

II RIIGIKOGU

3. istungjärk. **Protokoll nr. 89 (28).** 1924. a.

II Riigikogu koosolek 9. aprillil 1924 a.
kell 5 p. l.

Kokku on tulnud 87 Riigikogu liiget.
Walitsuse looshis: teedeminister **K. Kark**, rahaminister **K. Baars**, töö-hoolekandeminister **Chr. Kaarna**, sõjaminister **O. Amberg**, raudteeülem **Reinok**.

P ä e w a k o r d :

1. Riigi 1924 a. eelarwe — II lugemisel.
Koosolekut juhatab esimees **J. Tõnisson**.

Sekretäri kohal abisekretäär **O. Köster**.

Koosolek algab kell 5.15 min.

1. Päewakorra Juhataja **J. Tõ-
täiendamine. nisson**: Awan Riigi-

kogu koosoleku. Päewakord on Riigikogu liigetele kätte saadetud. Rkl. Gustawson'i poolt on tehtud ettepanek, wõtta päewakorra 1. punktiks komisjonide täiendawad walimised. Samasisuline ettepanek on tehtud rkl. Jaanis'e poolt. Panen ettepaneku hääletamisele. (H ä ä l e t a t a k s e.) N ä h t a w a e n a m u s e g a o n e t t e p a n e k w a s t u w õ e t u d. Loen päewakorra ühes selle täiendusega wastuwõetuks.

Enne päewakorraale asumist on sõna härra sekretäiril teadaande korras.

2. Teadaandmine muudatuste kohta **Sekretäär O. Köster**: Riigikogu juhatusel on Riigikogule teatada, et tagasi on astunud Riigikogust töörahwa ühise wäerinna Pärnumaa walimisringkonna kandidaatide nimekirja järele Aleksander Erdman, asemele astunud sama nimekirja järele Eduard Parts. Samuti on tagasi astunud Riigikogust Tallinna linna walimisringkonna kandidaatide nimekirja järele walitud Saksa-Balti erakonna Riigikogu rühma liige Gerhard Kress, asemele astunud sama nimekirja järele Axel de Vries. Wälja langenud Riigikogust on töörahwa ühise wäerinna Tartumaa walimisringkonna kandidaatide nimekirja järele Oskar Sepre, Adolf Zillmer ja Pee-

ter Michelson. Kutse on saadetud sama nimekirja järele August Mühlberg'ile, Eduard Tiiman'ile ja Hugo Kaas'ile.

3. Teadaandmine **E. Martinson'i** ühinemise kohta komisjonide walimiseks Eesti sotsiaaldemokraatliku tööliste partei Riigikogu rühmaga.

Riigikogu juhatusele on tulnud teadaanne: „Käesolewaga teatame, et Riigikogu komisjonide walimiseks on ühinenud rkl. E. Martinson ja Eesti sotsiaaldemokraatliku tööliste partei Riigikogu rühm. Toompeal, 8. aprillil

1924 a.“ Alla kirjutanud E. Martinson ja Eesti sotsiaaldemokraatliku tööliste partei Riigikogu rühma nimel L. Johanson, abijuhataja.

4. Komisjonide täiendawad walimised.

Juhataja **J. Tõnisson**: Iseseiswa sotsialistliku töölispartei Riigikogu rühma

poolt on tehtud ettepanek, walida: 1) wäliskomisjoni J. Piiskar, 2) riigikaitse komisjoni B. Eilman.

Edasi teatab Riigikogu liige härra Kornel, et tema lahkub kodukorra komisjonist ja piirituse ja alkoholiliste jookide müügiseaduse komisjonist. Ette on pandud demokraatliku liidu poolt, walida tagasiastunud K. Kornel'i asemele 1) kodukorra komisjoni ja 2) piirituse ja alkoholiliste jookide müügiseaduse komisjoni liikmeks Riigikogu liige P. Luiga ning 3) riigikaitse komisjoni liikmeks Riigikogu liige K. Kornel.

Kas tehakse ettepanekuid walimise korra kohta? (H ü ü d e d : K o m m i s j o n i d e k a u p a ! Ü k s i k u l t !) Siis panen ettepanekud sissetulnud järjekorras hääletamisele. Esimeseks on tulnud ettepanek, walida wäliskomisjoni iseseiswa sotsialistliku töölispartei Riigikogu rühma poolt rkl. Piiskar. (H ä ä l e t a t a k s e. L. Johanson, sd.: Teil on sibula lõhn man! J. Soots, põl.: Sibul on Eesti asi, kaswab Peipsi ääres.) Palun rahu. Palun haawawaid sõnu wastamisi mitte tarwitada. N ä h t a w a e n a m u s e g a o n R i i g i k o g u

liige Piiskar wäliskomisjoni walitud.

Edasi on ette pandud walida riigikaitse komisjoni iseseiswa sotsialistliku töölispartei Riigikogu rühma poolt Riigikogu liige B. Eilman. (Hääletatakse, loetakse hääli.) Poolt on antud 21 häält, wastu 18 häält, — seega on Riigikogu liige Eilman riigikaitse komisjoni walitud. (J. Soots, põl.: Sedelitega hääletada!) Kodukorra järele on õigus nõuda sedelitega hääletamist. Palun sedelid wälja jagada. (Jagatakse sedelid.) Kas tehakse ettepanekuid hääle lugemise korra kohta? (Hüüded: Juhatuse hooleks. J. Soots, põl.: Rühmade esitajad.) On kaks ettepanekut tehtud. Panen esimeseks hääletamisele ettepaneku, jätta hääle lugemine juhatause hooleks. (Hääletatakse.) Nähtawa enamusega on ettepanek wastu wõetud. Palun juhatause liikmeid hääle lugemisele asuda. (Loetakse hääli.) Hääletamise tagajärjed on järgmised: poolt on antud 25 häält, wastu 24 häält, erapooletuid 2, seega on Riigikogu liige Eilman riigikaitse komisjoni walitud. Nüüd tulewad hääletamisele demokraatliku liidu poolt esitatud kandidaadid. On tehtud ettepanek, walida kodukorra komisjoni ja piirituse ja alkoholiliste jookide müügiseaduse komisjoni Riigikogu liige Luiga. Kas ollakse selle wastu, kui ma Riigikogu liikme Luiga walimise mõlemasse komisjoni korruga hääletamisele panen. Wastu ei olda. Asun hääletamisele. (Hääletatakse.) Nähtawa enamusega on Riigikogu liige Luiga kodukorra komisjoni ning piirituse ja alkoholiliste jookide müügiseaduse komisjoni liikmeks walitud.

Järgmine ettepanek on, walida riigikaitse komisjoni Riigikogu liige Kornel. (Hääletatakse.) Nähtawa enamusega on Riigikogu liige Kornel riigikaitse komisjoni liikmeks walitud.

5. Riigi 1924 a. K. Wirma (sd.):
eelarwe — II Lugupeetud Riigikogu
lugemisel. liikmed! Enne, kui teedeministeeriumi eelarwe
 kohta sisuliselt sõna wõtta, pean wähe peatuma eelarwe wormiliku külje juures.

Kui Riigikogu liikmed waatawad seda materjaali, mis rahaministeeriumi poolt on 1924 a. eelarwe raamatu näol Riigikogu liigetele kätte saadetud, ja otsiwad seal mitmesuguseid andmeid eelarwe selgituseks, siis peawad ütleva, et mitmeid andmeid seal ei leia. Teatawasti on ametkondade kohta makswad mitte ainult need paragrahwid, mida selles eelarwes näeme, mida Riigikogu praegu wastu wõtab, waid ka alamad astmed on kohustawad. Juba eelmiste aastate eelarwe läbiwaatamise juures on mitmeti soowi awaldatud, et ka Riigikogu liigetele need eelarwe alamastmed teatawaks tehtaks, kuid see soowiawaldus ei ole tähelpanu leidnud. Eriti tuleks seda aga teedeministeeriumi eelarwe juures alla kriipsutada. Kui teie näiteks waatate raudteewalitsuse koosseisu ja tahate nende andmete järele, mis siin trükitud raamatus on, raudtee koosseisude kohta ülewaadet saada, siis seda teha on täiesti wõimatu. Aga ka nende andmete järele, mis eelarwe-komisjon on Riigikogu liigetele kätte andnud, ei saa mingisugust korralikku ülewaadet need Riigikogu liikmed, kes mitte eelarwe-komisjoni liikmed ei ole, ja nad peawad suurt waewa nägema ja hulga asjatut tööd tegema, et sellest materjaalist midagi wälja koorida ja selgust saada riigi majapidamisest. Aga weel rohkem — meie näeme, et iga aasta eelarwe nomenklatuuri muudetakse. Kui teie tahaksite wõrrelda seda, mis eelmisel aastal eelarwes oli, sellega, mis tänawu aasta kohta nõutakse, siis peate suure raskuse peale pörkama ja suurt waewa nägema, kui tahate uut eelarwet eelmistega wõrrelda. Teil tuleb isegi mitu päewa selle töö kallal istuda ja waewa näha, kuna see töö palju lihtsam ja kergem oleks, kui uus eelarwe otsekohe wõrreldaw oleks sellega, mis „Riigi Teataja's“ wälja kuulutatud eelmiste aastate kohta. Tänawu aasta on jällegi kuulda nomenklatuuri muutmise kawadest, ja mina olen isegi neid tsirkulääre näinud rahaministeeriumi poolt wälja saadawat, kus küsitakse, kas ametnikkudel weel midagi on nende nomenklatuuride kohta öelda, mis praegu makswad ja kas neis ei ole wast muudatust tarwis teha. Mina olen kuulnud, et mõned ministeeriumid olewat jaatawalt selle peale waranud. Kui meie waatame teedeministeeriumi eelarwe juures ringi selles asjas, siis paistab huwitaw asi silma. Nimelt on raudteewalitsusel tarwitusel eri-

nomenklatuur eelarwe kokkuseadmi- seks ja tarvitamiseks, sellele nomenkla- tuurile wastawalt on terwe suur kirjan- dus olemas, mis käsitab andmeid, mil- lega on asjatundjal kerge wõrrelda ja hinnata eelarwet, mõõta seda ja selgust saada selle kohta, kui palju üksikutel tee- del kilomeetri peale arwates wõib üksi- kuid kulusid arwestada. Nüüd on aga meie riigi nomenklatuur teistsugune, ja selle tagajärjel on niisugune kord meie raudteewalitsuse asjaajamises tarwilikuks saanud, et peetakse kaks nomenklatuuri. Kas niisugune asjaajamine lubab oletada, et meie asjaajamine lihtsamaks muutub, seda mina küll ei usu. Ja kui meil Riigi- kogus sellest palju kõneldakse, et koos- seisu tarwis on wähendada, siis sarnase asjaajamise juures läheb asi keerulise- maks ja ei saa mitte inimesi kokku tõm- mata. Selles asjas peaks katsutama sel- gust muretseda, meie eelarwe kokku- seadmise ja tarvitamise kord niisugu- seks muutma, et asi mitte keerulisemaks ei lähe, kui ta praegu on.

Teiseks, kui meie waatame seda korda, kuidas Riigikogus eelarwet aruta- takse ja kuidas meil üldse riigis eelar- wet kokku seatakse, siis ei saa kuidagi moodi keelduda olla rahulolematu selle korraga, mis meil walitsemas. Neli kuud on riigi eelarwe Riigikogu käes olnud. Kui waatame wastawaid põhiseaduse paragrahwe, siis näeme, et § 85 ütleb: „riigi eelarwe seatakse kokku“, § 61 üt- leb: „Wabariigi Walitsus esitab Riigiko- gule eelarwe kinnitamiseks“ ja § 52 ütleb: „Riigikogu määrab eelarwe“. Nende põhiseaduses olewate ni- metuste suhtes on tõusnud küsimus, mis nõuab selgust selle kohta, mida tuleb eel- arwe „kinnitamise“ ja „määramise“ all mõista. Kas see määramine ongi see kord, kuidas Riigikogu nelja kuu jooksul on tänawuaastast eelarwet läbi waada- nud, kas on see kõigearenenum kord, kas see peab nii olema, kas Riigikogu peab ka tulewikus meie eelarwe juures, ma ütlen, nõnda palju aega raiskama? Mina käisin eelarwe-komisjonis waa- tamas, kuidas seal tööd tehti, ja mitu korda läksin ma eelarwe-komisjoni koosolekult sellepärast ära, et seal kõ- neldi niisugustest asjadest, mis eelar- wesse sugugi ei puutunud. Näiteks ühel komisjoni koosolekul, kus ma juures olin, räägiti sugutäkkudest kolm tundi, ja kui oli juba küllalt räägitud, kui oli juba läbirääkimine lõpetatud, siis hakati weel

üks kord sellest peale, ja räägiti ära üksikasjaliselt, kus kuskil sugutäkke oli, kui wanad nad olid ja kõik niisugused asjad. (L. Johanson, sd.: Kes seda rääkis?) Seda rääkis rkl. Laarman, aga ma ei saa siinjuures tähendamata jätta, et rkl. Zimmerman teda wäga sel- lejuures aitas. Minu arwates, kui on kolm tundi juba räägitud, siis ei maksaks küsi- must uuesti üles tõsta, igatahes eelarwe- komisjonis ei maksaks neid küsimusi eelarwe puhul mitte niimoodi arutada. Ja korra, kui ma ühele eelarwe-komis- joni koosolekule tulin ja küsisin, millest räägitakse, siis wastati mulle, et räägi- takse sääskedest ja terwe tund olla sel- lest räägitud. Kuiwõrd see eelarwe tööd edendas, see jääb küsitawaks. Mina olen mitu aastat olnud ka eelarwe-komisjoni liige, ja minule on täitsa arusaamatuks jäänud see asjaajamise kord, mis meil eelarwe-komisjonis tänawu oli. Ja kui waadata lõppude-lõpuks seda, mis eel- arwe-komisjon Riigikogule kätte andis ja mille abil Riigikogu liikmed peaksid sei- sukoha wõtma eelarwe kohta, siis, ma pean ütleva, et see on null. Aruandja luges siin suure pika eelarwe-osa ette, ja mitte üks sõna ei rääkinud sellest, mikspärast parandusi komisjonis tehti. Ja siis, öelge, missugust materjaali on need Riigikogu liikmed, kes eelarwe- komisjonis ei olnud, komisjoni poolt saanud. Öelge, kuidas saan mina, kui ma tahan teedeministeeriumi eelarwest kõnelda, teada saada seda, mis komis- jonis tehti. Ma pean ütleva, et ka eel- mistel aastatel on Riigikogu juhatusse poole mitmesuguste ametkondade poolt pööramise olnud ja palutud seletada, miks- pärast muutus wastawa ametkonna eel- arwe niisuguseks, nagu ta on „Riigi Tea- tajas“ awaldatud. Seletatakse, et meie küsisime krediiti nii ja niipalju, põhjenda- sime seda tõsiasjadega, rahaministeeriumi komisjonis anti meile nii palju, ja Riigi- kogu eelarwe-komisjonis muudeti see summa, olge lahke ja öelge, mis meie peame selle järelejäänud summaga tegema. Nende küsimiste peale wastamisel on tulnud käsi lahutada ja tuli öelda: anti teile niisugune summa, katsuge läbi saada. Kui tänawu eelarwe-komisjon Riigiko- gule eelarwe esitas, siis tõusis see küsi- mus Riigikogu juhatuses arutamisele, kus soowi awaldati, et peaks katsuma wähe- malt tagant järele komisjoni protokolli- dest selgust muretseda selle üle, miks wastawate ametkondade eelarwes muu-

datusi tehti. See on wähe, kui öeldakse, et waadake, palgaparagrahwi summa on muutunud sellest summast selleks summaks, peaks öeldama ka, mikspärast seda on muudetud, nii et Riigikogu ja ka wastawad ametkonnad muutmise põhjusi teaks. Nüüd ei ole see aga kellelegi teada, ei ole seda kuskil kirjas. Riigikogu juhatuse püüdmine seda asja tagant järele teha kahjuks ei õnnestanud, sellepärast, et komisjoni koosolekute ajal polnud seda tööd tehtud, tagantjärele tehes oleks see töö aga palju aega nõudnud, mille tõttu oleks wahest pidanud eelarwe arutamist edasi lükkama ja see, nagu teie teate, oleks asja weel halwemaks teinud.

Nõndawiisi siis, asudes eelarwe arutamise juurde, peab wist igaüks tunnistama, et seda materjaali, mis selleks waja on, on walitsuse poolt wähe antud ja eelarwe-komisjon on seda weel wähem andnud.

Kui teie aga waatate seda, kuidas eelarwe-komisjon sisuliselt seda tööd on teinud, siis paistab mulle, et see põhi-seaduse määrus, mis ütleb, et walitsus esitab Riigikogule eelarwe ja Riigikogu kinnitab eelarwe, ei ole mitte püsima jäänud. Riigikogu on, minu arwates, asunud ise eelarwe kokkuseadmisele, Riigikogu ise tänawu aasta seab eelarwe kokku. Seda on õige laias ulatuses näha ja eriti teedeministeeriumi juures on seda näha. Meile on komisjoni poolt pandud ette lisa nr. 2, mida tahetakse „Riigi Teatajas“ awaldada. Selle osa on Riigikogu ise täielikult kokku seadnud, olgugi ammutades selleks andmeid riigiasutuste käest. Kui otstarbekohaselt see töö on wälja kukkunud, seda näitab wast tulewik. Oma teguwiisi põhjendamiseks komisjoni poolt mingisugust seletust ei ole antud, muud kui seletuskirjast wõib lugeda, et waadake, Riigikogu awaldas soowi, et walitsus tehku seda ja seda, walitsus seda ei teinud, ja edasi ei ole seal enam midagi kirjutatud. Nähtawasti oli komisjonis niisugune arwamine, et kui walitsus seda ei tee, mida Riigikogu oma soowiawaldusega nõuab, siis ei ole midagi parata, peab ise hakkama seda tegema. Kui hästi seda on tehtud, seda peab nüüd Riigikogu otsustama, aga mina igatahes pean ütlema, et mina isiklikult selle eelarwe-osa sisse ei usu.

Ka teistes osades on eelarwe-komisjon wäga imelikku algatust näidanud. On eelarwe-komisjonis palju sellest kõnel-

dud, et meil on wäga palju riigiametnikka, ja on tarwis kokkutõmbamisi teha, ja eelarwe-komisjon on Riigikogule esitanud oma töö, millest näha, mida selles asjas jõudumööda on katsutud teha. Meie näeme siin pisikesi kärpimisi. Aga kui neid kärpimisi lähemalt waadata, siis paistab, et meil seda tööd ei ole mitte selles sihis aetud, kuidas oleks pidanud ajama. Lubage, et ma teile ühe näite toon. Wõrdleme teedeministeeriumi eelarwes kahte raudtee osa. Nagu teie teate, on meil kitsarööpaline, endine Tallinna-Pärnu raudtee ja laiarööpaline — riigiraudtee. Kui loeme mõnest ametlikust teedeministeeriumi wäljaandest raudteede pikkuse kokku, siis leiame, et laiarööpalist raudteed on 651 kilomeetrit ja sellesama raudteewalitsuse walitseda weel kitsarööpalist 66 kilomeetrit, kokku 717 kilomeetrit. Endise Pärnu raudtee pikkus on 378 kilomeetrit, ma ei ole siinjuures mitte arwesse wõtnud seda osa, mida küll Pärnu-Tallinna kitsarööpaline teatud wiisil tarwitab, nimelt Walk-Mõisaküla teeharu, mille pikkus on 71 klm. Kui wõtame teedeministeeriumi eelarwe ja tema koosseisud kätte ning waatame, kui palju näiteks on rööpaseadjaid. Kitsarööpalise koosseisudes leiame 80 rööpaseadjat ja laiarööpalise wõi õigem endise riigiraudtee koosseisudes 454 rööpaseadjat. Kui paneme kõrwu mõlema raudtee pikkuse, siis näeme, et üht on 717 ja teist 378 klm., see tähendab laiarööpalist ei ole kahtekordagi rohkem, kui kitsarööpalist, kuna rööpaseadjaid, esimesel 454, teisel 80, tähendab laiarööpalisel peaaegu kuus korda rohkem, kui kitsarööpalisel. Ütleme, et kaswatame kitsarööpalise rööpaseadjate arwu kahekordseks — saame 160, ning oletame, et laiarööpalise pöörangud niiwõrd tugewad on, et seda, wõrreldes kitsarööpalisega, kaks meest peawad pöörama, siis saame 320 rööpaseadjat, kuna meil neid laiarööpalise peal 454 on. Et meil aga laiarööpalisel juba Tallinna jaamas olewaid pööranguid ligi pool on terve liini pöörangute arwust, siis ei saa mitte nii shablooniliselt neid arwusid wõtta, sest ei ole mitte ainult laiarööpalise pikkus ning pöörangute arw tähtis, waid see, mitu korda neid pööranguid tuleb ühe tee pealt teise peale pöörata. See on kõige tähtsam, kuid ka pikkuse järele wõib mõnesugust wõrdlust teha.

Aga wõtame weel ühe teise mõõtmise abinõu, nimelt jaamad. Jaamasid on

laiarööpalisel 81 ja kitsarööpalisel 49 jaama. Kui jaamade järele otsustada, siis tuleb iga kitsarööpalise jaama kohta rööpaseadjaid 1,6 ja laiarööpalise jaama kohta 5,6. Järelikult peaks ka siin küsimus tõusma, kas on laiarööpalisel rööpaseadjate arv niisugune, mis meil tingimata ametis peab olema; kas on see arv põhjendatud tehniliste tingimustega, või on siin kahtlus võimalik. Riigikogu liikmed, kes 1923 a. eelarwe arutamist kuulsid, wast mäletawad rkl. Jõeäär'i poolt ette toodud arwude sõrdlusi, kus tema püüdis seda küsimust walgustada sõrdlustega, mis olid saadud wäljamaa raudteede kohta. Meil on neid sõrdlusi ka waremalt Riigikogu kõnetoolilt ette toodud. Kuid on wastu seletatud, et wäljamaal on igasugused tehnilised tingimused, kui ka muud kõrwalised abinõud mõõduandwad, ja meie ei saa seda mitte kätte lihtsa inimeste mahakustutamisega. Aga selle juures jääb siiski püsima see küsimus, kuidas meie peame selles asjas selgust saama. Kes peab olema meie riigis see, kes neid asju tehniliselt hindab ja otsustab? Kas peab seda tegema Riigikogu komisjon, kes juhtumisi teedeministeriumi sisse astub, punase pliatsi kätte wõtab, et maha kustutada mõne rööpaseadja või kellegi teise? või on see siiski mõni teine asutus, kellele peab usaldus antama. Meie riigikorra järele on walitsus see asutus, ja kui walitsus Riigikogu usaldust ei jõua pidada, siis tuleb tema saata minema ja panna mõni teine asemele. Mina arwan, et see wiimane meie riigikorrale ja põhiseadusele wastaw kord on, ja seda rada peaksime meie käima. Täna wu aastal ei ole Riigikogu ja eelarwe-komisjon mitte seda teed käinud, waid Riigikogu on ise ministeriumide eelarweid kokku seadnud. Mina kardan, et kui seda teed Riigikogu edasi käib, siis see asjale kasu ei too.

Wõtame weel ühe näite. Loeme Tallinna-Pärnu raudteeametnikkude arwu kokku, siis saame neid 913. Endine riigiraudtee koosseis on 4193. Siinjuures tuleb arwesse wõtta, et wiimaste hulgast puuduwad mõne asutuse ametnikud, näiteks peatehased ei ole siia hulka arwatud. Aga sellegi peale waatamata jagades ametnikkude arwu tee pikkuse peale, saame laiarööpalisel ümmarguselt 6 ja kitsarööpalisel 2 ametnikku iga kilomeetri kohta. See ometi midagi kõneleb. Ja jälle tõuseb küsimus, kas see aparat peab just niiviisi funktsioneerima? Eel-

arwest näeme, et meie raudteed on kahe raudteewalitsuse walitseda, ja jälle tõuseb küsimus, kas teede pikkus tingib niisuguse korra, et meil peab tingimata kaks raudteewalitsust olema. Pealegi on nüüd mõlemad raudteed riigi käes. Aga kui peaks seletatama, et kaks raudteewalitsust on waja, siis võib ikkagi küsida, kas siis peab mõlema raudteewalitsuse juures olema nõndanimetatud warustamise korraldus või warustuswalitsus ja kas on see kord täiesti otstarbekohane, mis praegu walitseb? Kahe raudteewalitsuse suhtes võib mõndagi weel ette tuua. Mina olen kuulnud näiteks, et neid kitsarööpalise wagunid ja wedurid, mis endise riigi raudteewalitsuse käsutada, ei anta Pärnu raudteele tarwitada, ehk neist seal küll puudust tuntakse, kuna nad endisel teeharul wäga wähe kasutatawad on. Kas on siis riiklikult otstarbekohane niisugune korraldus, et kahe raudteewalitsuse piir on kuskil Liiwa või peajamas, või isegi sadamajaamas, kus wagunid üleandmise suhtes aina loetakse ning selle ülelugemise juures hulk aega raisatakse, kuna lõppude-lõpuks kaubasaatjatele neid abinõusid ometi niiwõrd tarwitada ei ole, kui neid olema peaks. Need on küsimused, mis kõik lahendamist nõuawad.

