

Latvijas valsts dzelzceļu  
tarifu politika.

Diplomdarbs.

Stud.oec.Mārtiņš Jākobsons,  
matr. 18654.

1938.g. septembrī.

# S a t u r a r ā d ī t ā j s.

1pp.

Ievads .....	1-15
Tarifa jēdziens un būtība .....	1
Pašizmaksu nozīme tarifu veidošanā .....	9
Mēģinājumi uzlabot dzelzc.satiksmi, piešķirot dzelzc. autonomiju .....	11
Dzelzceļu ieņēmumi un izdevumi .....	16-33
Tekošie ieņēmumi un izdevumi .....	16
Dzelzceļos ieguldīto vērtību atjaunošanas izdev.	22
Pasažieru pārvadājumi .....	34-57
Braucēju iedalījums grupās pēc kopējām pazīmēm	34
Veiktie pārvadājumi .....	36
Pasažieru tarifa veidošanas gaita .....	38
Pārvadājumi pa valsts dzelzceļu autosatiksmes līn.	49
Starptautisko satiksmju pasažieri.....	53
Bagāžas un ekspressūtījumu pārvadājumi .....	58-59
Preču pārvadājumi .....	60-117
Veiktie pārvadājumi.....	60
Preču tarifa veidošanas gaita .....	70
Preču piegāde.....	96
Tranzittarifs .....	98
Eksporttarifs .....	107
Pārvadājumi starptautiskās satiksmēs .....	113
Dzelzceļu tarifu politikas līdzšinējie sasniegumi un tālākie uzdevumi .....	118-127.
Tabulas .....	128-129.

I e v a d s.

Tarifa jēdziens un būtība.

Jēdzienu "tarifs" mūsu valsts dzelzceļi definējuši preču tarifa I daļas § 1 šādi:

Ar vārdu tarifi saprotamas par dzelzceļu pakalpojumiem iekasējamās veduma un papildu maksas, kā arī sodu maksas un šo maksu aprēķināšanas un iekasēšanas kārtība.

Šo definējumu papildina minētā tarifa § 2, kas nosaka, ka "visi tarifu grozījumi, papildinājumi un izlabojumi publicējami Valdības Vēstnesī, uzrādot spēkā stāšanās dienu", un Dzelzceļu likuma 70.pants, nosakot, ka "dzelzceļam ir aizliegts paaugstināt vai pazemināt atsevišķiem preču nosūtītājiem tarifos noteikto veduma un papildu maksu".

Ja ņem vēl vērā dzelzceļu abu pamattarifu /preču tarifa I daļas § 2 un Pasažieru, bagāžas un ekspressūtījumu tarifa § 1<sup>1</sup>/ prasību, ka grozījumi, kas tarifus paaugstina, publicējami ne vēlāk kā 30 dienas pirms to spēkā stāšanās, tad konstatējams, ka mūsu dzelzceļu tarifi satur tos pamatelementus, kādus parasti/līdz ar vienkāršību un noteiktību/ prasa no tarifiem, t.i. publicitāti, nesvārstību un vienlīdzīgu piemē-

rošanu visiem dzelzceļa lietotājiem<sup>1/</sup>.

Līdzīgus nosacījumus un prasības satur arī citu /piem. Vācijas<sup>2/</sup> un Polijas<sup>3/</sup> dzelzceļu tarifi.

Ļoti līdzīgs mūsu preču tarifā uzņemtajam definējumam ir agrākā Krievijas dzelzceļu tarifā<sup>4/</sup> uzņemtais un pēc tam SPRS<sup>5/</sup> dzelzceļu tarifos pārņemtais tarifu jēdziena definējums.

---

1/ К.Я.Загорский. Теория железнодорожных тарифов, второе издание редакционно-изд.отдела НКПС. 282.1pp.un sek.1app.

2/Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I,Abteilung A, § 6:  
"Die Eisenbahn hat Tarife aufzustellen, die alle für den Beförderungsvertrag massgebenden Bestimmungen und alle zur Berechnung der Beförderungspreise und der Gebühren für die Nebenleistungen der Eisenbahn /Nebengebühren/ notwendigen Angaben enthalten. Die Tarife sind bei Erfüllung der darin angegebenen Bedingungen für jedermann in derselben Weise anzuwenden".

3/Gütertarif für die auf dem Gebiete der Republik Polen und auf dem Gebiete der Fr.St.Danzig gelegenen Eisenbahnen, T. I A, 1931, § 9. /Vācu izdevums/.

1.Die Eisenbahn hat Tarife aufzustellen, die über alle für den Beförderungsvertrag massgebenden Bestimmungen, über die Beförderungspreise und die Nebengebühren Auskunft geben.

4.Die Tarife treten nicht vor ihrer Veröffentlichung in Kraft.

4/ Общий тариф на перевозку грузов по Росс.жел.дор. ч.I § I.

Под словом "тарифы" разумеются взимаемые на железных дорогах провозные платы, дополнительные сборы и другие сборы, а равно применение упомянутых плат и сборов.

5/ Сборник тарифных руководств жел.дор.транспорта СССР 1934.г.

Vārda "tarifs", ko tagad lieto visa kulturālā pasaule, izcelšanos atvasina dažādi. Pēc viena izskaidrojuma tas esot arābu vārds, kas apzīmējis "paziņojumu"<sup>1/</sup>.

Cits izskaidrojums nenoliedz vārdam "tarifs" šādu jēdzienu, bet ved to sakarā ar Spanijas pilsētas nosaukumu pie Gibraltara<sup>2/</sup>.

Zinātniski jēdziens "tarifi" ir mazāk izstrādāts, kā citi juridisko un saimniecisko zinātņu pamatjēdzieni<sup>3/</sup>.

Dr W.Spiess savā enciklopediskā studijā, konstatēdams, ka privattiesiski vēl vispār neesot izstrādāta noslēgta doktrīna tarifa definīcijai un būtībai, mēģina tarifa jēdzienu definēt kā publicētu cenu sarakstu par atvietojamu preču, vai atvietojamu pakalpojumu atkārtotu, vai atkārtojamu izpildījumu<sup>4/</sup>. No šīs definīcijas izriet, ka tarifam jāsaturs pirmkārt cenu saraksts. Otrkārt cenām jābūt noteiktām par atvietojamu pakal-

---

Тарифами жел.дор.транспорта считаются: платы и дополн. сборы, взимаемые по перевозкам, а также правила исчисления и применения этих плат и сборов.

1/Dr W.Spiees, Tarif - eine enzyklopädische Studie:

"Tarif ist ein arabisches Wort und heisst im Arabischen nicht Preisverzeichnis, sondern Veröffentlichung, Verlautbarung "Gütertarif", lp.70.

Roll, Enzyklopädie der Eisenbahnwesens. "Gütertarif";

"Tarif stammt von tariffa, tarifa tarif und wird abgeleitet von Arabischen tarif, d.i.Kundmachung".

2/Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr /I.Ü.G./, Kommentar von Dr Otto Loening, 208.lp.:

"Das Wort Tarif stammt von der spanischen Stadt Tarifa an

pojumu atkārtojamu, vai atkārtotu izpildījumu. Šis nosacījums dzelzceļu praksē nozīmē, ka dzelzceļam par tarifu noteiktu atlīdzību jāpilda katrs pārvadāšanas uzdevums, ja vien tā pildīšanai nerodas likumā paredzēti šķēršļi un šādi pakalpojumi, līdz savas darba spējas maksimālai robežai, jāatkārto tik reizes, cik klientūra to pieprasa.

Dzelzceļu tarifu veidošanai, ievērojot <sup>dzelzceļu</sup> /īpatnējo stāvokli un izcilo nozīmi visā valsts saimniecībā, valsts vadība visās valstīs vienmēr veltījusi nopietnu vērību, un tanīs valstīs, kur dzelzceļu ekspluatēšana atstāta arī privatās rokās, valsts vara parasti paturējusi sev tiesību līdzī runāt tarifu veidošanas jautājumos. Pie mums dzelzceļu tarifu veidošanas lieta uzskatīta par tik svarīgu, ka satversmē blakus vissvarīgākiem jautājumiem minēti arī dzelzceļu tarifi, kuŗu izdošana un grozīšana bija nodota ministru kabinetu kompetencē arī laikā

---

der Strasse von Gibraltar. Dort wurden von den die Meerenenge durchfahrenden Schiffen je nach dem Wert der Ladung verschiedenen gestaffelte Abgaben erhoben. Daher versteht man auch heute noch unter Tarif ein Preisverzeichnis für einzelne in ihm aufgeführte Leistungen oder Waren".

~~3/Spiess XIX. lpp.~~

3/Dr. W. Spiess, Tarif - eine enzyklopedische Studie, Berlin 1931. 1. lpp.

4/Turpat, 7. lpp.

starp Saeimas sesijām<sup>1/</sup>.

Dzelzceļu tarifu politikas realizēšanu pie mums, tā tad pašos pamatos jau domāts vadīt saskaņā ar visu valsts saimniecības politiku. Izraudzītais tarifa veidošanas paņēmieni praksē tomēr izrādījās par smagu un tādēļ Saeima savas tiesības izdot dzelzceļu tarifus pagaidām deleģēja valdībai. Bet arī šāds tarifu noteikšanas un izveidošanas ceļš izrādījās par traucējumu, kas neļāva vajadzīgā brīdī pieskaņoties saimnieciskās dzīves attīstības gaitai un pildīt tās prasības, kādas šāda attīstības gaita uzstādīja dzelzceļu tarifiem. Lai dzelzceļu veidošanas gaitu padarītu elastīgāku, satiksmes ministra tiesības paplašinātas, atļaujot tarifa grozījumus un papildinājumus, kas tieši negroza tarifu struktūru un likmju augstumu, izdarīt, neizprasot Ministru kabineta piekrišanu<sup>2/</sup>. Ar šiem nosacījumiem gādāts par to, lai dzelzceļu tarifu politika iekļautos valsts vispārējā saimniecības politikā.

---

<sup>1/</sup> Likumu un valdības rīkojumu krājums, 1922.g.12.burtu,113.

<sup>2/</sup> Valdības Vēstnesis, 1935.g. 48.num.....

2. Tādus tarifu pārgrozījumus un papildinājumus, kas tieši negroza 1.panta kārtībā noteikto tarifu struktūru un likmju augstumu un ir uzskatīti šā panta 1.-4.punktā, izdara satiksmes ministrs, neizprasot Ministru kabineta piekrišanu.

Valdībai šeit ir pēdējais noteicošais vārds. Tā kā tarifu veidošanas gaita dziļi atbalsojas visā saimnieciskā dzīvē, nepieciešami izprast un pēc iespējas arī ievērot dažādo saimniecisko nozaru vajadzības un prasības. Šī uzdevuma pilnīgākai veikšanai pie Satiksmes ministrijas darbojas tarifu padome ar padomdevējas balsi.

Vispārējs uzskats ir,<sup>1/</sup> ka tarifiem, kā tas arī ir mūsu dzelzceļu praksē, jābūt pienācīgi apstiprinātiem un publicētiem. Šādai formālai prasībai ir arī sava praktiska nozīme. Veicamie transportpakalpojumi ir tādas dabas, ka to individuāla novērtēšana katrā atsevišķā gadījumā grūti izvedama un nav vajadzīga, jo iespējama ir pakalpojumu grupēšana pēc noteiktām pazīmēm. No tā izriet uzdevums - pārvadāšanas objektus sakārtot pēc to īpašībām un šādi veidotām grupām, vērā ņemot grupā ieskaitīto objektu īpašību, noteikt pārvadāšanas un braukuma maksas<sup>2/</sup>.

Un tomēr pastāv arī citādi uzskati par dzelzceļu veduma maksu noteikšanas kārtību. Tie pastāv īpatnībām bagatajā Anglijā, kur blakus normalajiem tarifiem, kas arī nav oficiāli

1/

К.Я.Загорский, Теория жел.дорожных тарифов, 282. lpp.

1/ E.Rank, Eisenbahntarifwesen, 117 lapp.

2/ " " " " 177 lapp.

publicēti<sup>1/</sup>, piemēro dažādus izņēmumu un "izņēmumu-izņēmumu tarifus" /exceptionel exceptionel rates/, pēc kuriem tarifē vairāk kā 90% no visiem sūtījumiem.

Publicējamos tarifos noteicamo maksu apmērus nosaka, skatoties pēc tam, kāds ir transporta uzņēmuma uzdevums - vai gūt iespējami augstāku peļņu, vai kalpojot tautsaimniecības interesēm, apmierinoties ar nelielu peļņu, vai tikai ar pašizmaksas segšanu<sup>2/</sup>.

Tarifu veidošanas teorija un prakse paredz dažnedāžādus principus, uz kuriem pamatojoties var noteikt dzelzceļu tarifus. Tomēr visus tos var apvienot šādos trijos pamatveidos:<sup>3/</sup>

a/dzelzceļu nodošanu bezmaksas lietošanā,

b/dzelzceļu tarifu veidošana valsts vispārējās saimniecības politikas uzdevumu virzienā un

c/dzelzceļu darbības nostādīšanu uz komerciāliem pamatiem.

---

1/ L.Homberger, Wirtschaftsführung und Finanzwesen bei den englischen Eisenbahnen, 17.lpp.: Der Verkehr zwischen Eisenbahn und Verfrachter spielt sich wesentlich anders ab, als auf dem Kontinent. Offizielle gedruckte Tarife, die jedem Verfrachter zugänglich sind, werden nicht ausgegeben ..... Es findet, ähnlich wie dies bei der Schifffahrt der Fall ist, fast für jeden grösseren Transport eine Verhandlung über den Frachtsatz statt, bei der die Konkurrenzrücksichten eine ausserordentliche Rolle spielen.

2/ Pirath, Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft, 210 lpp.

3/E.Rank, Eisenbahntarifwesen, 11.lapp.

A.Н.Фролов, Общие основы железнодорожного хозяйства.  
44.lpp.

Tīrā veidā pieturēties tikai pie viena no šiem pamatprincipiem praksē bieži nav iespējams<sup>1/</sup>. Šie pamatprincipi cieši saistīti savā starpā, tā kā atlīdzība svārstās no pašizmaksas, kā apakšējās robežas, līdz pakalpojuma vērtībai priekš klienta, kā augstākai robežai<sup>2/</sup>, tomēr protams, nepārsniedzot šo augstāko robežu<sup>3/</sup>.

Kādu ceļu gājusi mūsu dzelzceļu tarifu politika, būs redzams analizējot dzelzceļu ieņēmumus un izdevumus un izsekot tarifu veidošanas gaitai.

---

1/ Загорский . Теория жел.дор.тарифов 208 Ipp.

Здесь положительно невозможна безусловная последовательность каким либо одним началом. Поэтому, управление железнодорожными тарифами должно сообразоваться в каждом отдельном случае с его особенными потребностями и условиями; в общей ~~железнодорожной~~ ~~жж~~ совокупности своей деятельности оно должно, пользуясь тарифами, как орудием экономической политики, в то же время заботиться и об интересах казны, и жертвовать там, где это нужно, доходностью железных дорог для лучшего удовлетворения потребностей народных государств.

2/ Э.Закс, Экономика железнодорожного транспорта, 77 Ipp.

3/ Джонсон и Метр, Основы экономики железнодорожного транспорта, 182 Ipp.

Pašizmaksu nozīme tarifu veidošanā.

Par pamatu tarifu likmju nosacīšanai, vismaz šādu likmju zemākas robežas nospraušanai, bieži uzskata pašizmaksu<sup>1/</sup>. Apzīmējumam pašizmaksas piešķir dažādus jēdzienus. Pēc vienas uztveres, pašizmaksās ieskaitāmi kapitāla procenti un amortizācijas izdevumi. Pēc citas uztveres, tanīs ieskaitāmi tikai izdevumi, ko tieši izsauc kustības uzturēšana<sup>2/</sup>. Īpatnēji, katrā ziņā, dzelzceļu pašizmaksas struktūrā ir no kustības neatkarīgie izdevumi<sup>3/</sup>, kas ir daudz lielāki, nekā citos uzņēmumos. Tālāk grūtības pašizmaksas sadalīšanā rada tas apstāklis, ka dzelzceļi vienā reizē apkalpo kā pasažieru, tā arī preču kustību. Še nevar būt runa par izdevumu apmēru sadalīšanu, kādi krīt uz vienu vai otru satiksmes veidu. Tikai nedaudzus speciēlus izdevumu posteņus var attiecināt vai nu tikai uz pasažieriem, vai arī tikai uz precēm. Pārējās sadalījuma daļās jāiziet no pieņēmumiem, kas lielākā vai mazākā mērā atbilst patiesībai<sup>4/</sup>. Dzelzceļu ekonomistam vissvarīgāki ir zināt nevis pilnu pašizmaksu, bet šīs maksas mainīgo

<sup>1/</sup>Elster, Wörterbuch der Volkswirtschaft, zem "Eisenbahntarife", 773.lapp.

<sup>2/</sup>Rank, Eisenbahntarifwesen, 281.lapp.

<sup>3/</sup>M.Saitzew, Die Volkswirtschaftlichen Aufgaben und die wirtschaftspolitische Behandlung der Eisenbahnen.

<sup>4/</sup>Э.Закс, Экономика железнодорожного транспорта, IIО, Ipp.

no kustības apmēriem atkarīgo daļu, jo transporta pieauguma pievilksnā pašizmaksas variablai daļai ir vissvarīgākā nozīme<sup>1/</sup>.

Izstrādāt kādas formulas, kas pašizmaksas aprēķināšanai vienlīdz labi noderētu dažādiem dzelzceļiem, nav iespējams, un tādēļ arī mūsu dzelzceļi savu pašizmaksu aprēķināšanai, savā darbības laikā, pakāpeniski izstrādājuši īpatnēju paņēmieni.

Apzīmējums "pašizmaksa" pēc mūsu dzelzceļos pieņemtās izpratnes nav identificējams ar apzīmējumu "ekspluatācijas izdevumi", kas ir šaurāks jēdziens. Tālāk, salīdzinot dzelzceļu ieņēmumus un izdevumus, runāts par tekošiem vai ekspluatācijas izdevumiem, kas mūsu dzelzceļu grāmatvedībā nav pilnīgi atspoguļoti, jo ekspluatācijas izdevumos nav ieskaitīta dzelzceļos ieguldīto vērtību atjaunošana.

1/

А.Н.Фролов, Задача о себестоимости железнодорожных перевозок, 63 стр.

Mēginājumi uzlabot dzelzceļu satiksmi,  
piešķirot dzelzceļiem autonomiju.

Jautājums, kā uzlabot dzelzceļu saimniecību, sevišķi nopietni sāka nodarbināt prātus pēc pārdzīvotā pasaules kara. Dzelzceļu ekspluatācijas finansiēlie rezultāti bija visai nelabvēlīgi, dzelzceļi strādāja ar lieliem deficītiem, kamēr pirms kara, - piem.1913.g.Vācijas valsts dzelzceļi devuši netto atlikumu 402 milj.marku, Zviedrijas - 20 miljonu kronu, Norvegijas - 6,5 milj.kronu, tāpat arī Eiropas Krievijas dzelzceļi devuši tīru atlikumu 306 miljonu krievu rubļu<sup>1/</sup>.

Iemesls dzelzceļa nelabvēlīgajiem finansiēliem rezultātiem bija meklējams, pirmkārt, nolaistā tehniskajā stāvoklī, ko izsauca darba spēka, līdzekļu un materiālu trūkums, disciplīnas pagrimšana, darba ražīguma krišanās, kā arī 8 stundu darba laika ievēšana, kas ievērojami palielināja atalgošanas izdevumus. Pirmskara laika piedzīvojumi rādīja, ka dzelzceļu nodošanai, vai iznomāšanai privatām sabiedrībām nav labvēlīgu rezultātu un ka saimnieciskai dzīvei tikai tad var palpot, ja vispārēja publiskā satiksme nodota valsts rokās<sup>2/</sup>.

Privātai ekspluatēšanai nodotās līnijas ar laiku gan deva peļņu, bet ļoti cieta tehniskā ziņā, tā kā atpakaļ saņemot tās valsts pārziņā, tanīs bija jāiegulda lieli kapitāli to

<sup>1/</sup> K.B., Valsts un dzelzceļi "Dzelzceļu vēstnesī" 1936.g. 37/19

<sup>2/</sup> Sk.Vogt, Verkehrsprobleme der Reichsbahn, 3.Studien-num.  
konferenz der D.R.G., 19.lp.

savešanai pienācīgā stāvoklī. Agrākie piedzīvojumi jau bija mācījuši, ka dzelzceļu nodošana privatās rokās nav vēlama arī no valsts drošības viedokļa, bez tam grūti bija atrast pircējus, kas dzelzceļus pārņemt lietošanai uz valstij pieņemamiem noteikumiem.<sup>1/</sup> Tā kā rūpes valstīm sagādāja deficitu nesošie dzelzceļi, tad domāt par šādu dzelzceļu iznomāšanu bija grūti. Izeja šķita būt meklējama tādā veidā, ka valsts patur dzelzceļu savā īpašumā, bet atsakās no to tiešas ekspluatēšanas, autonomizē tos un uzdod to pārvaldei ekspluatēt pēc komerciāliem principiem.

Pēc pasaules kara, līdzīgi citiem dzelzceļiem, arī Austrijas dzelzceļi bija nonākuši ļoti grūtā stāvoklī. Bija nepieciešams pārkārtot darbu. Šāda pārkārtojuma plāna izstrādāšanai Austrijas dzelzceļi uzaicināja no Anglijas dzelzceļu lietpratēju Sir W. Acworth. Sekojot minētā lietpratēja ieteikumiem, Austrija 1923.g. valsts dzelzceļu ekspluatācijas vadīšanai dibināja autonomu vienību. Šīs vienības uzdevums bija pārvaldīt visus valsts dzelzceļu īpašumus, pārņemot visas agr. tiesības un pienākumus un dzelzceļu ekspluatāciju turpināt uz komerciāliem principiem. Vislielākās pārgrozības autonomie Austrijas dzelzceļi pēc tam ievada personālā sastāvā, pieskaņojot to tieši darba apmēriem<sup>2/</sup>.

<sup>1/</sup>Acworth, Bericht über die Reorganisation der Oesterreichischen Bundesbahnen 13. un 14. lpp.

<sup>2/</sup>Acworth, turpat, 38. lpp.

Dzelzceļu darbības rezultāti, pēc pārkārtojuma, sākuma bija labi, sakarā ar saimnieciskās dzīves uzlabošanos, kas deva pārvadājumu pieaugumu. Pastiprinoties autosatiksmes konkurencei, kuras darbība nebija saskaņota ar dzelzceļu darbību, dzelzceļu pārvadājumi atkal jūtami sāka samazināties. Austrijas dzelzceļi sāka atkal strādāt ar deficitu. Iztrūkums, tāpat kā agrāk, bija jāsedz no valsts kases līdzekļiem. Tas atkal radīja noskaņojumu pret dzelzceļu autonomo stāvokli Austrijā. Minētais lietpratējs dzelzceļu lietās, Acworths, kopā ar citiem lietpratējiem piedalījās sevišķā komisijā, kas 1923.gadā Vācijā pētīja dzelzceļu stāvokli, lai rastu līdzekļus reparācijas maksājumiem. Arī šīs komisijas darbības rezultāts bija Vācijas dzelzceļu pārvaldes izveidošana pēc komerciālu uzņēmumu parauga. Arī Vācijā saimnieciskā krīze un autosatiksmes konkurences attīstība pasliktināja dzelzceļu darbības apstākļus, tā kā tie ar 1932.g.sāka strādāt ar zaudējumiem. Deficīta likvidēšanai Vācijas tagadējā valdība pakāpeniski pārveidoja satiksmes politiku un koordinēja dzelzceļu un autotransporta darbību. Abu satiksmes veidu koordinēšanai Vācijas dzelzceļi gājuši Vācijas dzelzceļu sab.direktora ~~referatā~~ izteiktā virzienā<sup>1/</sup>.

<sup>1/</sup> Vogt, Verkehrsprobleme der Reichsbahn, 3 Studienkonferenz der R.B.G.Tarifpolit., 27.lpp.: Das Reich muss unter Sinnge-  
mässer Anwendung der Reichsverfassung das Monopol auch für den Landstrassenverkehr, soweit er nicht örtlicher Natur ist, erhalten.

Autonomizējot dzelzceļus, valstis zināmā mērā atsacījās no dzelzceļu tiešas vadības, atstājot sev vispārēju uzraudzību un iejaukšanās tiesības darbības norisē<sup>1/</sup>. Likumos par valsts dzelzceļu autonomiju ir kopējs uzdevums - darbojoties uz komerciāliem pamatiem, sargājot tomēr tautsaimniecības intereses. Šo jēdzienu /sargāt tautsaimn.intereses/ Prūsijas satiksmes ministra biedrs Kōnigs<sup>2/</sup> tulko kā "apmierināt satiksmes vajadzības", Tas esot dzelzceļa darbības galvenais mērķis un tādēļ dzelzceļu ekspluatēšana pēc kom.principiem vairs nevar būt par darbības vadītāja mērķi. Konkurences apkarošanas metodes bijušas vietā, kamēr dzelzceļiem vieniem pašiem neorganizēti bija jācīnās ar citu satiksmes līdzekļu konkurenci. Tagad Vācijā esot konkurences principi jāiznīcina tarifos un dzelzceļi, to lielās nozīmes dēļ valsts saimniecībā un aizsardzībā, jāizņem no privatsaimniecības konkurences ietekmes. Valsts varas pienākums esot rūpēties, lai pārējos satiksmes uzņēmumus pārveidotu un ievirzītu tai pašā interešu apkalpošanas gultnē. Pirmie autonomizētie valsts dzelzceļi Eiropā bija 1907.g.autonomizētie Itālijas dzelzceļi, bet pēckara gados arī šie dzelzceļi strādāja ar deficitu. Fašistiem pārņemot valdību savās rokās, izbeigta dzelzceļu autonomija arī šinī valstī.

<sup>1/</sup>K.B., Valsts un dzelzceļi, Dzelzc.Vēstnesis 1936.g.37/19 num.

<sup>2/</sup>Kōnig, Z.d.V.M.E 1936.g.15.num., Tarifpolitik-Verkehrspolitik.

No šī īsā pārskata redzams, ka tie līdzekļi dzelzceļu rentabilitātes pacelšanai, kādus dzelzceļi izvēlējās piecpadsmit gadus atpakaļ, un par kādu ievēšanu Latvijā savā laikā arī bija runa, praksē izrādījušies par atmetamiem. Par dzelzceļu saimniecības nostādīšanu uz komerciāliem pamatiem ar visām tālākām konsekvencēm, kā - sacensību ar citiem transporta līdzekļiem, visu izdevumu segšanu, ieskaitot amortizāciju un ieguldītā kapitāla procentes u.t.t., arī pie mums tagad nevar būt runa, tādēļ, ka kopējā valsts saimnieciskā politika dzelzceļiem uzliek pienākumu darboties vispārējo interešu labā un pildīt arī tādus uzdevumus, kas no dzelzceļu ieņēmumu viedokļa nav izdevīgi.

Dzelzceļu ieņēmumi un izdevumi.

Tekošie ieņēmumi un izdevumi.

Dzelzceļu pirmais darbības gads - 1919/20.g. bija bagāts dažādām nejaušībām. Tāpat tas turpinājās arī nākošajā saimniecības gadā: finansiēlie apstākļi bija svārstīgi un nedroši, valūtas kurss strauji slīdēja uz leju, izdevumi pieauga un dzelzceļu tarifa paaugstinājumi, ko izdarīja ļoti straujiem lēcieniem, reizēm maksas paaugstinot četrkārtīgi, nespēja novērst deficītu.

Iztrūkumu vēl vairāk palielināja tas apstāklis, ka bija jālikvidē kara laika postījumi. Salīdzinot abu pirmo darbības gadu ieņēmumus ar izdevumiem, redzams, ka 1919/20.g. 506,6 tūkst.ls ieņēmumu stādami pretīm 929,5 tūkst.ls izdevumu, kas ir tikai tekošie izdevumi, t.i. deficīts, rēķinot tikai visnepieciešamākos ekspl.izdevumus, līdzinās 422,9 tūkst.ls. 1920/21.g. deficīts jau ir mazāks. Tas ir mazāks, ne tikai procentuālā samērā pret apgrozījumu summu, bet arī jau absolūti, jo 6220,9 tūkst.ls ieņēmumu pretīm stādami 6.627,7 tūkst.ls izdevumu. Deficīts šīnī gadā ir 406,8 tūkst.ls.

