanas un pareizas un racionālas iekārtošanas, bet noteicošo lomu te spēlē cits faktors - paši pārvadājumi. Pārvadājumu daudzuma attīstību savukārt regulē visa tautsaimnieciskā dzīve.

Kā Latvija tā pārējās kaimiņvalstīs ar kuņģmums pastāv tiešas starptautiskas satiksmes, pārdzīvo lielas oikonomiskas grūtības. Šīm grūtībām par iemeslu ir vēl joprojām ilgstošais pēckara stāvoklis, divu pasaules lielāko rūpniecības valšķu pretējais, nekad nesaskaņošais virziens - privatās un valsts

saimniecības politika, SPRS dempings, citu valšņu pārvadājumu aizliegumi, ierobežojumi un t.t.

Latvija, būdama vēsturiski un ģeogrāfiski aicināta būt par tiltu starp austrumiem un rietumiem, arī ierauta šais pretešķībās un savā politikā strādājot ar vienu roku sevi ceļ, bet ar otru ārda. Priecādamies par SPRS tranzīta augšanu, kas no vienas puses dod darbu Latvijas strādniekiem mēs sevi ceļam. No otras puses, šis tranzīts kā SPRS preču imports - tagadējais dempings jāuc un ārda pasaules tirgu, rada krīzes un bezdarbu kapitalistiskās valstīs, ārda tā tad tās un arī Latviju.

Starptautiskās pasažieru satiksmes attīstība ir cieši saistīta ar starptautisko turismu un pasažieru tranzītu caur Latviju. Attīstoties turismam uz Latviju un tranzītam caur Latviju - attīstīsies un paplašināsies starptautiskā pasažieru satiksme.

Starptautiskās pasažieru satiksmes vājā attīstība pa mūsu dzelzceļiem pa daļai izskaidrojama ar to, ka šīs satiksmes veicināšanai par maz tiek darīts kā no dzelzceļu, tā Ārlietu ministrijas un citu attiecīgo iestāžu puses. Piedzīvojumi rāda, ka starptautiskās pasažieru kustības attīstībai nepietiek ar konvenciju noslēgšanu ar ārvalstu dzelzceļiem un attiecīgu vilcienu laišanām apgrozībā, bet arī jāpieliek visas pūles lai tās sekmētos. Vakareiropas dzelzceļi izdod dažāda veida propagandas materialus un tos izsūta citām valstīm. Tāpat attīcī-

gas turisma iestādes rūpējas par to, lai pienācīgi tiktu izreklamētas un propogandētas valsts skaistākās vietas un kurorti. Arī mums vajadzētu sekot citu valšņu paraugam un ar speciālas literatūras palīdzību iepazīstināt ārvalstis ar mūsu satiksmes ceļiem, kuŗi atrodas starp austrumiem un rietumiem, kā arī darīt zināmus mūsu kurortus, labierīcības, skaistākās vietas ect.

Tāpat starptautiskās pasažieru pārvadāšanas sekmēšanai pa Latvijas dzelzceļiem jāpaātrina ārzemes pasažieru vilcienu gaita, jāpalielina vilcienu gājieni un citādi jāuzlabo pati satiksme.

Ir arī no mums neatkarīgi apstākļi, kuŗi neļauj visā pilnībā uzzelt un attīstīties starptautiskai pasažieru tā arī preču satiksmei, sevišķi tas sakams attiecībā par satiksmi ar Vakareiropu.

Latvija savienota ar pārējo Eiropu pa dzelzceļu divos virzienos caur Austrum-Prūsiju un caur Poliju, Vilņas apgabalu.

Virzienā caur Polijas Vilņas apgabalu satiksme sākot ar 1929.g.1.apriļa ar pārējiem Eiropas dzelzceļiem notiek bez šķēršļiem, jo Polijas dzelzceļi, tā arī tālākās valstis kā Čekoslovākija, Ungarija, Rumānija pievienojušās C.I.M. un C.I.V starptautiskām konvencijām un tā tad automatiski ar minētām valstīm aiz Polijas nodibinājusēs nepārtraukta starptautiska satiksme. Lai paplašinātu sakarus ar šīm tālākām valstīm ir domāts arī par tiešu tarifu izstrādāšanu un noteikšanu zina-

mām precēm.