Kõik need arwud, mis ma võimalikult lühidalt katsusin ette tuua, ei tarwitse olla mõõduandwad lõpuotsuse tegemiseks; aga mina arwan, et need arwud tohiks olla tõenduseks, et raudteeasjanduses meil weel palju korraldustööd on teha. Aga mina ei usu, et on otstarbekohane Riigikogu poolt neid korraldustöid tegema hakata ja soowitan tõsiselt kaaluda, kas on kasulik neid inimesi eelarwest maha kustutada, kes seda tööd tegema peaksid. Härra teedeminister esines täna siin ettepanekuga ja ütles, et, noh, kui inspektorite nimi teile ei meeldi, siis kustutage nimi maha, kuid andke inimesi, kes töö ära teewad. Mina arwan, et see on eksitus, kui teie usute, et teedeminister üksipäini kõik töö jõuab ära teha kõigil aladel — ja neid alasid on palju: raudtee, post, meriasjandus jne. Siis peaks kõigil neil aladel teedeminister spetsialist olema. Mina arwan, et üks isik kõiki neid ülesandeid täita ei suuda ja teie peate ministritele inimesi abiks andma. Kui sealjuures ametkonnaga riidu minnakse, kõiksugu kaebustega üksiksteise peale esile tullakse, siis on see halb, aga üksiksteise peale kaebamistega ei suuda meie neid asju lahenda.

dada, waid on tarwis asjatundjaid, kes wõiksid neis küsimustes mõõduandwad olla. Kui Riigikogu tahab mõju awaldada koosseisude kokkutõmbamiseks, siis on selleks palju mõistlikum rkl. Jõeäär'i süsteem: tõmbame 10% palga kogusummast maha ja ütleme walitsusele, katsu läbi saada. Sellest korrast saan ma aru. Aga hakata walitsuse kohustuste sisse tungima ja walitsuse ülesandeid täitma, see ei ole mingisugune süsteem ja seda ei peaks Riigikogu mitte tegema. Rkl. Tonkman, käsitades pealkirja puhul neid küsimusi, ütles siit Riigikogu kõnetoõlilt, et waadake, mis on see Jalajas meile posti peawalitsuses teinud, ta on põllumeestelt wõimaluse ära wõtnud traaditeel igal ajal rääkida ja sellepärast — ära temaga! Mina arwan, et nii ei wõi meie ometi toimetada, sest kui meil näiteks üks wõi teine Riigikogu liige niwiisi on toimetanud, mis teistele ei meeldi, ega siis sellepärast weel ei saa sajast Riigikogu liikmest üks maha wõtta ja 99 järele jätta. Tuleb nii teha, et see, kes koosseisus kõlbulik ei ole, aetakse minema ja walitakse uus asemele. Kahjuks ei ole eelarwe-komisjon Riigikogule mitte midagi kõnelenud neist põhjustest, millest üks wõi teine komisjoni ettepanek tingitud ja miks mõni küsimus lahtiseks on jäänud. Näiteks on raudteel palju niisuguseid tööharusid, mille koosseisu eelarwes ei ole näha, aga suur hulk on inimesi tööl. Näiteks ehituste juures on päris alalised ametnikud palgatud, aga neid ametnikkudeks ei loeta, neid eelarwesse ei wõeta, kuid teewad sealjuures sama tööd, mis teisedki raudteeametnikud. Wõi wõtame teise näite — raudteel ehitatakse mitmesuguseid hooneid ning iga hoone ehitamise jaoks lastakse plaanid teha, milleks palgatakse wäljaspoolt inimesi, kelle palgad on palju suuremad, kui harilikude raudteeametnikkude omad; neid inimesi meie koosseisudes ei näe. Nendest näidetest teie näete, et need arwulised andmed, mis eelarwe juures on raudteetehnikate kohta esitatud, ei ütle meile mitte, kui palju tegelikult inimesi Eesti raudteel näiteks ühe kilomeetri kohta arwata wõib. Härra Tonkman pahandas selle üle, et ei saa maalt igal ajal telefoniga rääkida. Aga sellest ei räägi komisjon Riigikogule mitte midagi, kuidas post maal käib. Ainult härra teedeminister puudutas täna ennelõunasel koosolekul seda küsimust ja ütles, et waadake, maal ei saada kirju korralikult kätte. Tõepoo-

lest see on nii ja seda on Riigikoguski näha. Näiteks saadetakse Riigikogu liikmele kutse koosolekule ilmuda ja wahel saab ta selle alles kahe nädala pärast kätte. Aga kui sa tahad maal koosolekut korraldada, milleks on tarwis enne kuulutusi wälja panna ja koosolekuruume nõutada, siis on selleks kõigewähemalt kaks nädalat aega tarwis. See on liig pikk, kuid see on meie postist ärripuw.

Kui waadata, mis on siis meie eelarwe-komisjon oma kustutamise juures eelarwesse sisse jätnud, siis näeme, et maanteede inspektorid. Näib nii olewat, et see ametala on leitud korralik olema. Peale selle näeme, et komisjon on tõstnud maanteede wastawad eelarwed 76 miljoni peale, see on — ta on 15 miljoni juurde pannud. Aga kui küsida, kuidas maanteid nüüd tehakse, wõrreldes sellega, kuidas tehti neid siis, kui see töö alles riigi käes oli, wõi missuguste kawade järele neid töid tulewikus tegema hakatakse, siis peab ütleva, et pole kuulda olnud, et neid küsimusi oleks komisjonis käsitatud. Kui aga kohtade peal waadata, kuidas riigi poolt antud teeparanduse summased kasutatakse, siis pean ma kahjuks ütleva, et endine kord ei ole põrmugi paranenud, waid mitmes kohas on asi halwemaks läinud. (Wahelhüüe keskelt: On paranenud ka!) Wõib olla, aga waadake siin samas Harku järwe juures tehakse wäga halwasti teed, millejuures öeldakse, et wäga palju olla maakonnawalitsusel süüd, on muidugi ka ette wõtjal süüd. On tarwis nii korraldada, et mõlemad pooled saaksid korralikult töötada. Kui asi nii on, et pool aastat projekti kallal töötatakse, aga ehitajalt nõutakse, et ta töö lühikese aja jooksul peab läbi wiima, siis on sellel sama maik juures, kui kaupade tellimise juures, mille ostmise kawa juures mõeldakse, kaalutakse, hinnatakse pool aastat, aga kaupade muretsejale antakse lühike tähtaeg ja nõutakse, et ta nädala kahe wõi kuu jooksul tellimise täitma peab. Antakse niisugune lühikene aeg, mille jooksul ei saa kaupa odawate hindadega kätte muretsejale, ning siis tekiwad kõrwalised kombinatsioonid. Waadake, seal tulewad asjad ette, mida meil mitte ei tohiks olla. Eelarwe-komisjon tahab maanteede inspektori ametisse jätta. Mul on aga teada, et need tööd, mis maanteede inspeksioon on teinud, palju vähem rahuloldawad on, kui

teiste inspeksioonide aladel. Ma arwan, et teedeministeerium selle ala peale peaks iseäranis palju rõhku panema, selle peale vaatamata, kas seal inspektor wõi nõunik ametis on. Aga nii, nagu ta praegu on, umbkaudsel käsitamisel, ei tohiks ta enam edasi areneda.

Nii siis, lugupeetud Riigikogu liikmed, arwan mina, et teedeministeeriumi ametnikkude juures ei ole tähtis eriti nende ametnimi, waid nende töö. Wõib olla, et inspektori nime tõttu on juhtunud asju, mis ei tarwitseks olla, wõib olla on inspektorid kohtadel oma wõimu näidanud, mida nad ei oleks pidanud tegema. Kui selle tagajärjel tahetakse inspektorid ära kaotada, siis ei tohiks aga teedeministeeriumi niisugusesse seisukorda panna, et tal kõik tiiwad ära lõigatakse. Parem on siis juba ministeerium kinni panna. Las tulla Riigikogusse siis postipeawalitsus oma eelarwega ja raudtee peawalitsus oma eelarwega. Aga kui teie seda ministeeriumi peate, siis peate ka tööjõudu andma, peate inimesi panema, kes oskavad midagi teha. Muidu ei ole ministeeriumigi tarwis.

Ma tahaksin selle asja juures weel üht küsimust puudutada, nimelt: kas peaks meriasjanduse alal olema ametis üks asjatundja inimene teedeministeeriumis. Kas ta inspektori wõi nõuniku nime kannab, see ei ole sealjuures tähtis. Tähtis on, kas ministeeriumil temale tööd anda. Mina isiklikult arwan, et on. Kui küsimus niiwiisi pannakse, et pandagu meriasjanduse peawalitsuse juhiks, samuti nagu raudteede wõi postipeawalitsuse juhiks, niisugune inimene, kes seda tööd oskab teha ja nõutagu temalt wastutust, ja kui selle juures loodetakse, et siis on asi korras, siis aga arwan mina, et meie riik on noor, ja et meie esialgselt niisuguste heade soowidega läbi ei saa. Wõtame näiteks meriasjanduse peawalitsuse alla käiwaid wäiksemaid sadamaid. Wõtame Narwa wõi kuskilt mujalt, siis teame, et sadamakaptenitest oli juba jutt eelmiste eelarwete ajal. Nende asutuste asjaajamise kord kohtadel jättis niisuguse mulje, et seal peaks keskkoha poolt rohkem walwet olema. (M. Juhkam, tõer.: Wist on ülepea üle arused sadamakaptenid.) Wõib olla. Sest et see kord, mida need inimesed seal kohapeal maksma panewad, kõneleb seda, et see mingisugune kord ei ole. Selle asemel, et aidata neid inimesi, kes seal weo alal tegewad on, tehakse kohapeal kõik-

sugu intriige, surutakse ühte ja teist, mõjutakse niimoodi, et iseäralikka kõrgemaid makse peab maksma. Kui on kellelgi kaup antud silla ääre peale ja tema peab seda oma laewa wõi mootorpaadi peale panema, siis ühel ilusal minutil lükatakse ilma mingi erilise otstarbeta üks praam sinna ette ja tehakse teiste töö wõimatuks. Muidugi ei saa siis muidu läbi, kui peab sadamakapteni juurde minema ja paluma, ning see on iseenesest mõistetaw asi, et peab tema poole nõnda pöörama, et see ka tagajärgi annab. Sellewastu peaks arwama, et sadamakapten oma korraldustega on kohustatud nõnda toimima, et need surweawaldustena teiste peale ei mõjuks. Minule näib, et meriasjanduse peawalitsuse juhatus keskkohal ei jaksa seda kohapealset mõju ära kaotada. Meil on praegu makswad Wene seaduslikud normid. Meriasjanduse alal on need seadused nii wanad, et seal ei ole näiteks ette nähtud määrust, mida wõib wedada üks mootorpaat. Kohapeal aga seletatakse seadust iga üksiku kohta isemoodi ja mõõdetakse selle järele, kuidas keegi kellelegi meelejärele on. Selle tagajärjel tuleb kaupade wedu ühele kallim — teisele odawam. Sellepärast peaks teedeministeerium sellel alal katsuma lihtsamaid, meie oludele wastawaid seadusi ja teistsuguseid norme maksma panna. Wõib olla, et ka sadamakaptenid wõiwad koguni ära jääda. Aga kes peab selle uue korra looma? Mina ei usu, et ühe isiku käest, keda teie teedeministriks nimetate, seda kõike saate wälja pigistada. Seda ma ei usu. Kui meie tehnilistel aladel tahetakse korda saada, siis peab sellel alal neid inimesi palkama, kes seda teha wõiwad. Mina lõpetaksin selle osaga selles mõttes, et soowitan Riigikogule erilist tähelpanu pöörata selle asja peale. Kui Riigikogul tõesti niisugune kindel arwamine on, et terwe eelarwesuuma liiga suur on, siis tarwitatagu rkl. Jõeäär'i süsteemi, wõetagu oma kindlad protsendid palgaparagrahwidest maha ja las walitsus katsub läbi saada. Meie eelarwe arutamine on kahjaks tänawu aasta isegi Riigikogus arutamisel isesugust rada käinud. Läänud aastal ei tarwitatud seda süsteemi, mida tänawu eelarwe arutamise puhul näha oli. Näiteks esineti siin Riigikogule, pärast seda, kui eelarwe oli juba komisjonist läbi, niisuguste summade nõudmistega, mis oma tähtsuse poolest nii wäiksed olid, et nendega ei oleks tohitud Riigikogu mitte tülita-

magi tulla. Mina mõtlen siin seda ettepanekut, mis Hiina kultuuri tõstmiseks väga tarvilikuks arwati. Riigikogu liikas selle ettepaneku küll tagasi, kuid peasi on see, et üldse tuldi. Mina pean ütleva, et sedawiisi ei wõi talitada, niisuguse süsteemi juures ei saa meie eelarwet korralikult läbi waadata.

Siis tahaksin mina paar sõna rääkida ühest asjast, mis eriti teedeministeeriumi eelarwes peegeldust leiab. Haridusministeeriumi eelarwe juures oli minul juhus sõna wõtta ja näidata, et meie haridusalal on teadmata kelle hooleks jäänud meie tehniliste jõudude ettevalmistamise küsimuse otsustamine. See küsimus arwatawasti tuleb arutusele majandusnõukogus, kuhu wastawad asjatundjad kokku kutsutakse, et selle küsimuse üle nõu pidada. Kui waadata teedeministeeriumi eelarwet, siis paistab seal üks imelik pilt silma, näiteks, jaamaülem saab kuus 13.500 mk., see on I-se järgu jaamaülem; II-se järgu jaamaülem saab 11.700 mk.; III-da järgu — 8.700 mk. Kui siia kõrwale paneme tehnilise ala ametnikka, siis näeme, et depooülem saab 9.900 mk.; abi — 8.700 mk., I-se järgu tehniker — 7.700 marka. Edasi, raamatupidaja saab — 13.500 mk., abi — 8.700 mk., sekretäär — 11.700 mk., aga I-se järgu meistrid — 8.700 mk., II-se järgu meistrid — 6.800 mk. Ma küsin, kas need arwud ei kõnele Riigikogule midagi? Ja mina juhiaksin tähelpanu selle peale, et meil tehniliste jõudude peale liig wähe rõhku pannakse, nende palgad, nagu teie näete, kõnelewad seda keelt, et teised on oma palkadega neist ette jõudnud. Wõtke kätte ennesõjaaegsed palgad, wõtke kätte teiste maade eelarwed, siis näete, et seal see asi teisiti on. Kui meie riik tehnilisi jõudusid nii halwasti hindab, neid palkades nõndawiisi tagasi tõrjub ja tehnilist haridust nii halwasti arendab, siis see meie riigile kasuks tulla ei wõi. Maal on igalpool traktorid, weskid ja muud sarnased asjad käimas, mis ilma tehnilise hariduse arendamata halwasti töötawad. Mida rohkem rahwas tehnilisi abinõusid tarwitamisele wõtab, seda rohkem läheb ka tehnilisi jõudusid tarwis. Sellele wastawalt tuleb neid hinnata ja palkasid maksta, mis wähemalt sama suured peawad olema, kui on teistel ametladel. Meie eelarwes on aga lugu teisiti, ja mina wõin teile jutustada sellel alal ühe näite. Teie leiaste eelarwest kaalude ja inwentaari rewidendi, palgaga —

8.700 mk. kuus. See ametnik, nagu mina tean, on raudteewalitsuse koosseisus liikumisosakonna ametnik. Kunni wiimase ajani oli kaalude järelwaatus ühe teise ametniku peal, nimelt koosseisus tähendatud tulekaitse abinõude ja weewärgi korraldaja peal. Tähendab, kõik need kolm ülesannet olid ühe ametniku peal ja see tehnilise ettevalmistusega isik sai palka 7.700 marka kuus. Et ühe isiku peale näis palju tööd koguwat, tõusis küsimus, kas teda ei saaks rahuldada palgalisaga. Näis, et oli tarwis tõsta palka 1000 marga wõrra, anda temale 8.700 mk. kuus ja asi oleks olnud korras. Kui seda asja aga raudteewalitsuse eelarwes jälgida, siis selgub, et asi koguni imelikult on kujunenud. Sellelt tehnilise haridusega inimeselt wõeti osa tööd ära ja pandi uuestipalgatud inimese peale, kellel ei ole tehnilist haridust, kuid kellele makstakse palka 8.700 mk. Kas see näide ei räägi seda keelt, et tehnilise haridusega inimesele ei raatsita 1000 mk. palka juurde panna, jagatakse osa tööd teise kätte, kellele 1000 mk. kuus enam palka hakatakse maksma, kui sellele, kes kõik töö ära tegi. Niisuguse süsteemi peale peab Riigikogu oma tähelpanu juhtima, Wabariigi Walitsus peaks seda hindamise alla wõtma, et tema tehnilise haridusega jõudusid alawäärtuslikuks ei peaks lugema, nagu meie seda Eesti wabariigi ametnikkude palgatabeli järele otsustada wõime. Ma toon weel ühe näite. Teie loete eelarwest ühelt lehkel „juriidiliste asjadeajaja palgaga 13.600 mk.“, teise külje pealt „wanem inseneer ka palgaga 13.500 mk.“ See wanem inseneer on oma täie jõuga ametis ja peab olema ainult raudtee peal, kuna see juriidiline asjaajaja muuseas wõib weel mitu kohta pidada ja saab peale selle wastawast paragrahwist lisatasu kohtutes esinemise eest. Meil wõib olla on juristid praegusel ajal väga hinnas, neid on igale poole tarwis, nende järele on suur pöud, ka siin Riigikogus on neid väga tarwis ja loodame, et Tartu ülikool neid tarwilikul arwul produtseerib. Aga sealjuures ei tohi unustada teisi, kes ka ülikooliharidusega on. Tuleb silmas pidada, et need, kes wõiwad wanema inseneeri kohuseid täita, noorte juristidega wõrreldes palju kogenenumad isikud on, kuid neile maksetakse wiimaste kõrwal ainult 13.500 marka. See kord ei ole õige ja see ei tohiks niisuguseks jääda, waid tuleks leida wõimalus, mis aitaks meie

Eesti riiki tehnika alal edasi viia. Aga ka ühesuguste juures walitseb segadus. Näiteks loeme eelarwest, et sadamatehaste juhataja saab 25.000 marka palka, raudteetöökodade juhataja aga ainult 19.000 mk. Kui teie waatate Soome eelarwet ja palkasid, mis Soome tehaste juhtidele maksetakse, siis teie näete, et seal tehaste juhtidele maksetakse wõrdlemisi osakondade juhatajate palkadega peaaegu kahekordselt rohkem. Meil ei juleta seda maksta, aga selletõttu lonkawad meie ette wõtted iga jalaga. Mina ei julge Riigikogule ettepanekut teha wastawaid parandusi eelarwes ette wõtta, sest loen seda walitsuse ülesandeks. Ja mina ei kiida heaks isegi niisuguseid asju, nagu meie näeme wastawates soowiawalduste ettepanekutes. Näiteks on eelarwe-komisjoni poolt esitatud soowiawaldus nr. 46: „Riigikogu awaldab soowi, et Wabariigi Walitsus wõtab kaalumise alla kohtunikkude palgaküsimuse.“ See soowiawaldus figureerib õige püsiwalt mitme eelarwe puhul, kuid jälle ja jälle tullakse selle soowiawaldusega. (W a h e l h ü e p a r e m a l t p o o l t: N e i l j u k ü l l a l t p a l k a !) Ma ei tea, kas nad küllalt saavad, aga ma arwan, et Riigikogu ei tohi oma soowiawaldustega mitte nii kergekäega olla. (M. J u h k a m, t ö e r.: P ä r i s õ i g e !) Rkl. Teetsow, ette pannes oma soowiawalduse, ütles: „Noh, ma panen ette umbes sarnase soowiawalduse.“ Wõib olla, et see oli tema kõnekään, kuid kui meie waatame kõiki neid soowiawaldusi, mis siin on esitatud, siis näeme, et nad kõik on „umbes sarnased“. Riigikogu ei tohiks niimoodi talitada, et annab walitsusele juba mitu aastat järgimööda soowiawaldusi, mis on jäänud senniajani tähele panemata. Riigikogu peaks ainult need soowiawaldused awaldama, mis tõesti realiseeritawad on, soowiawaldused ei tohiks ükskõilgsed olla. Kui ma näiteks nende tehniliste jõudude palkade asjus samasuguse soowiawalduse esitaksin, nagu kohtunikkude palkade kohta on esitatud ja sealjuures tean, et alamteenijate palgad palju rohkem soowiawaldust nõuawad, siis ei teeks mina õieti. Pealegi on väga wähe lootust saada sarnastele soowiawaldustele tagajärgi. Ma usun aga, et minu esinemine siin nende kõrwu puutub, kellel sellega tegemist on ning kes siis ise tarwilikud järeldused teha wõiwad.

Ma tahaksin weel puudutada üht asja, mis käsitab küsimust, et meil palju amet-

nikka on. Näiteks, kui meie wõtame käesile ehituspeawalitsuse tegewuse, siis näeme seal niisugust tööd, mis täiesti ilmaaegne on. Minul on terve aasta olnud tegemist Riigikogu kõrwalhoone ehitamise tööga. Mul on selgesti silmaeas nende komisjonide töö, mis sel puhul on tegutsenud. Et üht hoonet ehitada, selleks on tarwis üksikasjaline tehniline eelarwe kokku seada. Sarnast eelarwet alati siin septembrikuus 1922 aastal ja saadi walmis umbes märtsikuus järgmisel aastal. Nii mitu kuud tuli seda eelarwet walmistada. Mina ei julge nimetada, kas need inimesed, kes selle eelarwe kokku seadsid, ainult selle töö jaoks olid, kuid tean, et töö selle eelarwe kokkuseadmise juures ei olnud mitte wäikene, seda näitawad nende arwude ja summade hulgad, mis seal on kokku wõetud ja wälja kalkuleeritud. Ja kui teie arwate, et sellega see asi lõppenud on, siis oleks see arwamine täiesti ekslik. See tehniline eelarwe läheb riigikontrolli, ja seal istub keegi tema kallal mitu päewa. Kontrollist tuleb eelarwe tagasi üleni punasena, punase tindiga on palju parandatud, kogu eelarwe on tublisti ümber kalkuleeritud. Aga ka see ei ole weel mitte kõik. Kui teie asute ehitamise juurde, siis tuleb ette wõtja ja ütleb, et waadake, siia on waja aken ehitada, aga ei ole öeldud, et selle akna peale peab panema palgi, näe, seda ei ole eelarwes mitte, ja sellepärast tuleb jällegi üks suurem kalkulatsioon tagant järele teha. Sellekohases komisjonis istuwad inimesed kogu ehituse aja, käiwad kõigewähemalt üks kord nädalas koos, ja kui lõppude-lõpuks ehitus on walmis, siis tehakse weel üksikasjalik kokkuwõte tehtud tööde üle, ja waadatakse kõik eelarwe punktid peenelt, üksikasjaliselt läbi. Neid komisjoni koosolekuid on vähemalt 6 kuni 7, ja nad istuwad päewaotsa koos. Kui see töö walmis tehtud, siis hakkab ehitaja iga punkti juures tingima, öeldes: „waadake, see punkt on seal küll nii kirjutatud, aga minu arwates ei pea ta mitte nii olema“. Siis peab komisjon uuesti tulema ja asja läbi waatama, ning samuti peab kontroll oma arwamise awaldama. Kui teie waatate kogu seda tööd, siis tuleb küll niisugune tundmus, et mikspärast need inimesed, kes tehnilist haridust saanud, ja omal alal spetsialistid on, nüüd niisugust tühja tööd teewad. Kui meie waatame wäljamaad, siis niisugust teguwiisi seal küll ei ole, ja sellel alal tuleks nüüd tõesti

soowida, et meie ehituste juures see ilmaasjata kalkuleerimine ja arwestamine ära jääks. Seda kõike võib väga hästi kubatuuri alusel teha, võib teha palju korrapärasemalt, ja siis ei ole niipalju kontroleerimiseks ega arwestamiseks tööd vaja, ning kogu see asi läheb palju lihtsamalt. Mina arwan, et iga majaperemees oimal niisugust tehnilist arwestamist mitte ei pea, waid et tema oma maja kubatuuri alusel walmis ehitab. Praegu ehitatakse väga palju maju ja väga ilusaid ja suuri maju üles just kubatuuri alusel arwestades, ja ei pruugi mingisuguseid komisjone selle arwestamise juures olla. Arwan, et just sellel alal asjaajamist on võimalik lihtsustada. Oleks vaja nõuda, et meie ametkonnad oma töö peaksid tegema palju lihtsamalt. Lõpuks teen ettepaneku, kustutada maha ehituspeawalitsuse eelarwe-osas koosseisudest Toompea lossi majawalitseja koht. Selle kohaga on lugu niisugune, et wiimasel ajal on Wabariigi Walitsus otsuseks teinud, anda Toompea loss riigikantselei waldamisele, ja kui teie eelarwet waatate, siis leiate, et wastawas eelarwe-osas on ette nähtud Toompea lossi komandant. Mina arwan, et kahte inimest selle töö peale ei ole tarwis ja ma julgen tõendada, kuna ma olen õige lähedal sellele asjale, et selle koha peale kahte inimest tõesti mitte tarwis ei ole ja julgen Riigikogule soowitada koosseisudest üks neist maha kustutada. Minu ettepanek oleks, kustutada maha üks Toompea lossi walitseja, palgaga 5.500 marka kuus, kogusummas wähendada teedeministeeriumi eelarwes peatükk I, § 1 — 27.500 marga wõrra. 27.500 marka kujuneks sellest, et lahtilaskmine sünnib I. mail, kuna aga on kawatsetud kolmekuulist tasu ametist wabastamise puhul maksta, siis tuleksid weel kolm kuud juurde arwata, nii et eelarwest tuleks maha wõtta $5\frac{1}{2}$ kuu palk. Edasi tahaksin mina Riigikogu tähelpanu juhtida selle materjaali peale, mida eelarwe-komisjon on lisa nr. 2 nimetanud. Nagu mina juba esiteks seletasin, on see Riigikogu komisjoni enese näputöö, ja selle töö juures on tema talitanud raamatupidaja seisukohalt wälja minnes, wõttes eelarwesse kulud ja tulud. Kui see eelarwe aga niisugusel kujul „Riigi Teatajas“ peaks awaldatama, siis on minu arwates arusaamatused võimalikud. Näiteks on siin öeldud, et sadamatehas saab meriasjanduse peawalitsuselt laewade remon-

diks 15 miljonit. Kui see „Riigi Teatajas“ on niimoodi awaldatud, siis mina arwan, et sadamatehaste juhatus tuleb meriasjanduse peawalitsuse juhatusel juurde ja ütleb: „Riigi Teatajas“ on öeldud, teie annate meile 15 miljoni eest tööd, andke siia, olge lahked. Samuti on lugu ka teiste tulude punktidega. Jääb — ainult lahtiseks küsimus, kuidas sadamatehaste juhatus selle 18 miljonilise töö kätte saab, mida seaduse alusel eraisikud peawad andma. Mina arwan, et niisugusel kujul ei tarwitse eelarwe lisa nr. 2 „Riigi Teatajas“ awaldada. Mina ütleksin, et üldse see lisa nr. 2 kahtlane asi on ja öieti terve see kupatus tuleks tagasi tükata, kuid silmas pidades, et komisjon on tahtnud walitsust sundida Riigikogu wastawat soowiawaldust täitma, siis võiks, kui tahetakse walitsust nõnda öelda witsahirmuga sundida seda soowiawaldust täitma, „Riigi Teatajas“ awaldada ainult lisa nr. 2, kulude osa, mitte aga tulud. Selleks tuleks see tulude osa eelarwest maha kustutada. Sellepärast ma ei taha komisjoni ettepanekule wastu waielda tema täies ulatuses ja teen parandusettepaneku, et tulude osa jääks eelarwe lisa nr. 2-st wälja. Et lisa nr. 2 pealkiri ei oleks pikasabaline, on sealt vaja maha kustutada üleliigne sõna „operatsioonide“.