Tālākie gadi vairs neuzrāda tik lielas svārstības. Ar 1921/22.g. iestājas normālāki darbības apstākļi, saimnieciskā dzīve sāka nostabilizēties un attīstīties, un reizē ar to arī dzelzceļu ieņēmumi, ko līdz zināmai pakāpei var uzskatīt

par drošu saimnieciskās dzīves barometru, sāka pakāpeniski pieaugt<sup>1/</sup>.

1921/22.g. ieņēmumi ir 21,7 milj., nākošajā gadā-par apm. 5 milj.vairāk, tad tālākos gados ieņēmumi vēl pieaug par 2,4 - 3,5 milj. ikgadus, līdz savu kulminācijas punktu sasniedz 1929/30.saimn.g. ar 47,9 milj.ls.

Visus šos gadus dzelzceļi visus tekošos izdevumus sedza ar pārpalikumu. 1922/23.g.-1926/27.g. pārpalikumu summas svārstas apm. starp 2,3 un 3,8 milj.ls, bet pēdējos pirmskrīzes gados ievērojami pieaug, tā 1927/28.g. pārpalikums virs tek.ekspl.izdevumiem ir 6,8 milj.ls, 1928/29.g. - 8,76 milj.ls un 1929/30.g. - 8,96 milj.ls. Ieņēmumu un izdevumu samērs krasi mainījās saimnieciskai krīzei iestājoties. Pārvaldājumiem sašaurinoties, ieņēmumi 1930/31.gadā nokrita uz 43,9 milj.ls, izdevumi turpret, salīdzinot ar iepriekšējo gadu, nesamazinājās, bet pat pieauga, jo plašajā dzelzceļu saimniecībā grūti apturēt jau zināmā virzienā ievadīto darbību. Izdevumi šinī gadā līdzinas 41,0 milj.ls. Saimnieciskais gads vēl tomēr noslēdzas ar 2,94 milj.ls lielu pārpalikumu.

Kaut gan nākošajā - 1931/32.budžeta gadā ekspluatācijas izdevumus izdevās samazināt līdz 38,47 miljoniem latu,

---

<sup>1/</sup> Sk. tabulas

ieņēmumi šīnī pašā gadā vēl straujāk samazinājušies - tie nokrituši uz 35,88 milj.lis; tā tad šis gads noslēdzies ar 2,59 milj.lis lielu iztrūkumu, kas ir lielākais viena gada deficīts Latvijas dzelzceļu darbības laikā.

Ari 1932/33.budžeta gadā ieņēmumi vēl samazinās uz 29,69 milj.lis, tomēr šīnī gadā arī dzelzceļu izdevumi ievērojami sašaurinājušies, nokrītot līdz 31,01 milj.lis. Šī izdevumu samazināšana panākta, gan samazinot darbinieku skaitu un atalgojumu, kas uzskatams par izdevumu faktiski samazināšanu, gan arī ar daudz maz pieciešamu remontu darbu atlikšanu, kas nākošajos gados atkal bija jāizlīdzina.

1932/33.g. noslēdzas ar 1,32 milj.lis deficītu. Nākošajos 3 budžeta gados ekspluatācijas izdevumi noturēti gandrīz nesvārstīgi vienādā augstumā, tie līdzinās nepilniem 30 milj.latu, bet ieņēmumi pakāpeniski pieauga; tādā kārtā 1933/34.budžeta gads noslēdzies ar 1,16, 1934/35.budžeta gads ar 3,98 un 1935/36.b.g. ar 4,35 milj.lis pārpalikuma. 1936/37.gadā ieņēmumi ir 35,96, bet izdevumi ir 30,95, tā tad atlikums virs ekspluatācijas izdevumiem - 5,01 milj.lis.

Vislielākos ieņēmumus devis pēdējais noslēgtais 1937/38.saimniecības gads. Ieņēmumu summa līdzinājas 48,00 milj.lis; kaut arī izdevumi palielinājušies uz 37,29 milj., atlikums tomēr virs tekošiem izdevumiem līdzinās 10,71 milj.lis.

Visā dzelzceļu darbības laikā, sākot ar 1919/20.saimn. gadu līdz 1937/38.budž.gadam ieskaitot, dzelzceļi ieņēmuši 618,37 milj.lis, bet izdevuši dzelzceļu ekspluatācijai un uzturēšanai kārtībā 554,87 milj.latus.

Minētajā izdevumu summā ieskaitīti arī tādi izdevumi, kas dzelzceļu budžetā nav paredzēti, bet saņemti no dažādiem speciāliem līdzekļiem.

Kā redzams,Latvijas valsts dzelzceļu darbības laikā, ekspluatācijas brutto atlikums ir 63,5 milj.lis. Šīs summas kā ieņēmumu, tā arī izdevumu puse tomēr nav pilnīgas. Jau sākot ar 1919/20.gadu pagaidu tarifā pasažieru un bagāžas pārvadāšanai, ievests nosacījums par Sarkanā Krusta nodokļa atskaitījumu no ieņemtām no braucējiem maksām./Ar 1927.gadu šie atskaitījumi paredzēti Sarkanā Krusta biedrības statutos/. 1921.gadā stājās spēkā likums par Kultūras fondu, kas noteica, ka fondam par labu ņemami 3% no maksām par preču, bagāžas un pasažieru pārvadāšanu. Sākot ar 1929.gada 1.aprīli šī nodokļa vietā stājās 3% iemaksa ceļa fondam par labu. Bez minētiem nodokļiem dzelzceļu lietotāji maksāja arī pilsētu pašvaldībām par labu kravas nodokli. Šī kravas nodokļa ņemšanai pamatā ir "noteikumi par pilsētu ienākumiem, izdevumiem, budžetiem un pārskatiem"<sup>1/</sup>.Šo noteikumu 84.panta kārtībā Iekšlietu mi-

<sup>1/</sup> Lik.kr.1921.g. 2.

nistrija izdevusi "noteikumus par pašvaldību nodokli no ievadamām dzelzceļu krāvām, nosakot, ka ar nodokli pilsētu pašvaldībām par labu apliekamas kravas, kuņas ievēd stacijās pilsētu robežās. Pēdējā šo noteikumu publicējumā<sup>1/</sup> nodoklis bija noteikts šādos apmēros, atkarībā no konkrētai precei noteiktas tarifu klases:

1. - 4.	kl.precēm	-	10	sant.	par	katriem	100	kg		
5 - 8	" "	-	7	" "	" "	" "	" "	" "	" "	
9 - 10	" "	-	6	" "	" "	" "	" "	" "	" "	
11 - 13	" "	-	5	" "	" "	" "	" "	" "	" "	
14 - 16	" "	-	4	" "	" "	" "	" "	" "	" "	
17 - 18	" "	-	3	" "	" "	" "	" "	" "	" "	
19 - 20	" "	-	2	" "	" "	" "	" "	" "	" "	
21.	" "	-	1	" "	" "	" "	" "	" "	" "	

Ar nodokli nebija apliekami;

a/sūtījumi, vieglāki par 100 kilogramiem un arī smagāki sūtījumi, ja nodoklis no tiem nēsasniedz vismaz 10 santimu;

b/tranzitā caur attiecīgu staciju ejošie sūtījumi;

c/pasta sūtījumi;

d/pasažieru bagāža un vispārīgi visi sūtījumi, ko pārva-  
dā pasažieru un preču-pasažieru vilcienos pie bagāžas doku-  
mentiem;

e/visi valsts resoru /arī autonomo valsts uzņēmumu/mantu

<sup>1/</sup>Vald.Vēstn. 1928.g.191.num.

sūtījumi;

f/valsts ierēdņu mantu sūtījumi, ko pārved uz valsts rēķina, ierēdņus ieceļot amatā, vai pārceļot no vienas vietas uz otru;

g/sūtījumi, ko pārved pilsētas robežās no vienas stacijas uz otru un

h/konkreti minētu kategoriju preces, kā svaigi augļi, kartupeļi, ogas, moderniecības ražojumi, dzīvnieki, zivis, putni, gaļa, olas, mākslīgie mēsli u.c.

Visā dzelzceļu darbības laikā no maksām, kādas saņemtas no dzelzceļu lietotājiem, atskaitītas šādas summas:

Budžeta gadi	Kultūras fondam resp. ceļa fondam	Sarkanam krustam	Pilsētu pašvaldībām kravas nodoklis	K o p ā
1919/20	-	1.265,-	-	1.265,-
1920/21	61.815,-	8.424,-	-	70.239,-
1921/22	375.039,-	39.152,-	35.371,-	449.562,-
1922/23	518.194,-	142.927,-	182.678,-	843.799,-
1923/24	652.724,-	180.214,-	210.200,-	1.043.138,-
1924/25	732.384,-	195.969,-	149.790,-	1.078.143,-
1925/26	800.529,-	187.329,-	172.706,-	1.160.564,-
1926/27	839.474,-	192.841,-	193.195,-	1.225.510,-

Budžeta gadi	Kultūras fondam resp. ceļa fondam	Sarkanam krustam	Pilsētu paš- valdībām krā- vas nodoklis	K o p ā
1927/28	896.725,-	197.783,-	240.390,-	1.334.898,-
1928/29	986.935,-	199.108,-	226.487,-	1.412.530,-
1929/30	1.075.026,-	209.514,-	204.479,-	1.489.019,-
1930/31	1.013.037,-	234.368,-	187.610,-	1.435.015,-
1931/32	825.513,-	221.924,-	119.135,-	1.166.572,-
1932/33	711.023,-	167.776,-	103.610,-	982.409,-
1933/34	750.162,-	189.861,-	126.502,-	1.066.525,-
1934/35	817.464,-	209.053,-	130.580,-	1.157.097,-
1935/36	819.594,-	212.017,-	137.285,-	1.168.896,-
1936/37	766.296,-	204.356,-	177.994,-	1.148.646,-
1937/38	-	-	260.442,-	260.442,-
K o p ā	12.641.934,-	2.993.881,-	2.858.454,-	18.494.269,-

Iepriekš minētā ekspluatācijas brutto atlikuma summa 63,5 milj.lati, ja no ieņemtajām maksām par dzelzceļu lietošanu nebūtu bijis jāatskaita tikko minētie 18,5 milj.latu, būtu apaļos skaitļos 82 milj.latu, t.i. tekošie dzelzceļu izdevumi būtu segti ar šādu pārpalikumu.

Dzelzceļos ieguldīto vērtību atjaunošanas izdevumi.

Dzelzceļu ieņēmumu salīdzinājums tikai ar tekošajiem izdevumiem nedod, protams, pilnīgu ainu par dzelzceļu darbī-

bas finansiēlo rezultātu patieso stāvokli. Ainas nepilnību vēl pastiprina mūsu dzelzceļu grāmatvedības dažas īpatnības. Tā, piem., dzelzceļu ieguldīto vērtību atjaunošanas izdevums, ko citi dzelzceļi pieskaita tekošajiem ekspluatācijas izdevumiem, pie mums šādiem izdevumiem nav pieskaitīti, ar ko arī izskaidrojami iepriekš minētie ekspluatācijas atlikumi. Tādēļ interesanti noskaidrot, kādi ir patiesie izdevumi, kas stādami pretīm dzelzceļu ieņēmumiem.

Dzelzceļu bilancē katrā saimniecības gadā parādamā summa, kas piem. uz 1937.g.31.martu līdzinās 465,4 milj. uzstādīta dibinoties uz 1919/20.g.provizoriski aprēķinātu dzelzceļu vērtību, pieskaitot vēlākus kapitāla ieguldījumus, kas apmaksāti no ārkārtējiem un jaumbūvju kredītiem, un atskaitot no inventāra izslēgto objektu vērtību. Šādā veidā uzstādīta pamatkapitāla vērtība nav pilnīga, jo vērā nav ņemts dzelzceļu īpašumu ikgadīgais nodilums.

Lai panāktu skaidrību šinī jautājumā, tika iecelta komisija, kas dabā uzņēma visus dzelzceļam piederošus īpašumus, par novērtēšanas momentu pieņemot 1937.g.31.martu.

Novērtējot dzelzceļu īpašumus vērā ņemta tā faktiskā izmaksa, ja īpašumi iegādāti vai uzcelti Latvijas pastāvēšanas laikā, bet uz miera līguma pamata pārņemtie īpašumi no-

vērtēti par tādu summu, kāda būtu jāmaksā šos objektus iegādājot vai uzceļot no jauna. Novērtētiem objektiem, vērā ņemot jau nokalpoto laiku un tagadējo stāvokli, aprēķināta tagadējā vērtība un ikgadējs nodilums. Komisijas veiktais novērtējums, salīdzinājumā ar bilances skaitļiem, ir šāds:

	Vērtība miljonos latu 1937.g.31.III			
	Pēc bilances	Pēc vērtēšanas aktiem		
		Pamatvērtība	Tagadējā vērtība	Ikgadējais nodilums
1/Atsavinātā zeme	39,7	22,4	22,4	-
2/Zemes klātne	75,0 <sup>1/</sup>	78,3	60,9	0,4
3/Ceļi /ceļu virsbūve, ceļu piederumi/	117,2	106,6	49,5	4,5
4/Tilti/inženieru būves/	93,9	54,9	34,5	0,8
5/Ēkas/civilbūves/	46,5	55,7	33,8	0,9
6/Tēlegrafs un tālruni	2,7	2,9	1,5	0,2
7/Ūdensapgādes ietaises	2,9	3,1	1,6	0,1
8/Ritošais inventārs	50,7	71,6	30,6	2,2
9/Vispārējais "	10,0	6,9	4,3	0,4
10/Dzelze.palīguzņēmumu inventārs un ierīces	3,3	4,1	2,0	0,2
11/Jaunbūvētās dzelze.līnijas	23,5 <sup>2/</sup>	-	-	-
K o p ā	465,4	406,5	241,1	9,7

1/ Zemes klātnes vērtība aprēķināta teoretiski un izdalīta no ceļu kopvērtības.

2/ Jaunbūvēto Rīgas-Rūjienas, Rīgas-Ērgļu un Madonas-Lubanas līniju vērtība, kā arī Valkas-Ipiķu līnijas pirkšanai izdotā summa.

Ja no dzelzceļa, kam doti plašāki uzdevumi visas tautsaimniecības interesēs, neprasa, lai tas pelnītu, tad tomēr izšķirams jautājums par ekspluatācijas izdevumu segšanu pilnos apmēros, t.i. ieskaitot tanīs: <sup>1/</sup>

1/tekošos ekspluatācijas izdevumus /personāla algas, /izņemot 2.pk.minētos/ kurinamo, smērvielas u.t.t.;

2/uzturēšanas un remonta izdevumus /seļa remonta un darbnīču personāla algas, ēku un tiltu remontus, ritošā inventāra remontu u.c./;

3/atjaunošanas izdevumus.

Abos pirmos punktos minētie izdevumi arī pie mums atzīti un registrēti, kā ekspluatācijas izdevumi. Citādi tikai ir ar vērtību atjaunošanas izdevumiem.

Mūsu dzelzceļu iekārtas nodiluma atjaunošanu izdara līdz šim bez noteiktas sistēmas no dažādiem kredītiem, tā piem., līdz 1936/37.g. no ekspluatācijas kredītiem dzelzceļu iekārtas atjaunošanai izdoti 43,2 milj./brusu un pārmiju metalu daļu atjaunoš. u.t.t./Minētā summa pēc būtības vēl jāpaliekina ar izdevumiem, kādus prasījuse administratīvā un operatīvā personāla uzturēšana. Šo atjaunošanas darba uzraudzīšanai un izpildīšanai. Šie izdevumi, kas tāpat segti no ekspluatācijas kredītiem, līdziņas apmēram 12 milj.ls. Bez šiem izdevumiem 76,2 milj.latu izdoti no ārkārtējiem kredītiem veco

1/Sk.Moll, Die Finanzpolitik der Reichsbahn, 26.lpp.

līniju uzturēšanai, galvenā kārtā šādām vajadzībām:

ceļu izbūvēm un pārbūvēm	- 14,3
ēkām	- 11,3
tiltiem	- 11,2
ritošā inventāra iegādei	- 25,1
ritošā inventāra kapitaliem remontiem	- 2,8
darbnīču un cita inventāra atjaunošanai	- 2,4 u.t. ls.

Ja minētām summām - 43,2 milj.latu, 12,0 milj.latu un 76,2 milj.latu nepieskaita dzelzceļu atjaunošanai izlietoto materialu transportu, kā arī citus šeit neminētos izdevumus, Latvijas dzelzceļu pastāvēšanas laikā līdz 1936/37.b.g.noslēgumam iekārtas atjaunošanai un paplašināšanai tomēr jau izdoti apm.132.miljoni ls.

Šī summa ir lielāka nekā dzelzceļu vērtību nodilums/kas pēc Dzelzc.cent.stat.datiem ir apm.122 milj.ls/ un tādēļ arī liecina, ka dzelzceļu tehniskais stāvoklis tagad ir labāks, nekā tad, kad dzelzceļus pārņēma no svešām rokām. Ar minētiem ieguldījumiem uzlabojami, paplašināšana un modernizēšana nav izdarīti visās dzelzceļu sastāvdaļās vienmērīgi; galvenā vērība piegriezta kustības drošības pastiprināšanai un ritošā inventāra savešanai kārtībā.

Minētie skaitļi liecina, ka mūsu dzelzceļi savā pastā-

vēšanas laikā nav varējuši atsvērt agrāko saimniekotāju laikā notikušo nodilumu un pacelt ierīču vērtību līdz pirmatnējiem apmēriem. Ārzemju dzelzceļu prakse rāda, ka, ekspluatācijas traucējumu novēršanai, dzelzceļu iekārta, kas nonākusi nelietojamā stāvoklī, plānveidīgi nomaināma, pakāpeniski uzkrājot nomainīšanai vajadzīgos līdzekļus. Līdzekļu pakāpeniska uzkrāšana nepieciešama tādēļ, lai nolietotas iekārtas nomainīšana neradītu finansiēlas grūtības. Ja katru gadu dzelzceļu ekspluatācijas budžetā neuzņem vajadzīgās summas, tad 45-70 gadu laikā pēc izbūves dzelzceļu saimniecībā rodas lielas grūtības, jo paredzēt vajadzīgos līdzekļus tiltu, caurteku un lielāku ēku atjaunošanai vēlāk atsevišķu gadu budžetā grūti iespējams.

Latvijas valsts dzelzceļu iekārta tagadējā stāvoklī, kā jau minēts, novērtēta uz 241,1 milj.latu. Šo vērtību var palielināt par 17,4 milj.latu, t.i. par starpību starp konstatēto pamatvērtību 78,3 milj.ls un tagadējo vērtību 60,9 milj.ls, jo zemes klātnes nodilums aprēķināts teoretiski, bet praktiski zemes klātnes vērtība jāuzskata par nemainīgu. Tā tad faktiski dzelzceļa vērtība, tā novērtēšanas laikā 1937.g.31.martā, bijusi 258,5 milj.ls, t.i. 63,6% no agrākās pamatvērtības - 406,5 milj.ls.

Še pacēlas jautājums, vai Latvijas valsts dzelzceļi var un vai tiem vajaga uzņemties no dzelzceļu pirmatnējas vērtības zudušo 148,0 milj.latu segšanu un pamatkapitāla papildināšanu līdz tā pirmatnējiem apmēriem. Jāatzīmē, ka lielākā daļa tagadējo Latvijas dzelzceļu līniju - 55% no dzelzceļu tīklu kopgaruma - ir vecāka par 30 gadiem. Platceļus vien ņemot, šādu vecu līniju garums ir 72%. Dažas līnijas, kā piem. Daugavpils-Rītupes un Rīgas-Daugavpils līnija, jau sasniegušas 75 gadu vecumu. Šādu vecu līniju iekārtai vajadzēja būt jau atjaunotai pilnos apmēros, tomēr praksē tas tā nav noticis. Daudzas vecas ēkas un tilti uz vecajām līnijām kalpo vēl tagad un prasa nesamērīgi lielus remonta izdevumus. Dzelzceļu pamatvērtībā ieslēgta arī tādu agrākos laikos būvēto staciju, ceļu un saimniecisko ēku vērtība, ko tagad dzelzceļi neizmanto, arī agrāko divsliežu ceļu zemes klātne līnijām Rītupe-Zemgale un Rīga - Daugavpils, kur tagadējai kustībai pietiek viensliežu ceļš. Šie fakti runā par to, ka Latvijas valsts dzelzceļi nevar uzņemties visu dzelzceļu tīkla nodēdēto īpašumu atjaunošanu līdz pamatvērtībai. Pareizāki būtu uzņemt dzelzceļu bilancē dzelzceļu tagadējo vērtību - 258 milj.latu un dzelzceļiem uzlikt tālākās saistības, izejot no šāda pamatkapitāla lieluma.

Lai mūsu dzelzceļu ekspluatācija nenonāktu grūtībās, tādēļ, ka nav uzkrāti līdzekļi to vērtību atjaunošanai, kas nodiluši agrāko saimniekotāju laikā, iztrūkums līdz dzelzceļu iekārtas pilnai pamatvērtībai, kas līdzinās agrākās pamatvērtības un tagadējās vērtības starpībai, t.i. 148 milj. latu, vai kādai citai summai, kas būtu nepieciešama dzelzceļu ne-traucētai tālākai darbībai, vajadzīgā laikā būtu sedzama no valsts kases līdzekļiem, tādēļ, ka dzelzceļiem valdība uzdevusi nevis dzīties pēc peļņas, bet pēc valdības norādījumiem darboties valsts vispārējās saimniecības politikai noteiktā virzienā.

Kā jau minēts, dzelzceļu novērtēšanas komisijas atziņums bija, ka ikgadējais nodilums, kas kā atjaunošanas izdevumi būtu ieskaitāms ekspluatācijas izdevumos, līdzinās 9,7 milj. latu. Šo aprēķinu var daļai grozīt, ievērojot to, ka novērtējumā minēts arī zemes klātnes nodilums 0,4 milj. latu, ko daudzi citi dzelzceļi neaprēķina, ievērojot klātnes ilgumu, un to, ka klātne normālos apstākļos prasa tikai izdevumus tekošam remontam. Bez tam minētā nodiluma summā ieskaitīti arī ceļu virsbūves un ceļu piederumu atjaunošanas izdevumi, kādi līdz šim segti no ekspluatācijas izdevumu summām. Atskaitot abas minētās summas - 0,4 milj. latu zemes klātnes atjaunošanai, ko varētu neņemt, un ceļu atjaunošanai -

4,5 milj.latu, ko jau līdz šim ņēma, iegrāmatojot kā ekspluatācijas izdevumus, dzelzceļiem ikgadus būtu sedzami vēl 4,8 milj.latu, kas sastādītos no šādiem atjaunošanas izdevumiem:

	Ikgadējais nodilums milj.latu.
Tilti -	0,8
Ēkas -	0,9
Tēlegrafs un tēle- fons -	0,2
Ūdensapgādes ietaises -	0,1
Ritošais inven- tārs -	2,2
Vispārējais in- ventārs -	0,4
Dz-ceļi palīguz- ņēmumi un inven- tārs -	<u>0,2</u>
K o p ā	4,8

Iepriekš minētās ekspluatācijas atlikumu summas šādā gadījumā ikgadus būtu parādamas par 4,8 milj.latu mazāk, ar ko tad būtu segti visa dzelzceļu tīkla, ieskaitot arī jaunbūvēto līniju, atjaunošanas izdevumi.

1938/39.saimn.gadam dzelzceļu budžets pieņemts pilnīgi bez piemaksas no valsts dzelzceļu kapitāla ieguldījumiem, tādēļ, sākot ar šo gadu dzelzceļiem būs jāsaņem vienīgi ar saviem tekošiem ieņēmumiem, no kuriem jāsedz visi ekspluatā-

cijas izdevumi, kā arī kapitāla ieguldījumi jaunās būvēs un vispār dzelzceļu iekārtas uzlabošanā un papildināšanā. Ievērojot šādu lēmumu, interesanti vēl paskatīt, ar kādiem līdzekļiem līdz šim segti kapitāla ieguldījumi dzelzceļos. Kā jau iepriekš minēts, dzelzceļos līdz 1937/38.g.ieskaitot, ieguldītā kapitāla kopsumma līdzinās 140,43 milj.latu, kas nēta no valsts kases kā ārkārtējā budžeta līdzekļi. Ja no šīs summas atskaita ekspluatācijas atlikumu par visiem iepriekšējiem gadiem - 63,50 milj.latu un ceļu fondam, Sarkanam krustam un pašvaldībām atmaksātos 18,49 milj.latu, t.i. kopā 81,99 milj.latu, tad redzams, ka dzelzceļi no valsts kases savā pastāvēšanas laikā saņēmuši piemaksu 58,44 milj.latu.

No minētās kapitāla ieguldījuma summas 140,43 milj.latu 62,89% izlietoti veco ceļu atjaunošanai, bet pārējie 37,11% izlietoti jauno līniju būvei. Bez šiem budžeta kārtībā atvēlētiem līdzekļiem jaunajos ceļos iebūvēti no vecām līnijām noņemtie materiāli. Atsevišķo jauno līniju būvē, līdz 1937/38.g. ieskaitot, ieguldītas šādas vērtības:

Čerņovc	24.200,-	-	24.200,-
Indokalar-Allali	24.453,-	-	24.453,-
Siligi-Skopi-			
-Petrove	55.952,-	-	55.952,-
Plintica atzar.	13.719,-	-	13.719,-
Kopā Lr	118.324,-	-	118.324,-
<hr/>			
Pavisam kopā Lr	58.109.738,-	6.187.488,-	67.297.226,-

Līniju nosaukums	Budžeta kārtībā un no speciāliem kredītiem saņemtās summas	Iebūvētie no vecajām līnijām noņemti materiāli, par kuriem nauda nav maksāta	K o p ā
<u>Vispārējā lietošanā nodotas līnijas</u>			
Liepāja-Rucava	300.000,-	325.312,-	625.312,-
Liepāja-Saldus- - Glūda	22.757.617,-	1.156.275,-	23.913.892,-
Sita-Rēzekne	2.979.225,-	416.339,-	3.395.564,-
Rīga-Rūjiena	13.262.602,-	1.721.578,-	14.984.180,-
Rīga-Ērgļi-Kārsava	8.405.227,-	1.416.479,-	9.821.706,-
Liepāja-Kuldīga	3.645.115,-	101.505,-	3.746.620,-
Tukuma-Kuldīgas līnijas pētīšana	31.239,-	-	31.239,-
Ventspils-Dundaga	300.994,-	-	300.994,-
Pakalnieši-Kūdupe	200.376,-	-	200.376,-
Rīgas mezgla izbūves priekšdarbi	42.984,-	-	42.984,-
Kopā Ls	51.925.379,-	5.137.488,-	57.062.867,-
<u>Mežu dzelzceļi</u>			
Ogre - Laubere	54.205,-	-	54.205,-
Inčukalns-Allaži	54.483,-	-	54.483,-
Siliņi-Elkšņi- -Patrupe	55.952,-	-	55.952,-
Plintiņu atzar.	19.719,-	-	19.719,-
Kopā Ls	184.359,-	-	184.359,-
Pavisam kopā Ls	52.109.738,-	5.137.488,-	57.247.226,-

Kā redzams, jaunajās līnijās, ieskaitot iebūvēto lietoto materiālu vērtību, ieguldīti 57,25 milj.latu, t.i. par saņemto no valsts kases piemaksu uzbūvētas jaunas līnijas, pie kam jauno līniju apgādāšanu ar ripojošo inventāru, dzelzceļi veikuši no kārtējiem ieņēmumiem.

Lai dzelzceļu darbība pilnīgi attaisnotos no komerciālo uzņēmumu viedokļa, ko gan no mūsu valsts dzelzceļiem neprasa, tādēļ, ka tiem ir doti citi uzdevumi, būtu virs ekspluatācijas izdevumiem jāiegūst vēl līdzekļi procentu samaksai par ieguldīto kapitālu un peļņa.

Par ieguldīto kapitālu, ja tā vērtību pieņem līdzīgu iepriekš minētai summai 258,50 milj.latu, un ņemti 5% p.a., procenti būtu 13,0 milj.latu gadā vai 26,7% no pēdējā saimniecības gada ieņēmumiem, vai apmēram 1/3 no agrāko gadu ieņēmumu kopsummas.

Runāt par tādas summas vairāk saņemšanu no dzelzceļu lietotājiem, vērā ņemot arī vēl maz regulētās dzelzceļu un autosatiksmes attiecības, ir grūti, jo vairāk, ja ņem vērā mūsu līniju mazo noslogojumu.