Grūtības starptautiskās satiksmes attīstībā rada otrs ve-
cākais virziens caur Lietuvu, Austrumprūsiju, Polijas korri-
doru. Šeit nepārtrauktu satiksmi traucē tas, ka Lietuva nav
līdz šim laikiem ratificējusi C.I.M. un C.I.V. konvencijas, bet
piemēro tās uz atsevišķu satiksmju līguma pamata. Otrs trau-
cējošais apstāklis ir Polijas koridors, kuŗa dēļ nepastāv ne-
pārtraukta satiksme caur Austrumprūsiju un pārējo Vāciju un
Eiropu.

Aprādīto apstākļu dēļ mums līdz šim vēl nav tiešo bile-
šu ar Berlīni un tāda notiek tik uz kuponu bilešu pamata, lai
gan pati satiksme ar Berlīni notiek bez pārsēšanās, jo Lie-
tava, tāpat arī Polija, piedalās savstarpējā vagonu lietoša-
nas savienībā.

Nākotnē šīs neērtības tiks novērstas. 1930.g.konferencē
nolemts pasažieru satiksmi no Igaunijas un Latvijas uz Au-
strumprūsiju pievienot SPR3 - Viduseiropas satiksmei, nosau-
cot to par SPR3-Baltijas-Viduseiropas satiksmi. Kād stāsies
spēkā šī satiksme ar pārējo Vāciju un Vakareiropu nav vēl ga-
līgi nolemts.

Arī preču satiksmi no Igaunijas un Latvijas uz Vāciju, ku-
ŗa tagad notiek tik uz Austrumprūsiju un otrādi, paredzēts
atvieglot ar pārējo Vāciju tādējādi, ka šī satiksmē pievelk
arī Polijas dzelzceļus. Polija par savu iestāšanos šī satiksmē
principiēlu piekrišanu jau devusi, atliek tik pašas

satiksmes izstrādāšana un ievēšana.

Kas attiecās uz pasažieru tranzīta attīstību no Vakareiro-
ropas uz SPRS un tālāk Aziju, tad, kā jau to pie starptautis-
kā satiksmes organizācijas apskatīju, minētās satiksmes ir
ievēstas un nokārtotas, bet tranzītpasažieru attīstība no rie-
tumiem un austrumiem attīstās ļoti vāji.

Satiksmē no Vakareiro-ropas uz SPRS un otrādi mūsu konku-
rents Polija labvēlīgāko ģeogrāfisko apstākļu dēļ, līdz šim
paturējusi sev šī tranzīta lielāko daļu, jo virziens caur Var-
šavu ir īsāks nekā caur Rīgu un tādēļ pasažieriem arī izdevī-
gāks.

Tas pats būtu sakams par Eiropas-Azijas satiksmi, kurai arī
divi virzieni, caur Varšavu un Rīgu. Pēdējā satiksmē vispār
ir ļoti maz pasažieru kā caur Rīgu, tā caur Varšavu, kaut gan
no Vakareiro-ropas valstīm uz TāliemAustrumiem un atpakaļ caur
Suecas kanālu katru gadu brauc apm.100000 pasažieru.^{1/} Kā lie-
kās, daudzi ceļotāji, nepazīdami Krievijas dzelzceļu pārvadā-
šanas spējas un kustības drošību, vienkārši baidās braukt caur
Krieviju, neraugoties uz laika un izdevumu samazināšanu.

Starptautiskā pasažieru satiksmē/^{no rietumiem}uz austrumiem tranzītā
pa Latvijas dzelzceļiem nākotnē paredzams pieaugums, jo abiem
virzieniem, kā caur Varšavu tā Rīgu, beidzamā laikā ieviesta
vienāda braukšanas maksa, aprēķinot to pēc īsākā ceļa caur
Varšavu. Šo apstākli izmantojot, proti, radot lielākas ērti-
1/Dzelzceļu Vēstnesis, 1929.g.Nr.15 - 516.lap.p.

bas braucot, kā arī palielinot vilcienu ātrumu, Latvijas dzelzceļiem būtu iespējams daļu tranzīta, kas tagad iet caur Poliju, atvilkt sev.