Teiseks tuleks maha kustutada sadamatehaste kulude osast „tulude ülejääk 5.177.200 mk.“ — wastawalt jääks kulude kogusumma wähemaks — ja tulude osa wälja jätta. Samuti tuleks maha kustutada laewasõiduameti eelarwe kulude osast „tulude ülejääk 10.542.400 mk.“, ja tulude osa täiesti wälja jätta. Märkuste kohta teeb komisjoni aruandja ise wastawad parandused, sest muidu võib segadus tekkida.

Ma katsusin Riigikogu tähelpanu juhtida ühe soowiawalduse peale. Aga kui waadata neid teisi soowiawaldusi, siis on nad mitmeti väga imelikud. Ehk lubate mulle weel paar minutit, ma katsusin weel mõne soowiawalduse peale tähelpanu juhtida: „13) Riigikogu awaldab soowi, et kõik Wabariigi Walitsuselt Riigikogule esitatawad seaduseelnõud põhjalikult läbi waadataks ja wiimistletaks kohtuministeeriumi kodifikatsiooni osakonnas.“ 50) kõneleb sellest, et: „Riigikogu awaldab soowi, et kohtuministeeriumi kodifikatsiooni osakonna liigete wakantkohtadele kõigelähemal ajal katsutaks leida wastawad jõud.“ Need

kaks soowiawaldust peaksid ometi koos olema, sest kui soowiawaldusi on palju ja neid on palju, siis tuleb terve see raamat, milles need soowiawaldused trükitud, enne pähe õppida, kui sellest labürindist tarwilikku sisu kätte leida. Peab katsuma ühetaolised kokku koondada, kui neid soowiawaldusi üldse soowitakse wastu wõtta.

Juhataja **J. Tõnisson**: Sõna on aruandjal. (O. Gustawson, is.: Faktiliseks märkuseks.)

Aruandja **K. Tonkman**: Riigikogu liige härra Wirma wõttis eelarwe-komisjoni õige walju kriitika alla. Kritiseeris teda igalt poolt ja tahtis oma kõnega ära näidata, et eelarwe-komisjon mitte õiget teed ei ole käinud, komisjon on süwenenud liiga palju eelarwe sisse, on seal tuntawaid kärpimisi teinud iseäranis koosseisudes ja on nagu Wabariigi Walitsusele umbusaldust awaldanud, et nagu Wabariigi Walitsus ei oskaks mitte koosseisu küllalt kokku tõmmata jne. Härra Wirma ütles sellejuures, et kõigeõiglasemad olla rkl. Jõeäär'i ettepanekud, et wõtta ühekorruga summa pealt hulk maha ja asi olewat korras. Aga sellejuures tegi rkl. Wirma ka parandusettepaneku ja ei lepi mitte oma parteiseltsimehe Jõeäär'iga — ehitus-peawalitsuse ametnik maha wõtta. Kui nüüd wõtta ja waadata härra Wirma ettepanekut, siis, missugune loogika seal oleks? Ühel Riigikogu liikmel on õigus Riigikogus ettepanekuid teha, et näiteks ehitus-peawalitsuses tuleb üks koht ära kaotada ja komisjon, kes asjaga kohapeal tutwunenud, asja läbi kaalunud, ei tee mitte nii pealiskaudselt ettepanekuid, nagu praegu rkl. Wirma tegi. See näitab kohe, et siin on loogiline wiga rkl. Wirma poolt tehtud, ja need nii kibedad etteheited, mis tema komisjonile tegi, ei ole millegagi põhjendatud, waid tema räägib sellega iseenese wastu. Kui härra Wirma oleks tahtnud loogiline olla, oleks ta pidanud piinlikult sellest kinni pidama, mida ta just ise soowitas. Kui eelarwe-komisjonis mõne küsimuse kohta waidlused küll pikale wenisid, — toodi ette, et olewat arutatud liig kauda sugutäkke, siis seda mitte teedeministeeriumi eelarwe juures, küll aga põllutöökommisjoni eelarwe juures, kus wastawate asutuste abiraha anda soowitati. Mina arwan, et sel korral oli täielik õigus Riigikogu liigetel selle kohta sõna wõtta ja

kui Riigikogu liige Laarman ka selle kohta sõna wõttis, siis põhjendas ta neid küsimusi. Praegu mina ei leia küll, et härra Wirmal põhjust oleks olnud teedeministeeriumi eelarwe juures esile tulla ja rääkida, et eelarwe-komisjonis olla sugutäkkudest räägitud. See ei puutu kuidagi teedeministeeriumi eelarwesse. Selle wastawa märkuse oleks pidanud härra Wirma küll põllutöökommisjoni eelarwe juures tegema. Seal oleks wäga kohane olnud. Praegusel korral ei ole härra Wirma märkus otstarbekohane. Siis tähendas härra Wirma, et eelarwe-komisjon ei ole mitte mingisuguse seletusega esinenud, ja temale olewat täiesti tumedad, niisama ka teistele Riigikogu liigetele, need ametlikud numbrid, mis ette on kantud. Minu teadmise järele, ja seda mäletawad ka kõik Riigikogu liikmed, esines siin üld-aruandja härra Kornel eelarwe kohta üksikasjalise seletusega, mis kaunis põhjalik oli. Mina kuulasin selle seletuse otsast lõpuni ja mikspärast suurendused ja vähendused on tehtud. Teiselt poolt on Riigikogu liigetele kätte saadetud eelarwe eelmisel kujul, nagu ta Wabariigi Walitsuse poolt esitatud ja teiseks ka komisjoni poolt parandatud kujul. Neid kahte wõrreldes, selgub Riigikogu liigetele, kuidas ühes ja teises kohas kärpimisi ja parandusi on tehtud. Kui Riigikogu liigetel ühe wõi teise paranduse wõi kärpimise kohta kahtlust on, siis olen mina ja ka teised aruandjad walmis selle kohta kohe seletust andma. Kui aga härra Wirma arwab, et eelarwele kasulik on, et kõik peab siin ette kantama, mis eelarwe-komisjonis tehtud, ja iga üksiku suurendamise ja vähendamise kohta seletust soowitakse, pean ütleva, et kui wähegi tahetakse selle kohta selget pilti saada, kuluks wähemalt kuus tundi ära, sest et teedeministeeriumi eelarwe on üle miljardi suur. Ja kui kõigi nende üksikasjaliste kärpimiste ja muudatuste kohta seletust soowitakse, siis teen mina seda hea meelega. Kui mina nii põhjalikult seda ei suuda, siis loodan, et teised komisjoni liikmed härrad Uibopuu, Woiman, Pool ja Laarman kaasa aitawad, kui see eelarwele kasulik on. Mina ei andnud pikemaid seletusi sellepärast, et seda kokkuwõtetul ja surutult, mõne sõnaga, mitte ei saa, see wõib üksikuid arusaamatusi tuua, mis mitte soowitaw ei ole. Loodan, et Riigikogu liikmed üksikasjaliselt küsimisi awaldawad, millele wõib seletust anda, kuhu seletust

tarwis on, kui seda soowitakse, sest eelarwe-kommisjon ei ole mingisuguse tagamõttega wälja tulnud, et ta seletust ei taha anda, waid just sellepärast, et mitte asjata aega raisata ja pikale wenitada. Kriipsutan weel kord alla, et kui seda soowitakse, siis annan mina hea meelega seletusi.

Juhataja J. Tõnisson: Faktiilseks märkuseks on sõna rkl. Gustawson'il.

O. Gustawson (is.): Ühe näitena, kuidas Riigikogu mitte töötama ei peaks, kandis Riigikogu liige Wirma ette soowiawaldused nr. 13 ja 50. Mina järeldan sellest etteheitest, et need kaks soowiawaldust 1) tarbetud on härra Wirma arwates ja 2) väga halvasti redigeeritud.

Mis puutub esimesse oletusse, nagu oleks tarbetu soowiawaldus nr. 13, mis räägib sellest, et Wabariigi Walitsus peaks esitama Riigikogule seaduseelnõud põhjalikumalt wäljatöötatuina ja enam wiimistletuina kui siinamaani, siis arwan mina, et see soowiawaldus kaugeltki tarbetu pole. Kõik Riigikogu liikmed, kes on töötanud komisjonides, teawad väga hästi, millise äärmise lohakusega nii keeleliselt kui konstruktiivselt on töötatud wälja need seaduseelnõud, mis Wabariigi Walitsus on esitanud. Riigikogu wõidaks oma töödega väga palju, kui ta sarnase asjata töö — seaduseelnõud peaaegu uuesti ümber töötada — wõiks jätta Wabariigi Walitsuse enda teha. Ja et see wiimistlemistöö wõiks sündida ainult kodifikatsiooni osakoma kaudu, mille koosseis tuleks kiires korras suurendada, see paistab ka päris selge olevat.

Mis puutub teise etteheitesse, nagu oleksid mõlemad soowiawaldused oma wäärtuse kaotanud sellepärast, et nad on paigutatud kahte ossa, siis wõin ma tähendada, et minu poolt need kaks soowiawaldust esitati ühise soowiawaldusena. Mikspärast aga Riigikogu kantslei, mille töö eest ka Riigikogu juhatus wastutama peab, heaks on arwanud minu soowiawalduse kahte ossa kiskuda, ühe nr. 13. ja teise nr. 50 alla paigutada, seda teab wast rkl, Wirma palju paremini kui mina.

Juhataja J. Tõnisson: Faktiilseks märkuseks on sõna rkl. Laarman'il.

M. Laarman (põl.): Härra Wirma tähendas, et mina olla kolm tundi rääkinud eelarwe-kommisjonis. See ei wasta

tõele, mina rääkisin vähem, kui $\frac{1}{2}$ sellest ajast, mis härra Wirma täna rääkis. See on waewalt 10 minutit.

J. Luur (krst.): Austatud Riigikogu liikmed! Wõtan sõna teedeministeriumi eelarwe arutamise puhul selleks, et mõned ääremärkused teha ja Riigikogu liikmeid tutwustada nende küsimustega, mis rohkem wõi vähem tähtsad wõiwad olla, ja mida mina, kui elukutseline reisija Eesti raudteedel, tundma olen õppinud ja kuulnud olen raudteeteenijate suust; kõigepealt on täna juba räägitud sellest, et raudteeteenijate palgad väga wäikesed on. Lubage, austatud Riigikogu liikmed, teile ette kanda meie jaamaülemate palgad. Nagu teada, jagunewad meie jaamad kuude järku ja sellega jagunewad kuude järku ka jaamaülemad oma teenistuse suhtes. Kui meie nüüd nende palkasid tähele paneme, siis näeme, et esimesjärgu jaamaülemate palk on ainult 11.700 marka. Tema wanem abi saab 7.700 mk., teine abi 6.800 marka kuus. Teisejärgu jaamaülemate palk on 9.900 marka, abi palk — 6.200 marka. Kolmandajärgu jaamaülemate palk — 8.700 mk., abi palk — 5.800 mk. Neljandajärgu jaamaülemate palk on 6.800 mk., abi palk 5.500 marka. Wiiendajärgu jaamaülemate palk on 6.200 mk., abi palk 5.300 mk. Kuuendajärgu jaamaülemate palk 5.800 mk., abi palk 5.300 marka.

Nüüd, ma luban enesele ette tuua wedurijuhtide palgad. Wedurijuht saab palka reisijaterongidel 6.800 marka, kaubarongil — 6.200 marka, manööwriweduril — 5.800 mk., esimene abi weduril 5.500 marka, teine abi weduril 4.600 mk., reisijaterongidel — 5.300 marka, kaubarongidel 5.000 mk., wanemal konduktoril on palk 5.800 mk., nooremal konduktoril — 5.600 mk., ja wagunisaatjal 4.800 mk. Niisugused on meie raudteeteenijate palgad. Ei ole tarwis rääkida sellest Riigikogus, kui tähtis asi on ühest küljest meie raudtee ja kui nõrgalt maksetakse riigi poolt neile teenijatele tasu teisest küljest. Minul on juhtumisi olnud minu sõitudel kokku puutuda raudtee jaamaülemate ja nende abidega, kus inimesed lihtsalt silmawees kurdawad selle üle, et elu on nendele wõimatuks muutunud. Palgad on nii wäikesed, et inimesed äärmiselt raskesse majanduslikku seisukorda on sattunud. Kui meie nüüd waatame neid palkasid lähemalt, siis näeme, et ainult üksikud õnnelikud on need, kes saawad

palka 11.700 marka näiteks, aga see on ainult Tallinnas. Ja siis wõtame teisejärgu jaamaülemate palga 9.900 marka ja abi palga 6.200 marka. Lugupeetud Riigikogu liikmed, missugused arusaamatused on siin palgaredelis. Jaamaülemate abi saab 3.000 marka vähem kui tema ülemus, niisuur wahe ei tohiks aga minu arusaamise järele kuidagimoodi olla. Ja sellestki wäikesest, äärmiselt wäikesest palgast arwatakse weel 10% maha. Nagu ma raudteeteenijate suust kuulnud, ei ole see 10% mahaarwamine millegagi õigustatud just raudteeteenijate suhtes, kes wäikestes jaamades teeniwad, kus külägi lähedal ei ole, kust kergemini wõiks toiduaineid saada. Inimesed on sunnitud sõitma linnadesse ja mujale, et endile toiduaineid muretseda.

Edasi näeme, et raudteeteenijatele, peale rahalise palga, midagi muud ei anta, ei kütet, ei walgustust, ei korterit. Selle wäikese palga eest, mis jaamaülem saab, peab ta endale muretsema weel korteri, kütte ja walgustuse. Wene ajal seda ei olnud. Wene ajal oli igal jaamaülemal ja tema abil jaama juures prii korter ühes kütte ja walgustusega. Elu on muutunud niiwõrd raskeks just neile isikutele, kes wastutawatel kohtadel teeniwad, et nad ei saa enam oma lapsi koolitada. Meie peame arwestama sellega, et jaamade juures kooli ei ole, ja inimesed peawad oma lapsed eemale kooli saatma, see tähendab, neil tuleb elada kahe perega. Mul on mitu korda juhuseks olnud kõnelema jaamaülematega, nende abidega, kus lihtsalt inimesed nutawad ja ei tea, kuidas läbi saada, kuidas oma lapsi Narwa, Rakweresse wõi mujale kooli saata, ning neile toiduaineid, riideid jne. muretseda. Isegi seda wäikest palka, mis meie raudteeteenijad saawad, ei näe nemad rohkem, kui üks päew, see on palgamaksmise päewal. Nii pea, kui nad palga saawad, annawad nad selle kohe raudtee wagunpoodi, kust toiduaineid ja riidekraami tuuakse. Raudteeteenijad elawad, nii öelda, feodaalsüsteemi ajal. Kui palk saadud, sõidab wagun, milles raudtee pood, jaama, ja ülemad, abid, rööpaseadjad jne. ostawad seal omale jahu, heeringaid ja muud kraami. Nad annawad sagedasti kõik oma palga, see on 4—5 tuhat marka korraga ära ja siis jääwad nad ilma margata terweks kuuks. Kui raudteeametnikud palgalisa on nõudnud, siis on neile nii mitugi korda öeldud, et raha ei ole, ja kui Riigikogu annab, siis

wõib neile palkasid tõsta. Ma arwan, et sellest kõigest, mis ma ette kandnud, peaks aru saadama, et raudteeteenijate elu tuleks tingimata reguleerida ja nende palkasid tõsta. Wõtame teised ametnikud, näiteks õpetajad, kes suwel neli kuud täiesti wabad on ja wõrdlemisi palju rohkem palka saawad, ja wõrdleme nendega, kes wastutusrikastel kohtadel teeniwad, näiteks jaamaülemad, kellel pole ei ülestõusmise pühi, ei jõuluid jne., ja kes alati peawad wäljas olema. (O. Gustawson, is.: Wõi näiteks koolinõunikud!) Koolinõunikudel on wäga palju tööd. Nemad peawad alati wäljas olema, olgu ilm missugune tahes, wihmane wõi külm.

Edasi juhin siin Riigikogu liigete tähelpanu sellele, et just jaamaülemate ringkondades tulewad hääled kuulda wale, kes nõuawad, et jaamaülematele ja rongijuhtidele peaks antama raudtee poliitsei wõimu õigused, mis mõnel üksikul juhtumisel tõesti wäga tarwilikud. Näiteks juhtumistel, kus rongijuhtidel tegemist ilma piletitä reisijaga. Raudteepoliitsei on olemas, kui wõtame Narwa liini, Jõhwis ja Rakweres. Kui nüüd piletitä isik istub sõidule, näiteks Auweres wõi Waiwaras, siis ei saa rongijuht midagi parata, ta peab teda laskma lähemas jaamas maha wõi ilma piletitä edasi sõidutama kunni selle jaamani, kus raudteepoliitsei asub, kes piletitä reisiija peale protokollit teeb. Just samasugune lugu on ka sel juhtumisel, kui kwiitung piletitä sõitjale wälja tuleb anda, wõi see kwiitung lunastatakse. Sel juhtumisel oleks tarwilik, et rongijuhil oleks raudteepoliitsei õigused, nagu see on olemas Soomes.

Edasi tahaksin ühe ääremärkuse teha selles mõttes, et ebaloomulik on waadata, kui ühele hiljaksjäänud ja piletitä reisijale raudteel antakse kwiitungid wälja 3 eksemplaaris, selle asemel, et asjaajamist lihtsustada ja kokkuhoidlikust luua. Rong liigub, ja konduktoril, kes kwiitungid wälja kirjutab, wäriseb käsi, ja waewalt saab ta korralikult oma ülesannet täita. Wäljamaal on see asi palju lihtsamini korraldatud: seal annab konduktor lindist ühe kwiitungi wälja, ja see on kõik.

Edasi lubaksin enesele teie tähelpanu juhtida weel sellele, et mõnikord raudteerongid tarwitawad seisakuid kurjasti, mis ei ole millegagi põhjendatud, waid mis on ainult aja raiskamine. Mina tooksin näiteks piimarongi, mis sõidab Tallinna ja

Narwa wahet. See rong wõtab peale ainult piimanõusid ja rutulise kiirusega багаashi, aga niisugune rong seisab väikestes jaamades, nagu näiteks Waiwaras 11 minutit, Kohtlas 20 minutit, kus tal midagi tegemist pole, sest et seal piima peale ei panda. Waiwaras wõiks see rong 6 minutiga hakkama saada, Kohtlas niisama, aga siin seisab rong terwelt 20 minutit.

Siis edasi weel üks ääremärkus, mis puutub rongide liikumisse, ja nimelt see, et tuleb korraldada rongide liikumist niimoodi, et see wastaks elanikkude nõuetele. Mina illustreerin oma mõtet nimelt sellega, et Narwast näiteks läheb rong wälja kell 5.30 min. ja järgmine on piimarong, mis wälja läheb kell 8.35 min. Nende rongide wahe on väikene, ja sõitjaid selleks ajaks ei kogu. Need inimesed, kes Waiwarast ja Jõhwist hommikuse rongiga Narwa on sõitnud, kas arsti juurde wõi nii edasi, need peawad kunni õhtuni ootama, et Narwast wälja sõita. Sellejuures aga kaotawad nad terve päewa asjata. See korraldus ei ole minu arusaamise järele mitte õiglane ning on palju nurinat sünnitanud.

Siis weel üks märkus selle kohta, mis mina olen läbi elanud oma reisel, nimelt et rongid saadetakse minema õigel ajal, isegi sel juhtumisel, kui piletikassa juurde jääb seisma maailmatu pikk saba, kes piletit ei saa, ning selletõttu hakkab lõhkumine ja tungimine liikuwa rongi peale, et kohta saada ja kõik piletit reisijad peawad maksma kahe- kunni kolmekordse hinna. Sel juhtumisel peaks rong kohe algusjaamas mõni minut kauem kinni peetama, et mitte teel aega wiita, lastes inimesi jaamades wälja jooksta mitu korda wagunitest pileтите muretsemiseks.

Edasi tahaksin juhtida tähelpanu sellele, et meie rongides sagedasti weel tarwilik puhtus puudub. Neid pühitakse küll, aga siiski on meie wagunid teinekord niisuguses seisukorras, et ei tahaks mitte sissegi astuda. Neid seadusi ja määrusi, mis raudteel makswad, ei täideta seal mitte täpselt. Ma pean ütleva, et wagunites, kus suitsetamine keelatud, tihti peale tuleb ühel reisijal teisele märkus teha selles, et suitsetamine keelatud on, millejuures aga sagedasti peab kuulma ülbeid sõnu. Teinekord näed küll, kuidas määrusest üle astutatakse, aga waikid, et mitte mõnda toorest wastust kuulda. Rongijuhtidel ei ole ju politseiwõimu

õigust, ja nii tuleb sõita kunni jaamani, kus politsei olemas on, et reisijale protokoll teha. (Wahelhüüded pahemalt poolt.)

Lõpuks tahtsin tähelpanu juhtida weel sellele, et meie raudteeteenijad — konduktorid, ka mitte alati ja küllalt täpselt oma kohuseid ei täida. Nemad peaksid just eeskujuks olema rongidel, peaksid seal korda pidama, kuid meie näeme, et tuleb ette juhtumisi — kus just niisuguses wagunis, kus suitsetamine keelatud, aga kus konduktor wiibib, kõik lubatud on, kui reisija poolt märjukene tarwitusele tuuakse.

Teeksin weel wiimase ääremärkuse selle kohta, et meie rongidel liig sagedasti rewideeritakse piletid. Wõib olla, et see hea on, aga kui teil 10—11 korda piletit rewideeritakse Narwast—Tallinna sõidul, siis on see ikkagi liig, pealegi, kui teie sõidate öösisel rongil. Tuleb ette juhtumisi, kus niisugusel pileti ettenäitamisel kodanikud oma piletid ära on kaotanud, lihtsalt taskust mööda on pistnud ja sellepärast sunnitud on kahe kunni kolmekordset hinda maksma. On ju väga hea, kui täidetakse oma kohuseid väga piinlikult, siiski on liig sagedasel pileтите rewideerimisel oma väikesed halwad küljed. Ja selles mõttes peaks siin küsimust paremini korraldatama. Üldiselt on aga meie raudteeliikumine korralik; rongid käiwad täpselt. Selles mõttes on kahe wiimase aasta jooksul meie teedeministerium suure edusammu teinud. Need oleksid minu, kui reisija, ääremärkused meie raudteeliikumise kohta.

Juhataja J. Tõnisson: Koosolek on kaks tundi kestnud, teen 15-minutilise waheaaja.

Waheaeg algab kell 7.15 min.

Pärast waheaega jätkub koosolek kell 7.30 min.

Koosolekut juhatab esimees **J. Tõnisson**.

Sekretääri kohal abisekretäär **O. Köster**.