Pasažieru pārvadājumi.

Braucēju iedalījums grupās pēc kopējām pazīmēm.

Lai varētu spriest, kāda loma ir dzelzceļu tarifiem braucēju pievilkšanā un to kontingentu paplašināšanā, pasažierus iedala grupās pēc kādām kopējām pazīmēm.

V.Launhardt<sup>1/</sup> braucējus iedala trijās grupās: tuvsatiksmes, vietējās satiksmes un tālsatiksmes braucējos.

1/Attiecībā uz pirmās grupas braucējiem minētais autors atrod, ka nobraucamos attālumus vispirms ierobežo braucieniem patērējamais laiks, un kā otrs ne mazāk svarīgs faktors tuvsatiksmes robežu nosprašanās ir braukuma maksas apmēri. Paze-minot braukuma maksas, tādu braucēju skaits un nobraucamie attālumi var ievērojami palielināties. Še interesanti atzīmēt, ka šīs kategorijas pasažieriem braukšanas ērtība, ērtas novietošanās ziņā, ir mazāk svarīgs moments, tas sevišķi spilgti izceļas dzelzceļu un autosatiksmes savstarpējā sacensībā. Dzelzceļš pasažieriem parasti dod iespēju ērtāki iekārtoties braucienam, reizēm arī ved par zemāku braukuma maksu. Tā kā vilcieni tomēr parasti brauc pēc saraksta ar lielākiem un nevienādiem starpbrīžiem, braucēji dod priekšroku autobusiem, jo ar tiem var braukt katrā laikā, nerīkojoties pēc saraksta.

2/Otrās grupas pasažieriem braucienu virziens un attālumi

---

<sup>1/</sup> Launhardt - "Theorie der Tarifbildung der Eisenbahnen".  
1890.

galvenā kārtā atkarājas no tā, cik tālu sniedz kāda centra iespaida josla, t.i. cik lielu apkārtni centrs pievelk tirdznieciskos nolūkos, administratīvā ziņā un t.t. Braucējiem no šādiem apvidiem maksu pazeminot, var palielināties braucēju skaits, bet nobraucamie attālumi visumā paliks negrozīti.

3/Trešai grupai pieskaita ceļojumus uz lielākiem centriem, kuŗi braucējus pievelk ar tikai tur sasniedzamiem garīgiem vai materiāliem labumiem, braucienus uz dabas jaukumiem bagātiem apvidiem, uz dziedniecības vietām, izstādēm, svētkiem, apciemojuma nolūkā un braucienus tirdznieciskos nolūkos. Šāda veida braucieni var palielināties attāluma un arī skaita ziņā, ja braukuma maksu nosaka braucējiem pieņemamā augstumā. Atzīmējams, ka pēdējās grupas braucieniem pēc būtības pieskaitāmi arī ceļojumi nelielā attālumā, ja tos izdara tādos pašos nolūkos, kādos notiek braucieni tālsatiksmē. Tādēļ braucieni dziednieciskos nolūkos uz tuvu kurortu vai uz tuvā centrā sarīkotiem svētkiem tāpat pēc būtības uzskatāmi kā tālsatiksmes braucienu veids.

E.Ranks sistematizē bezgalīgos iemeslus, kas izsauc vajadzību braukt pa dzelzceļiem un kavēkļus, kas attur no brauciena. Galvenie no tiem ir laika patēriņš braucienam, atrašanās no kārtēja darba un peļņas, palielināti izdevumi uzturam ceļā u.t.t.<sup>1/</sup>

---

1/E.Rank. Das Eisenbahntarifwesen, 18.lpp.

Šie kavēkļi dažādos apstākļos<sup>un</sup> /uz dažādiem indivīdiem var atsaukties dažādi. Starp citu jāatzīmē, ka maksātspēja, kas kā zināms, pieaug nevis proporcionāli turībai, bet pieaug progresīvi, arī dzelzceļiem nevar noderēt par mērogu braukuma maksu noteikšanai, jo ir daudz tādu apstākļu, kas maksājumus neatļauj pieskaņot turīgāko cilvēku maksātspējai, piem. satiksmes līdzekļu savstarpējā konkurence, iespēja pāriet zemākā klasē u.t.t. Sacensībā gadījumā dzelzceļi parasti nostājās uz tā viedokļa, ka pārvadājumiem, kurus apstrīd konkurējošais satiksmes līdzeklis, uzstādamas mazākas prasības un ka no šādiem pārvadājumiem prasami tikai no kustības atkarīgu izdevumu segšana. Sacensības izšķiroša nozīme piekrīt ne tikai braukuma maksai, bet veselai virknei dažādu citu blakus apstākļu, kā piem. iespējai izbraukt un piebraukt vēlāmā laikā, satiksmes līdzekļu spējām, pārvadājumu daudzuma, ātruma, drošības u.t.t. ziņā. Augsti vērtē arī iespēju viegli un ātri orientēties un tādēļ pasažieru tarifi visās valstīs ir vienkāršāki, nekā preču tarifi, kurus arī pēdējā laikā cenšas iespējami vienkāršot.

#### Veiktie pārvadājumi.

Aplūkojot Latvijas valsts dzelzceļu darbības laikā veiktos pārvadājumus, saskatāmi gan tādi gadījumi, kur dzelzceļi nostādīti gatavu uzdevumu priekšā /kaŗa spēku un bēgļu pārvadājumi, pirmajos darbības gados, bēgļu atpakaļvešana uz dzim-

teni/, gan arī gadījumi, kur dzelzceļam veicami sociālpoli-  
tiski uzdevumi, un pēdīgi tādi gadījumi, kur dzelzceļi ar sa-  
vu tarifu politiku virza braucējus dzelzceļam vēlamā gultnē.

Dzelzceļu darbības pirmajos gados, kad saimnieciskajā  
dzīvē vēl atbalsojās kara un revolūcijas sekas, pasažieru  
kustība bija samērā ļoti dzīva. Ar 1925/26.g.jau iestājās zi-  
nāms braucienu atslābums, tad braucēju skaits sāka pakāpenis-  
ki atkal pieaugt, un 1928/29.g.sasniedz 11,6 milj., pārsnieg-  
dams, līdz tam bijušo, augstāko braucēju skaitu 1924/25.g. -  
11,4 milj. Šiem braucējiem raksturīgi ir vidēji nobrauktie  
attālumi. Pirmajos gados šie attālumi ir samērā gari -  
1920/21.g. - 74,7 km, 1921/22.g. - 66,3 km, 1922/23.g. -  
58,6 km. Vidējais attālums, kā redzams, samazinās un 1924/25.g.  
jau noslīdējis uz 50,1 km. Šādām pārmaiņām izskaidrojums ro-  
dams jau minētajā apstākļī, t.i. pasažieru kustību pirmajos  
gados lielā mērā izsauca nevis normāli pasažieru braucieni,  
bet gan pārvietošanās lielākos attālumos, meklējot sev ~~pa-~~  
~~stāvīgu dzīves~~ vietu, kur palikt un iekārtoties darbam.

Laikmetā pēc 1924/25.g. pasažieru vidējais nobraukums noslī-  
dējis zem 50 km un apstājies uz tā vidējā līmeņa, kas rakstu-  
rīgs braucējiem uz mūsu dzelzceļa. Vēl agrāk nebijušu lielu  
braucēju skaitu - 14,0 milj. uzrāda 1930/31.gads, bet tad  
pasažieru skaits sāk palēnām slīdēt un sakarā ar iestājušos

saimniecisko krīzi 1932/33.g. spēji nokrīt uz 10,6 milj. Šī spējā braucēju skaita noslīdēšana ir ne tikai iedzīvotāju pirkšanas spējas samazināšanās un bezdarba pieauguma rezultāts, bet tanī gadā jūtāmāki sāka izpausties arī autosatiksmes konkurence. Saimnieciskai krīzei izbeidzoties un rosībai paceļoties valsts saimn.dzīvē, braucēju skaits pakāpeniski pieaug, 1937/38.g.<sup>tas</sup> sasniedzis 16,1 milj. Reizē ar to pieaudzis arī pasažieru vidējais nobraukums, kas 1934/35. budžeta gadā bija jau noslīdējis uz 42,4 km. Vidēja nobraukuma pieaugumu pēdējos gados veicinājuši pārkārtojumi pasažieru tarifā.

#### Pasažieru tarifu veidošanas gaita.

Savu darbību dzelzceļi uzsāka tad, kad tikko sāka iezīmēties valsts saimnieciskās dzīves kārtības iespēja, kad Latvijas teritorija vēl nebija pilnīgi atbrīvota un iekšzemē valdīja liels trūkums. Tādos apstākļos dzelzceļi, protams, nevarēja domāt par kādas apsvērtas tarifu politikas izvešanu. Tādēļ darbības sākumā dzelzceļi izpalīdzējas ar dažādiem provizoriskiem tarifiem, kā pasažieru, tā arī preču pārvadāšanā.

Kurzemes un Vidzemes dienvidus daļā dzelzceļi uzsāka savu darbību ar Niedras valdības laikā ievestiem tarifiem. Tāpat šos tarifu sāka piemērot Ziemeļlatvijas dzelzceļi, kas līdz to pārņemšanai Latvijas dzelzceļu pārziņā, piemēro-

ja pēc Krievijas dzelzceļu parauga uzstādītus tarifus.

Niedras valdības izdotais tarifs, kas izsludināts laikrakstā "Līdums"<sup>1/</sup>, noteica pasažieru braucieniem šādas maksas:

I kl.vagonā 15 kap. no pasažiera un kilometra,

II " " 9 " " " " "

III" " 6 " " " " "

Spēkā atstātais tarifs bija ļoti primitīvs, un tādēļ dažu mēnešu laikā vajadzēja izstrādāt pilnīgāku tarifu. Jaunievestajā tarifā<sup>2/</sup> nav vairs paredzētas likmes praktiski nelietojamai vagona I kl., bet pārējām kl. atstāta agrākā braukuma maksa. Īpaši atvieglājumi dažādu šķiru braucējiem nebija paredzēti, izņemot vienīgi visparastākos pazeminājumus mācības iestāžu audzēkļiem. Pusmaksa bija noteikta arī bērniem, kā to parasti dara visu zemju dzelzceļu tarifos, neuzskatot to par sevišķu pazeminājumu.

Tarifu likmes dzelzceļi centās pieskaņot krītošai valūtai un tādēļ 1920.g.1.aprīlī likmes paaugstināja<sup>3/</sup> braucējiem

II kl. no 9 uz 24 kap.

III " " 6 " 12 "

Ar šo paaugstinājumu ievestas arī braukuma maksas jaunas attiecības braucējiem dažādās klasēs. Agrāk, kā redzams, braukuma maksa III kl. attiecās pret maksu II kl. kā 1 : 1 1/2,

---

1/sk. "Līdums" 1919.g. 13.num.  
2/Valdības Vestnesis 1919.g. 62-63, 66-69  
3/Sat.un Darba min.Vestn. 1920.g. 17.num.

bet pēc grozījuma kā 1 : 2. Ar šādu grozījumu dzelzceļi cerēja no maksātspējīgākiem braucējiem ieņemt vairāk, lai attaisnotos augstāko klašu vagonu apgrozība.

1920.g. 5.augustā<sup>1/</sup> maksas paaugstināja vēlreiz par 100%, t.i.noteica

II kl. - 48 kap.  
III " - 24 "

Virš braukuma maksas pasažieriem nācās maksāt vēl papildus bilešu cenā ieskaitītu, jau agrāk minēto, nodokli Sarkanā krusta biedrībai par labu un 3% nodokli Kultūras fondam, ko vēlāk pārveidoja par Ceļa fonda nodokli. Pirmais nodoklis sākumā bija noteikts II kl. biļetēm - 20 kap. un III kl.biļ. - 10 kap. Grozot tarifa likmes, šīs normas arī grozījās. Pēdīgi tās izteica santimos: 1.kl. - 6 sant., 2.kl. - 4 sant. un 3.kl. - 2 sant./Braucējiem bagātākajā 1930/31.g.Sarkanā krusta nodoklis sasniedza summu - 234,4 tūkst.ls. Šī nodokļa ņemšana atcelta sākot ar 1937/38.g./.

1921.g. 1.janvārī, sakarā ar naudas vērtības vēl tālāku nokrišanu, dzelzceļi braukuma maksas vēl paaugstināja par 100%,<sup>2/</sup> un tā paša gada maijā bija spiesti tās vēl reiz paaugstināt par 50%<sup>3/</sup>. Tanī pašā laikā tarifos ievesti daži at-

<sup>1/</sup>Valdības Vēstnesis 1920.g.,173 num.

<sup>2/</sup> " " 1920.g.,298 "

<sup>3/</sup> " " 1921.g.,104 "

vieglajumi pastāvīgākiem braucējiem, ievestas 10 braucienu biļetes, kas maksas pazeminājumus gan nedeva, bet bija ērtākas lietošanā, sevišķi sākumā, kad to apzīmēšana ar vilcienu kompostra datiem bija uzticēta pašiem lietotājiem. No šīs kārtības gan drīz vajadzēja atteikties novēroto biežo ļaunprātību dēļ. Atvieglojumu maksas ziņā jau deva braucieni<sup>em</sup> Rīgas apkārtnes rajonā ievestās mēnešu biļetes. Tām maksa bija noteikta kā par 30 braucieniem. Pieņemot, ka šādas biļetes izlieto katru darbdienu braucienam uz darba vietu un atpakaļ uz dzīves vietu, t.i. brauc 2 reizes dienā jeb 50 reizes mēnesī, šādiem braucējiem maksa pazemināta par 40%.

1923.g., naudas sistēmu reformējot, pārrēķinātas arī tarifu likmes. 1.kl. noteikti-6 sant., 2.kl. - 3 sant. un 3.kl. - 1,5 sant. par pasaž.-km.<sup>1/</sup> 1924.g. 1.janvārī šīs maksas vajadzēja paaugstināt par 33 1/3 %<sup>2/</sup> un 1925.g. vēl par 25%<sup>3/</sup>. Šo pēdējo paaugstinājumu attiecināja tikai uz 2.un 3.kl., nosakot 5 un 2,5 sant.par pasaž.-km, 1.kl.likmēm, kas pēc to atpakaļievešanas bija noteiktas 2 reizes augstāk nekā 2.kl., noteica citu attiecību kā 1,5 : 1.

<sup>1/</sup> Valdības Vēstnesis 1923.g. 277 num.

<sup>2/</sup> " " 1925.g. 35. "

<sup>3/</sup> " " 1932.g. 289. "

Ar to tad 1.kl. likmes pazemināja no 8 sant. uz 7,5 sant. par pasaž.-km, ko izdarīja, lai paceltu 1.kl.vagonu apdzīvotību.

Sākot ar 1925.g. bija noteiktas šādas braukuma maksas:

1.kl. - 7,5 sant., 2.kl. 5 sant. un 3.kl. 2,5 sant., t.i.pēc attiecības 3:2:1. Tā kā braucēju skaits 2.kl. vēl arvienu bija ļoti mazs, attiecības grozīja, noteicot tās šādi - 3 : 1 1/2 : 1, t.i.2.kl. noteica 3,75 sant. par pasaž.-km.

1929.g. 15.maijā pārkārtots tarifs mēnešu biļetēm, paredzot lielākus pazeminājumus braucējiem lielākos attālumos un vairāku mēnešu biļešu ieguvējiem. Aprēķinam pamatā ņemta vienas reizes brauciena maksa, un atkarībā no braucienu attāluma un biļešu derīguma laika, to cena noteikta par 30 - 16 braucieniem pēc šādas schēmas:

Attālumos	1 mēn.	3 mēn.	6 mēn.	12 mēn.
1 - 8 km	30	28	26	24
9 - 20"	28	26	24	22
21 - 40"	26	22	21	20
41 - 110"	24	20	18	16
pa visu valsts dzelzceļu tīklu /resp.par 120 km/	24	20	18	16

Asas dzīvokļu krīzes mīkstināšanai mūsu galvas pilsētā, ar 1930.g.1.aprīli ievests 3.kl.īpašs izņēmumu tarifs ar pamatlik-

mi 1,75 sant. par pasaž.-km. Šis izņēmumu tarifs bija domāts Rīgas pilsētas iedzīvotāju izbraucieniem uz tuvākajām zaļumu vietām. <sup>1932.g.1.janvārī,</sup> paceļot vispārējo maksu 3.kl.uz 3,0 sant., braucējiem Rīgas apkārtnē, arī vienas reizes braucieniem 3.kl. atstāja agrāko likmi - 2,5 sant. par pasaž.-km, bet desmitreīžu braucieniem Rīgas apkārtnes rajonā noteica pazeminātu maksu - 2 sant. par pasaž.-km. Ar šiem grozījumiem nemās braukuma maksas jau stipri diferencētas.

1932.g. jūnijā<sup>1/</sup> mūsu dzelzceļi ieveda svētdienu turp- un atpakaļbrauciena biļetes braucieniem no 51-30 km attālumā un vienīgi vasaras laikā no 1.maija līdz 31.septembrim. Maksu par braucieniem ar šīm biļetēm noteica, izejot no vispārējās likmes - 3 sant. par pasaž.un km, bet ar nolaidumiem, sākot ar 5% 60 km attālumā un beidzot ar 33 1/3% attālumos virs 260 km.

Kaut gan 1931/32.budžeta gads noslēdzas ar 2,6 milj.lielu deficītu un ieņēmumi par pasaž.pārvadāšanu arī nākošajā budžeta gadā vēl samazinājās par 2,3 milj.latu, dzelzceļi uz Saeimas un valdības lēmumu pazemināja pasažieru tarīfu sākot ar 1933.g.23.aprīli<sup>2/</sup>.

---

1/ Valdības Vēstnesis 1932.g. 132.num.

2/ " " " 1933.g.

Pirmā kārtā braukuma maksas pazemināja tālstatiksmes pasažieriem, nosakot šādus atvilkumus pamatlikmēm:

attālumos no 75 līdz 100km-	10%
" " 101 " 150 " -	20%
" " 151 " 200 " -	30%
" " 201 " 600 " -	40%

Lai pavairotu braucēju skaitu 2.kl.vagonos, šādiem braucējiem noteica tikai par 25% augstāku maksu nekā 3.kl./agrāk 33 1/3%/. Vispārējā tarifā minimālās maksas pazemināja 2.kl. no 50 uz 35 sant. un 3.kl. no 35 uz 25 sant.

Ar šādiem grozījumiem pazeminātas visas braukuma maksas attālumā līdz 75 km, bet virs šāda attāluma doti diferenciālie braukuma maksu nolaidumi. Caurmērā braucējiem 2.kl.maksas pazemināja par 10 līdz 36% un 3.kl.par 6 līdz 32%. Bez tam ieveda vēl šādus atvieglojumus: noteica, ka svētdienu turp- un atpakaļbraucienu biļetes lietojamas visu gadu ar veduma maksas pazeminājumu par 25%; mēnešu biļetēm pazemināja maksu par 6-56%; Rīgas mezglā līdz 11 km attālumam un braucējiem Rīgas jūrmalā starp Lielupi un Asariem noteica vienādu pazeminātu maksu - 2.kl. 25 sant. un 3.kl.15 sant. Šos tarifu pazeminājumus ieveda, lai sabiedrībai palīdzētu pārvarēt ieilgušās krīzes grūtības.

Ar minēto grozījumu ievēšanu vidējie ieņēmumi par pasaž. km no 2,62 sant. 1932/33.g.nokrita uz 2,27 sant. nākošajā budžeta gadā. Ievestie grozījumi traucēja arī tarifu siste-

matisko uzbūvi; tie bija zaudējuši savu vienkāršību un pārskatamību. Vidējie ieņēmumi par pasaž.km turpināja samazināties un 1935/36.g. bija jau nokrituši uz 2,15 sant. par pasaž.km. Kaut gan pasažieru kustība prasījusi 82% no visa vilcienu km un 65% no brutto tonnu un kopskaita, ieņēmumi 1935/36.g., ieskaitot bagāžas un ekspressūtījumu pārvadāšanu, tomēr ir bijuši tikai 14,3 milj.latu, kurpretīm par preču pārvadāšanu, neieskaitot papildieņēmumus, - ieņēmti 14,5 milj.latu.

Saimnieciskiem apstākļiem uzlabojoties, pacēlās arī jautājums par pasažiertarifu pārstrādāšanu un noteiktas sistēmas ieviešanu. To izdarīja reizē ar likmju paaugstināšanu, paliekot tomēr vēl zem 1932.g.braukuma maksām.

Pārkārtotajā pasažieru tarifā, kas stājas spēkā ar 1937.g.

1/  
1.jūniju, braukuma maksas noteicā pēc šādas šēmas:

a/vispārējais tarifs

1/vienas reizes braucieniem 3.klasē

no 1 līdz 100 km		par katru km	3,00 sant.
" 101 " 200 "	pie maksas par 100 km"	" "	2,50 "
" 201 " 300 "	" " " 200 " "	" "	2,10 "
" 301 " 400 "	" " " 300 " "	" "	1,80 "
no 401 līdz 500 km	pie maksas par 400 km	par katru km	1,50 san.
" 501 " 600 "	" " " 500 " "	" "	1,20 "
" 601 " 700 "	" " " 600 " "	" "	1,00 "

2/braucieniem ar 1 mēneša biļeti 3.klasē.

no 6 līdz 20 km		par katru km	Ls 0,75
" 21 " 50 "	pie maksas par 20 km	" " 2 km	" 1,10
		posmu	

1/ Valdības Vēstnesis 1937.g.95.num.

no 51 līdz 56 km pie maksas par 50 km par katru 3 km Ls 1,10  
" 57 " 60 " " " " 56 " " " 4 km " 1,10 posmu  
" 61 līdz 100 km " " " 60 " " " 5 km " 1,10 posmu  
" 101 " 160 " " " " 100 " " " 10 km " 2,20 posmu  
par visu tīklu, kā par 250 km.

3/braucieniem ar vairāku mēnešu biļetēm 3.klasē;

viena mēneša biļešu maksas reizinātas ar attiecīgu mēnešu skaitu, piemērojot šādus pazeminājumus:

3 mēnešu biļetēm	- 15%	apmērā
4 " "	- 20%	"
6 " "	- 30%	"
12 " "	- 40%	"

4/10 braucienu biļetēm 3.klasē - vienreizēja brauciena biļetes maksa, reizinot ar 10 un pazeminot to par 20%.

b/izņēmuma jeb tuvsatiksmes tarifs, kas ievests braucieniem starp Rīgu un tās apkārtnes zaļumvietām - izejot no pamatlīkmes 3.klasei - 2,7 sant. par kilometru;

c/svētdienu turp- un atpakaļbrauciena biļetēm, /kas ievestas braucieniem attālumos no 31 līdz 300 km/, maksas noteicamas 3.klasē: - līdz 100 km - izņēmuma tarifa vienreizēju braucienu biļešu maksas reizinot ar 2 un virs 100 km - ņemot vispārējā tarifa vienreizēju braucienu biļešu maksas, reizinātu ar 2 un pazeminātu par 20%;

d/ 2.klases braukuma maksas visu šķiru biļetēm nosacī-

tas par 33 1/3 % augstāk par 3.klases braukuma maksām, paredzot pēc šādas attiecības speciālu 2.klases tarifu arī braucieniem tuvsatiksmes, resp. Rīgas apkārtnes rajonā.

Ari pēc šādas tarifa pārstrādāšanas ne visas braukuma maksas noteiktas pēc minētās schēmas; braucieniem starp Rīgas mezglas stacijām atstāti krīzes laikā ievesti pazeminājumi, tāpat arī braucieniem starp Rīgu un Jelgavu atstātas agrākās braukuma maksas, bet desmitbraucienu biļetēm tās vēl pazeminātas.

Jau iepriekšējā nodaļā bija runa par maksām, kādas dzelzceļi ņem no saviem klientiem, bet atmaksā Ceļu fondam, Sarkanam krustam un pašvaldībām. Ar grozījumiem Sarkanā krusta statutos un likumā par Ceļu fondu, šos atskaitījumus sākot ar 1937.g.1. aprīli atcēla. Faktiski ar šādu grozījumu dzelzceļu ienākumi palielināti par šādu agrāku atskaitījumu summu. Līdz 1938.g. 1.jūlijam braukuma maksas pilnos apmēros palika dzelzceļam, bet sākot ar minēto datumu reizē ar braukuma maksu paaugstināšanu par 5%, dzelzceļam uzdeva šo paaugstinājumu ņemt aizsardzības fondam par labu. Šādu piemaksu ņemšana, kas spiež no dzelzceļa lietotājiem ņemt augstākas maksas, protams, neiekļaujas šaurākās dzelzceļa interesēs, bet ievesti vispārības labā. Tāpat vispārības labā dzelzceļam, piemēram, pasažieru pārvadāšanas nozarē uzlikti šādi pienākumi: pārvadāt par pazeminātu maksu laukstrādniekus, strādniekus uz sabiedriskiem darbiem, pārceļotā-

jus kopā ar ģimenēm un dzīves iekārtu, atbalstīt jaunātnes centienus, piešķirot tarifu pazeminājumus mazpulku dalībniekiem, atbalstīt trūcīgo pilsētas bērnu pārvešanu uz laukiem un atpakaļ, veicināt plašāku tautas sētku sarīkošanu u.t.t. Nolaidumi, kādus dzelzceļi par šādiem pārvadājumiem devuši, salīdzinot ar maksām pēc vispārējā tarifa, pagājušā budžeta gadā, līdžinas 1108 tūkst.latu, no kādas summas 512,4 tūkst. latu krīt uz laukstrādnieku pārvadāšanu ar braukuma maksas pazemināšanu par 75%.

Par nozīmi, kāda ir dzelzceļu tarifos vispārējiem pazeminājumiem, var spiest no tam, ka 1936/37.g. 807 tūkst. vai 5,4% no braucienu kopskaita notikuši ar desmitbraucienu biļetēm, bet 2013 tūkst. braucieni vai 13,7% /1937/38.g. pat 14,6% - ar mēneša biļetēm. Rīgas apkārtnes tuvsatiksmē par palētinātu tarifu veikti 7,9 milj.braucienu vai 53,6% no visa braucienu kopskaita.

	1932/33.	1933/34.	1934/35.	1935/36.	1936/37.g.
Autobusos	450.043	466.048	476.107	481.216	791.367
Vilcinos	495.875	518.745	508.316	481.745	392.922

Daļi dzelzceļiem nodrēta lielākus naudājuma, Satiksmes ministrs ardeva ar 1936.g.16.aprīli pārņemt autostāvēšanu dzelzceļu stacijās. Sākumā Rīgas apkārtnē veicis, no pab...

Pārvadājumi pa valsts dzelzceļu  
autosatiksmes līnijām.

Tāpat kā sīksūtījumu pārvadāšana preču satiksmē, arī pasažieru satiksmē dažās līnijās pārvadājumu attīstība nav gājusi vienādā straujuma, tā piem. posmā Rīga-Jelgava pasažieru skaits uzrādīja nemitīgu samazināšanos, kaut gan vispārējais braucēju skaits tanī pat laikā pieaudzis. Šai parādībai, tāpat kā sīksūtījumu aizplūšanai no dzelzceļa, izskaidrojums bija atrodams autosatiksmes sacensībā, kas sevišķi spilgti varēja izpausties satiksmē starp Rīgu un Jelgavu. Šeit autosatiksmes lietošanai ir labs ceļš, autobusiem iespējams iekārtot gala punktu pilsētas centrā. Svarīgi ir arī pasažieriem, nesekojoš braucienu sarakstiem, ka iespējams braukt katrā laikā, kā to var iekārtot autobusu satiksmē. Sekošais salīdzinājums rāda, kādā virzienā gājusi braucēju attīstība abos satiksmes līdzekļos pēdējos gados Rīgas-Jelgavas līnijā:

Pārvadāto pasažieru skaits Rīgas-Jelgavas līnijā.

	1932/33.	1933/34.	1934/35.	1936/36.	1936/37.g.
Autobusus	450.043	466.046	476.107	651.316	791.367
Vilcienos tuvsatiksmē	495.876	518.746	502.316	451.743	393.922

Lai dzelzceļiem novērstu lielākus zaudējumus, Satiksmes ministrs uzdeva ar 1935.g.16.aprīli pārņemt autosatiksmi dzelzceļu ekspluatācijā. Sākumā līniju apkalpoja ar veciem, no pri-

vatuzņēmējiem pārņemtiem autobusiem, kādēļ pasažieriem, kamēr dzelzceļi varēja laist apgrozībā pasūtītās jaunās mašīnas, bija jāapmierinas ar neērtiem autobusiem. Pārņemtā autolīnija dzelzceļam jau pirmajā darbības gadā deva prāvu atlikumu, tā kā ar tekošajiem ienākumiem dzelzceļš varēja segt veco autobusu iegādes izdevumus un arī daļu jauno autobusu vērtības.