Salīdzinot tagadējo tiešo ārzemju un tranzīta preču kustību pa dzelzceļiem ar pirmskara 1913.g.daudzumu, redzam, ka starptautiskā preču kustība līdz šim pa Latvijas dzelzceļiem ir maza. 1913.g.tiešā un tranzīta satiksmē pa dzelzceļiem pārvadāts 6,3 miljonu tonnu^{2/}, turpretīm 1930/31.b.g.šis daudzums ir tikai 1,13 miljonu tonnu, kas iztaisa tikai 18 o/o no pirmskara daudzuma. 1913.g.pavisam pārvadāts tranzītpreču pa dzelzceļiem apm.3,5-4 miljonu tonnu^{3/}, kamēr tagad 1930/31.b.g.visu valsts tranzītpreču pārvadājumi pa dzelzceļiem caur robežstacijām un ostām sastāda tikai 750 tūkst.tonnu, jeb apmēram 1/5 no pirmskara daudzuma.

Tā kā līdz ar bij.Krievijas sabrukšanu un Latvijas valsts nodibināšanos nodibinājās arī pārējās mūsu kaimiņvalstis ar savām ostām, tad uz priekškara tranzītpreču pārvadājumu daudzumu mums nav ko domāt, jo mūsu aizmugures valstis pieliek visas pūles, lai tranzītpreču pārvadājumus pievilktu savām ostām.

Šinī ziņā Igaunija mums vairs nav bīstama, jo ievestās vienādās tranzīttarifa likmes kā Latvijā tā Igaunijā, tās preces kas dabiski gravitē uz mūsu ostām, Igaunijas Rēvele neat-

2/Ekonomists, 1931.g. Nr.3 - 104.lap.p.

3/ tas pats.

vilks. Otrs mums labvēlīgākais apstākļis ir tas, ka mūsu ostas stāv tuvāk SPR3 bagātākiem ražošanas apgabaliem un tās neaizsalst.

Kā Igaunijas ostas mūsu ostas nevar izkonkurēt, rāda skaitļi^{4/} par pēdējo divu gadu SPR3 preču kustību pa Igaunijas dzelzceļiem, kurai ir tendence samazināties, pretēji mūsu preču kustībai, kura palielinājās.

G a d i.	Pieņemts no SPR3 dzelzc.	Nodots uz SPR3 dzelzc.	K o p ā
1928 .g.	38.861	37.304	76.165
1929 .g.	51.868	16.075	67.943

Mūsu nopietnākais konkurents Krievijas tranzīta preču pārvadāšanā ir Polija. Lai šo tranzītu veicinātu, Polija noslēgusi līgumus par tiešo satiksmi ar visiem kaimiņu valšņu dzelzceļiem. Tā ievēdusi arī speciālu pazeminātu tranzīta tarifu un ierīkojusi savās robežstacijās arī vagonu pārceļšanu no viena uz otra platuma asīm^{5/}.

SPR3 pārvadāto tranzītpreču kustību pa Polijas dzelzceļiem pēdējos 2 gados rāda sekoši skaitļi^{6/}:

G a d i	Pieņemts no SPR3 dzelzc.	Nodots SPR3 dzelzc.	K o p ā
1928.g.	476.052	113.829	589.881
1929.g.	603.717	95.332	699.049

4/ Ekonomists, 1931.g.Nr.3 - 105.lap.p.

5/ Ekonomists, 1931.g. Nr.3 - 105.lap.p.

6/ - tas pats.

Redzam, ka 1929.g.SPRS tranzīta preču pa Polijas dzelzceļiem pārvadāti 699 tūkst.pret 585 tūkst.tonnu pārvadāto tranzītpreču pa Latvijas dzelzceļiem, tā tad vairāk par 114.000 tonnām, jeb 20 o/o. Ir izrēķināts^{7/}, ka Polijas dzelzceļi 1929.g. atvilkuši Latvijai tranzītpreču apmēram 150.000 tonnu, jo šīnī gadā tādās Polijas robežstacijās, kā Zahoici, Oļehnoviči, Stolpci un pa daļai Mikaševiči, kuŗas ir tuvāk Latvijas ostām nekā Polijas ostām, pārvadāts tranzītpreču 193.505 tonnas. Te var spēlēt lomu arī Polijas ostas, kā jaundibinātā Gdīna, kuŗu Polija cenšas izbūvēt par modernu ostu ar visām labierīcībām. Skaidrs tomēr tas, ka SPRS tranzītpreču pārvadāšanā mums Polija ir nopietnis konkurents.