J. Woiman (sd.): Austatud Riigikogu liikmed! Teedeministeriumi eelarwe on kujunenud kõigesuuremaks eelarweks teiste ministereeriumide eelarwete hulgast, niihästi oma rahalise eelarwe, kui ka ametnikkude arwu poolest. Kui nüüd Riigikogu on teatud mõõdul asunud põhimõttelisele seisukohale, et ametnikkude arwu tuleb vähendada, siis loo-

mulikult, oleks igatahes teedeministeerium kui kõigesuurem ministeerium just see, kus võimalik teatud mõõdul kõigerohkem kärpimisi ette võtta. Kui nüüd teedeministeeriumi eelarwet lähemalt silmitseda ja võrrelda alamkommissjoni ettepanekut sellega, mis nüüd eelarwe-kommissjoni poolt ette panduna Riigikogule on esitatud, siis selgub, et alamkommissjon oma ettepanekus on vähendanud teedeministeeriumi eelarwet ligi 18 miljoni marga võrra, eelarwe-kommissjonist on ta aga välja tulnud 5-miljonilise vähendamisega. Lähemalt asudes teedeministeeriumi eelarwe juurde, peab kõigepealt selle peale tähendama, et nii paljudeski küsimustes oleks võidud rohkem kokku hoida ja rohkem kärpida, kui seda on tehtud. Kui võtame keskasutuse koosseisud, siis siin on palju sarnaseid ametnikka, kelle kohad võiks igatahes ühineda, ja millise ühendamise läbi asi lihtsustataks ja paremini korraldataks. Koosseisudes on ette nähtud juriidiline nõunik 18.000-margalise palgaga, samuti kantseleijuhataja, palgaga 15.300 marka. Ma arwan, et kui siin oleks ühendatud need ametkohad ja sinna juriidilise haridusega tubli ametnik panna, siis võiks ta väga hästi neid ülesandeid täita, niihästi juriidilisest küljest, kui ka kantselei juhatamise mõttes. Siin on räägitud ka inspektsioonist. Inspektorid oli ette nähtud eelarwes üldiselt 7. Nendest üks peainspektor, kuus inspektorit ja peale selle veel üks inspektori abi. Siit kõnetoolilt on täna rõhutatud, et need inspektorid on tingimata teedeministeeriumis tarvilikud ja ilma nendeta läbi ei saa. Mina oma poolt arwan, et kui teedeministeeriumil, kui kõigesuuremal ministeeriumil, üks abi oleks — nõunikka tal ei ole, selle asemel on küll teatud arv inspektorid ette nähtud — siis igatahes võiks sarnane ametnik olla, kellel on ka teatud eriharidus ja kes eriküsimustes ministrile nõuandjaks võiks olla. Kuid et sarnaseid ametnikka suur hulk olema peaks, siis leian mina, et see põhjendatud ei ole. Siin tähendati selle peale, et igal erialal peab olema oma eriteadlane inspektor, kes ette kannab ministrile teatud küsimuses oma seisukoha, millega minister oma otsuseid võiks rajada. Kui nüüd arwatakse, et peab igal erialal oma inspektor olema, miks peab siis neid olema 7, nagu eelarwes oli ette nähtud, aga mitte 15 ega 20. Erialasid on ju teedeministeeriumis väga palju, ja üksik ini-

mene ei ole mitte uniwersaalne. (M. Juhkam, tões.: 7 on rahvuslik arv! K. Kornel, rhw.: Üle selle on lajutamine.) Ma ei tea, on ta rahvuslik arv, aga ma arwan, et selle rahvusliku arwu pärast ei pruugiks neid pidama hakata. Inspektorite ülesanne on muuseas ka selle järele walwata, et eelarwe korralikult kokku seataks, et teatud kokkuhoidmist ministeeriumis võimaldada ja veel muud sarnased küsimused. Alamkommissjonis teedeministeeriumi eelarwet läbi waadates selgus siiski, et inspektorid vähemal sellel alal, mis puutub eelarwe korralikku kokkuseadmisse ja riigi majanduse kokkuhoidmise mõttesse, siis sellel alal ei ole nad teinud, mis oleks pidanud tegema. Nii selgus meriasjanduse peawalitsuse juures, et eelarwe oli sarnaselt kokku seatud, millega igatahes ei võinud alamkommissjon nõus olla, ja mille juures nii mitmeski osas nõuti summasid poole rohkem, kui seda tegelikult tarwis läheb. Alamkommissjonil tuli seda arwesse võtta ja tuntawalt wastawaid summasid kärpida.

Mis puutub nüüd õhuasjanduse inspektorisse, siis võib öelda, et meil rohkem ette võtteid sellel alal ei ole, kui „Aeronaut“ ning peale selle veel sõjawäe lendurid, kes kuuluvad sõjaministeeriumi alla. Ainult selle „Aeronauti“ ja mõne wäljamaa õhutühenduse puutuwa konwentsiooni pärast meil erisinspektorit pidada, ma leian, et see on luksus, mida ei oleks tarwis enesele lubada ja ilma milleta võiks läbi saada. Mõned inspektorid, näiteks posti inspektor, on palju sarnaseid määrusi wälja andnud, wõi lasknud wälja anda, tähendab tema kannab ministrile ette, ja selle ettekande põhjal antakse need määrused wälja, mis mitte ei käi elunõuetega kokku ja mida paari nädala pärast oli minister sunnitud tagasi wõtma ja muutma. Waadake, kui sarnaseid nähtusi ette tuleb, siis leian, et kui minister oleks neid asju üksinda otsustanud, wast ehk oleksid need asjad paremini otsustatud, kui seda inspektori nõuandel.

Eelarwe-kommissjoni poolt vähendati sisewete büroo eelarwet, mis ette nähtud 29 paragrahwis, keskasutuse eelarwe juures poole võrra, tähendab, temale lubati krediiti kunni 1. juulini. Peale selle awaldati arwamist, et ta wõidaks üle wiia osalt Tartu ülikooli ja osaliselt põllutööministeeriumi alla. Aga kui põllutööministeeriumi, samuti ka haridusministee-

riumi eelarwed arutamisel olid, siis selkohaseid ettepanekuid sisewete büroo suhtes mitte ei tehtud. Nende ministeeriumide juures ei ole wastawaid krediite ette nähtud. Kui nüüd aga Riigikogu sarnasele seisukohale asub, nagu eelarwekommissjon, siis peab sisewete büroo oma tegewuse täiesti likwideerima. Sisewete büroo korraldus on sarnane, mis täiesti tähelpanu wäärrib. Ja lubatagu, et mina tema tegewusest siin lühikese ülewaate annan.

Sisewete büroo asutati omal ajal Narwa hüdro-elektrijaama büroo nime all, sellest kujunes ta välja. Ta uuris Narwa koske, Naroowa jõge ja peale selle, kui see ülesanne täidetud, siis toodi ta teedeministeeriumi alla üle, ja praegu toimib sisewete uurimist tehnilise weeteede parandamise ja maaparanduse ning weereguleringi mõttes. Selleks otstarbeks uuritakse kõiki tähtsamaid jõgesid ühes harudega, samuti ka sadamaid ja järwi. Meie praegune siseweteede ulatus on 508 kilomeetrit. Uurimist toimetatakse praegu 4 liigis. Esiteks Tartu-Baltimere ühendus, mis on kõlbulik mere rannasõidu liinina. Praeguse tee sügawus on 2 meetrit. Kui seda süwendada 3 meetrini, siis wõiks seal käia laewatüüp, mille suurus oleks: pikkus 60 meetrit, laius 15 ja sügawus 2,75 meetrit. Selle projekti teostamine nõtab suurt kulu, ja selle teostamine on igatahes kaugema tulewiku küsimus. Edasi oleks weeteede hulgas tähtis Tartu-Peipsi praegune ühendus. Selle sügawus on 2 meetrit ja laewatüüp on 40×8×5 meetrit. Seal tarwitseb ainult vähemaid korraldusteid teha, siis wõiwad laewad wabalt liikuda. Kolmandaks on Tartu Wõrtsjärwe, mille sügawus on 1,15 mtr., laewatüüp 30×5×1 mtr. Seda teed wõib ka vähemate kuludega korda seada. Sellesama juurde kuuluvad ka Pärnu jõgi, Wõhandu, Ahja ja Pedja ning Suislepa jõgede alumine jooks. Neljandaks uuritakse parwetamise teid, see on nende suuremate jõgede harsid ning ühtlasi wäiksemaid jõekesi. Samuti kuuluvad neljanda punkti alla uurimistööd maaparanduse alal. Esimeses järjekorras uuritakse II liigi teid, siis kolmanda ja lõpuks I ja IV-da. Rahwamajanduslikult on nende teede tähtsus väga suur. Kasutamine kestab aastas umbes 180 päewa. Kui nüüd need teed täiesti korda seada, siis igatahes kauba muretsemise kui ka wedamise mõttes oleks see väga tähtis, wedu tuleks palju

odavam, kui raudteedel. Edasi uurib sisewete büroo weejõu suurust. Meie weejõude hinnatakse aastas ilma Naroowa jõeta 80.000 hobusejõu peale, kuid soodsate wete reguleerimiste juures wõiks weejõud aastas tõusta 240.000 hobusejõu peale. Praegu on sisewete büroo poolt kokku seatud Naroowa ja Pärnu weejõu kadastrid. Teiste jõgede jõu kadastrid loodetakse järgmisel aastal kokku seada. Uurimist teostatakse täielikult, see on weekogude tehniline kirjeldus kõigis weeteedes. Pealiskaudselt toimetatakse weekogude kirjeldust, kasutamise kawa ja seatakse kokku jõu kadaster. Selle alla kuuluvad kõik weekogud. Kolmandaks, uuritakse weejõudu hüdromeetrite tööd korraldamisega, see on, mõõdetakse weekogude reshimi ja uuritakse seda. Samuti õpitakse wee ärawoolu tundma, mis iseäranis maaparanduse töödena väga tähtsad on. Weepinna waatlusi toimetatakse kolmes järjus. Esiteks, alalistes suuremates weekogudes, see on Naroowa, Pärnu ja Jägala jões. Teises järjekorras kestawad waatlemised 5—7 aastat weepinna kõikumiste iseloomu ja weehulga mõõtmise üle. Weepinna kõikumise iseloomu ja weehulga mõõtmist toimetawad alaliselt hüdromeetriaajaamad 2—3 aastat. Seda toimetawad ka ajutised hüdromeetriaajaamad, milliste mõõtmiste põhjal weehulk kindlaks määratakse. On üksikud woolumõõtmised, mille kohta meil küll selkohased andmed olemas, kuid need põhjenewad wäljamaa andmetel, mis aga wananenud ja mittetäpsed. Sisewete uurimine algas 1920 a. ja praeguse kokku seatud kawa järele kestab ta 1927 aastani, see tähendab 7 aastat. Selle peale on kunni praeguseni kulutatud 10½ miljonit marka ja uurimise lõpetamiseks kulud üldse 33½ miljonit marka. Sisewete büroo korraldusel on praegu ilmunud „Eesti hüdrograafia ülewaade“, „Naroowa jõe uurimise andmed“ ja „Ülemaalsed loodimised“. Kes neid raamatuid pealiskaudseltki on silmitsenud, see peab tunnistama, et see, mida sisewete büroo teeb, on meile igatahes väga tähtis maaparanduse, laewateede, samuti ka üldse weeteede suhtes ja weejõu kasutamise mõttes. Kui nüüd seda tegewust wadelda, siis peame igatahes otsusele tulema, et sisewete büroo tegewus on meile küllalt tähtis ja õige lai. Eelarwekommissjonis tähendati selle peale, et sisewete büroo teeb paralleelselt oma tööd põllutöministeeriumi maaparanduse bü-

rooga. Mina käisin nende päewade sees maaparanduse büroo juhataja juures, et selgusele jõuda, kuiwõrd need etteheited, mis eelarwe-komisjonis tehti, põhjendatud. Seal seletas maaparanduse büroo juhataja, et sel ajal, kui sisewete büroo oma tegewust algas praeguses sihis, siis anti kõik mõõtmise riistad sisewete büroole üle, ja igatahes on tema selles arwamises, et kui sisewete büroo jõuab wäiksete jõgede mõõtmiseni, siis tema töö maaparanduse mõttes väga tähtis ja kasulik on. Maaparanduse büroo juhataja arwas weel, et igatahes oleks parem ja otstarbekohasem, kui need tööd oleksid koondatud sarnase juhi kätte, kui on seda praegune sisewete büroo juhataja. Tema kindel arwamine oli see, et igatahes neid töid tuleb jätkata, neid ei tohi katkestada. Loomulik on, et kui need käesolewal aastal katkestatakse, siis kaotawad need uurimised, mis sisewete büroo toiminud, tuntawalt oma teadusliku wäärtuse. Kui neid mõne aasta pärast jällegi korraldama hakatakse, siis ei saa neid enam niiwõrd hästi kasutada, kui praegu. Uurimised, mis sel alal toimitakse, peab wiidama järjekindlalt läbi, ainult siis saab neid teaduslikult ära kasutada. Kui aga need tööd katkestatakse ja mõne aasta pärast jälle jätkatakse, siis ei saa enam sarnast ülewaatlikku pilti sellest tegewusest, ja neid andmeid ei saa teaduslikus mõttes kasutada. Kõiki seda arwesse wõttes arwan mina, et Riigikogu peaks siin selle wea parandama, mis eelarwe-komisjon tegi, ja lubama sisewete büroole krediiti kunni aasta lõpuni, see tähendab, et seda summat, mis eelarwe-komisjoni poolt kärbiti, see on 2.165.000 marka, selle summa wõrra tuleks § 29 suurendada. Teen sellekohase ettepaneku.

Edasi, kui waadelda raudteewalitsuse tegewust, siis selgub, et raudteewalitsus meil tuntawalt laiutab. Laiarööpalise raudtee pikkus kilomeetrites on 726. Kui wõtta nüüd ametnikkude arw, mis on laiarööpalise peal, 4.200 inimest, siis näeme, et iga tee kilomeetri peale tuleb 5,78 ametnikku. Aga, nagu minu parteikaaslane Wirma ette kandis, et selles arwus ei ole kõik ametnikud, waid neid on weel raudtee peatehastes, depoodes ja wäikestes töökodades. Kui nüüd kõiki arwesse wõtta, siis on pilt natukene teine. Kitsarööpalise raudtee pikkus on 395 kilomeetrit ja ametnikkude arw 913, sellega tuleks iga teekilomeetri peale 2,8

ametnikku, kuna laiarööpalisel tuleb 5,78. See näitab, et kitsarööpalisel on asjaajamine lihtsam. Ametnikkude arw on küll wähendatud 35 ametniku wõrra, kuid see wähendamine on sündinud peaaesjalikult alamate ametnikkude arwel, kes selle tagajärjel nüüd peawad paljuis kohtades 10—12 tundi töötama. Eelarwe-komisjon oli sunnitud ka ülemaid ametnikka wähendama. Nüüd on aga täiesti ootamata tulnud Wabariigi Walitsuselt ettepanek, asutada weel üks osakond ja nimelt majandusosakond, mis, wõib olla, on väga tarwilik, kuid siis peaks uue majandusosakonna alla koonduma kõik teised sarnased osakonnad, kus on majanduslikkude küsimustega tegemist, näiteks, warustus-, arwe-, tulude kontroll- ja weel teised wäiksemad puhtmajanduslikud jaoskonnad. Selle ettepaneku oleks pidanud raudteewalitsus juba eelarwe-komisjonis tegema, kuna ta oleks põhjalikult järele kaalunud. Kui aga nüüd tahetakse asutada majandusosakond, ilma et teisi osakonde selle alla toodaks, siis on see igatahes täiesti laiutamine ja lubamatu. Sarnast laiutamist ei peaks Riigikogu mitte lubama. Wõib olla, on uus minister teisel seisukohal, kuid meil on igatahes see ettepanek kätte saadetud, meile jagati need ettepanekud ammugi kätte, ja mina usun, et see, mis Riigikogu liigetele Wabariigi Walitsuse poolt esitatakse, peab ka wõetama nii kui Wabariigi Walitsuse ettepanek, olgugi, et see ei ole mitte praeguse, waid läinud walitsuse poolt esitatud.

Meie ministriumidest on teedeministriumil kõigerohkem ametnikka, nimelt on 6820 ametnikku, ja sellest hulgast langeb igatahes raudteede peale kõige rohkem. Kui nüüd ametnikkude arwu wähendamist kuskilgi ette wõtta, siis peaks seda igatahes raudteel tehtama, aga nüüd tuleb hoopis wastupidi, — seal suurendatakse rohkem, kui wähendatakse. Kui waatame nende asjaajamist, siis selgub, et näiteks statistika alal on laiarööpalisel raudteel 20 ametnikku ühes kahe juhatajaga, kuna kitsarööpalisel ainult üks statistik. Ma ei tea, kas kitsarööpalisel raudteel on tõepoolest 22 korda wähem tööd, kui laiarööpalisel. Samasugune lugu oleks ka kalkuleerijatega. Nii taheti kalkuleerijaid kuus tükki juurde wõtta, aga kui alamkommisjon kohapeal asja järele waatamas käis, siis selgus, et väga hästi saadakse endise 14 ametnikuga läbi, ja alamkommisjon tegi ka wastawa kärpi-

mise selles osas. Palgamaksjaid oli liinil wiis, aga nüüd tuli wälja, et kaks saawad sellega wäga hästi toime. Kõigest sellest selgub, et seal nii paljudeski kohtades wõib tuntawaid kärpimisi ette wõtta, kui aga hea tahtmine on seda ette wõtta. Kui aga seda tahtmist mitte ei ole, siis mina leian, et seda peab Riigikogu tegema.

Kui waadelda nüüd raudteewalitsuse asjaajamist, siis leiame siin wäärnähtusi igal pool. Wõtame näiteks sellesama kalkuleerijate asja. Kõigepealt kalkuleeritakse kaupa wastuwõtmise juures. Siis saadetakse need kalkulatsioonid raudteewalitsusse, kus nad 14 ametniku poolt kontroleeritakse. Pärast seda saadetakse nad riigikontrollile, kes nad uuesti läbi waatab. Kui neid tagajärgi, mis sarnase mitmekordse kontroleerimise juures on saadud, waadelda, siis peab ütlema, et need eksitused ja wead, mis on leitud, õige wäikesed on, wähemalt ei tasu nemad ennast ära.

Nii paljudeski osakondades lonkab asjaajamine õige tuntawalt. Iseäranis paistab see silma warustusosakonnas. Seal on wäga palju mittetarwilikka materiaale ostetud. Nii seisawad seal suured wirnad plekktahwleid ja kallihinnalisi wasktorusid õue peal wihma ja lume käes. Samuti on suured wirnad poolpehastanud laude wihma ja lume käes mädanemas. Siin ei saa muud öelda, kui seda, et nähtawasti on warustusosakonnal õige laialdaselt raha käes olnud, mida wõis ohtralt wälja anda ja sarnast materiaali osta, mis raudtee tehnilistele tingimistele mitte ei wasta ja mis praegu wäljas mädaneb. Sarnast asjaajamist ei tohiks mitte lubada, ja niisugused wäärnähtused peaksid kaduma. Igatahes on näha, et warustusosakonnal ei ole mitte juhtiwat kätt, kes asja õieti suudaks ajada, ja sellepärast wõiks ka wäga otstarbekohane olla, kui see osakond majandusosakonna alla üle wiidaks. Kuid majandusosakonna juhatajaks peaks olema kõrgema haridusega majandusteadlane, keda minu teada praegu meie raudteel ainult üks on ja see üks oli raudteeülema abi siinamaani. Mina leian, et sarnase suurema osakonna peal, nagu on seda warustusosakond, wõi kui teda tahetakse ümber muuta, siis majandusosakond, et selle eesotsas peaks seisma eriharidusega majandusteadlane, kes asja õieti ja otstarbekohaselt ajaks.

Liiprite ja muude tehniliste materjaalide kohta esitati sarnased nõudmised, et metsade peawalitsus ei saa niisuguseid liipreid mitte muretseda, kuna eraettewõtjatelt osteti palju kergemate tingimistega, kui metsade peawalitsuselt. Nii oli lugu näiteks „Atlanta'ga“. „Atlanta“ käest osteti liipreid, mille hulgas oli suur alawäärtuslikkude protsent, kuid selle peale waatamata wõeti kaup täie hinnaga vastu, kuna aga metsade peawalitsuselt liipreid alles riigikontrolli korduwal pealekäimisel lõppude-lõpuks vastu wõeti. See igatahes näitab, et üks riigiasutus ei taha teisega asju ajada, waid ostab palju parema meelega eraettewõtja käest wiletsat kaupa, kui riigiasutuste käest head.

Raudtee tarwitab iga aasta üle 200.000.000 marga eest küttematerjaali. Kui nüüd meie metsade häwinemist silmas pidada, siis peab igatahes sellele seisukohale asuma, et raudtee, kui üks kõigesuurematest kütetarwitajatest, peab katsuma teise kütte peale üle minna. Wäga wähe katseid on tehtud selles suhtes põlewkiwiga ja turbaga. Kütteküsimuse lahendamiseks kutsus alamkommissjon metsade peawalitsuse, põlewkiwitööstuse juhatase ja turbatööstuse esitajad komisjoni koosolekule. Sealjuures selgus siis, et raudteewalitsus on tõepoolest liiga loid selle küsimuse lahendamises. Alamkommissjoni soowiawalduse mõjul moodustati sellekohane erikomisjon, kes praegu uurib kütteküsimust raudteel.

Raudteetehaste ja depoo tööliste kohta peab nüüd igatahes tähendama, et need töötawad samastes wiletsates tingimustes, mis täiesti karjuwad on ja mida peaks wõimalikult pea kõrwaldatama. Nii on raudtee peatehases wäljakäigu koht kuskil hoowi peal taganurgas, kus tuul ja lumi läbi puhub. Tööline, kuumast walamiskojast ja sepikojast tulles peab märjalt ja higiselt sinna minema ja wõib wäga kergesti ära külmetada, ja selle tagajärg on igatahes haigused wõi weel halwemadki tagajärjed. Töökodades, raudtee peatehastes, samuti ka depoodes puudub peaaegu täielikult wentialatsioon, mis iseäranis tuntaw on sepikojas, kus nii paks suits töötamise ajal, iseäranis hommikuti, et kahe sammu peale inimest ei näe. Ma ei tea, kuidas tööliste silmad seal vastu peawad, ja kuidas need inimesed sarnases olukorras suudawad töötada. Kui ma sellekohaseid statistilisi andmeid tööliste haiguste kohta tahtsin saada, siis ei saa-

nud ma neid mitte, nii ei saa statistiliste andmete waral näidata, kuiwõrd sarnases suitsus töötamine mõjub tööliste silmade ja terwise peale. Wäikeseid töökodasid on terwe rida, kus töölised wõimatutes tingimustes töötawad. On isegi kaubawagunid, mis ratastelt ja telgedelt maha wõetud, kus töötawad kümnekond töölisi ja kus ühtlasi walatakse sealsamas supikatlas sulatatud tina. Ülepea peab ütleva, et meil on väga palju sarnaseid wäikeseid töökodasid, mis nagu seened pärast sooja wihma üles tärkawad ja kasvawad, kuna aga pärastu suured tehased tühjusest haigutawad. Peaks ometi katsutama sarnaseid töökodasid ja töökojakesi koondada, et produktiivsemalt ja lahendamates tingimustes wõiks töötada.

Lõpuks ma ei saa mööda minna sellest iseäralikust õhkkonnast, mis raudteedel walitseb. Nimelt wõetakse seal mingisuguseid ümberpaigutusi ette. Nii on näiteks uue depoo meister Laar ümber paigutatud, kes selle koha peal kümneid aastaid töötanud, olgugi mitte otsekohe selles depoo, waid teistes, waatamata, et selle wastu töölisel protesteerisid. Ja kui nüüd lähemalt selle üle järele kuulati, mis põhjusel on ümber paigutatud, siis selgus, et lihtsalt sellepärast, et tema töölistega liiga pehmelt ümber käinud ja et tema töölisi ei sõima, et tema waherkord töölistega ei olla mitte sarnane, nagu tuli ja wesi. See on igatahes sarnane nähtus, mis nüüd täiesti seda teinib, et seda siin kinni naelutada. Kui tema otsekohese ülemuse poole pöörasime sellekohase järelepärimisega, siis tähendas see: „Noh, kui nüüd meister Laar paigutatakse sellesama koha peale tagasi, siis mina enam oma koha peale ei jää.“ See igatahes näitas, et nende waherkord ilma tõsise põhjusega on terawaks aetud. Tõsine põhjus näis ainult selles olewat, et tema töölistega liiga pehmelt ümber käis. Noh, mina ei tea, kas siis tahetakse sarnast asja, et meister peab nüüd nuut käes tööliste järele walwama ja neid sõimama.

Kui nüüd edasi minna posti-telegraafi peawalitsuse juurde, siis peab igatahes kõigepealt seda rõhutama, et meil maa postiolud väga wiletsad on. Peaegu igapäew wõib kurtmisi ajalehes lugeda posti wiletsa kättesaamise üle. Selle üle on saadetud palju märgukirju, niihästi posti peawalitsusele kui ka teedeministriumile. Igalpool juhitakse tõsist tähelpanu meie wiletsate postiolude peale,

aga teedeministriumil, kui ka Wabariigi Walitsusel on kõrwad kurdid sarnaste tähelpanu juhtimiste peale, kuna aga ohtral käel lubatakse suuri summasid mitmesugustele kahtlastele ettewõtetele ja laiutatakse sarnaseid asutusi, mis peaks tõepoolest kaotatama, aga äärmiselt ollakse kitsi nende summade wäljaandmisega, mis lähewad postiolude parandamiseks. Meie peaksime igatahes juba lähemal ajal niikaugele jõudma, et iga walla ja külaelanik posti iga päew kätte peaks saama. Praegu on meil asutatud igas maakonnas postijaamade wõrk, üldsummas 251 üle riigi, ja peajasalikult sellepärast, et need posti weaksid. Maakonnade poolt on igatahes postiolude korraldamiseks kõik tehtud, kuid walitsuse poolt kustutati posti peawalitsuse arwelt 7 postkontori, 100 postiagentuuri ning 1000 uue postikasti tegemise krediit maha. Eelarwe-kommisjonis tuli alamkommisjoni liigetel suur sõnalahing läüa teedeministriga, et eelarwesse wastaw suurendus sisse wõtta. Meil walitsus nagu kardaks, et maainimesed rohkem ajalehti hakkawad lugema, ja et kultuur maal tõuseks. Samasugune lugu on ka telefoniga. Uue liini kilomeetri ehitamine läheb umbes 20.000 marka maksma ja seda peajasalikult just postide arwel. On sarnaseid juhtumisi ette tulnud, kus ehitatakse telefoniliin kümnete kilomeetrite wiisi läbi metsa, aga poste ei wõeta mitte sellest samast metsast, kust liin läbi läheb, waid weetakse 20 kilomeetri kauguselt sinna. See näitab, et ei ole otstarbekohast korraldust. Mikspärast ei wõeta siis otsekohe sellest samast metsast poste, waid weetakse 20 kilomeetri kauguselt, mis ometi telefoni ehitamise riigile õige kaliks teeb. Wedamine maksab ka suure summa. Meil tuleks telefoni edendamiseks maal eraisikute poolt kollektiivkeskjaamade awamist toetada, nagu selleks mitmelt poolt sellekohaseid soowiawaldusi on tulnud. (W a h e l h ü ü e K. K o r n e l'i, rhw. poolt.) On wõimalik, aga millegipärast on walitsuse poolt mõista antud, et neid awada mitte ei saa. Ja maal on igatahes soowiawaldajate poolt arwamist awaldatud, et walitsus wõtub nad üle, kui nad awatud on. Aga tõepoolest sarnast korraldust ei ole. Ministrium, samuti ka posti peawalitsus peaks toetama ja edendama just eraisikute kollektiivkeskjaama awamist.