1936.gadā 29.V.atklāta dzelzceļu autobusu satiksme starp Dzērbenes staciju un Vecpiebalgu;

" " 23.IX. starp Stendes stac.un Talsiem, Dundangu un Valdemārpili;

" " 10.XI.ar satiksmes atklāšanu pārjauno Daugavas tiltu pie Jēkabpils - starp Krustpils staciju un Viesīti, Neretu, Aknīsti un Subati.

Pēdēji minētajām autosatiksmes līnijām ir dažādi uzdevumi - gan piegādāt pasažierus no apvidiem, kur nav dzelzceļu satiksmes, gan uzlabot braukšanas iespējas tādās vietās, kur dzelzceļu satiksme pagaidām nedod pietiekoši labi nostādītu braukšanas iespēju, tā, piem., Dzērbenes-Vecpiebalgas autolīnijai, kas iet stateniski dzelzceļam, uzdevums ir piegādāt braucējus no Vecpiebalgas-Dzērbenes apkārtnes. Līdztekus dzelzceļu līnijām atklātām autosatiksmes līnijām Stendes rajonā un tāpat arī Krustpils rajonā, uzdevums ir uzlabot satiksmes apstākļus, jo vilciena apgrozība lauku dzelzceļos ir samērā reta un pats braukšanas laiks garš. Vājās ceļa virsbūves dēļ vilcienu maksimālais ātrums ir 20 km stundā, kurpretīm ar au-

tobusiem pa šosētu ceļu var braukt ar 60, bet pa labi grantētu ceļu ar 50 km stundā.

Biežākas satiksmes nokārtošanai Siguldas-Murjānu-Inčukalna-Ropažu un pārējo vasarnīču rajonu iedzīvotājiem, 1937.g. maijā noorganizēta Rīgas-Siguldas un Rīgas-Raganas dzelzceļu autobusu satiksme, to stundu aizpildīšanai, kad vilcienu nav apgrozībā.

1938.g.1.VI.dzelzceļu ziņā pārņemtas Rīgas-Bauskas, Bauskas-Budbergas un Bauskas-Viteiķu autosatiksmes līnijas. Šo līniju pārņemšanas motīvi ir tādi paši, kādi bija Rīgas-Jelgavas pārņemšanai dzelzceļu ekspluatācijā, t.i. jau pastāvošas privatas auto līnijas sacensība ar dzelzceļu. Dzelzceļu stāvoklis šinī nozarē bija sevišķi neizdevīgs tādēļ, ka braucējiem starp Rīgu un Bausku, lietojot dzelzceļu, jābrauc liels apkārtceļš caur Meiteni un Jelgavu un jāizbaida arī braukšanas neērtības lauku dzelzceļā Bauska-Meitene. 1938.g.9.VII Rīgas-Raganas līniju vienu ikdienas braucienu pagarināja līdz Lēdurgai. Ar to pagaidām noslēgta dzelzceļu auto tīklu paplašināšana.

Savā darbības sākumā, kā jau minēts, braucējiem dzelzceļu autobusu līnijās vajadzēja apmierināties ar veciem autobusiem. 1938.g.vasarā autobusu parkā bija prāvāks skaits jaunu mašīnu /38 jaunas un rezervē 4 veci autobusi/. Auto parku paredzēts vēl palielināt, lai varētu autobusus laist apgrozībā pietiekošā daudzumā un novērstu autobusu pārpildīšanu.

Braukšanas maksu autobusos dzelzceļi nosaka ne daudz augstāku par 3.kl. biļešu cenām. Rīgas-Jelgavas, Bauskas un Siguldas līniju autobusos pārvadā arī sīksaiņus. Sīksaiņu skaits Rīgas-Jelgavas līnijai 1937/38.g. bija apmēram 65 tūkstoši. Salīdzinot datus par dzelzceļu auto satiksmi 3 pastāvēšanas gados, vērojams sekojošais:

apkalpojamo līniju garums no 41 km /Rīga-Jelgava/ pieaudzis līdz 500 km;

darbiniekus skaits - no 50 uz 155;

autobusu " - no 12 - 42 mašīnām,

nobraukto km skaits no 1 milj. 1935/36.g. uz 1,8 milj. km 1937/38.g.;

pārvadāto pasažieru skaits palielinājies no 632 tūkst. uz 1,3 milj. personu;

ieņēmumi no 548 tūkst.Ls uz 1.124 tūkst.Ls un

izdevumi no 491 tūkst.Ls uz 820 tūkst.Ls.

Starptautisko satiksmju pasažieri.

Braucēju straumes regulēšanai starptautiskā satiksmē Latvijas dzelzceļi piedalās vairākās tiešo satiksmju konvencijās. Dažās no tām ir paredzēti braucieni vairākos virzienos, tā, piem., starp Maskavu un Berlīni braucieni iespējami caur Varšavu /no mūsu redzes viedokļa sauktais dienvidu ceļš/ un otrā, mūs interesējošā virzienā - caur mūsu zemi, Lietuvu un Austrumprūsiju. Caur Varšavu nobraucamais attālums ir īsāks un līdz zināmam laikam bija arī lētāks un ērtāks. Lai veicinātu dzelzceļu kustības attīstību caur Latviju, mūsu dzelzceļi piedalījušies Viduseiropas-Baltijas valstu - SPRS tiešās pasažieru un bagāžas satiksmes konvencijas slēgšanā un piedalījās arī maksu izlīdzināšanā abos virzienos. Piemērojot normālos tarifus, braukums dienvidvirzienā, kā jau iepriekš minēts, ir lētāks, nekā braukums ziemeļvirzienā. Šīs starpības izlīdzināšanai visi dzelzceļi piedalījās maksu nolīdzināšanā līdz lētākā virziena braukuma maksas apmēriem, iztrūkumu sadalot savā starpā. Mūsu dzelzceļi šinī sadalīšanā gan paturēja savas normālās maksas, bet ar nosacījumu, ka braucēji var lietot arī ceļu caur Rīgu, kas ir trīskārt garāks nekā tiešais tranzitceļš Indra rob.-Eg-laine rob. Sakarā ar vēlākiem kaimiņvalstu dzelzceļu tarifu grozījumiem, šo maksu izlīdzinājumu vairākkārt nācās pārstrādāt. Mūsu dzelzceļi savas likmes gan nav vēlāk pazeminājuši,

bet vērā ņemot, ka ar pagājušā gada 1.jūniju izvests vispārējais neliels tarifu paaugstinājums un ka ar šā gada 1.jūliju tarifi paaugstināti par 5%; lai rastu līdzekļus atskaitījumiem valsts aizsardzības fondā, agrākā augstumā atstātās likmes, salīdzinot ar vispārējā tarifa likmēm, tagad ir zemākas. Ar šādu tarifa izlīdzināšanu meklēti līdzekļi nostādīt vienādā stāvoklī abus konkurējošos virzienus. Šis līdzeklis var noderēt vienīgi to braucēju pievilksanai, kuriem citādi vienalga, kādu virzienu izvēlēties, t.i. braucējiem no Maskavas līdz Berlīnei vai pāri šiem punktiem. Protams, ir braucēji, kuriem jau noteikti jāizvēlas vai nu ziemeļu, vai dienvidu virziens, tā piem., braucējiem no Viduseiropas ziemeļiem, tāpat arī braucējiem uz SPRS ziemeļiem vai otrādi, tiešais ceļš ved caur Latviju, turpretī braucējiem no vai uz dienvidiem - tuvākais ceļš ved caur Varšavu. Bez šādiem braucējiem paliek vēl kāda vidēja josla, kas atradīsies abu konkurējošo virzienu sfērā. Šo pasažieru pievilksana ir tieši attiecīga dzelzceļa lieta.

Ne tikai braukuma maksa ir izšķirošs moments pasažieru pievilksanā. Tālbraucēji pasažieri meklē sev ceļu, par kuru ar lielākām ērtībām un ātrākā laikā sasniegt savu gala mērķi. Reizēm grūti pateikt, kuram no šiem faktoriem piekrīt izšķiroša nozīme. Sacensībā ar citiem satiksmes ceļiem, mūsu zie-

meļu virziens zināmā mērā nostādīts nelabvēlīgos apstākļos arī tādēļ, ka šeit tranzit-pasažieriem jābrauc caur vairākām valstīm. Braucējiem, protams, patīkamāki, ja jāšķērso mazāks robežu skaits, ja mazāk tranzitvīžu vajadzīgs un mazāk jāpārdzīvo policijas un muitas apskates, kas atkārtojas katrā valstī iebraucot un no katras valsts izbraucot. Un tādēļ blakus tam efektam, kādu var radīt braukuma maksas izlīdzinājums, nopietna vērība piegriezta vilciena sarakstu saskaņošanai un dažādu formalitātu samazināšanai. Šinī nolūkā izstrādāta vienkāršota kārtība tranzitvīžu izsniegšanai braucējiem, ko izdara dzelzceļu policijas darbinieki par maksu vienkāršos apmēros bez sodiem, kādus līdzīgos gadījumos ņemtu no citiem iebraucējiem bez vīzes. Tāpat apvienotas ir policijas un muitas kontroles, vajadzības gadījumā izbraucot pasažierim pretīm pāri robežai.

Lai braucējus neapgrūtinātu ar vagonu noslēgšanu un kustības brīvības ierobežošanu, iebraucēju kontroli veic līdz vilciena pienākšanai robežas stacijā. Ar šādiem un citiem līdzīgiem līdzekļiem dzelzceļi kopīgi ar citiem resoriem un sadarbībā ar kaimiņvalstu iestādēm centušās mazināt tās neērtības un traucējumus, kādus sagādā brauciens pāri vairākām valstu robežām.<sup>1/</sup>

<sup>1/</sup>M. Jakobsons. Līdzekļi tranzitpasažieru pievilkšanai. Dzelzceļu Vēstnesis 1927.g. 38 /20/ num.

Vislielākos sasniegumus pasažieru pārvadāšanā uzrāda 1931/32.g., kad uz ārzemēm izbraukuši 112 tūkst.pasažieru, iebraukuši 114 tūkst. un tranzitā braukuši 14 tūkst., t.i.kopā 240 tūkst. 1933/34.g. šādu braucēju kopskaits nokrita uz 157 tūkst. Saimnieciskai konjunktūrai uzlabojoties, braucēju skaits sāk atkal pieaugt. Kaut gan šādas kustības attīstību traucē valūtas tirdzniecības un citi ierobežojumi. 1937/38.g. starptautiskās satiksmes pasažieru skaits atkal pieaudzis līdz 230 tūkst; no tiem 104 tūkst.braukuši uz ārzemēm, 111 tūkst. no ārzemēm un 15 tūkst.tranzitā. Transzitpasažieru skaitu palielinājusi dzīvākas kustības attīstīšanās starp Igauniju un Somiju no vienas puses un Vakareiropu no otras puses /1931/32.g. Igaunija un Somija devusi tikai 718 tranzitpasažierus, bet 1937/38.g. - 7287/. Pasažieru pārvadājumu attīstības gaita starptautiskā satiksmē dažādos darbības laikmetos ir bijusi dažāda. Sākumā visdzīvākā satiksme bija ar SPRS, kad mājās atgriezās bēgļi. 1921/22.g.šai satiksmē pārvadāts 137 tūkst.pasažieru. Braucēju skaits no tā laika nemitīgi mazinājies, līdz 1929/30.g.noslēdējis uz 18 tūkst., bet 1937/38.g.braucēju bijis vairs tikai 3,4 tūkst.

Satiksmē ar Līetavu 1931/32.g.pārvadāti 137 tūkst.pasažieru. Še braucēju skaits arī samazinājies, bet ne tik strauji, kā satiksmē ar SPRS. 1937/38.g.satiksmē ar Līetavu un caur

Lietavu no un uz Vakareiropas valstīm braukuši 109 tūkst. pasažieru. Braucēju straujākas kustības attīstību šinī virzienā, bez jau minētiem vispārējiem traucējumiem, ietekmē arī pieaugošā gaisa satiksme.

Satiksmē ar Poliju braucēju skaitu ievērojamu pieaugumu dod laukstrādnieku braucieni par pazeminātu maksu. 1929/30.g. braucēju kopskaits bijis 19 tūkst., bet 1937/38.g. - 70 tūkst. Pieaudzis arī braucēju skaits satiksmē ar Igauniju, bet tomēr vēl nerasniedz agrākos apmērus: 1929/30.g. braukuši 72 tūkst., 1937/38.g. tikai 63 tūkst. Transītpasažieriem nekādus īpašus tarīfu atvieglinājumus nedod, jo šādiem atvieglinājumiem, ievērojot mūsu ceļu nelielo attālumu nebutu lielas nozīmes. Izņēmums ir vienīgi minētais gadījums, kur braucējiem starp Maskavu un Berlīni maksas izlīdzinātas ziemeļu un dienvidu virzienā.

Atsevišķiem ceļotājiem no ārzemēm, kas Latvijā uzturas ne mazāk, kā 7 dienas, braukuma maksu pazemina par 25%. Šādam pazeminājumam, mūsu nelielo attālumu un jau tā zemo maksu dēļ, ir vairāk principiēla, nekā būtiska nozīme. Dažāda lieluma braukuma maksas pazeminājums piešķir braucējiem grupās, ārvalstu mācību iestāžu audzēkņiem, kongresu un paraugtīrgu apmeklētājiem, u.t.t. Satiksmes ministram dota tiesība, braucējiem grupās, kuriem jau tarīfā nav paredzēti pazeminājumi, pazemināt braukuma maksu līdz 50% no vispārējā tarīfā paredzētiem apmēriem.

## Bagāžas un ekspressūtījumu pārvadājumi.

---

Kamēr vēl nebija nokārtota preču satiksme, steidzamākos sūtījumus pārvadāja kā bagāžu vai bagāžu-precī. Ar to arī izskaidrojams, ka 1920/21.g. pārvadāts 37,2 tūkst.tonnas bagāžas. Ar preču transporta labāku noorganizēšanu, pārvadātās bagāžas daudzums 1932/33.g. jau nokritis uz 13,7 tūkst.tonnām.

Maksa par bagāžas pārvadāšanu veidojusies līdztekus pasažieru braukuma maksai un reizē ar to vairākkārtīgi grozīta un paaugstināta, naudas kursam krītot un dzīves dārdzībai ceļoties. Sākot ar 1921.gadu, bagāžas pārvadājumiem noteikta maksa - 25 kapeikas par 10 kilogramiem un kilometru. 1923.g. šī maksa pārrēķināta, nosakot 0,5 sant. par minēto svara vienību un kilometru, kādā apmērā tā pastāv negrozīta arī vēl tagad.

1932.g. 1.jūlijā ievēda jaunu sūtījumu pārvadāšanas veidu - ekspressūtījumus. Sākumā visiem ekspressūtījumiem piemēroja bagāžas tarifu, bet sākot ar 1933.g. 23.aprīli, kad pasažieru tarifā ievēda jau minētos lielākos pazeminājumus, grozīts arī ekspressūtījumu tarifs. Ekspressūtījumos pārvadājamiem lauksaimniecības produktiem un citām pārtikas vielām, salīdzinot ar bagāžai noteikto nemainīgo veduma maksu /0,5 sant.par km/ noteikta diferencēta veduma maksa, kas atkarībā no pārvadāšanas attāluma, ir par 20-74% zemāka. 1937/38.g. bagāžas un eks-

pressūtījumu kopā pārvadāts 23,4 tūkst.tonnu, tanī skaitā 8,9 tūkst.tonnu pasažieru bagāžas, 2,3 tūkst.tonnu laikrakstu un 12,1 tūkst.tonnu ekspressūtījumu. 62,5% no kopējā ekspressūtījumu daudzuma ir par izņēmuma tarifu pārvadātie produkti un lauksaimniecības ražojumi.

	Pasažieri		Bagāža		Presse	
	milj.ln	tonnas	milj.ln	tonnas	milj.ln	tonnas
1929/30.g.	15,3	100,0	1,2	100,0	26,3	100,0
1930/31.g.	15,1	98,4	1,1	91,7	22,4	92,2
1931/32.g.	14,1	92,8	0,9	78,0	18,4	67,8
1932/33.g.	11,9	78,2	0,8	64,7	13,7	52,3
1933/34.g.	12,0	78,9	0,9	75,0	13,2	55,6
1934/35.g.	12,8	86,2	0,9	75,0	15,2	58,0
1935/36.g.	13,4	88,1	0,9	75,0	14,5	57,7
1936/37.g.	14,1	92,7	0,9	75,0	15,3	52,6

Šis salīdzinājums rāda, ka iepauņi par pārvadāšanu vismazāk ir izdevīgi, jo šajā laikā ir daudz straujāk kritušies, nekā iepauņi pasūtījumu satikums.

Izskaidrojot preses pārvadājumu kustības attīstību no Latvijas izvešanas vērīgāk ir jānoskaidro, kāpēc šajā laikā ir notikusi tāda izmaiņu kustība, kas ir raksturīga šai jomai, jo šajā laikā ir notikusi tāda izmaiņu kustība, kas ir raksturīga šai jomai.

Preču pārvadājumi.

Veiktie pārvadājumi.

Salīdzinot dzelzceļu darbību atsevišķi pasažieru un preču pārvadājumu nozarēs, konstatējams, ka preču pārvadāšanā daudz krasāk nekā pasažieru braucienos, atsaucās valsts saimnieciskās dzīves stāvoklis. Salīdzinot, piem., ieņēmumus par pasažieru un preču pārvadāšanu, redzams sekojošais:

	Pasažieri		Bagāža		Preces	
	milj.ls	indeks	milj.ls	indeks	milj.ls	indeks
1929/30.g.	15,2	100,0	1,2	100,0	24,3	100,0
1930/31.g.	15,1	99,4	1,1	91,7	22,4	92,2
1931/32.g.	14,1	92,8	0,9	75,0	16,4	67,5
1932/33.g.	11,9	78,3	0,8	66,7	12,7	52,3
1933/34.g.	12,0	78,9	0,9	75,0	13,5	55,6
1934/35.g.	12,8	84,2	0,9	75,0	15,2	62,6
1935/36.g.	13,4	88,1	0,9	75,0	14,5	59,7
1936/37.g.	14,1	92,7	0,9	75,0	15,2	62,6

Šis salīdzinājums rāda, ka ieņēmumi par <sup>preču</sup> pārvadāšanu saimn.krizes laikā daudz straujāk kritušies, nekā ieņēmumi pasažieru satiksmē.

Izsekojot preču pārvadājumu kustības attīstībai no Latvijas dzelzceļu darbības uzsākšanas, redzams neatlaidīgs kustības pieaugums, kam pamatā bija saimnieciskās dzīves atjauno-

šanās un nostabilizēšanās un tiešās satiksmes nokārtošana ar kaimiņvalsts dzelzceļiem. Neliels atslābums preču pārvadājumu pieaugšanas gaitā vērojams 1934./35.g., kad, sakarā ar koka transportam neizdevīgiem meteorologiskiem apstākļiem, kopējais pārvadāto preču daudzums atslīdēja uz 2,0 milj.tonnu, t.i., salīdzinot ar iepriekšējā gadā pārvad.daudzumu, samazinājās par 221 tūkstošiem tonnu. Nākošajā gadā šis atslābums ar uzviju atkal izlīdzināts, pēc kam preču pārvadājumu daudzums aug un 1929/30.gadā sasniedz daudzumu - 3,9 milj.; tad, iestājoties saimnieciskai krīzei, pārvadāto preču daudzums sāk samazināties un uz zemāko līmeni nokrīt 1932/33.gadā, kad pārvadājumu bija tikai pavisam 2,3 milj.tonnu. Pārvadāto preču daudzums pēc tam sāk atkal pieaugt, bet pieaugumu šinīs gados dod galvenā kārtā iekšzemes pārvadājumi, turpretīm tiešās satiksmes un tranzitkustība turpinā samazināties. Agrāk vēl nebijušus apmērus preču kustība sasniegusi 1937/38.b.g., kad pārvadāts 4974 tūkst. tonnu, no kuriem 4592 tūkst.tonnu pārvadāti iekšzemes satiksmē, t.i.par 1858 tūkst.tonnu vai 68% pārsniedz iekšzemes satiksmes pārvadājumus rosīgākajā pirmskrīzes gadā.

Pārvadājumu attīstības gaitu var redzēt no šāda salīdzinājuma:

	1929/30	1932/33	1934/35	1937/38	1938/39			
Kopā	1021	100	8094	100	2476	100	4592	100

	1920/ /21.	1923/ /24.	1929/ /30.	1933/ /34.	1937/38
pārvadāto preču daudzums, tūkst.ton.	1021	2231	3933	2807	4974
tanī skaitā iekšzemes sat.	1010	1707	2734	2509	4592
preču nobr.,milj.t/km.	124,8	321,8	517,9	316,5	573,1
t/km uz līnijas 1 km tūkst.	49,1	122,8	196,3	114,5	180,5
vid.nobrauk.km	122,2	144,2	131,7	112,7	115,2

Šis salīdzinājums atklāj, ka kopējais preču pārvadājums 1937/38.g., salīdzinot ar, piem.1923/24.g., vairāk kā divkārtšojies. Izteicot procentos iekšzemes pārvadājumu daudzumu attiecībā pret visu pārvadāto preču daudzumu, redzams, piem.ka 1923/24.g. tas līdzinājas 76,5%, 1929/30.g. 69,5%, bet 1937/38.g. jau 92,1%.

Interesantu ainu atklāj iekšzemē pārvadāto preču daudzums pēc ražojumu nozarēm.

Rūpniecību nozares	1920/21.g.		1929/30.g.		1933/34.g.		1937/38.g.	
	1000t	%	1000t	%	1000t	%	1000t	%
Lauksaimn.raž.	213	20,9	413	15,4	445	18,0	680	14,8
Mežsaimn.	610	59,7	1368	50,7	1148	46,4	2334	50,8
Apstrād.rūpn.	146	14,3	553	20,5	481	19,4	927	20,2
Iegūstamās "	5	0,5	335	12,4	386	15,6	626	13,6
Pārējie	47	4,6	25	1,0	15	0,6	25	0,6
K o p ā	1021	100	2694	100	2475	100	4592	100

Relatīvi vislielāko pieaugumu uzrāda iegūstamās rūpn.pārvad. no 5000t 1920.g. līdz 626 tūkst. 1937/38.g. Minētie nelielie pārvadājumi dzelzceļu darbības sākumā galvenā kārtā bija akmeņogles, ko ieveda no ārzemēm.

Ar nacionālās rūpniecības attīstīšanos, ievērojami pastiprinājusies mūsu zemes bagātību izmantošana un iegūstošās rūpniecības pārvadājumi pa dzelzceļiem ievērojami pieauguši. Pārskatu par ievērojamāko rūpniecības ražojumu attīstības gaitu var sniegt sekojošs salīdzinājums:

Iekšzemes satiksmē pārvadātais daudzums, tūkst.tonnu

	1924/25.g.	1929/30.g.	1933/34.g.	1937/38.g.
Kaļķakmeņi cementrūpniecībai	-	56	82	146
Ģipsakmeņi	-	11	55	182
Pārējie akmeņi	70	98	73	102
Zeme un grants	16	60	86	82
Akmeņogles	32	64	45	36
Mēls	2	30	26	50
Kūdra un kūdras pakaiši	5	4	6	28
<b>K o p i ā</b>		<b>323</b>	<b>373</b>	<b>626</b>

Vislielākais daudzums pārvadājumu iegūstošos rūpniecības laukā - ir ģipsakmeņi - 182 tūkst.t. Tā ir galvenā kārtā eksportprece, ko dzelzceļi pārvadā līdz ostām no Rīgas-Krust-

pils līnijas Saulkalnes stac. un no Rīgas-Ērgļu līn. Sauriešu stac. Nākošie pēc daudzuma pārvadājumi - kaļķakmeņi - 146 tūkst.t, ko Rīgas cementfabrikai piegādā pa dzelzceļu no Jelgavas-Saldus līnijas Brocēnu stacijā. Tāpat minētai fabrikai piegādā arī mālu no Rīgas-Jelgavas līnijas Ozolnieku stac. Ievērojamā daudzumā - 102 tūkst.t. pārvadājami parastie akmeņi būvniecības vajadzībām. Interesanti vēl atzīmēt akmeņogļu pārvadājumu samazināšanos pēdējos gados, kas vedams sakarā ar pieaugošo auto konkurenci. Ļoti strauju pieaugumu uzrāda kūdras, kūdras pakaišu un smeltnes pārvadājumu pieaugums.

Ievērojot, ka lauksaimniecības ražojumi, izņemot vienīgi cukurbietes, kuras ierindotas zemā klasē, visumā ir vērtīga prece, tām dzelzceļu ieņēmumos tomēr ir redzamāka vieta.

Lauksaimniecības ražojumu pārvadājumus pa Latvijas dzelzceļiem var raksturot šādi skaitļi:

Pārvadātais daudzums iekšzemes satiksmē  
tūkst.tonnu.

	1920/21.	1929/30.	1933/34.	1937/38.
Cukurbietes	-	13	147	213
Rudzi	19	43	56	83
Piens	-	40	33	46
Kvieši	1	9	44	24
Sviests	1	21	17	18
Lini	15	32	7	18
Auzas	23	43	15	16
Kartupeļi	23	19	10	15
Milti	7	25	6	10
		tūkstošos gabalu		
Cūkas	3	44	113	252
Liellopi	21	39	38	54
Aitas	41	10	6	36

1920/21.g. pārvadātais nelielais preču daudzums rāda, cik zemu bija noslīdējušas mūsu zemes ražošanas spējas. Pēc agrār-reformas izvešanas mūsu lauksaimniecības ražošanas spējas sāka strauji pieaugt; augstākais sasniegums šinī ziņā ir 1937/38.b.g., kad ~~KXX~~ lauksaimniecības ražojumu kopējais pārvadājums jau sasniedzis 680 tūkst.t. Šeit atzīmējami autoritārās valdības laikā panāktie lieli sasniegumi - īpaši graudkopībā, jo agrāk daļa lauksaimniecības ražojumu bija ievedamie svešzemju produkti. Jaunu, ievērojamu transporta objektu dzelzceļam radīja cukurrūpniecība. Ar cukurrūpniecības un cukurbiešu kultivēšanas paplašināšanos, cukurbiešu pārvadājumi jau sasnieguši tādus apmērus, ka dod gandrīz trešo daļu no visiem lauksaimniecības ražojumiem un līdzinās tieši tādām daudzumam, kādu 1920/21.g.deva visi lauksaimniecības ražojumi pārvadājumi. Labības pārvadāšanas daudzumi, ko vispār jūtami ietekmē ražas lieluma svārstības, ievērojami pacēlusi graudkopības nostiprināšana ar cieto cenu politiku. Laikmetā līdz pasaules saimnieciskai krīzei, kad pa dzelzceļiem lielākā daudzumā pārvadāja no ārzemēm ievestu labību un miltus, šo pārvadājumu kopējais, t.i.iekšzemē un ārzemēs ražoto, daudzums bija mazāks, nekā tagad. Piem.rudzū, kviešu, auzu un miežu 1925/26.g.pārvadāts 50 tūkst.tonnu, 1929/30.g. - 120 tūkst.t un 1937/38.g. - - 133 tūkst.tonnu.

Sakarā ar auto satiksmes attīstīšanos, dzelzceļu pārvadājumu attīstība dažās nozarēs, sevišķi vērtīgāko preču pārvadāšanā, vairs nevar uzskatīt par saimnieciskā stāvokļa drošu mērogu. Tā tas, piem., ir sviesta pārvadāšanā, kas, pēc dzelzceļu statistikas uzrāda mazāku kāpinājumu, tādēļ ka gandrīz 40% no visiem eksportsviesta pārvadājumiem 1937.g. bija paņēmusi autosatiksme.

Ievērojamu pieaugumu uzrāda dzīvnieku pārvadājumi. Pēdējos 4 gados cūku pārvadājumi pieauguši par 123%, sasniedzot 1937/38.g. 252 tūkst.gabalu. Liellopu pārvadājumi pieauguši par 39% un aitu-par 42%.