Tad vēl viens apstākļis mūsu pašu SPRS tranzītā, kuŗam jāpiegriež pienācīga uzmanība. Kā jau iepriekšējās nodaļas tabeļēs bija redzams, SPRS tranzīts beidzamā laikā novirzījies no mūsu ostām un iet tranzītā pa dzelzceļu caur Ēglaini pa lielākai daļai uz Karalauču ostu. Šis apstākļis mūsu dzelzceļiem, pēmot vērā mūsu zemos tranzīta tarifus, nav izdevīgs un nākamībā pie tranzīta tarifu pārstrādāšanas jānoliek šai virzienā dārgāki tarifi pret mūsu ostu virzienu, kā tas jau ir izdarīts pie pasažieru ātruma preču tarifa noteikšanas. Bet dzelzceļu tarifi ar nav vienīgi, kas var pievilkt pārvadājumus mūsu ostām. Ja mēs gribam palielināt mūsu ostu darbību, mums arī jāmodernizē mūsu ostu iekārta, lai tās būtu spējīgas

^{7/}Ekonomists, 1931.g.Nr.3 - 105.lap.p.

nostāties blakus citām Vakareiropas valšņu ostām.

SPRS tranzīts nav vienīgais, kurš var iet caur mūsu ostām un dzelzceļiem. Lai mūsu ostas nestāvētu tukšas, jācenšās darīt viss iespējamais tranzitpārvadājumu pievilksnā no visiem apgabaliem, kas gravitē uz mūsu ostām.

Ar š.g.l.oktobri atklāta jauna Eiropas-Azijas ^{preču}/satiksme. Tagadējā kara stāvokļa dēļ Azijā nav vēl šāfs mēnešos redzami tie rezultāti, kādi varētu būt ar satiksmes nodibināšanu. Teoretiski minētai satiksmei vajadzētu būt labām sekmēm, jo pēc statistikas viena pati Vācija uz Tāliem Austrumiem izved gada laikā 1-2 milj. tonnu preču, kas pārvadātas pa dzelzceļu no Baltijas valšņu ostām paātrinās preču kustību par 60-80 prot līdz šim pastāvošo jūras satiksmi caur Suecas kanāli. 8

Nevaram nepiegriest arī vērību tranzita attīstības veicināšanai ar Austrumeiropas valstīm - Poliju un tās dienvidkaimiņu valstīm, kurām vienā otrā gadījumā mūsu ostas iznāk tuvāk kā pārējās Baltijas jūras ostas. Ar paredzamo tiešā tarifa uzstādīšanu ar Rumāniju, Ungāriju, Čehoslovāķiju caur Poliju, šai satiksmē var redzami pieaugt preču pārvadājumi uz mūsu ostām. Tagad Rumānija, Čekoslovāķija un Ungārija lielā vairumā eksportē kokmateriālus, lauksaimniecības ražojumus un rūpniecības ražojumus caur Vācijas un Polijas ostām un iaved caur tām arī savas importpreces. Padarot ērtu tiešo dzelzceļu satiksmi, mēs daļu šī eksporta varētu novirzīt caur mūsu ostām.

3/Dzelzceļu Vēstnesis, 1930.g. Nr.13 - 428.lap.p.

Konferencēs bijusi runa arī par Somijas pievienošanos šai satiksmei. Šeit tas grūtākais apstāklis ir Somijas un Igaunijas satiksme pa Somu jūras līci. Šo jautājumu Somijas valdība pēta. Labvēlīga šī jautājuma atrisināšanas gadījumā būtu tāda plaša satiksme sākot no ziemeļiem ar Somiju, tad Igaunija, Latvija, Polija Čekoslovākija, Austrija, Rumānija, Ungārija, Bulgārija, Grieķija, Turcija un Dienvidslāvija. Ņemot vērā vēl Zviedrijas dzelzceļu nodomu par Stokholmas un Rēveles, Rīgas, Liepājas satiksmi ar prāmjiem, šī satiksme izvērstos par izdevīgu tranzīta satiksmi Latvijai.

Latvija ir tranzītzeme pēc būtības, par tādu viņa arī atzīta. Viņai jābūt par tiltu starp austrumiem un rietumiem. Tāds stāvoklis apsola Latvijai oikonomisku uzcelšanu. Ja tā tagad vēl nav redzama, tad tomēr mums ir pamats uz to cerēt. Latvijas dzelzceļu atturēšanās vai atteikšanās no līdzdalības starptautiskās satiksmes veicināšanā nozīmētu, ka Latvijas dzelzceļi atsakās no uzdevuma, ko viņiem uzliek viņu dabiskais stāvoklis, jo kamēr Latvija atrodas ceļā no austrumiem uz rietumiem-Latvijas dzelzceļiem starptautiskā satiksmē piekritīs ievērojama loma.