Kui minna sisemise asjaajamise juurde posti peawalitsuses, siis selgub, et siin

on ka sarnaseid wäärnähtusi, mida ei tohiks olla. Eelarwe-komisjonis tähendati, ma ei tea, wist härra Liigand'i poolt, täie õigusega, et praegu on meil posti peal olemas kaks erakonda. Ja see on nimelt härra Jalajas'e ja härra Rikand'i erakond. Wahekord nende kahe erakonna juhi wahel on tõepoolest nii terawaks läinud, et ametkondade töö tõsiselt selle alla kannatab. Siin igatahes ei näe muud abinõu parandamiseks, kui seda, et üks nendest peab taganema. Kumb see tagandataw peaks olema, seda on minul, kui wõhikul, raske otsustada, seda peaks teedeminister tegema. Aga nii see edasi kesta ei wõi. Selle tagajärjel on palju wäärnähtusi ilmsiks tulnud, on isegi selle erakonna-poliitika tagaajamise juures teise erakonna kirjad postil kaduma läinud, mis täiesti lubamatu. (Wahel h ü ü e p õ l l u m e e s t e k e s k e l t : M i s s e e s i i s o n ?) Jah, on sarnaseid juhtumisi ette tulnud.

Meie postiasutused töötawad nii wiltsats ruumides, et see asjaajamist tuntawalt takistab. Kui wõtta Tallinna peapostkontor, siis juba wälimisest uksest sissemineku juures peawad inimesed saba seisma, et sisse pääseda. Sissemineja peab ootama, kunni seesttulija wälja on tulnud, wõi jälle ümberpöördukt. On olemas küll kahepoolega uks, aga üks pool seisab kinni. Mina ei saa aru, miks ei tehta sarnast korraldust, nagu sissemises ruumis, et kõik mõlemast uksepoolest oleks. Sarnast korraldust ei ole tehtud, ja inimesed peawad wäljas saba seisma ja ootama, kuidasmoodi sisse lip-sata. Kui nüüd sisemisi ruume waadata, siis on ka need õige wiltsad. Nii on arweosakonnas üksainus tuba, kus ka publikum käib arweid õiendamaks, 22½ ruutmeetrit suur. Kui wõtta ainult ametnikkude peale õhukwantum, siis tuleb iga inimese peale 9 kuubikmeetrit, normaal arw oleks aga 20 kuubikmeetrit. Aga kui siinjuures silmas pidada, et seal sees käiwad ka inimesed asju ja arweid õiendamaks, siis selleläbi wäheneb õhukubatuur weel rohkem. Weel wiltsamas seisukorras on lihtsaadetiste awamise ruum. Selle pinnasuurus on 77½ ruutmeetrit ja seal töötab 45 inimest. Tuba on poolpime, õhku tuleb ühe inimese peale 6 kuubikmeetrit. Suured postikotid kantakse kitsaid ja kõweraid treppe mööda seljas üles ja awatakse seal, millejuures õige suur tolm tõuseb. Ei ole siis sugugi imestada, kui sarnases õhus töö-

tawate ametnikkude juures posti peawalitsuse arst kaebab liig suure kopsuhaigete protsendi üle. Telegrammidekandjate ruumis tuleb õhku ühe inimese peale 4 kuubikmeetrit, see on 5 korda wähem, kui normaalselt peaks olema. Arusaadawalt kannatab ka asjaajamine sarnastes kitsastes ruumides. Hoowi peal on lahtine wäljakäigukoht, mille kohta politsei juba protokõlli on teinud, samuti on seal üks kuur lagunenud katusega, mille all posti weoauto ja muud asjad seisawad. Kuid sarnaseid puudusi ei saada parandada, wabandatakse krediitpuudusega. Mina seda ei usu, et siin krediitpuudus on, waid kui posti peawalitsus oleks esinenud wastawa krediidi nõudmisega, ma usun. Riigikogu talle seda ei oleks keelanud. Igatahes peab seda rõhutama, et teedeministeerium ja samuti ka Wabariigi Walitsus peaks selle eest hoolitsema, et meil lähemal ajal, kas uus postkontor ehitataks, wõi jälle linna serwadesse wäiksemad postkontorid asutataks. Praegused postkontori hooned on aga sarnased, et nendes wõimatu töötada.

Teedeministeeriumile alluwad ka riiklikud ettewõtted, nagu sadamatehased, raudtee peatehased ja laewasõiduamet. Nende kohta wõttis juba I Riigikogu kindla seisukoha, et nemad peaksid käesolewal aastal, kas põhikirja alusele wiidama, wõi kui seda mõnesugustel põhjustel teha ei saa, siis 1924 a. eelarwesse sisse wõetama. Wabariigi Walitsus aga ei ole mitte kumbagi teinud. Kui teedeministeeriumi alamkommissjoni liikmed neile walitsuse poolt antud materjaali põhjal läksid sadamatehastesse ja tahtsid eelarwega kohapeal tutwuneda, siis imestasid sadamatehaste juhatusel liikmed selle üle, kuidas wõiwad Riigikogu liikmed nende eelarwet arutama hakata ja misuguse õigusega nemad seda teewad. Tähen-dab, sadamatehased on nagu kuningriik wabariigis, kelle riiki ei tohi keegi minna. Loomulikult oli alamkommissjon teisel arwamisel, ja kui eelarwe-komisjonilt põhimõttelik nõusolek saadi sadamatehaste riigi eelarwesse sissewõtmiseks, siis asuti sadamatehaste eelarwe põhjalikule läbiwaatamisele. Sealjuures selgus, et sadamatehased töötawad 70-miljonilise operatsiooni kapitaaliga, peale selle on neil 1920 a. sõjaministeeriumi poolt üle antud materjaale üle 110 miljoni marga wäärtuses. Nende materjaalide alghinnaks on wõetud rahuaegsete kataloogide hinnad, millejuures on arwa-

tud üks Wene rubla = 100 Eesti marka. Kui nüüd sadamatehaste endiste aastate aruannete bilansi võrrelda, siis selgub, et nemad on tuntawalt puhaskasu andnud. Nii saadi 1920 aastal 23.279.345 marka puhaskasu, 1921 a. 1.141.000, 1922 aastal 1.208.000 marka. Kui nüüd aga arwesse wõtta, et tööstuse materjaalide arwe kalkulatsiooni poolt on need materjaalid turuhinnaga krediteeritud, siis peab otsusele tulema, et see puhaskasu ei ole mitte sarnane. Kui nüüd wõtta materjaalide õige turuhind, siis selgub, et sadamatehased ei ole üldse kasuga töötanud, waid kahjuga. Ja see kahju on 1920 a. ligi 17 miljonit marka, 1921 aastal üle 7 miljoni ja 1922 aastal ligi 5 miljonit. Rääkimata sellest, et riigikassa ei ole nende materjaalide eest mitte pennigi saanud.

Mis nüüd puutub sadamatehaste koosseisudesse, siis oli siin seisukord sarnane, mida eemalseisjal ja selle asjaga mitte tuttawal wõimatu on ette kujutada. Eelarwes on 136 ametnikku, 36 kuuteenijat ja 314 töölisi. Seega tuleks iga ametniku kohta 1,8 töölisi. See on igatahes sarnane kuulmata arw, mida mina kuskil tööasutuses kuulnud ei ole. (O. Strandman, tões.: Aga kui likwideerida tahetakse, siis olete wastu.) Kui nüüd sadamatehaste juhatajalt küsiti, kas nad peawad sarnast olukorda õigeks ja kuidas nemad waatawad koosseisu koondamise peale, siis alamkomisjoni sellekohase ettepaneku peale vähendati juhatuse poolt kõigest 6 ametnikku ja 3 kuuteenijat, seega jäi siis 163 ametnikku 314 töölise kohta. Kui nüüd oletada, et sarnase suure ametnikkude hulga juures on sadamatehaste raamatupidamine ja asjaajamine nii korras, et paremat nõuda ei wõi, siis on ka siin suur eksitus. Selgus, et 1923 aasta raamatuid hakatakse alles käesolewal aastal pidama. Raamatupidamine on täiesti üks aasta järele jäänud. Minule on see täiesti arusaamata, mis need ametnikkude hulgad seal teewad. Sadamatehaste juhatuse kohta peab küll kindlalt ütleva, et need inimesed seal oma kohal ei ole olnud, kui nad sarnast korratust ja hooletust on lubanud. Peale selle teewad sadama peatehased igasuguseid eratöid, ja arusaadaw, et samast materjalist, mis temale sõjaministeriumi poolt on üle antud, millejuures puhaskasu palkade maksmiseks läheb ametnikkudele, kuna riigikassa sellest pennigi ei saa. Ta on

saanud wist, kui ma ei eksi, natuke üle kahe miljoni, kuid hoopis teisest waranduse müügist. Kui aga nüüd neid materjaale, mis sadamatehastes olemas, turul müüma hakata, siis on igatahes selge, et turul nende eest waewalt weerand hinda saab. Õige on asuda seisukohal, et neid materjaale realiseeritaks parandustöödena, samuti ka uute ehituste juurde, siis wõib nende eest täit turuhinda saada. Igatahes ei ole kohane sarnane realiseerimise wiis, nagu seda praegu sadamatehased teewad. Praegu peab igatahes otsusele jõudma, et parem on neid materjaale jumalamuidu käest ära anda, kui sarnasel wiisil likwideerida, nagu seda nüüd tehakse.

Ei ole ka sadamatehastel ühtki kindlat sihti ega plaani, mida nad õieti peaks produtseerima. Seal walmistatakse kõik-sugu asju, nagu keegi eelarwe-komisjonis tabawalt tähendas, taskukellast kunni laewadeni ja weskiteni. Sarnase olukorra juures on selge, et kus nii mitmekesiseid asju walmistatakse, seal peab ka õige palju eriteadlasi olema, ja sarnaste eriteadlaste hulk suurendab koosseisu. Kui aga oleks sadamatehastel kindel kawa ja kindel plaan töötamiseks, siis ei oleks sarnast ametnikkude hulka ega sarnaseid eriteadlasi nii suurel arwul tarwis, ning tehased wõiksid palju produktiivsemalt ja otstarbekohasemalt töötada ja ka teiste tehastega konkureerida. See on kindel, et kui seda tagawaramaterjaali sadamatehastel mitte ei oleks, siis oleksid nad ammu pankrott ja ka mingil tingimisel sarnase koosseisu ja sarnase asjaajamise juures teiste tehaste ning ettewõtetega konkureerida ei oleks suutnud.

Sarnane lugu on ka, olgugi et mitte nii suurel määral, raudtee peatehaste ja laewasõiduametiga.

Lõpuks tähendaksin weel selle peale, et raudteel peaksid õigusepärast priipiletid, mis ametnikkudele ja teistele isikutele antakse, päewapildiga warustatud olema, muidu tuleb jällegi sarnaseid juhtumisi ette, nagu hiljuti „Waba Maa“ kirjutas, kus mõned isikud teiste piletitega sõitsid, missugune juhtumine ka Riigikogu prestiishi puudutas.

Mina omalt poolt teeksin teedeministeriumi eelarwe juurde järgmised ettepanekud: Kõigepealt tuleks suurendada sisewete büroo summa, mis eelarwe-

kommisjoni poolt maha kärbitud, 2.165.000 marga võrra, see on § 29 juures.

Edasi, teedeministeeriumi keskasutuse koosseisust välja jätta, arwates 1. maist sel aastal, juriidiline nõunik, palgaga 18.000 mk. ja kantseleijuhataja, palgaga 15.300 mk. Nende asemele võtta, arwates 1. maist sel aastal, asjadewalitseja, palgaga 18.000 mk. Seega oleks vähendatud § 1 palgad — 130.050 m. võrra.

Siis on posti peawalitsuse eelarwet suurendatud eelarwe-kommisjoni poolt wastawa krediidiga 7 postkontori ja 100 postiagentuuri awamiseks. Nende 7 postkontori juhatajateks on määratud V järgu postkontorite ülemad, kelle jaoks krediit on ka eelarwesse üles võetud, kuid nende arw on koosseisudest välja jäänud. Nii et mina teeksin ettepaneku suurendada postkontori ülemaid V järgus 7 isiku võrra. Ette nähtud on 55 ametnikku. Kui nüüd weel juurde võtta 7 V järgu postkontori ülemat, siis oleks neid kokku 62, palgaga 5.800 mk.

Sadamatehaste, laewasõiduameti ja raudteetehaste eelarwe märkustes on wiga sisse tulnud, nimelt on märkus 1, lisa nr. 2 järele „riigikassa poolt krediite ei awata“ ja märkus 2, lisa nr. 2 ette nähtud „... eelarwed ja koosseisud on kohustatawad riigiettepanekutele alates 1. juulist 1924 a.“ Siin on wiga sisse tulnud nimelt selles, et mitte nende eelarwed ei ole kohustatawad riigiettepanekutele alates 1. juulist 1924 a., waid eelarwed on kohustatawad riigiettepanekutele aasta algul, kuna koosseisud on kohustatawad riigiettepanekutele alates 1. juulist 1924 a.

Eelarwe-kommisjon asus sellele seisukohale, et sarnased ettepanekud tuleksid brutto eelarwe peale üle wiia. On lootust, et laewasõiduamet ja raudtee peatehased, mille põhikirjad on välja töötatud, juba enne 1. juulit Riigikogu poolt vastu võetakse. Sellepärast jäeti kõigi operatsioonifondi põhjal töötawate riigiettepanekute koosseisud makswateks, alates 1. juulist. Seega tuleks võtta: „märkus 1. Lisa nr. 2 järele riigikassa poolt krediite ei awata“ ja „märkus 2. Lisa nr. 2 ettenähtud koosseisud on kohustatawad riigiettepanekutele alates 1. juulist 1924 a.“

Juhataja **J. Tõnisson**: Wahepeal on kirjalik ettepanek tulnud rkl. Jõeäär'i poolt: „Panen ette vähendada:

TEEDEMINISTEERIUM.

Peatükk I.

Keskasutus.

§ 1.	Palgad	535.000.—
§ 8.	Kantseleikulud	30.000.—
§ 9.	Majapidamine	23.600.—
§ 11.	Sõidu- ja weoabinõud	396.700.—
	Kokku peatükk I	684.300.—

Peatükk II.

Riigiraudteede walitsus.

§ 1.	Palgad	32.915.700.—
§ 8.	Kantseleikulud	533.000.—
§ 9.	Majapidamine	1.367.900.—
§ 58.	Weerewa abinõude korrashoid	5.000.000.—
	Kokku peatükk II	39.816.600.—

Peatükk III.

Posti-telegraafi-telefoni peawalitsus.

§ 1.	Palgad (Keskasutuses)	1.842.000.—
§ 8.	Kantseleikulud	440.000.—
§ 9.	Majapidamine	1.268.000.—
	Kokku peatükk III	3.550.000.—

Peatükk IV.

Meriasjanduse peawalitsus.

§ 1.	Palgad	6.346.400.—
§ 8.	Kantseleikulud	50.300.—
§ 9.	Majapidamine	83.500.—
	Kokku peatükk IV	6.480.200.—

Peatükk V.

Ehituspeawalitsus.

§ 8.	Kantseleikulud	14.000.—
§ 9.	Majapidamine	83.500.—
	Kokku peatükk V	98.100.—
	Kokku teedeministeerium	50.629.200.—

Ettepaneku wastuwõtmise korral jääks koosseisude vähendamine Wabariigi Walitsuse hooleks.“

Eelarwe-kommisjoni aruandja **K. Kornel**: Lugupeetud Riigikogu liikmed! On awaldatud soowi, et aruandja oleks pidanud esinema seletusega, kuidas teedeministeeriumi eelarwe arutamine eelarwe-kommisjonis sündis ja

missuguseid küsimusi seal puudutati. Kuna wastaw aruandja selle tegemata jättis, siis lubage minul kui üldisel aruandjal õige lühidalt mõnda küsimust puudutada. Wäga palju waidlusi tekitas eelarwe-komisjonis koosseisude kokkutõmbamise küsimus. Nagu teate, on inspektorite arwu vähendatud 7 pealt 2 peale. Selle kärpimise juures olid waidlused õige pikad, ja juhti nende poolt tähelpanu, kes wähemusse jäid, selle peale, et sarnaste ministeeriumide juures, kus suured majanduslikud peawalitsused on, nagu teedeministeerium, on ministril wäga raske ministeeriumi juhtida, kui tal wastaw arw asjatundjaid käepärast ei ole, kes aitaksid seda aparati waol hoida. Peale selle tekkis teiste ametnikkude vähendamise juures asjaolu, mille peale mina tähelpanu tahtsin pöörata: nimelt leidis alamkomisjon wõimalikuks peale inspektorite arwu vähendamise koosseisusid kärpida, millega ka ametkonna esitajad leppisid, kuna teised ametnikud palgaredelis ülespoole nihutati. Eelarwe-komisjon oli küll nõus koosseisude kärpimisega, mitte aga palgaredelis ettewõetud muudatustega. Seega on siin wastolu tekkinud, mille tagajärjel ametkond oma tegeliku töö täitmisel wõib wäga raskesse seisukorda sattuda. Wiimane kärpimis-ettepanek, mida härra Woiman siin tegi ja mida ta eelarwe-komisjonis mitte ei teinud, see on, juriidilise nõuniku koht ära kaotada ja kantseleijuhataja koht wõtta üles, palgaga 18.000 marka. Kui meie riiklikku aparati tahetakse tulewikus hästi wälja arendada, siis näib iseenesest mõistetaw olewat, et kantseleijuhataja peaks õigusteadlane olema, kuid sellest ei saa veel järeldust teha, nagu wõidak juriidilise nõuniku koht praegu ära kaotada. Seda ettepanekut ei ole mitte wõimalik wastu wõtta juba sellepärast, et juriidiline nõunik on sarnase ministeeriumi juures, nagu teedeministeerium seda on, kus puhtjuriidilisi küsimusi õige rohkel määral tuleb lahendada, näiteks lepingute sõlmimistel tekiwad küsimused jne., neid küsimusi tuleb teoreetiliselt ligemalt uurida. Siis tekitas pikki waidlusi kütteküsimus, kuid sellest on härra Woiman juba kõnelenud, ja mina ei tahaks selle juures enam kauem peatada. Täheandan ainult, et ühenduses sellega on wastu wõetud soowiawaldused nr. 15 ja 16. Huwitawaid läbirääkimisi tekitas ka Lelle-Eidapere raudtee küsimus, mille ülewõtmiseks krediitid

teedeministeeriumi eelarwes olid ette nähtud 6 miljoni marga suuruses. See summa aga kustutati maha järgmistel põhjustel: kõigepealt sellepärast, et kütteinete komitee omal ajal sai raudtee ehitamiseks rööpad raudteewalitsuselt, teiseks on küttekomitee raudteemaal wõetud maa asjus wahekorra maaomanikkudega jätnud lahendamata. Ühenduses sellega arutati ka seda, kas ei tuleks seda raudteed edasi ehitada ja kuidas seda teha. Meeleolu näis sinnapoole kalduwat, et see mitte õige poliitika ei ole, kui meie oma raudteewõrku hakkaksime wälja ehitama nende raudteejuppide järele, mis küttekomitee oma tarwitamiseks on ehitanud. Peale selle tekitas läbirääkimisi raudteelaste korteriküsimus. Siin wõeti üles 25 miljonit käesolewa aasta eelarwesse, millega tahetakse raudteelastele korterid ehitada. Sisewete büroo küsimuse juures on peatanud härra Woiman. Täiendawalt tahan ühe wastolu peale tähelpanu juhtida, mis selle eelarwe-osa juures ilmsiks on tulnud. Büroo töökoja juures on härra Woiman juba ligemalt peatanud. Muudugi mõista wõib selle üle waielda, missuguse asutuse alla büroo peaks käima, kas teedeministeeriumi wõi põllutööministeeriumi alla, wõi ülikooli juures asuma. Tegelikult on aga selge see, et, kui meie nüüd, kus päewakorral on weeputuse hädaoht, sisewete büroo tegewust sulguma hakkame, see kaunis hädaohtlik samm oleks. Ma juhin tähelpanu selle peale, et eelarwe-komisjon wõttis soowiawalduse wastu, et tuleb walitsusel kaalumise alla wõtta Peipsi pinna reguleerimise küsimus. See on töö, mis sisewete büroo ülesanne on. Samuti wõeti wastu soowiawaldus, et Peipsi kallaste kindlustamisel weeputuse hädaohu kõrwaldamiseks tuleb riigil kodanikka aidata. Peale selle wõeti wastu summa Narwa jõesuu ummistuste puhastamiseks. Eelarwe-komisjon on sisewete büroole tööd kätte juhatanud, aga selle iga püüab ta lühendada. Kõigeõigem seisukoht selles küsimuses on minu arwates see, et sisewete büroole 12 kuuline eelarwe lubatakse.

Siis wõeti eelarwe-komisjoni poolt 15 miljonit üles maanteede korraldamiseks. Asjaalgataja, kelle poolt see ettepanek tuli, tegi küll konkreetsema ettepaneku ja nimelt: see summa kulutada Risti-Wirtsu tee kordaseadmiseks, et seal wõimalik oleks autoühendust pidada ja sellega Saaremaale kiiremat ühendust

wõimaldada mannermaaga. See seisukoht ei läinud läbi, ja selle asemel wõeti 15 miljonit üldiselt wastu, mis jaotatakse ära maakonna omawalitsuste wahel tarwiduse järele. Siis tõsteti eelarwe-komisjonis küsimus üles, kas mitte ei tuleks ära kaotada määrus, et raudteel ilma piletita sõitjatele nõutakse neljakordne hind. Seal seletas raudteeülem, et see kord kaawatsetakse muuta, ja edaspidi hakatakse ilma piletita sõitjatele piletid wagunites müüma harilikku hinnaga, millele ainult wäike lisa juurde tuleb. See uuendustettepanek, mis härra raudteeülema poolt esitati, on eelarwe-komisjoni seisukohaga ja soowiawaldusega täiesti kooskõlas. Siis tekitas weel pikemaid läbirääkimisi wolikirjade küsimus kaupade wäljaandmise juures. Eriti terawaks on see küsimus läinud kitsarööpalisel. Kui see raudtee eraraudteena töötas, oli selles asjas kord palju lihtsam. Seal anti ilma wolikirjata nime peale saadetud kaupu wälja. Ametnikud tegid seda oma wastutusel, kuid see nähtawasti halbu tagajärgi ei andnud. Praegu, kus nõutakse, et tingimata wolikirjade allkirjad peawad tõestatud olema walla omawalitsuste wõi notaariuste poolt, tekitab see suuri raskusi, niihästi isikutele kui ka ühisustele. Mitmed kaugemad ühisused ei tea igakord, kes neil kauba järele läheb, ja wallawalitsuste poolt kinnitatud wolikirjade muretsemine nõuab suurt ajakulu. Selles küsimuses esitas ühistegelise liit teedeministeriumile wastawa soowiawalduse. Selles soowitati järgmist korda: ühisus teatab tsirkulaarselt lähemale raudteeülemale, kus kaudu ta kaupa saab, nende isikute nimed, kes on õigustatud wolikirja wälja andma ja laseb nimetatud isikute allkirjad tsirkulaaridel wallawalitsuse poolt kinnitada. Teedeministeriumist saadi wastus, et sarnane kord ei olewat makswate seadustega kooskõlas. Omal ajal olewat seda küsimust algatanud siseministerium, kuid kohtuministerium olewat selle wastu waielnud, et see muutwat sennist wolikirjade andmise korda, ja sellepärast ei saawat kohtuministerium selle poolt olla. Kuid mitmed meie tuntawamad juristid on arwamises, et sarnane kord siiski meie makswa seadusega konflikti ei satu ja wolikirja iseloomu ei muuda, mille olulisemaks osaks on wolitaja allkiri. Ja raudtee korrapidajal aitaks sellest, kui tema kindel wõib olla, et wolitaja allkirjad õiged on. Igatahes on wastaw soowi-

awadus eelarwe-komisjoni poolt raudteewalitsusele esitatud, ja tuleb ainult soowida, et kaupade wäljaandmisel raudteel kord sarnaseks kujuneks, et see meie kaubasaajatele wõimalikult wähem tülinat sünnitaks.

Siis üks muudatus, mis ka waidlusi tekitas. Nimelt kustutas eelarwe-komisjon maha 10 miljonit, mis olid määratud õhusõidu toetuseks, nimelt „Aeronaut'ile“. Toetuse mahakustutamise peapõhjus oli see, et ei olnud mitte selge meie õhusõidu ühisuse „Aeronaut'i“ toetamise sõjaline tähtsus. Peale selle esitas Wabariigi Walitsus täiendawa ettepanekuna weel 5 miljonit laewaliinide toetamiseks. Ka see summa kustutati eelarwe-komisjoni poolt maha, kuid selles asjas tahan mina pärastpoole isiklikult sõna wõtta ja seda summat kaitsta. Siis arutati küsimust, kuidas tuleb meil oma posti- ja telefoniwõrku wälja arendada, kas osakondade wõi agentuuride kujul. Seletati teedeministeriumi esitaja poolt, et osakonna awamine õige suurte kuludega on seotud ja tuleks osakonna kõrwal agentuure awada, kus wastawad isikud seda tööd teewad oma otsekohese töö kõrwal wäikese lisatasu eest. Post tuleks kättesaadawamaks teha. Sellel alal peaks kawatsused pikema aja peale wälja töötatud olema. Selge on see, et meie oma rahwaarwu tiheduse juures ei saa mitte nii tihedat osakondade wõrku luua, kui see wõimalik on maadel, kus rahwas tihedamalt elab. Nii siis tuleb osakondade wõrgu kõrwal ka agentuuride wõrk wälja arendada, kui meie tahame posti ligemal ajal ja kiiremas korras rahwale kättesaadawaks teha.