Nākošo zīmīgāko vietu pēc pārvadāto preču daudzuma ar 927 tūkst.t vai 20,2% no visa pārvadājumu daudzuma ieņem apstrādājamā rūpniecība, kas 1920/21.g. vēl deva tikai 146 tūkst. Šīs rūpniecības galvenie pārvadājumi ir šādi:

Pārvadātais daudzums iekšzemes satiksmē  
tūkst.t.

	1920/21.g.	1929/30.g.	1937/38.g.
Mākslīgie mēsli	3	108	222
Ķieģeļi	5	52	131
Cements	1	49	92
Cukurbiešu graiz.	-	5	70
Metalli un to izstr.	22	46	64
Petroleja un benzīns	6	33	43
Cukurs	3	38	42
Kaļķi	1	13	25

Ievērojamais apstrādājamās rūpniecības ražojumu pārvadājumu pieaugums stāv ciešā sakarā ar rosības pieaugumu citās saimniecības nozarēs. Tā, piem., mākslīgo mēslu pārvadājumu straujo kāpumu izsaukusi mūsu lauksaimniecības nostādīšana uz intensīvākas saimniekošanas pamatiem. Kieģelrūpniecības ražojumu lielāks pārvadājums stāv sakarā ar celtniecības uzplaukumu, tāpat arī cementa pārvadājumi. Cukurbiešu graizījumi parādījās pārvadāšanā pēc cukurfabrikas darbības attīstīšanās u.t.t.

Latvijas dzelzceļu pastāvēšanas laikā apmēram pusi /reizēm vairāk, reizēm mazāk/ no visa iekšzemes satiksmē pārvadāto preču svara devuši mežsaimniecības ražojumu pārvadājumi. Absolūtos skaitļos šo ražojumu daudzums, kas 1920/21.g. bija 610 tūkst.t, strauji pieaudzis - 1929/30.g. piem. uz 1368 tūkst.t. Mežsaimniecības ražojumu pārvadājumu daudzums ir stipri atkarīgs no tirgus konjunktūras un tādēļ saimnieciskās krīzes gados stipri samazinājās.

1933/34.g. pārvadātais daudzums līdzinājas 1.148 tūkst.t, bet pēdējā saimniecības gadā sasniedzis vēl agrāk nepiedzīvotus apmērus - 2.334 tūkst.t, vai 50,8% no visa pārvadātā preču daudzuma. %% izteikts šis daudzums nav lielāks kā citos gados, ir pat mazāks kā 1920/21.g., kad mežsaimniecības ražojumi deva 59,7% no visa, vairāk kā 4 reizes mazāka preču ko-

pējā daudzuma.

1937/38.g.pārvadāto kokmateriālu veidi ir šādi:

apstrādāti koki	-	190	tūkst.t.
neapstrādāti "	-	1.739	" "
malka	-	404,	" "

-----  
K o p ā      2.333 tūkst.t.

Preču pārvadājumu pieaugumu pēdējos gados, ko cēlusi labāka saimnieciskā konjunktūra, pozitīvi ietekmējusi arī jauno līniju atklāšana un nodošana vispārējā lietošanā. 1937/38.g. preču daudzums, kas nācis no jaunajām līnijām ir visai ievērojams, jo līdzinas apm.visu pārvadājumu ceturtdaļai. Jauno līniju darbība ievērojama tādēļ, ka netikvien kā atvieglo ražojumu aizvešanu uz apvidiem, kuru šķērso šīs līnijas, bet veicina arī citas apvidos ražoto produktu piegādi šiem apvidiem.

Preču pārvadājumu pieaugumu, kādu mūsu dzelzceļiem devušas jaunās līnijas 1937/38.g.bijis šāds:

Līnijas	Nosūtītās preces	No citām līnijām pienākušās preces	Kopā
Jelg.-Saldus-Liepājas	439	53	492
Rīgas-Suntažu-Ērgļu	308	2	310
Rīgas-Rūjienas	165	13	178
Liepājas-Kuldīgas	95	4	99
Pakalniešu-Kūdupes	84	3	87
Ventspils-Dundangas	57	0	57
Madonas-Lubānas	34	5	39
Sitas-Rēzeknes	27	5	32
K o p ā	1209	85	1294

Dzelzceļu veiktajam transporta darbam pārvadāto preču daudzums nav pilnīgs raksturojums, jo vērā jāņem arī pārvadāšanas attālums. To pilnīgāki izteic cits mērogs - tonnu kilometri. Ari pēc šāda raksturojuma dzelzceļu darbs preču pārvadāšanā iekšzemes satiksmē pēdējos gados ir pieaudzis, tomēr nedaudz lēnāk nekā preču daudzums. Šāds apstāklis/<sup>vērojams</sup> tādēļ, ka preču sastāvā notikušas ievērojamas pārmaiņas - arvien redzamāku vietu sāk ieņemt mūsu zemes izrakteņi un citi masas pārvadājumi, ko parasti transportē īsos attālumos. Vidējais 1 tonnas nobraukums, pieaugot pārvadājumiem īsos attālumos, samazinājies no 122,4 km. 1920/21.gadā un 126,4 km 1929/30.gadā uz 113,3<sup>km</sup> 1937/38.gadā. Dažādos attālumos pārvadāto preču daudzums nav pieaudzis vienmērīgi, mazos attālumos pieaugums ir straujāks, kā to rāda šāds salīdzinājums:

pēc attāluma posmiem

	1925/26.		1936/37.		1936/37. vairāk %
	1000t	%	1000t	%	
līdz 50 km	427	26,4	873	28,6	104,4
no 51-100"	367	22,7	738	24,1	100,1
"101-160"	346	21,4	729	23,8	110,4
"161-230"	304	18,8	449	14,6	47,7
"231-300"	151	9,4	225	7,4	49,0
virs 300 "	21	1,3	44	1,5	110,0
	1616	100,0	3058	100,0	89,2

Preču tarifa veidošanas gaita.

Īsu laiku dzelzceļi iztika ar Niedras valdības izdoto primitīvo preču tarifu, kas bija publicēts laikraksta "Līdums" 1919.g.13.numurā. Šis tarifs saturēja tikai 6 paragrāfus. Veduma maksa tanī nosacīta atkarībā no ļoti šauras preču klasifikācijas, pārvadāšanas attāluma un ātruma: lielā ātruma sūtījumiem - 3 kap. par pudu un km, izņemot pienu, gaļas, zivju un ogu pārvadājumus, kam noteikta zemāka maksa - 2 kap. par pd/km, parastā /mazā/ ātruma sūtījumiem paredzētas 3 likmes: augstākā - 2 kap. par pd/km - visām sevišķi nenosauktām precēm, vidēja - 1 kap. par pd/km - labībai, sālij, linsēklām, kartupeļiem un kokmateriāliem, bet zemākā - 1/2 kap. par pd/km - mākslīgiem mēsliem, kaļķiem, gipsij, ķieģeļiem, lūžņiem u.c. Vagonsūtījumiem, par kādiem tarifs apzīmēja sūtījumus svarā ne mazāk par 700 pd., veduma maksu, kā arī ar pārvadāšanu tieši saistītās papildmaksas, noteiktas 50% apmērā. Kā redzams, noteiktas priekšrocības šis tarifs deva atkarībā no sūtījumā pārvadājamā preču daudzuma, bet atkarībā no pārvadāšanas attāluma maksas pazeminājumus neparedzēja. Kaut gan minētais tarifs palika spēkā līdz 1920.g.15.jūlijam, tad tomēr tā piemērošanas apjomu jūtami ierobežoja Satiksmes ministra apstip-

rinātie un atsevišķi publicētie 2 pagaidu tarifi. Pirmais no šiem tarifiem - malkas sūtījumu pārvadāšanai - publicēts Valdības Vēstneša 1919.g.32.numurā. Šis pagaidu tarifs, likmju schēmas iekārtojuma ziņā, uzrāda principiēlas atšķirības no iepriekš minētā primitīvākā tarifa - tanī ieviesta vedummaksas diferencēšana atkarībā no pārvadāšanas attāluma. Par vienību pieņemot pirmajiem 20 km noteikto likmi - 0,33 kap.par pd/km, nākošajam 10 km posmam /21-30 km/ noteiktā maksa - 0,26 kap. par pd/km - līdzinās apm.8/10 no pamatlikmes; tālākos 10 km posmos pazeminājums palielinās ik pa 10%; attālumos virs 80 km par katru pd/km pieskaitamā vedummaksas likme ir vairs tikai pamatlikmes 0,3. Vedummaksas pazeminājums vagon-sūtījumiem paredzēts arī šinī pagaidu tarifā. Noteikts, ka likmes pazemināmas par 25%, ja vienā sūtījumā pārvadā pilnu vagonu kravas normu, kas nosacīta no 610 - 1000 pudiem, atkarībā no pārvadājamo koku sugas /Kravas svara normas jēdziens patapināts no bij.Krievijas dzelzceļu tarifiem, pārņemts arī vēlākos tarifos un lietots uz mūsu dzelzceļiem līdz 1928.g.refor-  
mai/.

Publicētais pag.tarifs pieskaņas arī atbildības jautājumam un nosaka, ka dzelzceļi, ievērojot nedrošos pārvadāšanas apstākļus, pagaidam neuzņemās atbildību par pārvadājamo preču nozušanu vai bojāšanos, kā pārvadāšanas laikā, tā arī laikā,

kad preces uzglabājamās stacijā. Šo apstākļu dēļ ieteikts preču īpašniekiem līdzī sūtījumiem pēc iespējas sūtīt savus pavadņus.

Salīdzinot abus tarifus, redzams, ka jaunais pagaidu tarifs, jau sākot ar 20 km attālumu, ir lētāks nekā agrākais /0,33 kap. par pd/km, par 20 km - 6,6 kap., atskaitot 25% - 4,95 kap., kurpretīm pēc iepriekšējā tarifa, kas malkai paredzēja likmi - 0,5 kap. par pd/km ar 50% pazeminājumu vagon-sūtījumiem, pārvešana 20 km attālumā maksāja 5,0 kap. par pd/km/.

Tāpat ar vedumamaksas likmju pieaugošu diferencējumu, atkarībā no pārvadāšanas attāluma, uzstādīts pagaidu tarifs pārtikas preču, zemkopības mašīnu un rīku pārvadāšanai, ko bija paredzēts ievest ar 1919.g.1.septembri, bet kura apstiprināšana un publicēšana aizkavējas, kadēļ tas ievests tikai ar 1919.g.20.septembri. Šis tarifs paredzēja trejādas likmes:

- 1/ svaigiem dārzaugļiem, gaļai un gaļas precēm, siļķēm un moderniecības ražojumiem - 0,70 kap. par pd/km;
- 2/ maizei, meža ogām, zemkopības mašīnām un rīkiem, sālij, dārza saknēm un augiem - 0,45 kap. par pd/km un
- 3/ kāpostiem, kartupeļiem, runkuļiem u.c. - 0,33 kap. par pd/km.

Pirmajos 50 km šiem pārvadājumiem piemēroja pamatlikmes, bet tālākos posmos katram nākošam 50 km posmam - likmi paze-

mināja par 10%. Attālumos, sākot ar 400 km, par katru km pie-  
skaitamā vedummaksas likme līdzinājas pamatlikmes 30%. No-  
teikta vedummaksas diferencēšana arī atkarībā no atsevišķā  
sūtījumā pārvadājamā preču <sup>daudzuma</sup> sūtījumiem svarā no 200 - 600 pd.  
paredzēts vedummaksas pazeminājums par 5%, bet sūtījumiem, ku-  
ŗu svars ir 600 pd. un vairāk, paredzēts pazeminājums par  
15%. Vagonkravas svara normas jēdziens lietots arī šinī pagai-  
du tarifā, noteicot, ka sagāztā, sabērtā vai salietā veida  
pārvadājamām precēm piemērojamas šādas normas:

- 610 pudī - augļiem, gaļai, moderniecības ražojumiem,  
gurķiem, kāpostiem u.c.,
- 750 pudu - auzām, griķiem, kartupeļiem, burkāniem,
- 900 pudu - auzu un lopbarības miltiem un miežiem,
- 1000 pudu - pārējai labībai graudos.

Pārvadājumiem lielajā ātrumā noteikts vedummaksas paaug-  
stinājums par 50%.

Ja minētās likmes salīdzina ar Niedras valdības izsludi-  
nāto tarifu, tad konstatējams ievērojams likmju pazeminājums,  
kas rāda, ka viens no dzelzceļu vispirmākajiem uzdevumiem bija  
- rūpēties par izsalkušo iedzīvotāju apgādāšanu ar produktiem,  
kā arī ar mašīnām un rīkiem, kas bija nepieciešami zemkopības  
atjaunošanai.

Atbildības ziņā par preču nozaudēšanu vai sabojāšanu arī

šis pagaidu tarifs neiet tālāk un atsaucas uz malkas pārvadājumu pagaidtarifā jau izteikto nosacījumu.

Tarifu tālākās izveidošanas gaitā nevarēja uz reizi ievest pārāk straujas pārmaiņas. Krievijas dzelzceļu tarifu ietekme tādēļ vērojama arī nākošajā jau pilnīgākā izstrādātājā tarifā, jo tanī no Krievijas tarifiem pārņēma nosacījumus, kas mūsu apstākļiem šķita piemēroti. Tarifu likmju shēmu un preču iedalījumu klasēs gan izveidoja pēc Somijas dzelzceļu tarifu parauga<sup>1/</sup>. Jaunievedamais tarifs bija izstrādāts līdz 1920.g. maijam. Preču iedalījumam tas noteica 6 klases. I kl. paredzēta pamatlikme - 1 kap. par pd/km; II-IV kl. paredzētas likmes, kas 1919.g. jau noteiktas pārtikas preču, zemkopības mašīnu un rīku pārvadājumiem - 0,7 kap., 0,45 kap. un 0,33 kap. par pd/km., V un VI kl. paredzētas likmes 0,24 un 0,18 kap. ar nosacījumu, ka šīs pēdējo klašu likmes var piemērot tikai tad, ja sūtījumā pārvadā ne mazāk kā 600 pudus.

Vedummaksu likmju diferencēšana atkarībā no pārvadāšanas attāluma pirmajām 4 klasēm noteikta tāda paša, kā 1919.g. pagaidtarifā pārtikas preču un zemkopības mašīnu pārvadājumiem. V kl. noteikta īpatnēja vedummaksas diferencēšana - katram 20 km posmam 10% pazeminājums; lielākais pazeminājums - 70% noteikts attālumiem virs 160 km. VI kl. vedummaksai, atkarībā no attālu-

---

I/ Финляндския казенныя жел. дороги. Положение о движении, 1914.г. , §§ 44,45 u.c.

ma, noteikti šādi pazeminājumi: virs 20 km pazeminājums sākas ar 20%, katram nākošam 10 km posmam likmes samazinājums pieaug par 10%; 60-80 km posmā pazeminājums sasniedz 60%; lielākais pazeminājums - 70% dots attālumiem virs 80 km. Šis vedummaksas diferencēšanas veids ir gluži tāds pats, kāds ar 1919.g.pagaidtarifu ievests malkas pārvadājumiem. Tikai pašas likmes ir zemākas. Tāda paša augstuma likmes, kādas ievestas 1919.g.un tāda pati vedummaksu diferencēšana atkarībā no pārvadāšanas attāluma paredzēta malkas sūtījumiem noteiktā schēmā N.1.

1920.g.apstiprinātajos pagaidu noteikumos un tarifā preču pārvadājumiem, kā jau pats nosaukums rāda, ievietoti arī pārvadāšanas noteikumi. Pilnīgāks preču iedalījums klasēs radija vajadzību pēc piemērotas preču nomenklatūras un klasifikācijas. Šai vajadzībai izdots īpašs preču klasifikācijas alfabēts. Tarifs sakārtots šādi: 1.daļā ievietoti vispārējie noteikumi, kas runā par dzelzceļu pienākumu - vest preces un gadījumiem, kad var atteikties no pārvadāšanas, par staciju darbības laiku, pārvadājumu dokumentēšanu, svaru noteikšanas veidiem, preču nosūtīšanas kārtību, preču uzglabāšanu, kraušanas darbiem, sūtītāju rīcības tiesībām, sūtījumu izdošanas kārtību normālos gadījumos un tad, kad nozaudēti dokumenti, preču likvidāciju u.t.t. Bez tam šinī pašā daļā ievietoti daži instruktīvas da-

bas norādījumi, kas attiecas uz dzelzceļu komercdarbības iekšējo norisi un kas vēlāko izdevumu tarifos vairs nav ņemti. Tarifu otrajā daļā ievietotas veduma maksu likmju schēmas, maksājuma aprēķināšanas nosacījumi, noteikumi preču iedalījumam sagāzta, sabērta un salieta veida un ar gabalu skaitu uzrādīšanu pārvadājamās sūtījumos, vagonu krāvu svaru normas un papildmaksas. Trešā daļa satur noteikumus par dzīvputnu, mājlopu, dzīvnieku neapstrādātu produktu, svaigas gaļas, uguns nedrošu spridzināmo vielu un citiem pārvadājumiem uz īpašu noteikumu pamata. Tāds, kāds papildinātais pagaidtarifs bija projektēts un kādu to satiksmes ministrs apstiprināja 1920.g.maijā, tas tomēr spēkā nestājās, jo sakarā ar valūtas krišanu tarifā paredzētās likmes vēl pirms to spēkā stāšanās grozīja,<sup>1/</sup> pieskaitot veduma maksai 300% un papildmaksai 100%. Tā tad vedummaksas izejlikmes iepriekš projektēto vietā nosacīja šādi /par pd/km/:

I kl.	- 4 kap.
II "	- 2,8 "
III "	- 1,8 "
IV "	- 1,32 "
V "	- 0,96 "
VI "	- 0,72 "
Sch.N.1-1	1/3

Reizē ar likmju paaugstinājumu grozīts lielākiem sūtījumiem paredzētais vedummaksas nolaidums, nosakot sūtījumiem

<sup>1/</sup> Valdības Vēstnesis 1920.g.156.num.

sūtījumiem svarā no 200-600 pd maksas samazinājumu par 10%, bet sūtījumiem svarā 600 pd un vairāk - 25% nolaiduma. Ievestās likmes palika negrozītas spēkā 6 1/2 mēn., t.i.līdz 1921.g.1.febr., kad tās atkal paaugstināja par 100%, izņemot schēmu N.1, kurai agrākās pamatlikmes 1 1/3 kap.vietā noteica 2 kap. par pd/km. 1920.g.beigās dzelzceļu darbība bija jau tiktāl nokārtojusies, ka sākot ar 1921.g.janvāri varēja uzņemt atbildību par pārvadāšanai pieņemto preču bojāšanu vai nozaudēšanu. Tiesa, šī atbildība bija ļoti ierobežota, jo to attiecināja tikai uz dzīvākām līnijām un tām stacijām, kurās bija preču noliktavas. Tādēļ dzelzceļi arī turpmāk neuzņēmas atbildību par precēm, kas bija adresētas uz Skrīveru un Rītupes stacijām, kā arī Ieriķu-Gulbenes-Jaunlatgales, Zasu- lauku-Bolderājas-Tukuma, Jelgavas-Meitenes-Seces un Priekules-Skuodas līnijas stacijām, izņemot minēto līniju gala punktus, kā Jelgavu, Gulbeni, Priekuli u.t.t. Arī atbildības apmēri bija ierobežoti - I un II kl. precēm ar 3 rubļiem, III un IV kl. ar 1 1/2 rubļiem, V un VI kl., kā ar schēmas N.1 precēm - ar 20 kap.par mārciņu.

1921.g.1.jūnijā vedummaksas likmes vēl reiz dubultoja. Ar to šīs likmes jau bija sakāpušas/par pd/km/:

I kl.	uz 16 kap.	V kl.	uz 3,84 kap.
II "	" 11,2 "	VI "	" 2,88 "
III "	" 7,2 "	Sch.N.1	" 4 "
IV "	" 5,28 "		

Tādā veidā likmes palika spēkā līdz 1922.g.1.janvārim, kad tās, negrozot pēc būtības, pārrēķināja, sakarā ar metrisko mēru vienību ieviešanu tarifos; agrāko pudu vietā par svaru vienību pieņēma 10 kg. Pārrēķinātās likmes izteicās šādi /par 10 kg/:

I kl.	10 kap.	V.kl.	2,4 kap.
II "	7 "	VI "	1,8 "
III"	4 1/2"	Sch.N.1	2,5 "
IV "	3,3 "		

Metrisko mēru sistēmas ieviešana atsaucās arī uz pastāvējušām vagonu kravas normām, kuņas pārrēķināja šādi:

610 pud.	vietā noteica	10,0 tonnas
750 "	" "	12,5 "
900 "	" "	15,0 "
1000 "	" "	17,0 "

Vienā reizē ar normu pārrēķināšanu paaugstināja likmes lielā ātruma pārvadājumiem, nosakot 75% pieskaitījumu pie parastā ātruma pārvadājumu likmēm. Paaugstinājums motivēts ar to, ka apgrozībā nebija paātrināto preču vilcienu lielā ātruma sūtījumu pārvadāšanai, un ka tos tādēļ pārvadāja pasažieru vilcienos. Pārvadājuma veida nosaukums arī tanī pašā reizē grozīts, ievēdot apzīmējumu "pasažieru ātruma pārvadājumi".

Vēlreiz likmju pārrēķināšanu izsauca lata ieviešana, sākot ar 1923.g.1.apr. Likmes pārrēķināja, pielīdzinot 50 rubļus 1 latam.

Nelielajā klašu skaitā - 6.kl.vajadzēja ietvert visu pār-

vadājamo preču kontingentu, sākot ar augstas vērtības precēm, kuŗas arī augstākās veduma maksas samērā maz apgrūtina, un beidzot ar mazvērtīgām izejvielām un masas pārvadājumiem, kas var panest tikai ļoti zemas pārvadāšanas maksas. 1.kl.izejlikme - 10 kap. par 10 kg un km attiecas pret 6.kl.izejlikmi kā 5,55 : 1. Atkarībā no pārvadāšanas attāluma intervāļi starp klasēm gan savstarpēji svārstījas maz, tādēļ ka pirmajām 4 klasēm bija noteikti vienādi procentuāli veduma maksu pazeminājumi sākot ar 50 km, un tikai V un VI kl., kā arī schēmas N.1 likmes pazeminājās straujāk - jau sākot ar 20 km. Maksimālais veduma maksas pazeminājums lētākajām precēm dots jau samērā nelielā pārvadāšanas attālumā. Blakus šiem pazeminājumiem vēl jāatzīmē pēc Somijas tarifa parauga ievestais, jau agrāk minētais, vedummaksas pazeminājums atkarībā no kravas svara: sūtījumiem svarā no 4 - 10 tonnām pazeminājums bija noteikts 10% apmērā, bet smagākiem sūtījumiem - 25% apmērā. Šāda nosacījuma dēļ katrai pamatlikmei radās vēl divas blakus klases smagākām krāvām, kādēļ praksē lietojamo likmju skaits trīskāršojās. Pamatklasēm un blakus klasēm aprēķinātais likmju salīdzinājums rāda sekojošo:

Tarifa klase	Pamat- likmes	Blakuslikmes sūtījumiem svarā	
		no 4-10t, t.i. ar 10% pazemi- ņājumu	virs 10t, t.i. ar 25% pazemi- ņājumu
		par 10kg un 1 km, sant.	
I	0,2	0,18	0,15
II	0,14	0,126	0,105
III	0,09	0,081	0,0675
IV	0,066	0,0594	0,0495
V	/0,048/	-	0,036
VI	/0,036/	-	0,027
Sch.N.1	0,05	0,045	0,0375

Salīdzinājums atklāj, ka starp blakusstāvošo klasu pamatlikmēm ir lieli intervāli no klases uz klasi, kas svārstās starp 22-36% un ka radītas vairākas ļoti tuvu stāvošas likmes, kuŗu brīva piemērošana tomēr nebija iespējama, preču klasificēšanai piemērojamo nedaudzo klašu dēļ.

Sarežģījumu vēl radīja no agrākās Krievijas pārņemtie nosacījumi par vagonkrāvu minimālo svaru normu piemērošanu sagāztā, sabērtā un salietā veidā pārvadājamiem sūtījumiem. Pastāvot šiem nosacījumiem, maksu par sūtījumu patieso svaru ņēma tikai tad, ja preces patiesais svars sasniedza vai pār-

sniedza noteikto normu. Šāds nosacījums, kas ārzemēs citur nemaz nav pazīstams, zināmā mērā traucēja arī tiešas satiksmes attīstīšanos ar ārzemju dzelzceļiem. Viena veida pārvadājumiem, tā saucamajiem gabalu sūtījumiem, kuriem veduma maksu noteica nevis pēc svara, bet pēc gabalu skaita, kā piemēram satiksmes līdzekļiem, dzīvniekiem u.t.t. tarifs nedeva nekādus atvieglojumus atkārtībā no nobraucamā attāluma vai atsevišķā sūtījumā pārvadājamā preču vai dzīvnieku daudzuma. Šiem pārvadājumiem bija noteikta nemainīga veduma maksa par gabalu, galvu, vagona asi u.t.t. un km Likmju nevienādaais sadalījums, mazais klašu skaits, kas radīja šķēršļus klasifikācijas pārkārtošanā, un grūtības jaunu preču ierindošanai, kā arī traucēja piemērotu likmju atrašanu izpēmumu tarifiem, minētie noteikumi par kravu svaru normām, preču iedalīšana sīksūtījumos līdz 4t, diferenciālu nepiemērošana gabalu sūtījumiem, daudzās atsevišķi aprēķināmās papildmaksas, - tie bija galvenie iemesli, kas mudināja revidēt pagaidtarifu un atrast sistēmu, kas būtu vairāk piemērota saimnieciskās dzīves prasībām un reizē ar to dotu arī iespēju vieglāk saskaņot tarifu noteikumus ar ārzemju dzelzceļiem.

Lai radītu iespēju noteikt katrai precei piemērotāku likmi, nolēma ar 1928.g.1.septembri ievest preču tarifā 21 klasi ar likmju vienmērīgu kritumu no klases uz klasi /10%

apm./ . Likmju galējās robežas nospraužot, dzelzceļš centās, no vienas puses, ņemt vērā principu, ka neviena likme nedrīkst būt par kavēkli preču kustības attīstībai un, no otras puses, ka neviena likme nedrīkst būt tik zema, ka neatmaksātu tos tiešos izdevumus, kādi rodas izpildot doto pārvadājumu<sup>1/</sup> . Augstāko robežu bez tam arī norādīja citam pārvadājuma veidam - bagāžai, resp. bagāžai-precei noteiktā likme - 0,5 sant. par 10 kg un km. Tā kā pārvadājumiem pasažieru ātrumā tanī laikā maksas jau bija noteiktas par 100% augstākas, nekā pārvadājumiem parastā ātrumā, tad ar to arī augstākā likme parastā ātrumā pārvadājumiem bija ierobežota ar 2,5 sant. par 100 kg un km, jo citādi pasažieru ātruma sūtījumu likme sniegtos pāri bagāžas veduma maksai. Tādēļ tarifā 1.kl. precēm kā izejlikmi noteica 2,5 sant. par 100 kg un km. Katras nākošās klases likmei vajadzēja samazināties par 10% pret iepriekšējo likmi. Tomēr pilnīgi šo principu neieturēja, nosakot 2.kl. pamatlikmi 2,1 sant./2,25 sant.vietā/ un pēdējai 21.kl.-0,25 sant. /0,27 sant.vietā/ par 10 kg un km. Līdzīgi agrākam pagaidītarīfam, reformētajā tarifā ieveda arī vedummaksu diferencēšanu atkarībā no pārvadāšanas attāluma, bet šinī ziņā ciešāk ieturēts princips - pieskaņoties pārvadājuma maksātspējai, jo

---

<sup>1/</sup>Sir William M. Acworth, Grundzüge der Eisenbahnwirtschaftslehre, 1926.g.64.lp.

pazeminājumi progresīvi pieaug lētākām precēm un pārvadājumiem lielākā attālumā. 1 kl. precēm 31-61 km attālumā vedummaksas pazeminājums sākas ar 10% un katrai nākošai zemākai klasei palielinās par 1%; tādā kārtā pazeminājums šinī attāluma joslā 21. kl. precēm jau līdzinas 30%. Attālumā 62-100 km 1. kl. likme pazemināta par 20%; katrai zemākai klasei pazeminājums pieaug par 1,5%, sasniegdams 21. klasē 50%. Attāluma posmā no 101-150 km pazeminājums 1. kl. precēm sākas ar 30% un 21. kl. beidzas ar 60%; posmā no 151-200 km sākas ar 40% un beidzas ar 70%, bet attālums virs 200 km sākas ar 45% un beidzas ar 75%. Šī likmju vertikālā diferencēšana izlietota ne tikai preču ierindošanai klasēs, bet arī pazeminājuma došanai lielākiem sūtījumiem, ar kuriem iespējams labāk izmantot ripojošo sastāvu. Šinī nolūkā katrai precei noteiktas 4 klases dažādās svaru pakāpēs: sīksūtījumiem, 5t, 10t un 15t sūtījumiem. Masu preču ierindojums klasēs pēc svaru pakāpēm noteikts tā, lai sevišķi sekmētu pārvadājumus lielākos sūtījumos, un tādēļ, piemēram akmeņoglēm, labības izsijām, lopbarības raušiem, cukurrūpniecības atkritumiem un t. l. pārvadājumiem 10t un 15t sūtījumos noteikts pazeminājums ne tikai par 1 kl., bet bieži par vairākām klasēm.

Tarifu refōrmai bija arī vēl viens nolūks - vienkāršot maksājumu aprēķināšanas veidu. Iepriekšējos tarifos pakāpe-

niski bija izstrādājušies dažādi papildmaksājumi, kuŗu aprēķināšanai pamatā ņemti dažādi mērogi. Tā, piemēram, maksai par kŗaušanas operaciju veikšanu ar dzelzceļu līdzekļiem par sīksūtījumu svēršanu un muitas formalitatu nokārtošanu mērogam ņemts preču svars. Atkarībā no laika noteikts aprēķins maksai par vagonu aizturēšanu un par dzelzceļiem piederošo cisternu lietošanu uz ārzemju dzelzceļiem. Laiks un laukuma platība ņemta pamatā maksas aprēķinam par zemes aizņemšanu ar laikā neizņemtām vai no stacijas neizvestām precēm; laiks un preču svars ir mērogi maksas aprēķināšanai par preču uzglabāšanu pirms to nosūtīšanas vai pēc to pienākšanas gala stacijā. Pēc lietoto objektu skaita aprēķinama maksa par vagonu sūtījumu svēršanu, vagonu dezinficēšanu, dažādu palīglīdzekļu - brezentu, durvju aizsargu u.t.t. lietošanu. Maksai par preču saņē- mēja izziņošanu, par sūtījumu pienākšanu gala stacijā un ne- pieprasīto preču publicēšanu laikrakstots mērogs ir atsevišķs sūtījums. Pēc maksas pārveduma komisijai un papildmaksai par preču muietošanu ceļā mērogs ir summa. Tarifu pārstrādājot un meklējot likmju apvienošanas iespēju, vispirms bija jāizšķiras par to, kādas papildmaksas var pakļaut tādiem pašiem mērogiem kā vedummaksu un apvienot ar to vienā kopējā likmē. Papild- maksu otrā īpašība, kas bija jāņem vērā, maksājumu vienkāršo- šanas un apvienošanas iespēju meklējot, bija ņemamo papild-

maksu pastāvība. Papildmaksas vispār ņem atkarībā no katrā reizē veiktiem papilddarbiem, pakalpojumiem u.t.t., tādēļ tādās papildmaksas, kuŗas ņem no ikkatra zināma veida sūtījuma, ir samērā retas. Pirmā kārtā tādām pieskaitama maksa par sīksūtījumu iekŗaušanu un izkŗaušanu, ko arvienu veic dzelzceļš, tāpat arī par sūtījumu svēršanu. Ari sīksūtījumu pārkŗaušanu parasti veic dzelzceļš, izņemot bez sprostiem pārvadājamus dzīvniekus un sūtījumus, kuŗu pārkŗaušanai vajadzīgas sevišķas ierīces; tomēr gadījuma raksturu šai operācijai piešķir apstākļis, ka sūtījumi pārkŗaujami tikai tad, ja tos pārvadā pa dažāda platuma ceļiem. Dažāda ir arī veduma un papildu maksu samaksas kārtība. Saskaņā ar dzelzceļu likumu, minētos maksājumus, visus vai pa daļai, var samaksāt izsūtīšanas stacijā. Maksājumus, kas nav samaksāti izsūtīšanas stacijā iekāsē gala stacijā, sūtījumu izdodot. Šāda izvēles brīvība tomēr ierobežota pārvadājumiem, kas dzelzceļiem nenodrošina maksājumus. Tādēļ mazvērtīgo preču un tādu preču pārvadāšana, kas ātri bojājas, apmaksājama jau izsūtīšanas stacijā. Visus maksājumus samaksāt izsūtīšanas stacijā tomēr ne arvien iespējams, tādēļ ka daži maksājumi izsūtīšanas stacijai vēl nav zināmi un var rasties tikai ceļā. Tādēļ šāda veida maksājuma apvienošana ar veduma maksu rada grūtības.

Ar papildmaksu un vedummaksu apvienošanu vienā kopējā likmē zināms vienkāršojums panākams, jo pārvadāšanas maksājuma aprēķināšana pēc vienas likmes vairāku atsevišķu likmju vietā, bez šaubām, samazina darbu un ierakstījumu daudzumu pārvadāšanas dokumentos. Ja kopējā likmē ieskaitamās papildmaksas ir īpatnējas zināma pārvadājuma veidam un to aprēķināšanu var pakļaut tiem pašiem mērogiem, pēc kādiem nosaka veduma maksu, tad par maksājumu apvienošanas lietderību nav jāšaubās.

Izšķirams bija vēl jautājums par kopējā likmē ieskaitāmo maksājumu apmēriem, jo vispārējais princips ir - papildmaksas nemit pašizmaksu apmērā. Tomēr šis princips ne vienmēr visā pilnībā ieturēts. Iemesls tam ir grūtības, kādas rodas, ja darīšana ar operācijām, kuŗu pašizmaksa ir svārstīga, vai prasa komplikētus aprēķinus. Tāpat tas ir arī gadījumos, kad atkāpšanos no minētā principa prasa tarifu politikas mērķi vai nolūks piešķirt papildmaksai spaidu nokrāsu, ko panāk, piemēram, ar maksu progresīvu kāpināšanu. Tā kā reformētā tarifa nolūks bija pārvadājumu maksātspējas stingra ievērošana, radās doma - pastiprināt tarifa iedarbību šinī virzienā un tās papildu maksas, kuŗu ietveršana vedummaksas likmē būtu iespējama, nosacīt dažādā augstumā, atkarībā no tarifu klases un

pārvadāšanas attālumam. To panāca, nosakot, ka papildmaksas par sīksūtījumu iekrāušanu, izkrāušanu un svēršanu pieskaitāmas vedummaksai kā šīs pašas maksas pamatlikmes reizinājums. Pārvadāšanas pirmos kilometros šis pieskaitījums noteikts mazāks, un savus konstantos apmērus tas sasniedza līdz 30 km attālumam.

Sūtījumu veida sadalījumā ievēda grozījumu, un sīksūtījumiem pieskaitīja pārvadājumus līdz 5t, t.i. ievēda tādu sadalījumu, kāds jau pastāvēja uz daudziem ārzemju dzelzceļiem. Tarifu pārstrādājot, tanī vairs neievietoja pārvadāšanas noteikumus, kurus pēc tam publicēja kā izpildu noteikumus pie dzelzceļliikuma attiecīgiem pantiem.

Ar lielāku klašu skaita un sīki izstrādātas nomenklatūras ievēšanu 1928.g.reforma<sup>1/</sup>deva iespēju vedummaksu precīzi pieskaņot pārvadājamo preču vērtībai. Šī tarifa pastāvēšanas laikā tomēr prasības, kādas preču sūtītāji uzstādīja dzelzceļiem 10 gadus atpakaļ, t.i.minētās tarifu reformas izvešanas laikā, ievērojami mainījušās un tās tarifu īpašības, sevišķi sīksūtījumu pārvadāšanas nozarē, ko uzskatīja par lielu sasniegumu, pēdējā laikā sāka izrādīties par apgrūtinājumu. Sīksūtījumiem, kas ierindoti no pirmās, t.i.aug-

---

<sup>1/</sup> Valdības Vēstnesis 1928.g.170.n.

stākās, līdz sīksūtījumiem piemērojamai zemākai - 12.klasei, bija noteiktas šādas vedummaksas likmes:

Pārvadāšanas attālums km	Veduma maksas likmes par 10 kg visā pārvadāšanas attālumā		
	1.kl.	5.kl.	12.kl.
20	8,2	4,8	2,3
50	16,2	9,4	4,4
100	26,6	15,0	6,8

Salīdzinājums rāda, ka vedummaksas starpība sīksūtījumiem no augstākās līdz vidējai klasei 100 km attālumā ir 11,6 sant., bet no vidējās līdz zemākai klasei tikai 8,2 sant. Šī vedummaksas starpība, kas 20, 30, 50 kg u.t.t.sūtījumiem reizināma ar 2, 3, 5 u.t.t. praksē izrādījās par maz nozīmīgu faktoru. Sevišķi tas zīmējas uz sīksūtījumu pārvadāšanu, ievērojot to apstākli, ka sīksūtījumos ļoti bieži ietilpst dažādu nosaukumu preces /nereti līdz 20 nosaukumiem vienā sūtījumā/, kuru atsevišķa uzrādīšana dokumentos un notaksēšana prasa lielāku laika patēriņu un sarežģī pārvadāšanu arī tanī ziņā, ka nem iespēju dažādi tarifējamās preces pārvadāt kopā vienā iesainī, jo šādā gadī-

jumā par visu iesaini būtu jāmaksā veduma maksa pēc augstākās likmes.

Vienkāršība svarīga dzelzceļu pastāvīgiem lietotājiem, kam neliels atvieglojums atsevišķa darījuma veikšanā dod ievērojamu laika ietaupījumu visā darbībā, bet ne mazāk svarīga vienkāršība ir arī pārvadātājam, kam retāk nākas lietot dzelzceļu pakalpojumus un kas tādēļ mazāk pazīstams ar dzelzceļu darbību. Līdztekus prasībai pēc formalitātu samazināšanas iet arī prasība - preces ātri un precīzi pārvadāt un arī piegādāt no stacijas noliktavā, veikalā vai mājās un otrādi. Dzelzceļu lietotāji sāk arvien vairāk izcelt tieši tās prasības, kuŗu izpildīšana devusi autotransportam, vēl nenoregulētā sacensībā, iespēju atraut dzelzceļiem labu daļu sīksūtījumu. Nemitīgi paplašināta preču piegāde, dzelzceļu iesaiņojumu ievēšana apgrozībā un nodošana sūtītāju lietošanai, iespēja dažādas preces pasūtīt ar stacijas starpniecību u.t.t., visi šie pēdējo gadu jaunievedumi iet dzelzceļu lietotāju ērtību sagādāšanas virzienā.

Apsverot tarifu pārkārtošanas un vienkāršošanas iespēju, nolēma atsacīties no sīksūtījumu klasificēšanas pēc pārvadājamo preču vērtības, kas līdz šim bija viens no galveniem kritērijiem sīko sūtījumu ierindošanai vienā no 12-13 klasēm.

Preču tarifu vienkāršošanas doma brieda ilgāku laiku. Sākumā projektēja grozīt sīkāko sūtījumu - svarā līdz 50 kg vai 100 kg - pārvadāšanas kārtību, ievēdot jaunu pārvadājuma veidu - sīksaiņu sūtījums. Šādā gadījumā negrozīti paliktu agrākie nosacījumi vēl ievērojama daļai sīksūtījumu. Pēdīgi dzelzceļi izšķīrās par radikālāku ceļu un atzina par vēlamu visu sīksūtījumu /svarā līdz 5t/ tarifēšanā pēc iespējas atstāt no maksājuma aprēķināšanas pēc pārvadājamo preču vērtības un vedummaksu apmēru noteikšanai atstāt tikai divus galvenos mērogus - preces svaru un pārvadāšanas attālumu.

Jāsaka, ka sīksūtījumu tarifēšanas pārkārtošanai, kas ievērojami atvieglo šādu sūtījumu transportēšanu un formalitāšu kārtošanu, noteikto maksu augstuma ziņā, nav dziļi tverošas tautsaimnieciskas nozīmes, tādēļ ka šāda veida sūtījumos pārvadā tikai apmēram 5-6% no sūtījuma kopējā svara, kurpretīm sūtījumu skaita ziņā tie reprezentē ap 80% no sūtījumu kopskaita.

Apsprieda tarifu pārkārtošanas veidu tarifu padomē. Šeit dzelzceļu lietotāju pārstāvji paši ieteica tarifu izveidot sacensībai ar autotransportu. Dzelzceļu pārstāvji tomēr deklarēja, ka tarifu izveidošanā tādu ceļu neies un neatkāpsies no tiem principiem, pie kuriem turējušies tarifu

veidošanas līdzšinējā gaitā, pilnīgi apzinādamies, ka saimnieciska liberalismā idejas nav piemērotas nacionālās kopības ideju atdzimšanas laikmetam.

Ar 1938.g.1.jūliju tarifu schēma pārkārtota tā, lai dzelzceļu kopējie ieņēmumi paliktu apm.līdzšinējo ieņēmumu augstumā, jo nelielam likmju nolaidumam jārod izlīdzinājums apgrūzības pieaugumā, starp citu pievelkot sīksūtījumu pārvadājumus.

Atmetot sīksūtījumu ierindošanu agrākajās 12-13 klasēs, radās vajadzība noteikt šī veida pārvadājumiem īpašu /A kl./ likmi, kas piemērojama visiem sīksūtījumiem, izņemot tikai dažas mazvērtīgas preces, kuņām noteikta zemāka /C kl./likme. Tomēr zināma gradācija likmju augstumā atstāta arī vispārējai sīksūtījumu klasei, pielaižot vedummaksas pazeminājumu /B kl.likmi/ atkarībā no atsevišķā sūtījumā pārvadājamo preču daudzuma. Kā robeža šinī gadījumā noteikts svars - 1000 kg. Sīksūtījumu veduma maksu likmju augstums noteikts, izejot no tā apsvēruma, ka pastāvot līdzšinējām diferencētām likmēm sīksūtījumi vidēji deva ieņēmumus starp 4. un 5. kl.likmēm. Galvenā pārvadāšanas attālumā - līdz 150 km - sīksūtījumu vispārējai A kl.likmes noteiktas starp agrāko 4. un 5.kl., bet šāda paša veida sūtījumiem, ja ar vienu dokumentu pārvadājamo preču svars pārsniedz 1000 kg, noteik-

tās B klases likmes ir par 10% zemākas un ierindojas starp agrākās 5. un 6.kl.likmēm. Jau minētās C kl.likmes noteiktas precēm, kuņām samērā zema tirgus cena un kuņas pašu preču īpašību dēļ parasti jāpārvadā sīksūtījumos, piem. ogas, augļus, dārzājus, zivis. Šīm precēm noteiktā likme atbilst apm. agrākās 10.kl.likmei. Tādām precēm, kuņas parasti pārvadā vagonosūtījumos un kuņu pārvadāšana sīksūtījumos nav tautsaimnieciski attaisnojama, C kl. likmes piemērošana nav paredzēta. Šādām precēm būtu pieskaitāmi: malka, ķieģeļi, u.t.l.

Logiski, ka vagonu sūtījumiem noteiktā veduma maksa nedrīkst būt augstāka par sīksūtījumiem piemērojamo. Tādēļ, ievērojot, ka agrākā preču klasifikācija augstvērtīgāko preču pusvagonu un vagonu sūtījumus ierindoja - 5t sūtījumus līdz 2.kl., 10t - līdz 3.kl. un 15t - līdz 4.kl., bija nepieciešams arī šādu augstvērtīgāko preču klasificēšanas pārkārtojums aiz tā iemesla, ka jaunievestās sīksūtījumu likmes ir apm., kā jau minēts, starp 4-5.kl. un 5.-6.kl. Dažādu klašu nosacīšana sūtījuma dažādās svaru pakāpēs pastāv tādēļ, lai preču īpašniekiem, kas sūtījumus nodod vienkopus lielākā daudzumā un ar to veicina ripojošo sastāvu labāku izmantošanu, varētu dot tarifa likmju pazeminājumus. Tādēļ pēdējo reformu izvedot, bija pa daļai jāpārkārto arī pusvagona un

vagonu sūtījumiem noteiktās likmes. Visas tās preces, kurām pusvagonu sūtījumos bija noteikta 2.-5.kl.pārbīdītas uz 6.kl., bet lot sūtījumiem kā augstākā noteikta 7.kl. un 15t sūtījumiem - 8.kl. Agrākā klasifikācija pārnumurēta, 6.-21.kl.attiecīgi nosaucot par 1.-16.kl., t.i.vagonsūtījumiem, par kādiem tagad nosaukti sūtījumi jau sākot ar 5t, kā augstākās klases noteiktas - 1., 2., 3. u.t.t. Tā tad vagonsūtījumiem, izņemot augstākās klases, kurām likmes pabīdītas uz leju, visumā atstāta agrākā klasifikācija, nedaudz pārkārtojot likmju augstumu, lai tās iekļautos vispārējā schēmā ar 10% intervalu no iepriekšējās augstākās līdz tuvākai zemākai klasei. Šāds intervāls arī ieturēts pārvadājumiem attālumā līdz 50 km, pakāpeniski palielinot likmes proporcionāli nobraucamam attālumam. Tāpat vienmērīgs pieaugums atkarībā no attāluma turpinās visu klašu likmēm līdz 200 km attālumam, bet intervāls starp blakusstāvošām klasēm šinī posmā pakāpeniski pieaug no 10% - 11,2%, kas bija vajadzīgs tādēļ, lai iespējami mazāk atkāptos no tām likmēm, kas bija spēkā līdz pēdējās reformas izvešanai.

Kā likmju pārkārtojums ietekmējis nozīmīgāko preču vedummaksu, parādīts ievietotajā salīdzinājumā:

Veduma maksu salīdzinājums

vidējā pārvadāšanas attālumā vagonstājumiem.

Preces nosaukums	Svars	Attālums km	1t veduma maksa		paaugst. + pazemin. -%
			Līdz 1938.g. 1.VII.	Sākot ar 1938.g. 1.VII.	
Mākslīgie mēsli	15t	126	2,20	2,30	+ 5
Filtrpeskaļķi	15t	63	1,60	1,60	-
Cukurbiešu grai- zījumi	15t	78	1,50	1,50	-
Lopbarības rauši	15t	115	3,40	3,40	-
Kūdras pakaiši un smeltne	10t	70	2,10	2,10	-
Drenu caurules	15t	98	3,70	3,60	-3
Cements	15t	148	4,50	4,60	+2
Ķieģeļi ko iz- sniedz Z.M.	15t	103	1,90	1,90	-
Pārējie ķieģeļi	15t	103	2,90	2,90	-
Malka: skujkoku un apses	15t	114	2,10	2,20	+5
Malka, pārējo koksugu	15t	119	3,10	3,20	+3
Stutmalka un papīrmalka	15t	107	4,20	4,20	-
Cukurs	15t	127	16,40	13,10	-20

Preces nosaukums	Svars	Attā- lums km	lt veduma maksa		paaugst.+ pazemin.-%
			Līdz 1938.g. 1.VII.	Sākot ar 1938.g. 1.VII.	
Labība: kvieši	15t	104	8,20	8,00	-2
Labība, pārēja	15t	125	8,10	8,00	-1
Milti: kviešu	15t	128	10,50	11,00	+5
Milti - pārējie	15t	191	11,80	12,50	+6
Sāls vāramā	15t	90	6,80	6,60	-3
Āboli un bumbieri	sīks.	115	12,20	10,00 -	-18
Ogas, dārza un meža	"	146	14,40	12,00	-17
Dārzāji	"	159	13,30	13,00 -	-2
Zivis: renges, men- cas, salakas, butes un c., svaigas, žā- vētas, sālītas un kūpinātas	"	237	18,90	17,00 -	-10
Kartupeļi	15t	80	3,30	3,20	-3
Lauksaimniecības mašīnas	5t	141	15,80	15,80	-

No pārējiem grozījumiem jaunajā preču tarifā atzīmējams vēl sekojošais:

Lai tuvinātu dažāda veida pārvadājumiem noteiktās mazākās maksas, preču sūtījumiem agrākās minimālās vedummaksas -

50 sant.vietā noteikti 20 sant. un kā mazākais aprēķinam pamata pieņemamais svars, agrāko 20 kg vietā, noteikti 10 kg. Kā mazākais maksājuma aprēķināšanai piemērojamais attālums noteikti 10 km, ievērojot ka zemākām klasēm agrākās 8, 9 un 10 kg likmes, kas bija izteiktas apaļos santimos par 100 kg, maz atšķīrās viena no otras, bet augstākām klasēm šīs likmes, sakarā ar schēmas pārkārtojumu vispār atkrita.

P r e č u   p i e g ā d e.

Autosatiksmē, kas ar dzelzceļiem sāka sacensties preču pārvadāšanā 1930.g. un vēl līdz šim maz regulēta, dzelzceļiem joprojām sagādā rūpes. Kaut gan visumā veduma maksu augstuma ziņā priekšrocības ir dzelzceļu pusē, autosatiksmē atņem dzelzceļam preces, kuras dzelzceļš tarifē samērā augsti, savu tarifu schēmas pieskaņojot tautsaimnieciskiem dabas uzdevumiem. Bez tam autotransportam ir dažas priekšrocības pārvadāšanas ērtību ziņā, no kurām kā ievērojama atzīmējama piegādāšana "no slieģņa līdz sliegsnim". Lai vismaz šinī ziņā nostātos vienādā stāvoklī, dzelzceļi noorganizējuši preču piegādi. Šāda veida operācijas uzsāka pie mums jau <sup>agrāk</sup> 1926.gadā nodibinātajā Celtransā, bet sākot ar 1936.g. tās nodotas speciāli šim nolūkam dibinātam valsts dzelzceļu Rīgas transporta kantoriem "Lattrans". Citu staciju apkārtnes apkalpošanai nodibināts transportkantoru tīkls. 1938.g. jau darbojas 17 šādi kantori, kuru uzdevums ir ārpus dzelzceļu teritorijas uz vietas apkalpot preču nosūtītājus

un saņēmējus. Transportkantora darbība izveidota plašāka, nekā parastajās stacijās. Transporta kantori uzņemas starpniecību preču pasūtīšanā, preču sadalīšanā starp atsevišķiem saņēmējiem, naudas pārvešanā u.t.t.14 citās pilsētu un ciemu stacijās, kur maz transportkantoru; ieviesta ekspresūtījumu un preču sīksūtījumu piegāde saņēmējiem mājās.

Dzelzceļš automobīli ņēmis savā kalpībā arī tanī ziņā, ka 1938.g.uzsākta sūtījumu pārvadāšana starp Rīgas-Jelgavas un Rīgas-Bauskas transportkantoriem. Dzelzceļu rīcībā preču transporta apkalpošanai tagad ir 31 preču un 1 preču-pasaž. automobīls. 1936/37.g.no kopējā pārvadātā sīksūtījumu daudzuma, apm.160 tūkst.t, no un uz stacijām piegādāti 12,3 tūkst. tonnu, t.i.7,7%. 1937/38.g. piegādājamo sūtījumu svars sasniedzis 21,5 tūkst.tonnu, t.i.gandrīz divkārtšojies.

pirmais tranzitlarifs. Attālot tranzītu, palielinājas ne tikai dzelzceļa kustība, bet rodas arī darba vietas un tādēļ dzelzceļi tranzitpārvadājumu novērtēšanā un tarifu nosaukšanā šīs pārvadājumus, pieņēma ne sīta vienkārša, nekā tarifu noteikšanā iekšzemes sūtījumiem.

Tranzitlikmes iestrādājot noteikta uz tā vienkārša, ka tranzitpārvadājumi ir transportpasažeri, kas jānodrošina ekspluatācijas iedevu vienā daļā, tā daļā, ko tieši izdevu pārvadājumu pieaugums, bet ko nosēgta var palikt šo iedevu

T r a n z i t t a r i f s .

Drīz pēc kara darbības izbeigšanās un miera līguma noslēgšanas, ar SPRS parakstīta konvencija par Latvijas un SPRS satiksmes atjaunošanu, un satiksme atklāta 1921.g. Tanī pašā gadā nokārtota arī satiksme ar Igauniju. 1922.g.noslēgts līgums ar Lietuvu par tiešo satiksmi, nokārtojot reizē ar to arī jautājumu par vilcienu caurlaišanu par Lietavas teritoriju caur Možeikiem. Ar 1924.g.janvāri atklāta Vācijas- un Lietavas-SPRS tiešā dzelzceļu satiksme caur Latviju un Igauniju. <sup>1/</sup> Noslēgtie tiešās satiksmes līgumi deva iespēju pārveidot precēs no un uz kaimiņvalstīm un arī tranzitā caur Latviju. To ievērojot, jau 1922.g.ievests uz mūsu dzelzceļiem pirmais tranzittarifs. Attīstot tranzitu, palielinājas ne tikai dzelzceļu kustība, bet rodas arī darbs ostās, un tādēļ dzelzceļi tranzitpārveidājumā novērtēšanā un tarifu nosacīšanā šiem pārveidājumiem, piegāja no cita viedokļa, nekā tarifu noteikšanā iekšzemes sūtījumiem.

Tranzitlikmes izstrādājot nostājās uz tā viedokļa, ka tranzitpārveidājumi ir transportpieaugums, kam jāsedz tikai ekspluatācijas izdevumu viena daļa, tā daļa, ko tieši izsauc pārveidājumu pieaugums, bet ka nesegta var palikt šo izdevumu

<sup>1/</sup> sk. L'Estonie, 21.lpp.

konstantā daļa, kuŗa tikpat rastos, neatkarīgi no kustības lieluma.

Pirmos veduma maksas pazeminājumus tranzitsūtījumiem sāka piemērot 1922.g.jūnijā pēc īpaša līguma noslēgšanas starp SPRS ārējās tirdzniecības komisariatu /Vnēštorgu/ un Satiksmes ministriju. Visiem uz Krieviju pārvadājamiem sūtījumiem, sevišķi akmeņogļu, baļķu, sliežu un mākslīgo mēslu sūtījumiem noteica zemākas likmes. Piemēram, tranzitattālumā Liepāja - Zilupe I kl.precēm veduma maksa 62 rub.37 kap., II kl. - 43 rub.66 kap. un III kl. - 28 rub.08 kap. par pudu pazemināta uz 16 rub. par pudu, bet akmeņoglēm un baļķiem ved. maksa 20 rub.59 kap. un sliedēm 28 rub.08 kap. pazemināta uz 11 rub. 85 kap. Tranzitattālumā Rīga - Krasts - Zilupe rob. I kl.precēm ved.maksa 38 rub.18 kap., II kl. - 26 rub.74 kap. un III kl. 17 rub.18 kap. samazināta uz 10 rub.50 kap. Ja vagonos, kuros uz SPRS vestas preces, varēja izlietot sūtījumu atpakaļvešanai uz mūsu ostām, tad maksas pazemināja vēl par 50%.

Pirmais pilnīgākais tranzittarifs stājas spēkā ar 1922.g. 15.X. Tarifēšanas ziņā visas preces tanī iedalīja 3 grupās:

I grupā iedalīja visas preces, kurām vispārējā tarifā

bija noteikta I, II vai III klase, neieskaitot

tās preces, kuras īpaši nosauktas II grupā;

I/Sk.1922.g. 16.VI rīkoj.N.206, iesp.Dzelzc.Virsvaldes rīk. krāj.1922.g.24.num.

II grupā - <sup>iedalīta</sup> /labība, milti, putraini, siļķes, sāls, svaigi augļi, ogas, dzelzceļu sliedes, to savienotāji, pārmijas un to krustiņi, akmeņogles un neapstrādāti kokmateriāli.

III grupā - visas pārējās preces.<sup>1/</sup>

Vedummaksu likmes par 100 kg tranzitprešu noteica zelta santimos un līdztekus arī Latvijas kapeikos, pēc attiecības 1 : 50 šādā augstumā:

I grupai attālumam līdz 230 km - 0,488 sant.

" virs 230 km - 0,3 "

II " " līdz 230 km - 0,349 "

" virs 230 km - 0,2 "

III " - pēc vispārējā tarifa.

Lai veicinātu vagonu pilnīgāku izmantošanu, ievada nosacījumu, ka uzrādītās likmes, ja ar vienu preču zīmi ved mazāk kā 7,5 tonnas preču, paaugstinās par 25%. Minētās likmes neattiecināja uz pārvadājumiem lielajā ātrumā un tām precēm, kurām noteikta veduma maksa no gabala, galvas, vagona vai ass kilometra, piem. dzīvniekiem, dzelzc.ripojošam sastāvam u.t.t.