Siis puudutas härra Woiman telefoniliinide kättesaadawuse küsimust. Tema tähendas, et postipeawalitsus ei olewat küllalt wastutulelik omawaheliste telefoniihenduste loomise asjus, nimelt ei tahtawat kergesti luba anda kollektiivkeskjaamade asutamiseks. Mul oli selles asjas eile läbirääkimine postipeawalitsuse ülema härra Rikand'iga, ja tema ütles, et praeguse korra juures omawaheliste telefoniihenduste ja nende keskjaamade asutamine kergesti wõimalik on. Kollektiivkeskjaama asutamiseks antakse soowikorrall luba, ja postiwalitsus on nõus kollektiivkeskjaama osanikkude soowil nende jaama ligema riigijaamaga ühendama liiniga, missugune liin ehitataks osanikkude kulul, kuid silmas pidades seda, et osanikkude arw wõib kaunis

suur olla, siis see kulu ei ole kuigi koor-
maw. Peale selle on postipeawalitsuse
poolt wälja töötatud eriseadus, mille põh-
jal võimalik oleks telewikus telefoni-
tarwitajate ühisuste loomine, mis töotak-
sid registreeritud normaal-põhikirja alu-
sel. Siis puudutas härra Woiman weel
meie pealinna postkontori hoone wiletsat
seisukorda. Walitsusel oli kawatsus
postkontorile uus hoone ehitada, kuid ra-
haministeeriumi eelarwe-kommisjon, sil-
mas pidades käsolewat rasket majan-
dusaastat, kustutas teedeministeeriumi
poolt seks otstarbeks nõutud summa
maha.

Ühtlasi oli kawatsus telefoni auto-
maat-keskjaama sisse seada. Nende ka-
watsuste läbiwiimiseks oleks kolme aasta
jooksul kokku 240 miljonit kulunud. Nii
siis ei saa mitte öelda, nagu ei oleks posti-
peawalitsusel selles asjas algatust olnud.

Sadamatehaste küsimuse juures ei
taha ma pikemalt peatada, waid kawat-
sen mõned täiendawad jooned tõmmata
sellest seisukohast, mis tehaste juhatus
esitas. Sealtpoolt juhiti tähelepanu selle
peale, et suur ametnikkude arw õige tun-
tawal määral sellest on tingitud, et tehastel
hulk mehi ära kulub laialiste ladude
wahtimiseks. Arwepidamine kahtlemata
lonkab, ja eelarwe-kommisjon juhtis selle
peale väga terawal kujul tähelepanu. Üht-
lasi peaks tehaste juhatusel selge olema
Riigikogu soowiawaldus selle kohta, mis
tehaste õige tööala on. Mõnerealine was-
taw seaduseelnõu, mis omalajal Riigiko-
gus tagasi lükati, sisaldas selles asjas
rahaasjanduse komisjoni otsuse, et sad-
amatehased peaksid wälja kujunema
abietteiwõteteks meriasjanduse peawalit-
suse juures, nii siis laewaparanduse töö-
kodadeks. See oleks üldiselt teedeminis-
teeriumi eelarwe käigu kohta eelarwe-
kommisjonis. Selle kohta wõtsin mina
sõna kui eelarwe-komisjoni üldine aru-
andja. Nüüd aga tahaksin ma isiklikult
sõna wõtta ühes teises küsimuses, nimelt
laewaliinide toetamise asjus. Selleks oli
palutud endise walitsuse poolt 5.000.000
marka, mis aga eelarwe-komisjoni poolt
maha kustutati. Mina teen ettepaneku
selle summa uuesti üles wõtta teedemi-
nisteeriumi erakorralise eelarwe kesk-
asutuse § 3-da alla laewaliinide toetamise
summuna ja seda järgmistel põhjustel:
Meie wäliskaubandusest läheb 90% merd-
mööda. Ja see wedu, mis meil merd-
mööda liigub, on umbes 40 miljonit puuda.
Sellest läheb 12—15 miljonit puuda liini-

laewadel ja kui sellele weel reisijate wedu
juurde arwata, siis läheb see wedu 400
miljonit marka maksma, ülejääw osa lä-
heb transportlaewadel, nagu näiteks
mets jne. See läheb maksma 600 miljo-
nit marka, nii siis kokku ümmarguselt
1 miljard marka aastas, seega siis suurem
summa, kui kogu meie raudteede aastane
sissetulek wälja teeb. Kui palju töid meie
oma laewad sellest summast tagasi?
Meie laewastiku arwele langeb sellest
weost 12—15%. Kui meie aga wõtame
liinilaewad, mis kiire liikumise mõttes
wäga tähtsad, reisijate weo ja kergesti
riikki minewate saaduste weo alal, nagu
wõi, munad jne., siis need laewad on
suutnud weost kanda wõtta kõigest 10%.
Kui wõtame wastawad teiste riikide lae-
wastikud, siis näeme, et oma laewade
arwele langeb mereweost Skandinaawia
riikides keskmiselt üle 50% ja näiteks
Rootsimaal oli liinilaewade wedu eriliselt
suur, nimelt 80%. Iga riik on sellest huwi-
tatud, et laewaliinid, mis teda wälismaa-
dega ühendawad, tema kontrolli all olek-
sid. Kui asi wastupidiselt kujuneb, siis
wõiwad sellel väga halwad tagajärjed
olla, nimelt wõiwad weohinnad väga
loomulikult kujuneda, olgu näide lubatud.
Meil langesid Tallinna ja Helsingi liinil
weohinnad 40—50% selle tagajärjel, et
siin meie laewad wõistlemas. Kuigi meie
laewade arwele üldisest weost kõigest
12—15% langeb, on see konkurents wäl-
jamaa laewaliinide silmis õige tuntaw,
otsustades selle järele, kuidas nimetatud
liinid püüawad meie liine iga hinna eest
wälja süüa. Selge on, et kui meie neid
liine, mida eraetteiwõtjad on suutnud
suurtest raskustest hoolimata oma käes
pidada, laseme eneste käest ära libiseda,
siis liini tagasiwõitmine juba kümneid wõi
isegi sadasid miljonid nõuab. Endine wa-
litsus on selles asjas talitanud õieti, kui
ta on wõtnud 5 miljonit laewaliinide toe-
tamiseks üles. Karta on, et kui see toe-
tussumma Riigikogus lõpulikult maha
kustutatakse, siis kindlasti mõni meie
laew oma liini käest ära annab. Tagasi-
wõitmine on seda raskem, et kogu ilmas
suure õhinaga laewanduse wäljaarendam-
ise peale rõhku pannakse. Koguni Sak-
samaa, kes majanduslikult raskest seisukor-
ras, teeb hoolega tööd sellel alal. Meil
on pikk meriäärne riba käes, ja kui meie
tahame transiitmaal olla ja transiidist täit
kasu kätte saada, siis peame võimalikult
rohkesti laewaliine oma kätte püüdma.
Ühenduses sellega puudutati eelarwe-

kommisjonis mööda minnes küsimust, kuidas meie kaubalaewastiku väljaarendamist tuleks teostada. Alamkommisjoni arwates ei ole mitte soowitaw operatsioonifondi laewaehituse toetamiseks enne määrata, kui wastaw seadus välja on töötatud. Peale selle juhiti weel tähelpanu rahaministeeriumi eelarwe-kommisjoni seisukoha peale, et praegusel ajal palju kasulikum on väljamaalt laewu osta, kui omal laewu ehitada. Selle wiimase oletuse juures tahaksin mina nüüd paari reaga peatada. Kõigepealt ei tohi meie ühte asja ära unustada ja nimelt seda, et meil on palju ehituselolewaid laewu, ja kui meie ei wõimaldaks nüüd nende walmisehitamist, siis igatahes on see kapitaal, mis sinna sisse pandud, häwinemisele määratud. Sel teel läheks meil kümmed miljonid warandust kaduma. Peale selle tuleb meil praeguolewate kaubalaewade wõistluswõimulisemaks tegemise peale rohkem rõhku panna. Meil on rohkesti purjekaid ja neile tuleks wõimalust mööda mootorid sisse panna, sest uuemad purjekad on wastawalt ehitatud. Praegu on kõigil suurematel purjekatel mootorid peal, ja see annab neile wõimaluse edukamaks wõistlemiseks. Purjekate warustamine mootoriga nõuab aga suuri kulusid, mida laewaomanikud meie praeguse majandusliku kitsikuse juures mitte igakord katta ei suuda.

Kõigile on selge, et väljamaal tõesti palju laewu müüa pakutakse. Ja enne kui meie sellest nii aru saame, et meie peaksime sellest ettepanekust kohe kinni haarama ja neid laewu ostma, peaksime ühe asjaolu peale mõtlema. Tuleb nimelt küsida, mikspärast väljamaal praegu nii suurel hulgal laewu müüa pakutakse? See on suurelt osalt tingitud sellest, et wiimasel kõrgete prahihindade ajal laewad head sissetulekut andsid, mis hoogsale laewaehitamisele meelitas. Ehitati kiirelt ja kergelt. Ka meie ajakirjanduses ilmus üks põhipanew kirjutus selle kohta, kuidas just ameeriklased oskasid sel alal suurt profiiti lüüa ja uusi laewu ehitada, mida nad nüüd aga müüa pakuvad, sest et nad oma nõrga ehituse tagajärjel kuigi töowõimsad ei ole. Peale selle pakutakse wälisurul rohkesti laewu müügile, millel juba mõned head aastakümned turja peal on. Ja kas nendega suudetakse meie laewandust wõistluswõimeliseks teha, on küll väga küsitaw. Kahtlemata kasulikum on oma pooleliolewad laewad lõpule wiia ja uusi juurde

ehitada, ja väljamaalt wõimalikult uuemaid laewu osta. Juba oma eelarwekõnes juhtisin mina selle peale lühidalt tähelpanu, missugust tähtsat osa meie laewastiku sissetulek meie riigi majandusbilansis etendab. Kindlat summat mina meie laewastiku finanseerimiseks ei tee, sest et eelarwe-kommisjonis seda arutatud ei ole, küll aga esitaksin soowitawalduse ja nimelt: „Riigikogu awaldab soowi — Wabariigi Walitsus esitagu Riigikogule kaubalaewastiku väljaarendamise kawa ühes wastawa krediidi nõudmisega.“

Lõpuks ütlesin mina ainult weel mõne sõna ja tooksin sama mõtte esile, mida ma oma eelarwe-kõnes eriti rõhutasin: kuna meil, nagu näete, väga raske on oma rahwamajanduslikku tasakaalu sel teel kätte saada, et meie oma välja- ja sissewedu tasakaalustaksime, siis tuleks meil just eriti rõhku panna teiste tegurite peale, mis aitawad meie rahwamajanduse tulude- ja kulude-osa kuidagi wiisi tasakaalu wiia.

Juhataja J. Tõnisson: Sõna on järjekorras rkl. Uibopuu'l, et aga tema praegu saalis ei ole, siis on sõna rkl. Juhkam'il.

M. Juhkam (tõer.): Mul oli juhus teedeministeeriumi eelarwe arutamisel mõne asjaolu peale tähelpanu pöörata juba eelarwe-kommisjonis, ja nende juures peatan ka mõne sõnaga praegu.

Teedeministeeriumi üheks tähtsamaks alaks peaksid kahtlemata olema maanteed. Kui aga waatame ja wõrdleme kulude osa, mis langeb teedeministeeriumi eelarwest maanteedele, siis teeb see välja üldisest kulusummast hädawawalt 5%. Selge on, et see summa õige wäikene on, wõrreldes tähtsusega, mis on meie maanteedel teiste liikumiswahendite kõrwal. Kui tähtsad raudteed ka ei oleks, nii palju korda nende tähtsus siiski suurem ei ole maanteedest, kuipalju korda raudteede peale rohkem kulutatakse. Sellepärast peawad nii riik, kui omawalitsused lähematel aastatel maanteedele peale kahtlemata rohkem tähelpanu pöörama, kui seda senni on tehtud. Kui wiimasel ajal nõutakse tungiwalt naturaalkohustuse ärakaotamist, siis on see nõue kahtlemata põhjendatud, teostataw lähemal ajal aga ainult siis, kui juba nüüd hakatakse kulutama suuremaid summasid teede kordaseadmiseks. Ma ütlen meelega „kordaseadmiseks“,

sest enne, kui oma teede sillutamisele asume, tuleb meil väga palju tööd, õigemini — eeltööd teha nende tasandamiseks, õiendamiseks, järskude kõweruste ärakaotamiseks, tõusude vähendamiseks, sildade ehitamiseks jne. Just nende väljaminekute peale peaks riik lähematel aastatel suuremaid summasid määrama. Rkl. Wirma tähendas, et maanteede korrashoidmise üleandmisega maakonnawalitsustele on vähe kätte saadud. Nendest tagajärgedest on praegu veel wara rääkida. Teed anti maakonnawalitsustele üle hilja — läinud suwe mais, juunis. Järelikult on töötatud ainult üks suwi ja seegi oli väga vihmane. Rääkimata sellest, et meil maanteede peale vähe kulutatakse, on nendegi summade väljaandmise kord väga halb. Sest kui praegu näiteks eelarwe wastu wõetakse aprillis, wõidakse toetussummad maakondadele üle anda heal juhtumisel mais, mis pärast raha enam otstarbekohaselt kulutada ei saa. Käesolewa aasta toetussummad oleksid tulnud anda omawalitsustele juba läinud aasta septembris, oktoobris, teedematerjalil muretsemine ja juurdewedu hooajaks peab sündima sügisel ja talwel. Tehakse seda aga suwel ülepeakaela, nagu on tehtud wiimasel kolmel aastal, siis tuleb selle töö peale kulutada rohkem — kuni 50%. Teedeministeriumil tuleb leida kord, kuidas raha omawalitsustele õigel ajal saaks kätte anda. Arwan, ei oleks ülearune, kui teedeministerium esineks käesolewal aastal lisakrediidi nõudmisega teede korraldamiseks, mis oleks sisuliselt 1925-da aasta väljaminek ja annaks osa raha üle maakonnawalitsustele juba 1924 a. sügisel. Arusaadawalt ei ole seda summat waja wastu wõtta enam 1925 a. eelarwes. Tagajärjed oleksid tuntawad: töö wõiks ära teha odawamalt.

Pean tähendama, et peale otsekoheste tähtsuse on maanteede kordaseadmisel veel see suur tähendus, et tihtipeale teede kraawide kaewamisega läbi wiiakse ühtlasi ka maaparandus. Seda pea iga kord, kus teed läbi lähewad heinamaadest ja rabadest.

Wiimasel ajal tuleb meil arwestada õige tõsise tööpuudusega. Wõitlus selle wastu ei ole mitte ainult ühe ministri ülesanne, waid siin tuleb terwel walitsusel pead murda. Kui meil tööpuuduse wastu on hakatud korraldama seltskondlikka töid — mida tehtud on samastel juhtumistel juba vähemalt aastasade

eest — siis tuleb tähendada, et seltskondlikud tööd on olnud ikka otsitud tööd ja neil on see halbtus. Maanteede alal ei tule meil tööd otsida: siin jätkub seda tuhandetele inimestele aastateks. Ei puudu ka kawad. Siia tuleb kõigepealt summasid määrata, ja usun, et maanteelede siit peale pööratakse tähelepanu rohkem, kui seda tehtud on senni.

Juhataja **J. Tõnisson**: Koosolek on ligi 2 tundi kestnud. Kuulutan 10 minutilise waheaja.

Waheaeg algab kell 9.15 min.

Pärast waheaga jätkub koosolek kell 9.30 min.

Koosolekut juhatab esimees **J. Tõnisson**.

Sekretäri kohal abisekretäär **O. Köster**.

Juhataja **J. Tõnisson**: Koosolek kestab edasi. Sõna on järjekorras rkl. härra Ipsberg'il. (Wahelhüüe põllumeeste rühmast: Kas mitte härra Uibopuu?) Ei, härra Uibopuu puudub.

K. Ipsberg (põl.): Lugupeetud Riigikogu liikmed! Ma ei taha pikalt teedeministeriumi kohta kõnelda, minule ei oleks ehk mitte kohane teda laita wõi kiita, leiduwad juba teised isikud, kes seda teewad ja kes seda juba ka osalt teinud on. Ma ütleksin siiski mõni sõna tema kohta. Teedeministeriumi eelarwe on lõpusummas kärbitud ainult wiie miljoni wõrra, ja õieti ei wõiks selle kohta ka keegi ei rahwa ega walitsuse esitajatest lõppude-lõpuks nuriseda, sest kui eelarwet nii vähe on kärbitud, siis wõib sellest järeldada, et kas tema on nii otstarbekohaselt ning rahwaesitajate soovidele wastawalt kokku seatud, wõi ei ole tema kallal tõsiselt tööd tehtud. Wiimast ma kuidagi oletada taha, aga selle kärpimise juures on üks asi, mis teatawat tähelepanu äratav. Kui meie wõtame arwesse, et see summa — 5.000.000 mk. — on selle tõttu tekkinud, et seal teataw osa meriasjanduse peawalitsuse eelarwest on kärbitud, siis veel ministeriumi keskasutuse juures mõned tööd, mis olid sõjaministeriumi ettepanekul üles wõetud — maha tõmmatud ja on juurde lisatud suurem summa suurendamise mõttes, nimelt maanteede parandamiseks, siis selgub, et iseäralikku tähelepanu on eelarwe alamkommissjon, kui tema oma ettepaneku eelarwe-komisjonile esitas, just koosseisudele pühendanud. Ja peab ütleva, et koosseisude kallal on meil ikka

iga eelarwe arutamise juures, kõigeägedamad piikidewahetamised olnud. Mina olen seda juba kolme eelarwe juures näinud, ja ka selle aasta eelarwe juures on seal jällegi kõigeägedamad waidlused olnud. Kui aga suuremad summad pärast arutamisele tulid, mis isegi 10 miljoniteni ulatasid, läksid need harilikult õige kergelt läbi. Ka nüüd, 1924 a. eelarwe juures, on teedeministeeriumi koosseisude juures kõigerohkem waieldud, ja suurem osa kärpimistest on just koosseisude alal kätte saadud. Üks iseäraldus on sel asjal, nimelt on katsutud vähendada eelarwet iseäralikult ministeeriumi keskasutuse juures. Mina pean oma kohuseks Riigikogu liigete tähelepanu selle peale juhtida, et niisugune juhuslik kärpimine mitte igakord kasulik ei ole. Administratiivwala nõuab väga suurt hoolt ja järelkaalumist ja nõuab iseäranis selle aparadi head tundmist nendelt, kes mingisugust muudatust ette tahawad wõtta, kas suurendamise wõi vähendamise sihis administratiiv-aparadi korraldamiseks. Müidu wõib väga kergesti wääratusi ette tulla, mis nähtawa kättesaadud ökonomiaga kaasa toowad suuri wäljaminekuid wõi kulusid teiselt poolt. Mina saan praeguse teedeministri ettepanekust — meie keskasutuse juurde tööjõude koondada — selles sihis väga hästi aru ja pean ütleva, otstarbekohane on seda ettepanekut toetada. Ettepanek on tehtud nii mõõdukalt ja palju vähemal määral, kui tema oli tehtud endise teedeministri poolt, ja kui nüüd praegune teedeminister niisuguse wäheldase nõudega tuleb, ei ole põhjust seda tagasi lükata, sest ilma jõududeta keskasutuse juures ei saa keskasutus midagi ära teha, see on kindel. Seda oleme näinud, kui teedeministeerium kahe-kolme-nelja inimesega töötas, ei saadud sellel ajal midagi ära teha, kuna aga jõudude juurde toomise tagajärjel teatawaid resultaate kätte hakati saama. Ja resultaatide kättesaamine on sellel alal väga tähtis. Meie ei wõi lubada, et ministeeriumil, kelle eelarwe on poolteist miljardit, see on neljandik meie üldisest eelarwest, oleks keskasutus, millel mingit tööjõudu ei ole, selle laaldase asutuse tegewust kontroleerida, tema tegewuse üle walwata, uusi sihte ja näpunäiteid anda, ütleva lihtsalt — teda juhtida. Sest pidage meeles, teedeministeeriumi peal on, nagu iga teise ministeeriumi peal, teatawad seadustega ettenähtud ülesanded täita. Temale alluwad suu-

red asutused. peawalitsuste kaudu, ja tema kohus on teatawaid funktsioone täita, mida ilma tööjõududeta teha ei saa. Siin räägitakse, et need tööjõud on wahlilid ministri ja peawalitsuste wahel. Miks pärast ei räägitud sellest ka mõne teise, näiteks siseministeeriumi eelarwe arutamisel? Meie maakondade ja linnade walitsused kompeteeruwad siseministeeriumile ja wiimase keskasutuse juures on omawalitsuse ja administratiiv-osakonnad olemas, kes kõiki neid asju, mis seaduse järele siseministeeriumi kompetentsi käiwad, ajawad ja ministrile ette kannawad. Wiimasel on terve aparaat olemas nende seaduses ettenähtud ülesannete täitmiseks. Aga siin öeldakse, et teedeministrile ei ole midagi tarwis, tema peab ise kõik tegema. Mina wõiksin niisuguses detsentralisatsioonil weel kaugeemale minna. Miks siis raudteeülem ja raudteewalitsus üldse olemas on? Wõtame jaamaülemad, see on üksused koha peal ja jätame need ainult. Rong läheb Tallinnast wälja, sõidab Petseri ja tagasi, miks raudteeülem seal waja on raudteewalitsuse ametkonnaga? Wiskame kõik see aparaat parem kõrwale! Kärbime mitte nagu härra Jõeäär, ettewaatlilikult 10%, waid 75% maha! Mina mõtlen, kui konsekwent olla, peaks järele jääma ainult teedeminister, üks kantsleijuhataja, ja üks uksehoidja, sellest oleks küllalt teie arwamise järele. (J. Uibopuu, rhsw.: Nii on Lätis.) Lätis olen mina teedeministeeriumis käinud ja nägin seal küll rohkem, kui ministrit, kantsleijuhatajat ja uksehoidjat, peale nende kolme oli seal weel õige palju ametnikka, nii et härra Uibopuu wäide ei wasta tõele.

Waadake, ma tõin siin näiteid siseministeeriumi kohta, aga nüüd wõiks ehk kahtlus tekkida, kas on teedeministeeriumi keskasutuse töö nii suur, wõi ehk on tema ülespuhutud oma koosseisudega, nii et oleks tarwis seal vähendamise operatsiooni ette wõtta. Kui meie nüüd wõrdleme ministeeriumide eelarweid, mille juures ma wõtan eelarwe üldsumma, teatawaks mõõdupuutks, sest lõppude-lõpuks ripub eelarwe-summade suurusest ministeeriumi tegewus ära. Wõtame need summad, mis on ette nähtud iga ministeeriumi keskasutuse peatükk I § 1, palgad, ja kui meie neid wõrdleme üksteisega, siis on näiteks põllutööministeeriumi korraline eelarwe 303.912.000 marka suur, palgad keskasutuses on 4 miljonit,

see tähendab, keskasutuse palgad teevad wälja 13,4%. (E. Weberman, rhsw.: Kuidas nii? See pole õige!) Jah, ma eksisin, see teeb wälja 1,3%. Wõtame siis töö-hoolekandeministeeriumi. Selle ministeeriumi korralise eelarwe kogusumma on 294 miljonit marka suur, ja tema keskasutuse palgad teevad wälja 4.357.000 mk., see on 1,5%. Ja nii wõiks edasi minna teiste ministeeriumide juurde, aga ma jätan selle tegemata, et mitte aega raisata. Teedeministeeriumi kohta on aga see protsent, kui meie wõtame korralise eelarwe-summa 1.379.000.000 mk., millest keskasutuse palgad teevad wälja 5.517.000 mk., on see protsent 0,4. Nii et ei ole mingisugust liialdust siin olemas, waid teedeministeeriumi keskasutuse palgad on, wõrreldes tema eelarwe-summaga, kõigewäiksemad. Kõrwale on jäetud weel see, et nüüd on juurde tulnud kitsarööpeline raudtee, mis ka riigivalitsusele on üle antud, samuti ka laewasõiduamet, sadamatehased, mille eelarwed on kokku 321 miljonit, kui see summa ka weel teedeministeeriumi eelarwe juurde arwata, siis läheb wiimase keskasutuse palkade protsent weel wäiksemaks. See tähendab, et teedeministeeriumi palgad keskasutuses on kaugelt ökonoomilisemalt wõetud, kui iga teise ministeeriumi eelarwes, ka wõrreldes nende ministeeriumidega, kus samasuured peawalitsused on, nagu näiteks põllutööministeeriumis, kus ka oma suured peawalitsused on ärilise iseloomuga, nagu metsade peawalitsus. Peale selle on teedeministeeriumil kõigesuurem ametkond. Teedeministeeriumi ametnikkude ja tööliste arw on ümmarguselt 8.000 inimest. Ja nüüd tahetakse, et minister seda ametkonda, mis niihästi rahaliselt kui ka arwu poolest suur on, nii kergesti saaks walitseda ja kõik korras hoida, ilma et tal seal juures tarwilikka abijõude oleks. Mina tuletan meelde, et praegu on meil weel ikka täielik ülemineku ajajärk, ei ole weel kindlaid määrusi ega kindlaid seadusi iga ministeeriumi kohta wälja töötatud. Sellega ühenduses ei ole ka mitte meie koosseisud kindlad. Ja kui nüüd on ministeerium, kelle ülesanne muuseas on nende uute seaduste ja määruste eest muretsemine, nende loomise kawatsemine ja teostamine, siis on arusaadaw, et sellel ministeeriumil peawad ka töäjõud olema, kes seda tööd teeksid. Öeldakse, et selleks on peawalitsused, aga ma pean tun-

nistama, niisama nagu minister siin on rääkinud, et peawalitsused on oma otsekoheste ülesannetega nii koormatud, et nendele ei jää aega kõigi nende määruste ja seaduste wäljatöötamiseks. Ja kui nad ka eeltöid ministeeriumi ülesandel teevad, ja teatud materjaale muretsevad, siis on ikka keskkoha ülesanne neid kooskõlasse wiia meie üldise majandusliku ja meie üldise poliitilise seisukorraga, kontaktis olles Wabariigi Walitsusega ja Riigikoguga, mis peawalitsustel wõimatu oleks. (W a h e l h ü ü d e d i n s p e k t o r i t e e k s i m i s t e s t.) Mis puutub sellesse, et minister ühe oma korraldustest on muutnud, ütlen selle kohta wõib ka niisugune õnnetus tulla, kui teie seda õnnetuseks loete, ja kui inimene on eksinud, siis ei pruugi tal häbi olla oma eksitust parandada. Mina arwan, et ka teie seast keegi ennast Rooma paawstiks ei pea.