Salīdzinot ar vispārējo tarifu, tranzitam piešķirtie vedummaksu nolaidumi bija šādi:

Precēm, kas ierindotas vispārējā tarifa I un II klasē -

70%, III klasē - 38 - 56%.

<sup>1/</sup>Sk. Vald.Vēstn. 1922.g.229.num.

Šis tranzittarifs, atšķirībā no agrākā rīkojuma par tranzitlikmju pazemināšanu Vņeštorga sūtījumiem, attiecināts uz visiem tranzitpārvadājumiem, neatkarīgi no tam, no kādām valstīm un uz kādām sūtījumiem vestu. Lielāka uzmanība galvenā kārtā bija veltījama SPRS sūtījumiem, kas solīja lielāko tranzitpārvadājumu daudzumu. Tā kā SPRS pārvadājumi visvairāk virzījās uz austrumiem, bija nepieciešami pievilkt preces arī pretējā virzienā, lai vagoni nenoskrietu tukši, un tādēļ, līdzīgi tam, kā tas darīts ar agrāko rīkojumu par Vņeštorga sūtījumu pārvadāšanu, arī tranzittarifs SPRS eksporta sūtījumiem noteica tranzitlikmju pazeminājumu vēl par 20%.

Krievijas sūtījumu pārvadāšanā starp Latvijas un Igaunijas dzelzceļiem sāka jau attīstīties neveselīga sacensība, kas gala rezultātā nāktu par ļaunu abiem dzelzceļiem. Sacensībai paasinoties, tarifus varētu nospiest tik zemi, ka tie nokristu pat zem dzelzceļu tiešajiem pašizdevumiem un iztrūkumu dzelzceļu ieņēmumos pat neatsvērtu ostās radītā rosība. Lai to novērstu, tranzittarifs saskaņots ar Igaunijas dzelzceļiem, un attālumiem līdz 230 km, kas līdzinās Igaunijas dzelzceļu tranzita attālumam no SPRS robežas līdz Tallinnas ostai, noteiktas vienādas maksas.

1923.gada maijā tranzittarifu papildināja ar dažiem pa-

ragrafiem, kas paredzēja SPRS pārvadājumiem vēl tālāku pretīmnākšanu. Pirmkārt atcēla maksu par kravu pārkrāušanu šķirotavā, ja tās no Krievijas caur Liepāju izveda uz ārzemēm, vai no ārzemēm caur Liepāju nosūtīja uz Krieviju. Ar šādu nosacījumu atcelti pārvadāšanas izdevumi, kas radās mūsu ceļu dažāda platuma dēļ un veicināta sūtījumu virzīšana uz Liepājas ostu, līdz kurai noskrējiens pa mūsu dzelzceļiem ir vislielākais /no Zilupes rob.līdz Liepājai preču - 514 km/. Bez tam, lai SPRS vairāk ieinteresētu mūsu dzelzceļu lietošanā, paredzēti vēl maksu nolaidumi, kurus izmantot iespējams tikai tad, ja sasniegts noteikts pārvadājumu daudzums. Šo pazeminājumu noteica kā atmaksu no aprēķinātām veduma maksām par tranzitkravu vešanu no Krievijas vai uz Krieviju. Summas, no kādām atmaksa būtu dodama, nosacītas 3 mēnešu laikmetam - ziemā no novembra līdz janvārim ieskaitot, vai no februāra līdz aprīlim ieskaitot, bet vasaras laikmetam - no maija līdz jūlijam ieskaitot, vai no augusta līdz oktobra beigām. Virs zemāk minētām summām pienākošos veduma maksu pazemināja šādi:

Z i e m a s   l a i k m e t a   p i e n ā k o š ā s   v e d u m a   m a k s a s  
summas:

- 1.virs.Ls 775.000 līdz Ls 930.000 - par 2 1/2%
- 2.virs Ls 930.000 līdz Ls 1.100.000 - par 2% l.p.uzrādītās summas un par 5% summas, kuŗas pārsniedz Ls 930.000.

- 3.virs Ls 1.100.000 līdz Ls 1.230.000 - par 2 1/2% 1.p., par 5% 2.p. uzrādītās summas un par 10% summas, kuņas pārsniedz Ls 1.100.000.
- 4.virs Ls 1.230.000 līdz Ls 1.400.000 - par 2 1/2% 1.p., par 5% 2.p., par 10% 3.p. uzrādītās summas un par 15% summas, kuņas pārsniedz Ls 1.230.000.
- 5.virs Ls 1.400.000 līdz Ls 3.100.000 - par 2 1/2% 1.p., par 5% 2.p. par 10%, 3.p. par 15% 4.p. uzrādītās summas un par 20% summas, kuņas pārsniedz Ls 1.400.000.
- 6.virs Ls 3.100.000 par 22 1/2 %.

V a s a r a s l a i k m e t a p i e n ā k o š ā s v e d u m a m a k s a s  
summas:

- 1.virs Ls 387.500 līdz Ls 465.000 - par 2 1/2%.
- 2.virs Ls 465.000 līdz Ls 550.000 - 2 1/2% 1.p. uzrādītās summas un par 5% summas, kuņas pārsniedz Ls 465.000.
- 3.virs Ls 550.000 līdz Ls 615.000 - par 2 1/2% 1.p. par 5% 2.p. uzrādītās summas un par 10% summas, kuņas pārsniedz Ls 550.000.
- 4.virs Ls 615.000 līdz Ls 700.000 - par 2 1/2% 1.p., par 5% 2.p., par 10% 3.p. uzrādītās summas un par 15% summas, kuņas pārsniedz Ls 615.000.
- 5.virs Ls 700.000 līdz Ls 1.550.000 - par 2 1/2% 1.p., par 5% 2.p., par 10% 3.p., par 15% 4.p. uzrādītās summas un par 20% summas, kuņas pārsniedz Ls 700.000.
- 6.virs Ls 1.550.000 - par 22 1/2%.

Uz SPRS pārvadājumiem liktās cerības neattaisnojās, un tādēļ 1924.gadā<sup>1/</sup> no tranzittarifa izmeta minēto nosacījumu

par veduma maksu daļas atmaksu un, ievērojot to, ka SPRS saimnieciskiem apstākļiem grozoties, viņu eksports pārvadājamo preču daudzuma ziņā sāka jau pārsniegt SPRS importu, atcelts agrāk dotais veduma maksu 20% pazeminājums pārvadājumiem uz mūsu ostām. SPRS savu pārvadājumu virzīšanā bieži ievēro ne tikai saimnieciskus, bet arī citus motīvus un ļoti daudz dara, lai vairāk varētu izmantot savas ostas, un preces no un uz tām pārvadātu tikai par saviem dzelzceļiem. Tādēļ arī tālākais mēģinājums SPRS tranzitpreču pievilkšanā palika tikpat nesekmīgs, kā iepriekšējie. Šādu mēģinājumu izdarīja 1931.gadā, kad lielākas vienmērības panākšanai tranzitpreču kustībā minēto tranzittarifu papildināja, ievēdot speciālu tarifu SPRS tranzitkrāvu pārvadāšanai vilcienu pilnos sastāvos. Šis tarifs noteica veduma maksas pazeminājumu par 10%, ja katru 30 dienu laikā virzienā no SPRS uz mūsu ostām vai otrādi katrā virzienā nodoti vismaz 25 pilni vilcieni ar ne mazāk kā 420 tonnām, vai 40 vagoniem tranzitkrāvu katrā vilcienā. Šādu pazeminājumu dzelzceļi varēja dot aiz tā apsvēruma, ka veselu maršrutu vilcienu pārvadāšana bez preču sīkas apstrādāšanas ceļā ievērojami samazina dzelzceļu pašizmaksas. Specialajā tarifā paredzētais maršruta vilcienu skaits izrādījās par lielu un tādēļ 1931.g.decembrī to grozīja. Noteica, ka vasaras periodā no 1.jūnija līdz 30.septembrim vedummak-

sas pazeminājums par 10% dodams jau sākot ar 15 vilc.normu, bet sasniedzot 25 vilc.normu, veduma maksas pazeminājums palielinams līdz 15%.

Ievestais tranzittarifs bija ļoti vienkāršs. Kā jau minēts, preces iedalītas tikai 3 grupās; veduma maksas nav arī diferencētas atkarībā no tam, vai tranzitpreces pārvadā uz mūsu ostām, kādā gadījumā noskrējiens pa mūsu dzelzceļiem ir garāks, vai ved tranzitā pāri sauszemes robežām, kur mūsu dzelzceļu attālumi ir samērā īsi /piem. Indra rob.-Eglaine rob. - 120 km/. Tāpat šīs likmes nebija diferencētas atkarībā no pārvadājamo preču izcelšanās vietām, resp. valstīm, no kurām sūtījumus veda.

Lai būtu iespēja tām valstīm, kas zināmā satiksmē ieinteresētas, izrādīt lielāku pretīmnākšanu un lai tādas pašas likmes nebūtu jādod tiem pārvadājumiem, kam tranzitceļš caur mūsu valsti tikpat jālieto, 1933.gadā atcelts agrākais tranzittarifs. Vadoties no principa, ka tranzittarifu pazeminājumi dodami tikai tām precēm, kuŗu pārvadājumi mums vēlami, ievērojot arī preces maksātspēju, un ka ar tarifa nolaidumiem veicināma preču pārvadāšana mums izdevīgākos virzienos, galvenā kārtā uz ostām, ieveda vispārēju nosacījumu, ka tranzitā pārvadājamām precēm piemērojamas veduma maksas, kas nosakamas katrai tiešai satiksmei atsevišķi.

Bez šādiem nolaidumiem atzīmējami vēl atsevišķi nosacītie izņēmumi petrolejas pārvadājumiem caur mūsu ostām, kas šai precei paredz nolaidumus par 6 - 7 klasēm. Šo nolaidumu galvenā kārtā var izlietot pārvadājumiem caur Rīgas ostu uz Dienvidigauniju. Tā kā Igaunija savu eksportpreču pārvadāšanai var izvēlēties arī jūras ceļu, ievests izņēmuma tarifs Igaunijas cementa un degošo slānekļu eļļas tranzitam, nosakot cementam pazeminājumu par 1 klasi, bet eļļai pazeminājumu par 5 - 6 klasēm.

Pirmo pilnīgu eksporttarifu izveida ar 1923. gada 1. oktobri. Šķūnā šis tarifs nozīmēja tik lielus nolaidumus, kā iepriekš minētais tranzit tarifs. To attiecīgā laikā uz nosauktajām eksportpreču, kas vispārējā tarifā bija ierindotas augstākās klasēs, bija paredzēti, kurās noteikti eksporta tarifu, noņemot eksporttarifu un līniju, kas šūnā eksportā izveidā redzamu vietu. Šis prasība, eksporta tarifu regulāšanu prasība attiecībā līniju: kokiem - ar muitas tarifiem, bet līniju, kuru tirāšana ir valsts monopols, - regulājat nosacītās iepriekšējas prasības.

Eksporta tarifu noteica šķūnā, stikla, sāls un šūnā izstrādājumiem, sviestam, gaļai, olīvu un vēl citās preču - par visām 20 preču nosaukuma pozīcijām. Paredzēta bija viena

1/ Valdības vēstnesis 1923.g. 47. num.

2/ Valdības vēstnesis 1923.g. 208.

E k s p o r t t a r i f s.

Izejot no apsvēruma, ka ar piemērotiem eksporttarifiem var ievērojami pakalpot pašu zemes rūpniecībai un stiprināt tās sacensības spējas ārzemju tirgos, sevišķa vērība veltīta eksporttarifiem.

Pirmos soļus šinī virzienā spēra 1923.g.sākumā<sup>1/</sup>, ievedot maksas pazeminājumu uz ārzemēm izvedamam stiklam un stikla izstrādājumiem. Pirmo pilnīgāko eksporttarifu ievēda ar 1923. gada 1.oktobri<sup>2/</sup>. Sākumā šis tarifs neparedzēja tik lielus nolaidumus, kā iepriekš minētais tranzittarifs. To attiecināja tikai uz nozīmīgākajām eksportprecēm, kas vispārējā tarifā bija ierindotas augstākās 3.klasēs. Preču sarakstā, kurām noteikts eksporta tarifs, neuzņēma kokmateriālus un linus, kas mūsu eksportā ieņēma redzamu vietu. Šīm precēm, eksporta cenu regulēšanu panāca citiem līdzekļiem: kokiem - ar muitas tarifiem, bet liniem, kuru tirdzniecība ir valsts monopols, - regulējot nosacītās iepirkšanas ceļas.

Eksporta tarifu noteica dzelzs, stikla, māla un ādas izstrādājumiem, sviestam, gaļai, olām un vēl citām precēm - pavisam 20 preču nomenklaturas pozīcijām. Paredzēts bija vienas

<sup>1/</sup> Valdības Vēstnesis 1923.g. 41.num.

<sup>2/</sup> Valdības Vēstnesis 1923.g. 208..

klases nolaidums, salīdzinot ar vispārējo tarifu, kas pie agrākās 6 klasu sistēmas līdzinājas apm. 27-36% nolaidumam. Vedummaksas pazeminājumu piemēroja arī lielajā ātrumā pārvadājamiem eksportsūtījumiem.

Rūpniecības attīstības gaitā eksporta tarifa preču sarakstu papildināja ar nodibināmo jauno rūpniecības nozaru ražojumiem, kā kokrūpniecības, gumijas un citiem izstrādājumiem. Cenšoties pēc eksportpreču izmaksas iespējamās pazemināšanas, preču eksportētāji, izlietojot precedentam tranzittarifā paredzētās zemās likmes, pieprasīja šādu likmju piemērošanu arī eksporta pārvadājumiem. Pieprasījumu motivēja ar aizrādījumu, ka kaimiņvalstu rūpnieki mūsu zemo tranzittarifu dēļ bauda priekšrocības ārzemju tirgos. Motivējums nebija pilnīgi dibināts, tadēļ, ka preču pārvadātājiem, kas varēja izlietot tranzittarifa lētās likmes, sūtījumi bija jāpārvadā lielākos attālumos un absolūti jāmaksā tomēr vairāk, nekā par mūsu eksportu, kam līdz robežai jānoskrien samērā īsi attālumi. Nākot pretīm eksportieru prasībām, 1928.g.aprīlī eksportprecēm tomēr noteica tranzittarifa likmes ar vienīgo starpību, ka eksporta likmēm pieskaitāmi 3% kultūras fondam par labu. Ievēdot arī eksportprecēm tranzittarifā pieņemto preču sadalījumu un likmes, vedummaksas pazeminājumi bija attiecināti uz visām eksporta precēm, kas ierindotas tranzittarifa I, II un III

klasē, tanī skaitā arī uz kokmateriāliem. Nolaidumus attiecināja arī uz lielā ātruma pārvadājumiem sviesta sūtījumiem un vasaras sezonā pārvadājamā bekona. Ārpus eksporta tarifa tomēr palika lini.

Ar šādu tarifu pārkārtošanu eksportam bija piešķirti vēl lielāki veduma maksas nolaidumi, kas daļai preču līdzinājas 70% no vispārējā tarifa, un lielā ātrumā pārvadājamam sviestam un bekonam uzrādīja lielāku pretīmnākšanu, nekā tranzittarifs. Veduma maksas nolaidumu, kas pārsniedza pat tranzittarifā paredzētos pazeminājumus, noteica 1927.gadā ievestajā izņēmuma tarifā kriegļu eksportpārvadājumiem, nosakot 40% atskaitījumu no normālās veduma maksas<sup>1/</sup>. Šādu pazeminājumu ievēda sakarā ar izredzēm eksportēt kriegļus uz Somiju.

Minētos pārkārtojumus iestrādāja 1928.g.reformētā tarifā. Pazeminātās likmes attiecināja uz visiem parastā ātruma eksporta pārvadājumiem. Eksporta preču iedalīšana tikai dažās grupās pēc tranzittarifa parauga, sāka izrādīties par nepietiekošu, jo intervāls starp I un II grupas likmēm bija ļoti liels, apm.30%, un traucēja veduma maksas pieskaņošanu katras atsevišķas preces eksporta apstākļiem. Šādu traucējumu novēršanai 1933.g.<sup>2/</sup> ievēda jaunu eksporttarifu ar vispārējā tarifā paredzētām likmēm, nosakot eksporta pārvadājumiem par vairākām

<sup>1/</sup> Valdības Vēstnesis 1927.g.95.num.

<sup>2/</sup> Valdības Vēstnesis 1933.g.224.num.

klasēm zemākas likmes piemērošanu, nekā paredzēts vispārējā tarifā. Lai nesarežģītos tiešās satiksmes tarifu izstrādāšana, tad nosacījumu, ka eksporttarifs piemērojams visām precēm, sašaurināja, konkrēti nosaukot tās preces /nomenklaturā 52 pozīcijas/, ko patiesībā eksportēja. Salīdzinot ar vispārējā tarifa vedummaksām, zemāku klašu likmju piemērošana eksportam deva veduma maksas nolaidumus par 10 līdz 70%. Pozīciju skaits, eksporttarifa ievietotajā preču sarakstā, sakarā ar jaunu eksportpreču uzņemšanu, bija līdz 1937.g. paplašinājies līdz 71 pozīcijai. Sakarā ar pārgrozībām valūtas attiecībās, ko izsauca lata kursa pārkārtošana, radās ierosinājums eksporttarifu atcelt. Jautājuma izlemšanai sasauktā starpresoru un ieinteresēto organizāciju pārstāvju apspriede atzina, ka eksporta apstākļi vēl nav tik labi, lai varētu iztikt bez atbalsta, ko dod dzelzceļu veduma maksu nolaiduma veidā. Tādēļ eksporta tarifu visumā atstāja negrozītu, bet vienīgā labākas pārskatamības dēļ, sašaurināja tarifā ievietoto preču sarakstu, svītrojot to preču nosaukumus, kas pēdējos gados nav eksportētas, vai eksportētas niecīgos daudzumos. Sākot ar 1938.g.15.maiju, ieviesta jauna papildu maksa par preču izsūtīšanas un izdošanas darbiem. Eksportprecēm, kuŗas izved ar tiešās satiksmes dokumentiem pāri sauszemes robežām, un kuŗas Latvijā tādēļ apstrādājamas tikai izsūtīšanas stacijā, šī papildmaksa noteikta pusapmēros. Ar šī gada 1.jūliju tarifu reformu eksporttarifs skārts samērā maz. Vagon-

sūtījumiem atstātas agrākās klases, kam dota tikai cita nume-  
rācija, bet sīksūtījumiem noteikta sīksūtījumu zemākā klase -  
/C klase/.

Par eksporttarifu pēc būtības jāuzskata agrākais izņēmuma  
tarifs kokmateriālu pārvadājumiem līdz Rīgas mezgla, Liepājas,  
un Ventspils stacijām. Eksporttarifa nosaukumu tam nedeva tā-  
dēļ, lai koku izvedējus nesaistītu ar eksporta pierādīšanas  
formalitātēm, jo vairāk tādēļ, ka ostu stacijās atvesto kok-  
materiālu nospiedošo daudzumu izveda uz ārzemēm. Kā atbalstu  
grūtībās nonākušajam koku eksportam, šo izņēmuma tarifu ieveda  
1932.g.janvārī<sup>1/</sup>. Sākumā šis izņēmuma tarifs bija paredzēts ti-  
kai egļu, priežu, bērzu un alkšņu bluķiem, nosakot par divām  
klasēm zemākas likmes, un šo koku sugu balķiem - ~~xxx~~ nākošās  
zemākās klases likmes. Izņēmumu neattiecināja uz stutmalku un  
papīrmalku. Konjunktūrai vēl pasliktinoties, izņēmuma tarifu  
vēl paplašināja un attiecināja uz gandrīz visiem kokmateriālu  
sortimentiem, kā arī paplašināja dodamos nolaidumus. Piešķir-  
tie vedummaksas pazeminājumi bija šādi:

apstrādātiem kokmateriāliem	- apm.20%,
neapstrādātiem	- 20-30% <sup>1/2</sup>
papīrmalkai un stutmalkai	- apm.37%.

Šis izņēmuma tarifs pastāvēja līdz 1936.g.decembrim, kad kok-  
materiālu cenas, sakarā ar valūtas pārkārtojumu, bija jau

<sup>1/</sup> Valdības vēstnesis 1932.g.19.num.

ievērojami uzlabojušās. Papīrmalkas sūtījumiem, ko caur Meitenes staciju izved uz Tilziti, arī bija dots līdzīgs pazeminājums; piemērojot tarifa zemāko - 21.klasi, veduma maksa šē bija pazemināta par apm.37%. Izņemot kokmateriāliem dotos pazeminājumus, visu pārējo eksportpreču pārvadājumiem dotie nolaidumi atstāti vēl spēkā negrozīti.

eksportējamie kokmateriāli, līnī, sviests, gipsakmens un importējamie akropogļas, tekstils, petroleja, benzīns u.c.

Ar starptautiskās satiksmes preču pārvadājumi dzelzceļa statistiskā reģistrācijā transitpārvadājumi un pār robežos robežu vestas ārējās tirgumiešanas preces. Vislielākais daudzums šādu preču pārvadāts 1929/30.gadā - 1199 tūkst.tonu. Saistībā ar krīzi un autoritātes politiskās stabilitātes ārvalstīs notika starptautiskās satiksmes pārvadājumu straujā samazināšanās.

Preču pārvadājumi starptautiskā satiksmē tūkst.tonu.

	1929/30.	1933/34.	1934/35.	1937/38.
Eksp.	181	54	87	137
Imp.	360	68	38	52
Transitā a/ostās	310	12	13	19
tikai pa dzelzceļu	353	130	127	148
	1199	238	260	360

Pārvadājumi starptautiskās satiksmēs.

Lielu daļu preču, ko ievēd no vai izved uz ārzemēm, ved jūras ceļā. Šādas preces, <sup>līdz</sup> nodošanai muitai, vai pēc saņemšanas no muitas, uz mūsu dzelzceļiem bieži parādās kā iekšzemes satiksmes pārvadājumi. Šādiem pārvadājumiem būtu pieskaitāmi eksportējamie kokmateriāli, lini, sviests, gipsakmens un importējamās akmeņogles, metalli, petroleja, benzīns u.c.

Kā starptautiskās satiksmes preču pārvadājumi dzelzceļu statistikā registrēti tranzitpārvadājumi un pār sauszemes robežu vestas ārējās tirdzniecības preces. Vislielākais daudzums šādu preču pārvadāts 1929/30.gadā - 1199 tūkst.tonnu. Saimnieciskai krīzei un autarķijas politikas attīstībai ārvalstīs sekoja starptautiskās satiksmes pārvadājumu strauja samazināšanās.

Preču pārvadājumi starptautiskā satiksmē  
tūkst.tonnu.

	1929/30.	1933/34.	1936/37.	1937/38.
Mūsu eksp.	151	54	67	167
" imp.	350	52	38	52
Tranzitā c/ostām	310	12	18	19
" tikai pa dzelzceļu	388	180	127	142
	1199	298	250	380

Minēto skaitļu pieaugums vai kritums nav vēl pilnīgs pierādījums par eksporta vai importa sašaurināšanos vai pieaugšanu, jo šie skaitļi ir atkarīgi no tam, kādā ceļā novirzās ārējā tirdzniecība. Importēto preču daudzumu ievērojamais samazinājums stāv sakarā ar pārvadājumu pārorientēšanos no sauszemes uz jūras ceļu, bet eksportpreču daudzumu straujo palielināšanos devuši 1937/38.g.saimniecības gadā papīrmalkas izveidumi pa dzelzceļiem uz Austrumprūsiju. Eksporta un importa pārvadājumi tieši pa dzelzceļu pēc atsevišķām valstīm sadalās šādi:

Preču starptaut.satiksmē tūkst.tonnu

	mūsu eksports		mūsu imports	
	1929/30.g.	1937/38.g.	1929/30.g.	1937/38.g.
Igaunija	13	6	19	5
SPRS	27	11	67	17
Polija	12	1	225	22
Lietava	60	4	2	5
Vācija	39	145	18	3

30.

1929/gadā tranzitā pārvadāto preču daudzums bija 698 tūkst. tonnu, no šī daudzuma caur ostām gāja 310 tūkst.tonnu, bet tieši pa dzelzceļu 388 tūkst.tonnu. Nākošajos gados šis daudzums strauji samazinājās, sevišķi caur ostām, tranzitējamo preču daudzums. 1937/38.gadā šie skaitļi mazliet uzlabojušies, tomēr pārvadātais daudzums ir tikai 161 tūkst.tonnu, no tām tikai 19 tūkst. caur ostām un 142 tūkst.tieši pa dzelzceļu.

Tranzitu caur ostām, kas faktiski gandrīz izbeidzies,

raksturo šādi skaitļi:

tūkstošos tonnu

	uz mūsu ostām		no mūsu ostām		Kopā	
	1929/30.	1937/38.	1929/30.	1937/38.	1929/30.	1937/38.
Igaunija	3	0	11	0	14	0
SPRS	192	0	25	0	217	0
Polija	22	12	3	0	25	12
Lietava	31	7	22	0	53	7
Vācija	0	0	1	0	1	0

Kā redzams, viss tranzitā pārvadātais daudzums 19 tūkst. tonnas virzījies tikai uz mūsu ostām, turpretīm no ostām - pārvadājumu nav. Šie nelielie ostu virzienā pārvadātie sūtījumi ir gandrīz vienīgi linu sūtījumi no Polijas un Lietavas. SPRS tranzitsūtījumi caur ostām turpretīm pilnīgi izbeigušies.

Samērā mazāk, kaut gan arī tomēr ievērojami, kaimiņvalstu saimnieciskās politikas pārkārtojumi skāruši tieši pa dzelzceļu virzamo preču tranzitu. 1929/30.gadā pārvadātais daudzums - 388 tūkst.tonnu un 1931/32.gada daudzums - 485 tūkst. tonnu, 1937/38.gadā nokritis uz 142 tūkst.tonnu, kas pēc valstīm sadalās šādi:

no	1937/38.						1931/1932.	1929/30.
	Igau- nija	SPRS	Poli- ja	Lieta- va	Vāci- ja	K o p a		
Igaunija	-	-	0	2	0	2	1	1
SPRS	-	-	-	28	0	28	92	145
Polija	1	-	-	2	-	2	1	5
Lietava	1	109	0	-	-	110	193	28
Vācija	0	0	-	-	-	-	198	209

	1937/38.						1931/ 1932.	1929/ 30.
	Igau- nija	SPRS	Poli- ja	Lieta- va	Vāci- ja	Kopā		
Kopā								
1937/38.	2	109	0	32	0	142	-	-
1931/32.	4	319	9	7	86	-	485	-
1929/30.	4	222	14	4	143	-	-	388

Šie dati rāda, ka visu rosību šinī satiksmē uztur SPRS un Lietavas tirdznieciskie apgrozījumi. 1937/38.gadā no Lietavas uz SPRS pārvadāti 28 tūkst.tonnu, bet pretējā virzienā 109 tūkst.tonnu. Šis daudzums preču pārvadāts galvenā kārtā caur Daugavpili pa Eglaines-Daugavpils-Indras dzelzceļu līniju. Uz Lietuvu vestas akmeņogles, mākslīgie mēsli un sāls, bet pretējā virzienā - cūkas.

Kā jau redzējam, tiešās satiksmes un tranzitpārvadājumu samazināšanās izlīdzināta ar lielāku rosību iekšzemes satiksmē. Tomēr ar iekšzemes satiksmi vien mūsu ceļu pārvadāšanas spējas nav pienācīgi izmantotas, jo pēdējos gados pirms kara apmēram 30% no visiem Krievijas izvedumiem un vairāk kā 20% no import-tirdzniecības gāja caur mūsu 3 lielajām ostām. Ceļu nepietiekoša izmantošana apgrūtinā racionālu saimniekošanu un sadārdzina pārvadājumu pašizmaksu.