Tuletaks meelde seda wiisi, kuidas teedeministeeriumi eelarwe kärpimine läbi wiidi, kuid ma ei taha sellest pikemalt rääkida, sest selle üle on eelarwe-kommisjonis isegi küllalt räägitud, waid toonitaksin ainult ühte, et minu peale jättis see niisuguse mulje, nagu tahetaks jahti pidada kõrgema haridusega isikute peale, sest just neid eriteadlasi, kes oma alal parkümmend aastat töötanud, tahetakse nüüd tööst kõrwaldada. Siin toodi ette härra Woiman'i poolt, et 2 nädala järele on minister ühe oma korralduse tagasi wõtnud. Mina arwan, et kui minister seda teinud on, siis ei ole tema ainukene inimene ilmas, kes oma eksitusest aru saab ja seda parandab. Tal ei pruugi selle juures sugugi häbeneneda. Siin toodi aga ette, et sellejuures on süüdi inspektor, ja minister oleks seda asja paremini teinud. Mina arwan, et ükski minister ei ole kunagi inspektori mõju all. Ei saa ka inspektor üheski asjas oma isiklikku arwamist maksma panna, waid inspektori wõi nõuniku kohus on neid asju erapooletult ette kanda kõige faktilise materjaaliga, mille põhjal on üks wõi teine otsus tehtud, ning missuguse määruse põhjal resolutsioon peale pandud. (O. Gustawson, is.: Aga kui tema kõike materjaali edasi ei anna?) Kui tema seda ei tee, siis wõetakse tema wastutusele, ja ma ei usu, et inimesed selle peale wälja lähewad, et oma ministrit petta, et meie riigiametnikud ehk niisugused isikud on, kellele see tähtis, et mõne waleandmega opereer-

rida selleks, et mingisugust ajutist efekti kätte saada. Mina tõrjun niisuguse oletuse täiesti tagasi.

Kõik niisugused eeltööd, mis sagedasti asja otsustamise juures tarwis, nõuavad wilumust, ning need alad, mis teedeministeeriumi juurde koondatud, eriti raudtee-post ja meriasjanduse peawalitsus, nõuavad tutwunemist ja ei ole uuele inimesele sugugi kerge tutwuneda kõigi asjuse puutuwate seaduste ja määrustega, wõin tõendada, ehk mina küll juba üle 25 aasta nimetatud aladel töötanud olen ühe wõi teise asja üle kaua pean kirjandust otsima ja sellekohaseid andmeid läbi waatama, et teatawas küsimuses selgust saada. Kõik selle ametkonna ülesanded on niiwõrd elulised ja muutlikud, suuremalt jaolt tehnilist laadi, nii et siin peab inimene ajaga ühes sammuma, et mitte ülewaadet ja selget pilti kaotada. Sellepärast on ka inimesi tarwis, kes ministrile abiks oleksid, sest, nagu juba tähendati, ei ole wõimalik, et niisuguse isiku leiaksime, kes kõigil nimetatud aladel kompetent oleks. Seda ei ole ka teisteski riikides, et meil on olemas nõunikud wõi inspektorid, see ei ole mingisugune uudis. Kui mina omal ajal neid jõude koondasin, siis ei tahtnud ma selles suhtes mingisugust uudist läbi wiia, waid see on juba äraproowitud abinõu, mis kõigis wäiksemates riikides tarwitusel, nagu Saksamaal wäiksetes riikides, Daanis, kus ka teedeministeeriumi alla samad alad koondatud on nagu meilgi ja mujal. Seal on nõndanimefatud Vortragender Rat erialal, kelle ülesandeks on asju uurida ja ministrile ette kanda, ja kellele õigus antud, tarbekorral ka ametkonna tegewust ning koosseise kontrollida, kas need küllalt ajakohased ning otstarbetele wastawad. Ma ei hakka teistest asjadest pikemalt rääkima, aga ma teeksin ühe wäikese ettepaneku raudteewalitsuse eelarwes, nimelt peatükk II § 1 palgad suurendada 115.600 marga wõrra; — koosseisu üles wõtta 2 rongirewidenti à 6.800 marka kuus 8½ kuu peale, kummi 1. maini, see teeks wälja 115.600 marka. Ma ei hakka selle wastu waidlema, et ilma rongirewidentideta läbi wõib saada, nemad olid omal ajal muidugi rohkem tarwilikud, kui rohkem jänestena sõitjaid oli, kuna nüüd wiimaseid palju vähem on. Mina teeksin aga siiski selle ettepaneku selles mõttes, et need rongirewidendid ei ole mitte koosseisus üleliigsed. Pärnu raudtee peale on sisse jäetud 3

rongirewidenti. Mina panen ette, et need kaks rongirewidenti jäetaks alles koosseisu, arwesse wõttes seda, et nad on wanad inimesed, kel mingit teist teenistust ei ole. Mina tunnen ühte nendest sellest ajast. (E. Weberman, rhws.: Kas sellepärast teetegi Teie ettepaneku?) Ma paluksin mitte niisuguste labaste küsimustega tulla.

Juhataja J. Tõnisson: Palun rahu! Palun kohtade pealt mitte rääkida, waid sõna wõtta ja siis rääkida.

K. Ipsberg (põl.): Mina tunnen neid inimesi isiklikult, nad on korralikud inimesed ja kui nemad praegu, kus pensioniseadus on wastuwõtmisel, oma teenistuse kaotaksid, siis oleksid nemad kui uulitsale wisatud, kuna aga nad siis, kui nad teenistusse edasi jääksid pensioni hakkaksid saama. Selle üle, kui tarwilikud need inimesed on, wõib weel waielda, aga mina teen selle ettepaneku puht inimlikust seisukohast.

Edasi teeksin weel järgmise ettepaneku peatükk III, § 1 — posti peawalitsuse administratiiw osakonna juhataja palka vähendada 18.000 mk. pealt 15.300 marga peale, missugust palka kõigi teiste osakondade juhatajad saawad. See vähendamine teeb 8½ kuu peale wälja 22.950 marka.

Edasi on tehtud ettepanek juriidilise nõuniku kohta. Siin on jällegi jaht kõrgema haridusega isikute peale. Teedeministeeriumil ei ole tema olemasolemise ajal Eestis juriidilist nõunikku olnud, see on esimene juriidiline nõunik, keda minul korda on läinud tööjõuna ametisse rakendada. Just juriidilise nõuniku puudus andis ennast wäga walusalt tunda sellepärast, et ministeeriumil ei olnud otsekohe käsutada inimest, kes oleks wõinud oma juriidiliste teadmistega abiks olla seaduste ja määruste wormilise külje wäljatöötamisel. Tehnilisi jõude meil on, nimelt isikuid, kes administratiwalal küll osawad on ja mõistawad otstarbekohaselt seaduseelnõu wälja töötada, aga seadusele just juriidilise wormi andmine on tingimata tarwilik. Juriidilist nõunikku ei saanud sellepärast ametisse panna, et keegi juristidest ei tahtnud selle koha peale tulla, sest palgad olid wäikesed, aga tema oleks pidanud, nagu iga riigiteenija, siis adwokatuuri alalt täiesti lahkunud. Läinud suwel läks endisel teedeministril korda niisugust tööjõudu leida, aga nüüd on jällegi otsekohene soow teda likwi-

deerida, et jällegi ministeerium niisugusse seisukorda jääks, nagu ta oli enne. Mina ei saa selle ettepanekuga kuidagi nõus olla, sest ta on täiesti ebakohane, ja see ökonomia, mis sealt välja paistab, läheb kaotsi, võrreldes selle tööga, mis tegemata jääb. Meil on praegu niisugune ülemineku ajajärk, kus õige palju ümberkorraldamise tööd on. Teedeministeeriumis on viimaste aastate jooksul koondatud kõik transport- ja ühendusalad, mis ka kõik enam-vähem tehnilise iseloomuga on ja mille korraldamine, juhtimine ja seadustega kindlustamine palju tööd nõuab. Ehk meie uus minister küll suur töömees on, keda ma oma endisest koostöötamisest väga kõrgesti hindan, kui nooremat tööjõudu, ei tahaks ma siiski niisuurat ülesannet tema peale weeretada, et ta selle all kokku langeks ja kõiki tööd ei jõua ära teha, mida tema poolt ootame ja mis meie transpordi- ja ühendusalal väga tarvilik on. Siin on nüüd, ma ei tea kelle poolt öeldud, et üks inspektor on niisuguse määruse välja töötanud, mida minister pärast on muutma pidanud. Ei saa ju ühe wea pärast instituuti hukka mõista. Kui inglased kuninga Karli pea maha löid, jätsid nad kuninga instituudi ikka alles. Kui nüüd keegi wiga on teinud, siis ei pea mitte kohe seda kohta ära kaotatama. (E. Weberman, rhsw.: Kas Prantsusmaal ka pärast kuningriik alles jäi?)

Juhataja **J. Tõnisson**: See küsimus ei ole praegu siin kohane.

K. Ipsberg (põl.): Ma ei tea, kui hästi Teie oma ajaloo eksami olete teinud, arwan, et Teie mitte kohustatud ei ole mind eksamineerima. Teie wahelhiüded igatahes ei anna hiilgawat otsust Teie kaswatuse üle.

Juhataja **J. Tõnisson**: Sõna on faktiliseks märkuseks rkl. Weberman'il.

E. Weberman (rhsw.): Faktilise märkusena ei tahtnud ma eelkõneleja kaswatuse üle rääkida, waid tema aritmeetilistest kokkuwõtetest ja nende järeldustest. Nimelt jälginis ma suure huwiga endise teedeminister rkl. härra Ipsberg'i arwusid, ja toon omalt poolt täienduse siia juurde just samas sihis, nagu minu hästikaswatatud, lugupeetud eelkõneleja rääkis. Tema nimetas, et teedeministeeriumi korralise eelarwe summast tegewat keskasutuse palgad 0,4% välja, kuna see teistes ministeeriumis 1,3—

1,4% on ja et siin wõiks wastawalt teedeministeeriumi keskasutuse palkasid weel suurendadagi. Sellesama mõttewiisi järele läksin mina edasi ja wõtsin kaubandusministeeriumi, kus korraliste kulude eelarwe 18.094.000 mk. ja palgad 4.785.000 mk. Seega teeks ministeeriumi keskasutuse palgad protsentuaalselt välja 23%. Järeldus oleks see, et kui teedeministeeriumis sellele protsendile wastawalt koosseisusid suurendada, nii kui minu lugupeetud eelkõneleja sõnadest loogiliselt järeldama pidi, siis teeks see välja umbes 300 miljonit marka. Ma imestan, et eelkõneleja sarnast ettepanekut ei teinud, see on — suurendada teedeministeeriumi keskasutuse palkasid kuni 300 miljonini.

Juhataja **J. Tõnisson**: Sõna on järjekorras rkl. Eilman'il. Rkl. Eilman'i ei ole kohal, siis on järgmine kõneleja rkl. Uibopuu.

J. Uibopuu (rhsw.): Lugupeetud rahwasaadikud! Mina teen mõned märkused ettepanekute üle, mida tegi härra teedeminister, sest eelkõnelejad on muudes osades mõtteid wäljendanud, ja minu arwates sellele palju juurde lisada ei ole, sest põhjalikult kõigist seletas rkl. Woi-man, kes oli ka ise teedeministeeriumi alamkommisjoni liige. Siin tehti parandus, et wõtta teedeministeeriumi koosseisu 3 nõunikku. Põhjenduseks toodi ette, et on tarwis tehnilisi jõudusid, ja nende ülesanded pidid olema teedeministri seletuse järele, raudteede alal — raudteedewalitsuste ühendamise seaduse wäljatöötamine — nii wäljendati mõte. Waadake, meil on kaks raudteewalitsust ja neid on tarwis ühendada ja selleks on tehnilised jõud tarwis ja see oli kõik. Teine nõunik oleks postipeawalitsuse alal ja see pidi korraldama ja välja töötama kawa, mille järele postiasutuste ja agentuuride korraldamine ja lahtitegemine oleks pidanud sündima. Weel räägitakse, et seal oma jõud ei ole selle tööga walmis saanud, ja sellel alal peab olema teadlik, see on asjatundlik isik. Samasugune nõunik pidawat olema meriasjanduse alal. See nõunik pidawat sadamate korraldajaks olema. Need olid peamotiivid nõunikude koosseisu wõtmiseks. Eelarwe alamkommisjon, läbi waadates teedeministeeriumi eelarwe, seadis omale üles põhimõtted, kuidas on wõimalik riigi eelarwet tasakaalu wiia, et tema mitte sarnase suure puudujäägiga ei tule teosta-

misele, nagu tema esitatud oli, eriti raudtee alal, kus puudujääki 137 miljonit oli.

Kuidas seda teostada, ja sellele juurde pääseda, tegi alamkomisjon omale ülesandeks järele waadata, kas wastab teedeministeeriumi korraldus, see tähendab organiseerimine, makswatele seadustele, sest alati on öeldud, et peab seaduse järele käima ja selle järele tegema, kui aga seadust ei ole, siis ei tohi keegi ilma seaduseta tegutsema hakata. Alamkomisjonis selgus, et esiteks puudub inspektoritel, nende eelarwes püsimiseks, seaduslik alus, mida toleaeagne ministri abi ja praegune minister härra Kark komisjonile oli sunnitud tunnistama. Teiseks, inspektoritel puudus nende nimetusele wastaw ülesanne, ja ainsaks peapõhjuseks — tööks, oli seadusi wälja töötada ja nimelt raudtee, posti-telegraafi ja meriasjanduse alal. Kui komisjon walitsuse esitajale ettepaneku tegi, kas on wastawatele peawalitsustele tarwilikkude seaduste wäljatöötamiseks nõudmised esitatud, siis jäi ta wastuse wõlgu, seega näidates, et ei ole näpunäiteid peawalitsusele tehtud. Samal ajal selgus, et peawalitsused wastawad seadused on esitanud, aga ministeeriumis on nad teatud kannu taha, mingisugusel põhjusel, kinni jäänud ja tihti nii ümber töötatud, et risti tegelikule elule wastu käiwad. Täheandab, on niiwiisi seadused korrigeeritud, mis elu nõuetele ei wasta ja wastupidiseid nähtusi tegelikus elus esile toob. Mina ei hakka pikemalt üksikasjaliselt näiteid tooma, wõib olla, aruandja näitab seda täpsemalt, wõib olla, siin wõidak arwata, et mina siin partei asjus kõnelen. Inspektore wõi nõunikka, kes ilma seadusliku aluseta töötasid, oli raudtee alal 3, see on: peainspektor, wälisühenduse ja raudteeinspektor. Kui komisjon nende tegewuse aruandeid küsis, siis ei saadud soowitud aruandeid, küll aga komisjon igasuguste kõrwaltandmete ja teadete järele tegi selgeks, et inspektorid, kes walitsuse seletuse järele pidid olema ministri kõrwad, silmad ja kõik, kõik mida tarwis, olid oma seadusandliku töö juures teisteks peawalitsuse ülemateks kaswanud. Nende tegewust selgitades tuli wälja, et üks raudteedeinspektor oli läinud kitsarööpalist raudteed ehitama ja see soowitatud eriteadlane, ehitaski nii, et tunnel oli nii kitsas, et wedur ei saanud läbi. Ma küsin, kui see eriteadlane, kes peab igakülgselt asja tundma ja kõrgemalt seisma, kui raudteeülem, isegi

kõrgemal seisma, kui tee ehitus-inseneer, kelle piirkonda wiadukt käib, kas on ta wäärt, et teda eelarwes pidada ja pärast seda, kui tema otstarbekohatu tegewus niisuuri kulusid ümber tegemiseks tegi. Wõtame näiteks Lätiga sõlmitud konwentsiooni, mille arutamise puhul härra Wirma ütles, et seal sõlmiti kõigeteadlikuma inspektori abil niisugune leping, et tuli maksta Eesti riigil Lätile 4-ja teljeliste wagunite pealt nelja telje eest, kuna seda kahe telje eest maksta oleks tulnud. Sõlmiti lepingud, ilma et ta teadis, et kitsarööpalisel ei ole kolmeteljelised, waid on neljateljelised reisijate wagunid. Kõik andmed tõendasid, et inspektorite tegewus läheb kaugelt teisale, kui tarwidus nõudis. Ja nende asjaolude põhjal leidis komisjon, et kui inspektorid ise hakkasid omale tööd otsima, ilma et töö oleks neid otsinud, siis oli selge, et niisugune inspektor oli täitsa koormaw ja üleliigne ballast eelarwe koormas, eelarwe alamkomisjon sarnast olukorda lubas ja kustutas koosseisust maha, kuna selle otsuse ka eelarwe üldkomisjon sanktsioneeris. Teine nendest inspektoritest oli wälisühenduse inspektor. Kas ei olnud see inspektor Beniko? (Teedeminister K. Kark: Teie eksite, inspektor Beniko ei olnud sel ajal Eestis.) Nüüd tuleb meil awalikuks, et need inspektorid on opteeritud, sest et Eesti riigis niisuguseid ei olnud, ning need wäljapoolt sisse kutsutud on. (Teedeminister K. Kark: Ega Teie ka Eesti riigis sündinud ei ole?) Mis puutub aga wälisühenduse inspektoritesse, siis ei saanud alamkomisjon nende tegewuse üle mingisuguseid aruandeid, küll aga selgus, et konwentsioonid meie lähemate naaberriikidega on sõlmitud ilma wälisühenduse inspektoriteta, nagu näiteks Läti- ja Wenemaaga. Nende konwentsioonide kokkuseadmisel on käinud teised isikud, kaugeltki mitte wälisühenduste inspektorid. Inspektorid on käinud muil mail, näiteks, Prantsusmaal ja Inglismaal, kes aga sealt tagasi tulles meile andmeid ei andnud. Küll aga aruandjana sain käesolewaid andmeid ja mina usun, et mul ei tarwitse neid kõiki ette lugema hakata, kui aga peaks tarwis olema, siis wõin mina kõik hommikuni maha lugeda. Nimelt selgus neist andmetest, mis mulle olid antud, et Prantsusmaa olewat väga huwitatud Tartu-Petseri ehitatawast raudteest, sel olla suur majanduslik tähtsus.

Teise näitena võiksin veel tuua seda, et seal öeldi, et Eestimaal ei ole manöövri-künkaid, kuna teistel maadel jälle olla. Selle peale võiksin ma öelda, et ka mina ei ole Eestimaal sündinud, ja ma usun, et kui see härra inspektor Wenemaal sündis, selletõttu teadma peaks, et Wenemaal „manewrewõe gorki“ — manöövrimäekesed — olemas olid. Kui nad Wenemaal tarwilikud olid, siis on küsitaw, kas nad Eestile tarwilikud on? Veel tuli awalikuks, et inspektor on näidanud, et wäljamaal ei tohi wedurisaatja olla weduri peal, waid peab weduri taga jooksma. Kujutage enesele ette, kui nüüd hakkaks Koplist wedurisaatja maratoni jooksu jooksma weduri järele, mis meie võiksime siis selle kohta muud öelda, kui mitte raskeid sõnu. Tuuakse absurde ette ja seletatakse, et nad riigi huwides täiesti kasulikud on. Meie wõtame raha sisse igasuguste äärmiste abinõudega, igasuguste nõudmistega santidelt, kes ei tea kuidas igapäewast leiba saada ja anname kerge käega inspektorite kulu-deks wälja. Kas see meie riigi huwides kasutoow on? Ma peatan inspektoride tegewuse kohta tulude juures ja näitan, kui palju nad tulu toonud on. Nagu ma juba tähendasin, ei saanud sellele ilma otstarbeta inspektorile kriipsu peale tõmbamata jätta. Siis veel postipeawalit-suse inspektorist. Härra Woiman tähendas neid tagajärgi, mis see inspektor andnud on. Härra teedeminister Kark tähendas, et posti ametkonnas ei olewat mingisugust süsteemi, et seal peaks organiseerimise kawa wälja töötatama jne. Alamkommisjonis anti, meie nõudmise peale, postipeawalitsusest wäljamaa postikorralduste kawatsus, mis on postipeawalit-suse poolt wälja töötatud. Sellega on terve rida postiasutusi ja -agentuure ette nähtud, niisama ka posti toimetamise wiisid rahwa kätte jne. Seega ei ole mingisugust kawa wäljatöötamist tarwis. Mulle juhtus teedeministeriumis üks suurem ettekanne nappu ja sealt nägin, et postiala eriteadlane ette kandis, et eelarwe kokkuseadmine peab nõnda sündima, et sissetulekud oleksid suuremad, ja selle tõttu majanduselu hästi korraldatud. See ettekanne, mis iseenesest 17 lehekülge suur oli, sisaldas seda, et 1924 aasta eelarwes tuleb wõimalikult kokku hoida, selletõttu tuleb postiasutuste lahtiolekut kitsendada, telefonimaksusid tõsta, selletõttu oleks telefonitarwitamine vähem, ja wiimaks muud abinõud tarwi-

tusele wõtta et koosseisu kokku tõmmata ja sel teel on vähem wäljaminekuid.

Läheme kaugemale, võib olla, wõtab aruandja selle kohta lõpupoole sõna, ja nimelt siin tähendati, et posti peal tuleb 6½ tunnilise tööpäewa peale üle minna, sealsamas nimetatakse juba, võib olla, tuleb 12 tunnilise tööpäewa peale üle minna, kuidas aga kõigesuurem kasu tuleks. Soowitati anda postiagentuure maal kooliõpetajate kätte, et siis saab igauks sealt hõlpsasti koolilaste kaudu oma kirjad kätte, ei tulewat markide wargusi ette jne. Aga seda ei olnud öeldud, mis suwel saab, kui lapsi üldse koolis ei ole, kui kooliõpetaja puhkusel, kuidas mõeldakse siis kirju kätte toimetada? Üldse nimetatud koguteosest näib wälja, et sea omale ette, ja kõik läheb nagu soowid, wäga kergesti, aga kas saame kokku hoida, seda pole ei millegagi tõendatud. Küsiks, kas suwel kui lapsi pole, peab kooliõpetaja kirjade kandmise operatsiooni oma peale wõtma? Samuti küsimus seisab selles, kas kooliõpetajad üldse wõtawad postikorralduse oma peale? Meie teame, millised ülesanded on meie kooliõpetajatel, kui raske on nende töö, kas wõime veel teisi ülesandeid nende peale panna. Nii siis, need seadusteandjad ja eriti see seaduste wäljatöötaja oma ettekandes wäljendas küsimusi, mis sõeluti, eelarwe alamkommisjonis ja eelarwe-kommisjonis, ning andmed tõendasid, et see eriteadlane oli tegelikust elust kaugel, ja tema koguteos oli terve wassimiste kogu. Härra Ipsberg ise siin wäljendas, et elu läheb ikka edasi ja dikteerib ise omale uued seadused ette. Seega loomulikult tuleb eksitusi ette ja tuleb kahekolme nädala pärast muudatusi ette wõtta, ja juhuslikud wead on andeksantawad: kelle juures eksitusi küll ei võiks tulla, kuid kui on eksitus, ja seda eksitust on püütud ära hoida ja selleks ka tähelepanu juhitud ja teda siiski jonnakalt läbi wiia, kas see on andeksantaw, wõi mitte, minu arwates mitte. (K. Ipsberg, põl.: A n d k e k o h t u a l l a.) Ka pole küsitud peawalit-suse juhatajatelt, kas nemad suudawad tarwisminewaid seadusi läbi wiia. Härra Ipsberg, Teie korralduste seaduslikkuse wõi mitteseaduslikkuse üle. komisjon juba uurib, ja neis uurimisasjus mina ei lähe etteheiteid tegema. On, nagu nimetasin, ettekan-deid, mis postiala inspektor ministrile ette kandis, mis ei wasta tegelikule tõele. Mina olen ise isiklikult postkontorites

käinud, kui eelarwe alamkommissjoni liige, kus selgus, et maksvas seaduses on ette nähtud, et peab olema postkontoris kas-sawaht, ja seadus paneb temale kohustuse ja wastutuse peale, ja kui tema oma kohustusi kui waht mitte ei täida, siis langeb ta karistuse alla. Aga inspektor ütleb, pole tarwis wahtida, waid waht wõib magada. Enne, kui sarnast korraldust teha, muutke seadus. (K. Ipsberg, põl.: Tooge niisugune korraldus ette, niisugust korraldust ei ole olnud.) Noh waadake, kui mina toon mõne dokumendi, siis Teie lähete marru.

Juhataja J. Tõnisson: Palun mitte kahekõnesid pidada.