Lai panāktu stabilitāti maksājumu aprēķināšanā, tiešās satiksmes tarifos ar nedaudz izņēmumiem, kā vispārēja maksas vienība bija pieņemts U.S.A.dolars. Kad dolara kurss sāka svārstīties, tā vietā pieņēma ideālu vienību ar agrāko dolara zelta

vērtību un nosauca to par tarifu vienību. Tiešo satiksmju tarifi, kuros maksājumu likmes izteiktas tarifu vienībās, uzņemts arī nosaukums, ka nacionālās valūtas kursa maiņas gadījumā pārrēķinamas tarifu vienības izteiktās likmes, un ka šādām likmēm pēc pārrēķināšanas, ja vispārējais iekšzemes tarifs nav grozīts, jāatbilst nacionālā valūtā izteiktai agrākai maksai. Sakarā ar izvesto naudas reformu bija arī jāpārrēķina mūsu dzelzceļiem noteiktās likmes. Ievērojot, ka angļu mārciņas biržas kurss līdz reformai līdzinājās Ls 15,43 - Ls 15,73, bet pēc reformas Ls 25,22~~XXXXXXX~~ pielīdzināti vienai angļu mārciņai par vienu tarifu vienību agrāko Ls 5,15 bija jānosaka Ls 8,53, un izejot no šādas jaunas attiecības, tiešos tarifos jāuzņem ar 0,6035 reizinātas, t.i. <sup>par</sup> 40% samazinātas likmes.

Dzelzceļu tarifu politikas līdzšinējie  
sasniegumi un tālākie uzdevumi.

Jautājumam, kādu labumu tautsaimniecībai atnes dzelzceļi, pagājušā gadusimtena beigās atbildēja, ka valstij ar dzelzceļu darbību sagādātie ietaupījumi līdzinās 2-4 kārtīgiem dzelzceļu brutto ieņēmumiem<sup>1/</sup>. Pēc jaunāko laiku uzskatiem, ar ieņēmumiem grūti mērīt dzelzceļu noderību vispārībai. Tā, piem., Rumānijas augstākā saimniecības padome dzelzceļu tarifu politikas jautājumā pieņēmusi atzinumu<sup>2/</sup>, ka dzelzceļu nedrīkst uzskatīt par komerciālu uzņēmumu, kam jānodod peļņa vai vismaz jāatlīdzina savi izdevumi; tie esot kopējā saimniecības kālpībā nodots aparats. Tādēļ tos gandrīz visur pārņēmusi valsts. Rūpniecību, tirdzniecību un lauksaimniecību nomākt, lai ar transporttarifu pastāvīgu sadārdzināšanu rastu līdzsvaru dzelzceļu saimniecībai, esot saimniecisk<sup>un</sup> politisks absurds, kas jāizbeidz.

Ar transporttarifu samazināšanu tautsaimniecība gūstot rosiību, kas valsts ieņēmumus kāpina citās nozarēs.

Izsekojot tarifa attīstības gaitai pie mums, konstatējams, ka dzelzceļi visā savā darbības laikā turējušies pie principa, ka to uzdevums nav gūt iespējami labus finansiēlus rezultātus, bet gan iekļauties valsts saimnieciskā dzīvē un sekmēt to mērķu sasniegšanu, kādus sev spraudusi valsts saimniecības vadība. Jau sākot ar 1919.g., kā jau konstatējam, dzelzceļi vis-

1/К.Я.Загорский, Теория железнодорожных тарифов, II2 Ipp.  
2/Allgemeiner Tarif-Anzeiger, Wien 1938.g.33.num. Neuorientierung der rumänischen Tarifpolitik.

pirms gādāja par valsts drošību, kā arī nepieciešamāko produktu, mašīnu un rīku iespējami lētu pārvadāšanu. Tāda paša pielāgošanās sabiedriskām vajadzībām izpaužas arī pasažieru tarifu veidošanā, kur zemās braukuma maksas likmes dod iespēju lietot dzelzceļus par ievērojami zemāku maksu nekā daudzās citās valstīs. Tas sevišķi svarīgi lauku iemītniekiem, kas braucot uz lielākiem centriem savu darīšanu kārtošanai parasti nobrauc lielākus attālumus. Īpaša vērība veltīta pasažieriem, kas bieži lieto dzelzceļus, braucot no dzīves vietas uz darba vietu. Šim nolūkam sevišķi pazeminātas maksas noteiktas mēnešu biļetēm. Ar lētām 10 braucienu biļetēm dota iespēja pilsētas iemītniekiem izbraukt no galvas pilsētas uz apkārtnes zaļumu vietām. Tāpat arī svētdienu turp- un atpakaļbraucienu biļetes, kas arī paredz atvieglojumus lielāku ģimeņu izbraucieniem, kā arī tūristu biļetes dod iespēju par lētāku maksu apceļot dzimto zemi. Ar tarifa nolaidumiem dzelzceļi atbalsta dažādus sarīkojumus un svētkus, kuriem kulturālā vai plašāka sabiedriska nozīme.

Vēl lielāka nozīme dzelzceļu darbībai ir preču pārvadāšanas nozarē. Šeit dzelzceļu darbības mērķis arvienu ir bijis mūsu tirdzniecības un rūpniecības, bet pāri tam vispirmā kārtā mūsu valsts saimnieciskās labklājības pamatnozares - lauksaimniecības atbalstīšana. Jau izvedot 1928.g.reformu, lielāki tarifu pazeminājumi, salīdzinot ar agrāko tarifu, doti šādām precēm:

mākslīgiem mēsliem	- par	13,5%
zemkopības mašīnām	- "	30,5%
lopbarībai	- "	23,0%
kaļķiem un gipsij	- "	22,5%
cementiem un ķieģeļiem-	- "	13,5%
lūžņiem	- "	13,5%
cukurbietēm	- "	28,5%
dēļiem un plankām	- "	24,5%
baļķiem	- "	28,5%
petrolejai un cukuram-	- "	20,5%
gaļai	- "	11,5%

Sevišķi svarīgus pienākumus dzelzceļiem uzlika pārdzīvotais saimnieciskās krīzes laiks. Sakarā ar cenu krišanu, lielākam skaitam preču ievērojami samazināts tarifs. Vispirmā kārtā pārvadāšanas maksas pazemināja lauksaimniecības ražojumiem un kokmateriāliem. Pazemināja arī dažādas papildmaksas par dzelzceļu speciāliem pakalpojumiem, kā piem. par vagonu padošanu, lokomotīvu nodarbināšanu u. t. t.

Ieskatu par dzelzceļu tarifos noteikto vedummaksu augstumu dažādos laika periodos un attiecību pret preču vērtību var dot šāds salīdzinājums:

Preču nosaukums	I to vedummaksa vagonstīj.vid.pārvadāš.attāl.Is			Veduma maksas attiecība pret preces vērtību 1937.g.
	1930.g.	1933.g.	1937.g.	
Cukurbietes	4,50	3,50	3,50	10,3%
Dzīvnieki:				
liellopi	5,40	4,20	4,20	4,0%
cūkas	1,95	1,50	1,50	1,8%
aitas	1,30	1,02	1,02	7,8%
teļi	1,40	1,10	1,10	9,2%
Kokmateriāli:				
dēļi un plankas	6,50	5,10	6,50	7,8%
baļķi - egles un priedes	3,20	2,20	3,20	7,2%
baļķi, bērza un alkšņu	4,80	3,80	4,80	6,9%

Preču nosaukums	1 to vedumaksa vagonstāj. vid.pārvadāš.attāl. Ls			Veduma maksas attiecība pret preces vērtību 1937.g.
	1930.g.	1933.g.	1937.g.	
bluķi, bērza un alkšņu	4,60	3,60	4,60	7,5%
papīrmalka un stutmalka	3,20	2,01	2,90	7,2%
dedzināmā malka, bērza	2,90	2,90	2,90	19,4%
dedzināmā malka skuju k.	2,90	2,00	2,00	14,3%

Spilgtu pārskatu par saimnieciskās dzīves atveseļošanās gaitas atbalstu no dzelzceļu puses dod dažādās tarifu klasēs ierindoto preču daudzumu salīdzinājums, zinot, ka dzelzceļu tarifu schēma uzbūvēta pēc tāda principa, ka tikai augstāko un vidējo klašu preces sedz dzelzceļu izdevumus un dod pārpalikumu, bet zemāko klašu preces pārvadā zem pašizmaksas.

Atsevišķās tarifa klasēs ierindoto iekšzemes satiksmē pārvadāto preču daudzuma salīdzinājums par vairākiem gadiem at-

klāj šādu ainu:

	1929/30.g.	1935/36.g.	1935/36.gadā vairāk/+/ mazāk /-/%
Pavisam pārvadāts 1000 t taņī skaitā,	2633,0	2721,9	+ 3,3%
1. - 10.kl.preču	454,0	296,2	- 34,8%
11. - 15. " "	564,8	259,4	- 54,1%
16. - 21. " "	1614,2	2166,3	+ 25,5%

Šis salīdzinājums liecina, ka pārvadāto preču daudzumam tikai nedaudz pieaugot - pa 3,3%, ļoti ievērojamas pārvērtības

radušās preču ierindojumā tarifu klasēs - augstākās klasēs ierindoto preču daudzums samazinājies par 34,8%, vidējo klašu preču daudzums samazinājies par 54,1% un pieaudzis vienīgi bez peļņas un pat zem pašizmaksas pārvadājamo zemākās klasēs ieskaitīto preču daudzums. Sevišķi liels pieaugums vērojams viszemākajā - 21.klasē, kurā minētājos gados preču daudzums pieaudzis no 216,2 tūkst. tonnu uz 692,4 tūkst.tonnu. Viszemākajā klasē ieskaitīto preču daudzuma maksimālais skaits ar to vēl nav sasniegts, un 1936/37.budžeta gadā par 21. kl.likmēm pārvadāto preču daudzums jau sasniedzis 786 tūkst. tonnu vai 27% no visa preču daudzuma pret 8% šīs klases preču 1929/30.g. Šīs pārvērtības preču ierindojumā radās tādēļ, ka saimnieciskās krīzes laikā ievērojami tarifu pazeminājumi doti lauksaimniecībā un rūpniecībā lietojamām izejvielām, kā arī kokmateriāliem, labībai, gipsakmenim. Lieli tarifu atvieglinājumi doti arī cukura un kūdras rūpniecības attīstības veicināšanai.

Saimnieciskai konjunktūrai uzlabojoties un valūtas reformu izveidot, radās iespēja pakāpeniski izlīdzināt krīzes laikā dotos tarifu pazeminājumus. Atcēla izņēmumu tarifus kokmateriāliem un paaugstināja 21.klases likmes, ievērojot to, ka šai klasei likmes bija noteiktas, atkāpjoties no vedummaksu schēmā ieturētiem normālajiem intervāliem starp blakus stāvošām klasēm. Ar šādu grozījumu vedummaksā visām agrākās 21.klases

precēm netika paaugstināta, jo reizē ar likmes pārkārtojumu ievēda speciālus pazeminājumus 20%, 25% un 30% apmērā gandrīz visām agrākās 21.klases precēm. Tā 30% nolaidums no vedummaksas dots cukurbiešu graizījumiem, oļiem, plieņiem, smiltij, grantij; 25% nolaidums paredzēts kūdras pakaišu, smeltnes, māla un ķieģeļu pārvadājumiem, ko izsniedz zemkopības ministrija; 20% nolaidums noteikts malkai, akmeņiem, avotu kaļķiem, mergelim, mākslīgiem mēsliem un filtra kaļķiem.

Kā viens no pēdējiem grozījumiem preču tarifā līdz jaunākai reformai atzīmējama īpašas papildmaksas par preču izsūtīšanas un izdošanas darbiem /sākot ar š.g.15.maiju/ ieskaitīšana vedummaksā. Šī maksa pēc saviem apmēriem atbilst agrākam pašvaldību nodoklim, kura ņemšana reizē ar to atkrita. Atceltā pašvaldības nodokļa vietā paredzēta pašvaldībām izmaksa no dzelzceļa budžetā šim nolūkam atvēlētiem līdzekļiem.

Dzelzceļu preču tarifa visjaunākās reformas nolūks, kā jau iepriekš minēts, nebija maksājumu pacelšana. Ar š.g.1.jūliju ievestais tarifs radījis vienkāršotu maksas aprēķināšanas kārtību sīksūtījumiem, tāpat kā tas ievests daudzā Vidus- un Vakareiropas valstīs. Vagonu sūtījumiem augstāko klašu likmes pazeminātas, lai nepārsniegtu sīksūtījumiem noteiktās vidējās likmes, bet pārējās klases pārnummurētas un likmes, pēc iespējas neatejot no agrāko likmju augstuma, pārkārtotas tā, lai iekļautos vispārējā sistematiski uzstādītāja likmju schēmā.

Kaut gan dzelzceļš oficiāli deklarēja, ka savus tarifus negrib izveidot par konkurences tarifiem, lai šādā veidā sacenstos ar autosatiksmi, tad tomēr jākonstatē, ka principā atteicoties no sīksūtījumu tarifēšanas pēc pārvadājamo preču vērtības, dzelzceļu preču tarifs jau tuvāk nostājies tam maksājumu aprēķināšanas veidam, kādu lieto viņu konkurējošie satiksmes līdzekļi. Šinī virzienā iet arī reformētajā tarifā ievestā veduma maksas pārkārtošana, nosakot īsos attālumos pazeminātas, bet lielākos attālumos, kaut arī nedaudz, tomēr paaugstinātas maksas.

Ar tarifu reformas izvešanu domāto veduma maksu samazināšanu, resp. konkurences spējas pacelšanu īsos attālumos mazinātas apstākļi, ka jau sākot ar š.g. 15.V. atceltā pašvaldības nodokļa vietā ieviesta veduma maksu likmēs ieskaitītā papildmaksā, kas pārvadājumiem visos attālumos noteikta vienādā augstumā.

Jāatzīmē arī, ka šī papildmaksā, kas ņemama no visām iekšzemē pārvadājamām precēm, nozīmē tarifa vispārēju paaugstinājumu, tādēļ ka nodokli pašvaldībām par labu agrāk ņēma tikai pilsētu stacijās un ne no visām precēm. Par pēdējās reformas panākumiem praksē vēl grūti spriest, ievērojot, ka pārveidotais tarifs pietots pagaidām tikai dažus mēnešus.

Kādi būtu dzelzceļu tarifu politikas un ar šādu politikas izvešanu saistītas finanču saimniecības tālākie uzdevumi?

Tos varētu formulēt šādās tēzēs:

1/Dzelzceļiem nav jāuzliek saistības par visa dzelzceļu tīkla pamatvērtību, bet tikai par tagadējo vērtību; nav prasama procentu samaksa par ieguldīto kapitālu un šāda kapitāla amortizācija; ekspluatācijas izdevumi, kuros ieskaitāmi arī dzelzceļu uzturēšanas un atjaunošanas izdevumi, sedzami pilnā apmērā.

2/Tarifu schēmu tautsaimnieciskā uzbūve, kas ar zemām veduma maksām atvieglo masas preču pārvadāšanu un palīdz celt produkciju, paturama spēkā. Ņemams vērā, ka vispārībai dzelzceļš var kalpot ne tikai ar zemām veduma maksām, bet arī paaugstinot savu pakalpojumu kvalitāti.

3/Regulējams darba sadalījums <sup>starp</sup> dzelzceļu un autosatiksmi, pakļaujot pēdējo tiem nosacījumiem /pārvadāšanas pienākumu, atbildības, pārvadāšanas registrācijas u.t.t.ziņā/, kādi saista dzelzceļus un nostāda tos neizdevīgākā stāvoklī, salīdzinot ar autotransportu. Darba iedalīšanā jāņem vērā dzelzceļu pašreizējais nepilnīgais noslogojums un ka tautsaimniecības interesēs ir nodarbināt dzelzceļu aparātu pilnīgākos apmēros.

Kamēr abu satiksmes līdzekļu sadarbība nav pietiekoši regulēta a/valsts resoriem un vispārības interesēs dibinātiem uzņēmumiem jāatbalsta dzelzceļš, uzticot tam ne tikai tos pārvadājumus, kas tarifu schēmas tautsaimnieciskās uzbūves dēļ noteiktas zem tām maksām, par kādām ~~xx~~ strādā dzelzceļu kon-

kurējoši satiksmes līdzekļi, kas nav saistīti ar pārvadāšanas pienākumu un b/dzelzceļu pastāvīgi lietotāji saistami pie tā ar atmaksām no veduma maksām, kas dodamas sasniedzot noteiktā laika sprīdī noteiktu pārvadājumu daudzumu.

4/Lai iegūtu pareizu ainu par dzelzceļu darbības finansiēliem rezultātiem, dzelzceļiem nav uzliekams pienākums veikt par pazeminātu maksu vai bez maksas tos pārvadājumus, kas izdarāmi socialpolitiskām, kulturālām u.t.t.vajadzībām. Līdzekļi šādiem pārvadājumiem paredzami attiecīgu resoru budžetos. Šāda paša iemesla dēļ dzelzceļiem nebūtu arī uzliekama nodokļu iekasēšana dažādiem fondiem par labu.

5/Eksports atbalstams ar veduma maksu pazeminājumu par tik, par cik to nevar sasniegt citiem līdzekļiem/regulējot muitas nodokļus, piešķirot kontingentus u.t.t./.

6/Kaut gan Latvija ir tranzitzeme un pa dzelzceļiem no un uz mūsu ostām plūdušas lielas preču straumes, saimnieciskās attīstības gaita kaimiņzemēs pārtraukusi to plūdumu un savu vajadzību apmierināšanai pēc iespējas cenšas izlietot savas, kaut arī mazāk ērti sasniezamas ostas. Tādēļ darbība jānostāda tā, lai varētu iztikt arī bez tranzita. Kā transporta pieaugums, kas veicina dzelzceļu darbaspēju pilnīgāku izmantošanu un atvieglo no kustības neatkarīgo pašizmaksas daļas sadalīšanu uz lielāku vienību daudzumu, tranzits augstu vērtējams. Tā kā piedzīvojumi rāda, ka SPRS preču virzīšanā saimnieciskiem

un tarifpolitiskiem motīviem ir bijusi samērā maza nozīme, patlaban nav līdzekļu šīs kaimiņvalsts tranzīta atdzīvināšanai. Turpretīm pārvadājumi no Polijas, sevišķi Viļņas apgabala un valstīm dienvidos aiz Polijas, tāpat arī pārvadājumi pretējā virzienā ar saskaņotiem tarifiem virzami pa mūsu dzelzceļiem caur mūsu ostām. Uzmanība veltījama arī mūsu ziemeļkaimiņu - Igaunijas un Somijas satiksmei ar Poliju, Ungāriju un citām valstīm, un šī satiksme virzama pa mūsu dzelzceļiem, izstrādājot piemērotus tarifus.

-----

Budžeta gadi	Atalgojumi	Ritofā inventāra uzturēšana un remonts	Stigas, tiltu un caurteku, ēku, izbūvju uzturēšana un remonts	Stacijas un kustības izdevumi	Pārejīe izdevumi	Kopā
1919/20	296.513,-	341.060,-	134.507,-	5.610,-	151.808,-	929.498,-
1920/21	2.261.226,-	2.739.482,-	982.876,-	59.451,-	584.624,-	6.627.659,-
1921/22	7.958.710,-	7.708.350,-	2.460.358,-	138.126,-	1.597.669,-	19.863.213,-
1922/23	8.421.213,-	9.413.372,-	2.886.927,-	432.900,-	1.750.759,-	22.905.171,-
1923/24	10.373.757,-	10.369.400,-	3.070.965,-	567.416,-	1.960.659,-	26.342.197,-
1924/25	12.459.762,-	10.578.606,-	4.413.158,-	673.157,-	1.594.961,-	29.719.644,-
1925/26	14.638.101,-	9.954.686,-	5.302.511,-	521.237,-	2.085.475,-	32.502.010,-
1926/27	16.158.588,-	9.926.196,-	5.689.657,-	615.222,-	2.260.070,-	34.649.733,-
1927/28	16.208.644,-	9.751.117,-	5.712.458,-	754.728,-	2.326.671,-	34.753.618,-
1928/29	16.645.007,-	10.307.105,-	6.068.287,-	724.564,-	2.496.403,-	36.241.366,-
1929/30	17.715.252,-	11.352.772,-	6.061.933,-	850.482,-	2.976.542,-	38.956.981,-
1930/31	18.530.838,-	12.460.097,-	6.446.421,-	859.870,-	2.707.116,-	41.004.342,-
1931/32	18.654.592,-	11.070.222,-	5.615.274,-	664.153,-	2.483.152,-	38.487.393,-
1932/33	15.116.307,-	9.344.212,-	4.034.482,-	453.409,-	2.173.046,-	31.121.456,-
1933/34	14.274.477,-	8.653.672,-	4.071.915,-	485.525,-	4.750.849,-	32.236.438,-
1934/35	14.566.282,-	8.833.758,-	3.570.203,-	527.053,-	3.267.784,-	30.765.080,-
1935/36	14.293.174,-	8.831.207,-	3.762.604,-	535.471,-	2.104.881,-	29.527.337,-
1936/37	14.403.192,-	9.388.862,-	3.719.765,-	561.962,-	2.876.138,-	30.949.919,-
1937/38	15.496.050,-	13.327.541,-	4.612.806,-	711.740,-	3.139.773,-	37.287.910,-
Kopā Ls	248.471.685,-	174.351.717,-	78.617.107,-	10.142.076,-	43.288.380,-	554.870.965,-

Budžeta gadi	Pasažieru pārvadāšana	Bagāžas, ekspres-sūtījumu un pasta pārvadāšana	Lielā ātruma preču transports	Parastā ātruma preču transports	Pārējie ieņēmumi	Kopā
1919/20	148.228,-	31.899,-	12.116,-	305.192,-	9.154,-	506.584,-
1920/21	2.648.025,-	520.783,-	220.322,-	2.653.904,-	177.864,-	6.220.898,-
1921/22	7.287.853,-	1.202.705,-	909.345,-	10.044.253,-	2.257.322,-	21.701.478,-
1922/23	7.225.552,-	814.079,-	1.683.353,-	12.767.141,-	4.224.085,-	26.714.210,-
1923/24	9.217.460,-	859.496,-	1.509.083,-	13.883.402,-	4.037.458,-	29.506.899,-
1924/25	12.330.349,-	1.049.476,-	1.593.876,-	12.855.476,-	4.550.759,-	32.379.936,-
1925/26	14.013.272,-	1.184.948,-	1.831.253,-	13.346.923,-	4.401.700,-	34.778.096,-
1926/27	14.367.376,-	1.196.528,-	1.725.185,-	15.670.347,-	5.376.221,-	38.335.658,-
1927/28	14.444.107,-	1.335.581,-	1.883.269,-	17.983.748,-	5.950.311,-	41.597.016,-
1928/29	14.733.813,-	1.372.822,-	1.611.075,-	21.069.917,-	6.214.920,-	45.002.547,-
1929/30	15.248.906,-	2.287.209,-	1.816.373,-	22.206.564,-	6.362.450,-	47.921.502,-
1930/31	15.085.960,-	2.185.383,-	1.775.043,-	20.299.120,-	4.596.272,-	43.941.778,-
1931/32	14.140.279,-	1.639.089,-	1.613.705,-	14.746.626,-	3.742.910,-	35.882.609,-
1932/33	11.877.982,-	1.501.505,-	1.482.636,-	11.184.954,-	3.644.529,-	29.691.606,-
1933/34	11.998.235,-	1.610.976,-	1.140.183,-	12.381.555,-	6.021.927,-	33.152.876,-
1934/35	12.812.406,-	1.671.935,-	1.231.081,-	13.927.048,-	3.681.346,-	33.323.816,-
1935/36	13.402.835,-	1.677.124,-	1.300.806,-	13.489.347,-	3.863.364,-	33.733.476,-
1936/37	14.078.866,-	1.685.377,-	1.309.176,-	14.557.822,-	4.343.457,-	35.974.698,-
1937/38	16.945.635,-	1.854.403,-	1.749.905,-	21.637.595,-	5.815.212,-	48.002.750,-
Kopā	222.007.131,-	25.681.318,-	26.397.785,-	265.010.934,-	79.271.264,-	618.368.432,-

Kapitāla ieguldījumu

izdevumi laikā no 1919/20-1937/38.  
/iesk./

Ēku un zemju pirkšana, resp. atsavināšanās izdevumi .....	- Ls	1.410.009
Ēku jaunbūves un pārbūves .....	- "	12.659.505
Ceļu izbūves un pārbūves .....	- "	14.913.309,
Tiltu un caurteku jaunbūves un pārbūves..	- "	11.879.827
Ritošā inventāra jauniegāde un rezervju daļu iegāde .....	- "	30.829.057
Tēlegrafa un tālrunu jaunbūves un izbūves	- "	836.486
Centralizācijas un signalizācijas iekārtošana .....	- "	927.922
Ūdens apgādes un ugunsdzēsības ietaises ..	- "	844.403
Kustamā manta un pārējie izdevumi .....	- "	14.021.085
Dzelzceļu līniju jaunbūves .....	- "	52.109.738

K o p ā Ls 140.431.341.

10. Dr. jur. et rer. pol. Ludw. ...  
König und Pionierwesen bei ...  
Berlin 1908.
11. H. Fiksdane, Die Eisenbahn ...  
1927, g. 38/39 num.  
Lithuanische Transportsysteme ...
12. Leonhardt - Theorie der ...  
Bau, 1900.
13. König, E. d. V. R. B. 1925, g. 15 num.: ...  
Verkehrs- und ...
14. "Lithuan" 1919, g. 18, num.
15. Lithuanische Eisenbahn, ...  
Lithuanische Eisenbahn ...
16. Dr. O. Lanning, Internationales ...  
Eisenbahnbauwesen ...  
Berlin 1927.

## L i t e r a t u r a .

1. Sir William M. Acworth, Bericht über die Reorganisation der österreichischen Bundesbahnen, Wien, 1923.
2. Sir William M. Acworth, Grundzüge der Eisenbahnwirtschaftslehre, aus dem Englischen übertragen von Dr Heinrich Wittek, Wien und Berlin, 1926.
3. K. Bļodnieks, referāts tirgotāju, rūpnieku un namsaimnieku I kongresā, 1937.g. 26. novembrī: Latvijas satiksmes politika.
4. K. B. Dzelzceļu Vēstneša 1936.g. 37/19. num.: Valsts un dzelzceļi.
5. Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I 1935.
6. Dzelzceļu virsvaldes rīkojumu krājums 1923.g. 24. num.
7. L'Estonie, ses ports et ses chemins de fer, leur rôle dans le trafic international, 1925.
8. Elster, Wörterbuch der Volkswirtschaft. 1914.
9. Gütertarif für die auf dem Gebiete der Republik Polen und auf dem Gebiete der Freien Stadt Danzig gelegenen Eisenbahnen, Teil I, 1931.
10. Dr jur. et rer. pol. Ludwig Homberger, Wirtschaftsführung und Finanzwesen bei den englischen Eisenbahnen, Berlin 1928.
11. M. Jākobsons, Dzelzceļu Vēstnesis 1927.g. 38/20 num.: Līdzekļi tranzitpasažieru pievilksšanai.
12. Launhardt - "Theorie der Tarifbildung der Eisenbahnen, 1890.
13. König, Z.d.V.M.E 1936.g. 15 num.: Tarifpolitik - Verkehrs politik.
14. "Līdums" 1919.g. 13. num.
15. Likumu krājums. Likumu un valdības rīkojumu krājums.
16. Dr O. Loening, Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr, Berlin 1927.

17. Dr phil. Bruno Moll, Die Finanzpolitik der Reichsbahn, Leipzig, 1931.
18. Pirath, Dr Ing. Carl, Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft, Berlin 1934.
19. E. Rank, Eisenbahntarifwesen, Wien, 1895.
20. Röll, Enzyklopädie des Eisenbahnwesens. 1914.
21. Prof. M. Saitzew, Die volkswirtschaftlichen Aufgaben und die wirtschaftspolitische Behandlung der Eisenbahnen, Bern, 1932.
22. Dr W. Spiess, Tarif, eine enzyklopädische Studie, Berlin 1931.
23. Vogt, Direktor der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, 3 Studienkonferenz, Vortrag: Tarifpolitik.
24. Финл. жел. дор. Положение о движении 1914.
25. А. Н. Фролов, Задача о себестоимости жел. дор. перевозок. Ленинград 1924.
26. А. Н. Фролов, Общие основы жел. дор. хозяйства, Петроград, 1922. г.
27. К. Я. Загорский, Теория жел. дор. тарифов. Петроград 1923.
28. Проф. Эмиль Закс, Экономика жел. дор. транспорта. Выпуск II НКПС Транспечать, Москва 1926.
29. Общий тариф на перевозку грузов по Российским жел. дор., 1914.
30. Сборник тарифных руководств жел. дор. транспорта СССР 1934.
31. Проф. Э. Р. Джонсон и Т. В. Ван Метр, Основы экономики жел. дор. транспорта. Транспечать НКПС Москва 1923.
32. Dzelzceļu darbības pārskati un direkciju ziņojumi.