J. Uibopuu (rhws.): Samuti ei ole meriasjanduse peawalitsuse alal inspektor tarwilik, ja sellel alal töötab peawalitsuse ülem ise wastawad seadused wälja. Kumb tunneb siis parem neid seadusi? Kahtlemata peawalitsuse ülem, kes asja ise detailselt ja tegelikult elule wastawalt tunneb. Postipeawalitsuse, meriasjanduse peawalitsuse ja raudteewalitsuse kohta ei ole uusi seadusi ja korraldusi tarwis wälja töötada, waid tuleb wälja kopeerida endistest seadustest nii palju, kui nad meie oludele wastawad. Siin on aga mindud laiemale, kui suure Wene riigi ministeeriumi korraldusseadustes ette nähtud. Meil on laiarööpalist raudteed üle 700 klm. ja kitsarööpalist üle 300 klm. See ei tee wälja poolt sellest, mis oli põhja-õhtu raudtee, kuid seal olid wäiksemad koosseisud. Saades wäiksemate jõududega läbi, töötati ometi tulurikkamalt. Meie wäike riik on ühe kubermangu suurune endisest Wene riigist, ja meie ometi läheme oma organiseerimiste ja koosseisudega laiemale, kui Wene riigi korraldus oli. Kõiki neid asjaolusid ja tõsiasi nähes, kas tõesti eelarwe alamkommissjon pidi pimedaks jääma ja mitte eelarwe laiutamiseks tõkkeid tegema. (K. Ipsberg, põl.: Mis Teie wassite.) Wõtke ja waadake endiseid korraldusi. Minu arwates peaks seadus näitama ametnikkude funktsioonid kätte, kuna ministeeriumi nõunikud-inspektorid ise töid otsima hakkasid ja makswate seaduste järele peawalitsuste ülemad on kohustatud ise wastutama oma ametkonna eest ja wastawad seadused wälja töötama ilma ühegi wahelülita. Kui arwatakse, et peawalitsuste ülemad ei saa korda oma peawalitsuses, siis on täielik

õigus öelda selle mehele, et: „Teie ei ole mitte omal kohal.“ Kuid niisuguseid uusi jõude nõunikudena sinna tarwis minu arwates mitte ei ole, ja neid mõtteid põhjendas ja pooldas ka alamkommissjon ja ja sanktsioneeris ka üldkommissjon. Nende asjaolude tõttu ei maksaks walitsuse esitajatel siia tulla ja öelda, et waadake, on uisapäisa tehtud, on kärpimistega tehtud rohkem kahju kui kasu, ja kahju pidi olema see, et inspektorid kärbiti. Riik hoiab sellega kokku üle poolteise miljoni marga; aga milles riik mitmekordse kahju saab, on teadmata, ja sennikaua, kui ei ole kahju selgeks tehtud, ei wõi sarnaseid oletusi andestada; küll aga alamkommissjon selge pilguga on näinud, mis-sugune kahju sellest on olnud, et senni inspektorid on tegutsenud.

Edasi tahtsin mina mõne sõnaga peatada härra Wirma etteheite juures. Härra Wirma, õieti öelda, sekundeeris ministriga, tahtis teda tasapisi toetada ja kedagi uskuma panna, et waadake, härra minister, eelarwe-kommissjon ei ole mitte õieti talitanud, tema on ära wõtnud ministri käest tarwilikud jõud, ja hakkas rööpaseadjust peale ja läks kohe ministrini, see tähendab, läks äärmusest äärmuseni, tähendades, et waadake, rööpaseadjad tuleb tingimata maha kustutada, ja inspektorid pidid need ainsamad selle töö tegijad olema, aga keskteed, seda tema sugugi ei näinud. Tema tõi wõrdlusi, et waadake, kui meie arwame rööpaseadjaid kilomeetrite arwu järele, siis tuleb nii ja nii palju wälja, samuti wõrdles ka kitsarööpalise raudteed, toonitades igapidi ainult laitwust. Minu teada ei saa rööpaseadjaid kilomeetrite arwu järele arwestada, waid neid tuleb arwestada jaama tegewuse järele. Minu teada on ainult Tallinnas, Koplis, üle 362 pöörangu ja üle 400 pöörangu on terwe Tallinna peajaama kohta; wõtame veel kõrwalteed, siis näeme, et siin on rohkem pööranguid, kui üldse Pärnu kitsarööpalisel raudteel.

Kui nüüd ette heideti, et olge lahked, rööpaseadjaid peab vähendama inspektor, et seda ei saa mitte vähendada wastaw walitsuse ülem, siis mina usun, et wastaw walitsuse ülem kindlasti teab ise selgemini, kas tema wõib vähendada rööpaseadjaid, aga mitte wäljast tulnud inspektor, kes seda asja tegelikult ei tunne. Kui öeldi, et inspektor ainsam teadja peab olema, nagu Wirma ette heitis ja tähendas, et waadake, alamkom-

misjon tõepoolest ei ole rööpaseadjate vähendamist nõudnudki ja püüdis näidata, et kus tema eelarwe-kommisjonis liige oli, siis oli kõik hästi, aga nüüd on ühest äärest võetud ja teist äärt ei ole nähtud, siis ma ütlen, kui möödunud aastatel härra Wirma eelarwe-kommisjonis oli, siis tagajärjeks oli, et rööpaseadjaid on vähendatud ja pandud jaamaülemale peale ka nende kohused, kuna jaamaülem peab wastutama õige rongide läbikäimise eest jaamas, ja ei saa rööpaseadja kohuseid oma ülesannete kõrwal täita. Seadus käsib, et rööpaseadja peab olema ka sisseõidu ja väljamineku pöörangu juures. Ja kui me nüüd võtame ära kaks ja paneme asemele ühe rööpaseadja, siis ma küsiksin, et kuidas see rööpaseadja sellega walmis saab, tema peab olema sisetuleku pöörangu juures, kus temale seadus näitab, ja siis peab ruttama teise otsa juurde, kus tema olema peab, ja üks minut seisabrong jaamas? Minu arwates peaks siis rööpaseadjal aeroplaan wõi mototsiklett olema, millega tema wirutab ühest pöörangust teise juurde. Kui võetakse rööpaseadjad ära, enne kui kindlasti teatakse, kas neid liiga palju, on selle arwustusega välja tulla küll ebaõige. Tee pikkusega võib wõrrelda tee ehitusteenijaid, see tähendab, teewahtisid, sest nemad on teatud raioonide järele määratud, aga mingil tingimisel ei saa wõrrelda rööpaseadjad tee pikkusega ja niiviisi ongi äärmine pool, inspektor, rööpaseadjate vähendamises wõhik. Minu arwates peaks ka keskkohast waatama, aga mitte äärtest, sest raudtee on kui lülidest koosseisew, seega nii talitama, et tema äärest ääreni läheks, keskkohaga seotuna ja nii, et tema mitte ei katkeks, kui ühe lüli ära wõtad, see juba mõjub väga palju. Kuid sama peab üleliigsed kõrwaldama. Eelarwe alamkommissjon just waatas seda, et need kõrwallülid tulewad ära lõigata, et need segawad, ja minu arwates on inspektorid segajateks ja seaduse järele wahelülita. Peawalitsus peab olema ministrile alluw ja ilma wahelülita peawalitsus korraldusi tegema ise oma wõimupiirkonnas, see tähendab, walitsuse piirkonnas ja alluwates osakondades. Kui aga tahetakse eelarwet koormata ja suuremaid kohustusi kodanikkude peale pannakse, siis kui teie arwate, et riik ainult raudtee inspektoritega püsib, wõtke inspektorid-nõunikud koosseisu.

Härra minister tähendas, et waadake,

oli 8 inspektorit ja wõeti 6 maha, see tähendab, 75%, aga kas härra minister ütles ka, et üks inspektor oli ette nähtud sel aastal juurde wõtta, kes 1923 a. üldse koosseisus ei olnud. (Teedeminister K. Kark: Oli raudteewalitsuse eelarwes!) Wõtke aga seletuskiri, ja ma usun, et aruandja, olgugi et ta tukkuma jääb ja unine on, seletuskirjast ette loeb, üks juurdewõetaw tehnik peab täitma inspektori aset. Kui nüüd on soowi awaldatud, et peab inspeksiooni osakonda määrama 3 isikut, siis oleks tõesti tarwilik ära määrata, missugused funktsioonid nendel oleksid, sest maanteede inspektor waatab järele, kas on otstarbekohaselt maakondadel need summad, mis walitsus teede kordaseadmiseks ja sildade parandamiseks andnud, ära kasutatud, kas on teed nii ehitatud, nagu tehnika seda nõuab. See on selge ülesanne. Edasi on weel ette nähtud õhusõidu ja jõuwankrite inspektor. Noh, Jumal hoidku, siis olge head, kui soovite samal teel edasi minna, määrake ka mototsikletteid, jalgrataste jne. inspektorid! Et meil „Aeronaut'il“ on kaks lennukit, ega siis sellepärast weel wõi selleks otstarbeks inspektor määrata. Ja kui nüüd tullakse ja seletatakse, et waadake, meil oli ette nähtud 8 inspektorit ja 6 tõmmati maha, järele jäi ainult 2, siis arwan mina, et siin tuleb kindel joon tõmmata ja siit edasi enam minna ei tohi. Minu arwates on kahest küll, ja Riigikogu peab selleks oma kindla sõna ütlemata. Ega wõi ometi kaugemale minna, kui sellekohastes Wene seadustes ette nähtud on, ja just nendes Wene seadustes, mida teie ikka alati austate, aga kui teie sellest weel kaugemale lähete, kui seda suure Wene riigi ministrium nõudis, siis ei saa sellega kuidagi wiisi leppida. Tahaksin wäikese märkuse teha teedeministri ettepaneku kohta, et telegraafi mehaanikute palkasid tõstetakse. Tema ütles, et palkasid telegraafi mehaanikutele suurendatakse, kuid see on tegelikult ainult wea parandamine, aga mitte suurendamine, sest nemad said läinud aastal sama palga, mida nad nüüd saama hakkawad, ja kui teie seda parandust mitte wastu ei wõta, siis saaksid need inimesed aluseta trahwitud mingisuguse eksituse pärast.

Lubage weel paar märkust teha raudteewalitsuse korralduse kohta. Kuigi härra Wirma siit seletas, et meie ei tohi midagi korraldada ega muuta, ise aga tegi wastawa vähendamisettepaneku, seega

mitte järjekindel olles, seega lükkas ise oma seletuse ümber, ja sellepärast tahaksin ma just rääkida nende andmete põhjal, mis on esitatud Riigikogule. Eelarwe andmeid lehitsedes leidsin mina, et liikumisosakonna alla kuulub ka kaubanduse jaoskond, mis raudteesse puutuwad tariifid wälja töötab ja kaubanduse rewidentid, kes selle järele walwawad, et maksmapandud tariifid õiglaselt ja seadusele wastawalt käsitatud oleksid. Kui nüüd ära wõetakse kaubanduse rewidentid ja moodustatakse neist uus tulude kontroll, wist selles mõttes, et ei ole sünnis, et kaubanduse jaoskond iseennast kontroleeriks, siis on see äärmiselt iseäralik. Wiimaks tuleb nii, et wõetakse iga wähegi eriline töäjõudude grupp oma ametkonna alalt ära ja moodustatakse kontroleeriwaks osakonnaks. Kuhu niiviisi siis lõppude-lõpuks jõuame? Miks siis mitte liikumise rewidentide osakond awada. Kui järjekindel tahetakse olla, olge lahked ja asutage mehaanikute, wedurijuhitud, rööpaseadjate jne. osakond. Grupeerige kõik teenistusala, mis ühtlased! Sarnase lajutamise juures, kui wiimaks teedeministeeriumi ja wastawate peawalitsuste korraldamise seadus meile esitatakse, siis leiame sarnase uputuse osakondadest, mis ise oma koosseisude poolt suuremad on, kui raudteede eksploatatsiooni sissetulekud üldse kanda jõuawad, ja need osakonnad matawad meid enese alla. Lõpuks tuleb nii wälja, et juhatajaid ja kontroleerijaid on rohkem kui töötajaid. Kui liikumisosakonna kaubanduse jaoskonna alt ära toodi rewidentid ja määrati need tulude kontrolöörideks ja statistikajaoskond liikumisosakonna alt ära toodi ja iseseiswaks statistika bürooks sai, siis jäi kaubanduse ja tehniline jaoskond liikumisosakonna alla, ja kaubandusjaoskonda jäid juhataja, asjaajaja ja masinakirjutaja ja see on terwe jaoskond. Tehnilisse osakonda jäi 9 isikut oma juhataja ja abiga, ja et mõlemad jaoskonnad iseseiswalt alluwad wahelülita osakonna ülemale, siis ei ole enam tarwis liikumisosakonna juhataja abi ja tehnikajaoskonna juhataja wõib liikumisosakonna ülema abi olla ja samuti ka kaubanduse jaoskonna juhataja, nii et liikumisosakond ilma abita läbi saab. Sellepärast alamkommisjon kustutas liikumisosakonna ülema abi maha. Edasi näeme, et teedeülem on otsusele tulnud, et kaugemale minna ei wõi, kui Wene riigi raudteede korraldamine oli ja seal wastawad osa-

konna ülemad olid teedeülema enese ase-täitjaks ja siin üks käskudetäitja inseneer üleliigne on ja ära tuleb kaotada ja tema ülesanded panna tehnilise abi peale. Aga teedeminister ei ole wastawat wähendusettepanekut mitte teinud, ja sellepärast panen ette seda wähendada. Samuti eelarwe alamkommisjon leidis, et weosa-konnas ei ole tarwilik wanem rewident, kuna noorem rewident, nagu ta Wene ajal oli, on wedurijuhtide instruktor, kes rongidega kaasa sõidab ja selle ameti kõrwal wõib tema aga ka wastawaid juurdlusi toimetada, kui midagi juhtub, ja selleks teist juurdlejat tarwis ei ole, ja sellepärast teen ettepaneku teda koosseisust wälja jätta, mis wastuwõtmist peaks leidma, sest samuti on teedeülema poolt ettepanek, wähendada ka tehnikut. Seega on raudteewalitsus alamkommisjoni arwanise omaks wõtnud ja wähen-damise ette pannud.

Eelarwe alamkommisjonis tõendas walitsuse esitaja, et raudteede liikumisosa-konna wanemat rewidenti õieti ei olegi, sest tema on haige ja teda peetakse lihtsalt paiuki peal: on suremas, ja wõib olla, temale selles mõttes enne surma ei wõiks wiimast elutundi raskeks teha, sellega, et wähendatakse. Ja sellepärast eelarwe alamkommisjon jättis tema koosseisu. Nüüd on teada, et ta surnud on ja tema järele koht wabaks jäänud, ja sellepärast teen ettepaneku seda maha kustutada. Kõigil on palk jäetud kunni 1. juulini see aasta. Weel lühidalt tahtsin tähendada raudteeteenijate majandusliku seisukorra kohta mõned märkused. Meie teame, et raudtee on riigi tuiksoon, samuti ka post ja telegraaf. Kui tuiksoon halwasti lööb, siis töötab ka terve keha halwasti. Siin eelkõnelejad töid näiteid, kui wäikesed palgad raudteeteenijatel ja postiametkonnas on. Alamkommisjon, kõige oma parema tahtmise juures püüdis neid pahesid tasandada, wõttes arwesse, mis üleliigne on, see ära lõigata ja seda, mis nende üleliigsete ametnikkude wäljajätmisega üle jääb, otstarbekohaselt ära jaotada alamteenijate ja nimelt nende teenijate wahel, kelle palk üle 10.000 marga ei ulata. Alamkommisjon tegi wastawad parandused, kuid eelarwe-kommisjon ei sanktsioneerinud seda mitte, põhjustel, et palkadekõrgendus peab sündima Wabariigi Walitsuse kaudu wastawa seadusega, et mitte juhuslikult üksikutele palka suurendada, mis wõib olla, kutsub nurina teiste seas wälja, et miks

mitte ka neile ei ole ühes teistega palgakõrgendust tehtud. Nagu mina ütlesin, et raudtee ja post-telegraaf on riigi tuiksoon ja nende ametkondade ametnikud selle tuiksoone elustajad, ja kui nemad omale wastawat ülespidamist ei saa, ma tahaksin siis küsida, kuidas saab nende käest nõuda kohusearuudust ja tuiksoone korralikku loomist? Pealegi seisawad raudteelased ja posti-telegraafi teenijad sõjaseaduse all, ja sellepärast juba peaksime meie ometi eestkätt nende peale mõtlema ja peaksime neile niisugused palgad andma, et nemad saaksid ära elada, ja sealjuures elurõõmsad oleksid, selle peale vaatamata, et neid rõhuwad erakorralised seadused. Ükski meist ei ole veel kuulnud, et raudteelased oleksid kunagi öelnud, et läheme wälja ja nõuame omale palka juurde, kuulutame streigi wälja jne. Nad on kõik rahulikult wastu wõtnud ja kannatlikult oodanud. Kas see siis pole riigitruudus ja kohusetunne riigi wastu? Meie aga läheme aastast aastasse edasi ja ei mõtle nende palgasuurendamise peale. Küll aga mina näen, et meile Riigikogusse tulewad uued seadused, millega kõrgendatakse politsei jaoskonnaülemate palkasid, millega kõrgendatakse osakondade ülemate ja jaoskonnajuhatajate palkasid, millega ristitakse neid laudkonnajuhatajateks, wanemateks rewidentideks jne. Minu arwates peaks siin kindlasti samme astuma, et kõigepealt raudteeametnikkude palgad kõrgendatakse. Hiljuti oli raudteelaste kongress, kus need ametnikud, kes meie iseseiswuse algusel niisuguseid wägitükke tegid, millega meie sõjawäelased korda ei saanud, näiteks läksid 1918 a. sügisel sakslaste lahkumisel 30 meest ilma sõjariistadeta Walka soomusrongi sealt sakslaste käest ära tooma, ja osalt töidki ühe weduri näol ära. (A. Rei, sd.: Osalt ei saa ju wedurit ära tuua.) Ma ütlesin, et nad töid weduri ära, soomusrongi nad ära tuua ei saanud. Need inimesed esinesid nüüd kongressil soowiawaldusega, et „meie oleme kõik teinud, mis meie wõisime, Eesti riigi loomisel, aga nüüd meie enam edasi niiviisi kannatada ei suuda, sest meie elu on nii wälja kujunenud, et meie peame kas teise teenistusse minema, wõi streikima hakkama,“ ja seda palusid edasi anda Riigikogule. Kui niisugused inimesed, kellel nii suured teened Eesti riigi loomises, seda räägivad, siis minu arwates ei ole see mitte

ükskõikselt mõeldud, ei ole see mitte ähwardamise mõttes öeldud, waid on asjaolud sundinud neid selle peale minema, ja nad tahtsid, et seda Riigikogule teatataks, et siis mitte pahaks ei pandaks, et nemad ei ole mitte wastawa soowiawaldusega esinenud.

Edasi, nagu meie teame, sünnitas suurt tolmu raudteedel igasuguste rahade jagamine. Igaüks teab, et kui meil wõetakse eelarwe korras sisse summased, meie määrame lisakrediiti ja sealjuures waidleme, nagu siit mitu korda tähendatud, ja kõige selle juures ise aga ei waadata selle peale mitte nii, nagu tõesti kokkuhoidlikult oleks tarwis talitada olnud. Minul oli juhus esitada küsimus Riigikogule, mille peale teedeminister seletas, et on antud wälja summad üksikutele isikutele ja riigikontrollist saadud andmete põhjal ilma seadusliku aluseta, niisugused summad oleksid pidanud eelarwe seaduse § 33 põhjal minema riigi sissetulekuteks. Mina tahaksin heameelega kuulda, kui meie need summad lubame, et raudteewalitsus wõi teedeministeeriumi tuleks ja ütleks, mis nende summadega on saanud, mis seadusewastaselt wälja on antud, nagu nimetasin, mida riigikontrollist antud andmed tõendawad. Jälle öeldakse, et meie anname eelarwe korras teatud summad wälja raudtee ehituste peale ja neid, nagu protokoll nr. 169 — 1. nowembrist möödunud aastast näitab, on jaotamisele läinud 860.000 mk. See summa on teedeministeeriumi kirja põhjal läinud Tartu sadama teeharu ehituse juures saadud 50% ülejäägist ärajagamisele. (Teedeminister K. Kark: Teie olete minust ette jõudnud.) Selle jaotuse järele tuleb aga nii wälja, et üks saab 50 tuhat ja teine ei saa 5 tuhandetki. Raudtee määruse nr. 121 järele ei ole teedejuhtidel üldse õigust ületunnitöö eest tasu saada, kuid siiski on antud ja isegi 75 ja 50 tuhandete kaupa, kuna need, kes kõigerohkem palga suhtes kannatawad, on pidanud ilma jääma. Minu arwates oleks pidanud just neid eestkätt silmas pidama, kes kõigerohkem puudust kannatawad, ja nagu härra Anderkopp tähendas, et riik peaks küll kõigi eest hoolitsema, aga eestkätt nõrgemate eest. Siin on aga nõrgemad tahaplaanile jäetud, ja kui need nõrgemad ükskord käega wiskawad, siis ei ole ka kõrgematel midagi ära teha. Sellest peaks järelduse tegema, et edaspidi sum-

masid mitte niiwiisi wälja ei jagataks, nagu seda siimaani on tehtud. (Tööhoolekandeminister Chr. Kaarna: Ega see 85 tuhat pole wälja antud!) Ta on ju jagamisele määratud, ja kui ta weel wälja jagamata on, oleks parem, kui teda üldse ei jagataks, kui teda õiglaselt jagada ei taheta, siis oleks puudujääk eelarwes vähem.

Lõpuks tahtsin tähendada teenijate õigusliku korra kohta. Meie teame, et määratakse teenijaid kohtade peale juhuslikult ja ei wõeta mitte arwesse nende teenistusaja wältust ning oskust. Ma tean, näiteks, kus inimene, kes 35 aastat on teeninud, kes on alanud peale telegrafistina ning jõudnud wiimaks kaubandusrewidendini, on määratud laudkonna juhatajaks, palgaga 8.700 mk. kuus, ja teine, kes paar aastat raudtee teenistuses olnud, määratakse koha peale 9.900 mk. kuupalgaga kuus, kas arweosakonna, laudkonna wõi muu juhatajana. Mina olen ise palju sarnaseid juhtumisi näinud, kus alles ametisse astunud isikud saawad palju rohkem palka, kui wanad teenijad. Ja kui nüüd need inimesed pensioni hakkawad saama, siis saawad nad seda ka oma palga järele. (Wahelhüüe teedeminister K. Kark'i poolt.) Kui teenistusseadus siin arutamisele tuleb, siis teen ka selle kohta wastawad parandused. Minu arwates ei peaks mitte inimene 3.000 margaga 25 aastat teenima, waid ta peaks iga aasta järele teatud protsendi juurde saama. Minu arwates on sarnased talitused täiesti ebaõiged ja lubamatud. Härra Woiman tõi siin ette elulise näite härra Laari ümberpaigutamise puhul. Härra Woiman ei öelnud aga kõike, mis põhjusel ümberpaigutus sündis. Põhjused olla need olnud, et tema olla liig wabameelne, töölistega wabameelselt ümber käinud. Aga kui meie küsisime, et milles see wabameelsus seis, kas teda poliitiliselt teatud ametwõimude poolt kahtlustati, wõi oli tema rahuslik-wabameelne, siis öeldi, et ei, seda küll mitte, aga tema olla olnud natukene punast wärwi. Meie kuulasime järele, kuidas selle punase wärwiga lugu õieti on ja küsisime töölistelt, kes ütlesid, et waadake, tema oli niisugune inimene, kes oli igal pool, ees ja taga, ja kui keegi tahtis tööd halvasti teha, siis kutsus ta selle kõrwale ja ütles, et niiwiisi teha ei wõi, et meie teeme sedamoodi riigile palju kahju, ühes sellega rikume ise oma

töö ära ja selle järele hakatakse meid ka hindama. Ja niisugustel põhjustel, kui inimene töölistega hästi läbi saab, tembeldatakse teda punaseks, wiiakse ühe koha pealt teise alandatuna.

Teine näide, kui wedurijuhid lähewad mingisugust seletust küsima weosakonna ülemalt, siis hakkab see härra selle asemele, et inimesele seletust anda, teda eksamineerima. Mina pean tähendama, et isegi Wene ajal sarnast talituswiisi ei tohtinud olla. Kui kellelgi oli tarwis minna, kas wõi teedeülema juurde, ja mina olen isegi käinud ja mind on alati lahkelt wastu wõetud. Wene ajal küsiti ja seletati ja anti alati lahkelt wastust, aga meil, selle asemel, et inimesele seletusi anda, hakatakse teda eksamineerima ja mis õigusega? See haawab ja isiku aumõistet, et teda iga sammu peal hakatakse kontroleerima ja niisuguste wäiklaste wõtetega. Tahetakse teenijaid koos hoida ja sundida ennast austama. Ma ütlen, teie wõite naerda, kuid niisugused isikud on Eesti demokraatlikule iseloomule wõõrad. Niisuguseid asjaolusid ei peaks mitte ette tulema.

Ma ei taha nende küsimuste juures pikemalt peatada. Korteriolude peale on härra Woiman juba tähelpanu juhtinud. Mina usun, et teedeministeerium kõike seda arwesse wõtab, mis alamkommissjonis, kui ka eelarwe-kommissjonis on esile toodud, et tulewase eelarwe arutamise juures enam sarnaste nähtustega ei tuleks kokku pörgata. Mina arwan, et Riigikogu peaks sanktsioneerima eelarwe-kommissjoni otsuse ja mitte minema igasuguste ettepanekute juurde, mis siin tehti, näiteks niisugune ettepanek, et wõtta koosseisu üles kaks rongide rewidenti lihtsalt sellepärast, et nad pensioniseaduse alt wälja ei jääks, keda aga mitte tarwis ei ole. Neid rewidente mullu koosseisus ei olnud, ja üks nendest isikutest on kindral Georg, keda tahetakse nüüd panna rewidendi kohale, kuna meil rewidente isegi küll on. Nii et kõigi nende ettepanekutega, mis wäljaspoolt on tulnud, ei peaks Riigikogu mitte arwestama, waid peaks jääma eelarwe-kommissjoni otsuse juurde.

Juhataja **J. Tõnisson**: Faktiliseks märkuseks on sõna rkl. Tonkman'il.

K. Tonkman (põl.): Faktilise märkusena pean ma tähendama, ehk küll

härä Uibopuu tähendas oma kõnes, „et kuigi aruandja tukub“, mina mitte tukunud ei ole. (Hüüded kohtadelt: Lõpetada!)

Juhataja **J. Tõnisson**: Ettepanek on tehtud koosolek lõpetada. (W a -

helhüüe: See on endine otsus!) Et kell juba üksteist on, ja koosoleku lõpetamise wastu ei waielda, siis loen ettepaneku wastuwõetuks ja lõpetan koosoleku.

Koosolek lõpeb kell 11 õhtul.

Algkirjale alla kirjutanud:

Riigikogu esimees **J. Tõnisson**.

Abisekretäär **Osk. Köster**.

