

III RIIGIKOGU

8. istungjärk. **Protokoll nr. 221 (22).**

1929.

III Riigikogu koosolek 28. veebruaril 1929 kell 10.

Kokku on tulnud 84 Riigikogu liiget.

Valitsuse loosis: Riigivanem **A. Rei**, sise- ja kohtuminister **T. Kalbus**, välisminister **J. Lattik**, raha- ja kaubandus-tööstusminister **A. Oinas**, põllutöominister **K. Soenberg**, teedeminister **O. Köster**, töö-hoolekande- ja haridusminister **L. Johanson**.

Päevakord:

1. Läbirääkimised A. Mõttus'e erakorralise teadaande puhul võorkeelte õpetuse korraldamise üle koolides.

2. Läbirääkimised tööerakonna Riigikogu rühma erakorralise teadaande puhul Kärevere silla sisselangemise kohta.

3. Läbirääkimised Vabariigi Valitsuse vastamise puhul põllumeeste kogude Riigikogu rühma arupärimisele põllupidajate ikaldusekajude puuduliku hindamise asjas.

4. Läbirääkimised Vabariigi Valitsuse vastamise puhul Eesti tööliste partei Riigikogu rühma arupärimisele raudtee-teenistuses ette- tulnud korravastaste nähtuste üle.

5. Põllutööliste tööaja ja palgaolude korraldamise seaduse maksvusetuks tunnistamise seadus — K. Tamm eettepanek.

6. Riigiteenijate teenistusevanuse tasu seadus — redaktsiooni komisjoni eettepanek.

7. Sõjakohtute seaduse muutmise seadus — redaktsiooni komisjoni eettepanek.

8. Lelle jaama laiendamiseks maa sundvõõrandamise seadus — III lugemisel.

9. Vabariigi Valitsuse ja ministeeriumide korraldamise seadus — II lugemisel.

10. Talumajandusnõuande korraldamise seadus — II lugemisel.

11. Asunduskapitali seadus — rahaasjanduse komisjoni eettepanek.

12. Võru-Petseri kinnistusejaoskonna seadus — üldkomisjoni eettepanek.

13. Seadus öötöö keelu kohta pagaritööstuses — sotsiaalkomisjoni eettepanek.

14. Vene-Balti laevachituse ja mehaanika A./-seltsi kinnisvarale kinnistatud obligatsioonide omandamise seadus — rahaasjanduse komisjoni eettepanek.

15. Kinnistusüksuste tükeldamise ja liitmise seadus — maakomisjoni eettepanek.

16. Talumaade tükeldamise alammäärade muutmise seadus — maakomisjoni eettepanek.

Koosolekut juhatab abiesimees **M. Martna**.

Sekretäri kohal abisekretär **O. Liigand**, vahepeal abisekretär **J. Piiskar**.

Koosolek algab kell 10.25 min.

1. Päevakorra täiendamine. Juhataja **M. Martna**: Avan Riigikogu koosoleku.

Päevakorda võetakse nähtava enamusega J. Fuks'i (as) eettepanekul 1. punktiks komisjonide täiendavad valimised.

2. Teadaandmine tervitus-telegrammide kohta. Sekretär **O. Liigand**: Vabariigi 11. aastapäeva puhul on tulnud Riigikogu esimehe nimele järgmine tervitustelegramm

Läti Saeima esimehelt: „Eesti vabariigi 11. vabadusepähal saadan oma ja Saeima nimel Teile, kõrgesti austatud härra Riigikogu esimees, ja Eesti Riigikogule kõige südamlikumaid tervitusi, soovides õnne, edu kogu liitlase Eesti rahvale. Dr. Pauls Kalnins, Läti Saeima esimees.“ (K ä t e p l a k s u t a m i n e.)

Selle tervituse peale on Riigikogu esimehe poolt saadetud järgmine vastus: „Tema Ekstsellents dr. Pauls Kalnins, Läti Saeima esimees. Riia. Palun Teid, kõrgeaulik härra Saeima esimees, vastu võtta Eesti Riigikogu kui ka minu isiklik kõige südamlikum tänu Teile ja liidurahva Läti rahvaesindusele soojade avalduste eest Eesti vabariigi 11. aastapäeva puhul. Eesti Riigikogu esimees Einbund.“

3. Komisjonide täiendavad valimised. Nähtava enamusega valitakse: rahaasjanduse komisjoni J. Loosalu asemele

A. Laur (as); rahaasjanduse komisjoni — laiendatud koosseisus — A. Lauri asemele J. Saar (as).

4. A. Lauri erakorraline teadanne Tartu pärimivabriku era- A. Laur (as) (erak. tead.): Lugupeetud Riigikogu liikmed! Võtan sõna isiklikult. Seltskonnas ja

monopoli seisukorda asetamise kohta.

ajakirjanduses on maad võtnud kuuldused ning seletused, nagu oleks eelmise valitsuse ajal kaubandus-tööstusminister Holberg'i poolt administratiiv-võimuga Tartu pärmivabrik eramonopoli seisukorda pandud, ja et kellelegi teisele ei antavat luba pärm valmistada, olgugi et Tartu pärm halb ning kallid olevat. Kuuldavasti olevat rkl. Holberg ministriks oleku ajal mingisugustel erilistel põhjustel Tartu pärmivabriku huvide kaitsmise oma ülesandeks teinud.

Eelmise valitsuse ajal esitas „Vaba Maa“ minister Holberg'ile avaliku küsimuse, mis pärast on Tartu pärmivabrik eramonopoli seisukorda pandud, kuid see küsimus jäi härra Holberg'i poolt vastamata. See vastamata jätmine hoiab aga rahva meeli seniajani ärevuses.

Nagu Riigi Teatajas nr. 56 — 1927. a., Eesti statistika 1927. a. veebruarikuu numbris ja mitmest ajakirjanduses ilmunud artiklist näha, saab Tartu pärmivabrik aastas 9 miljonit senti ametlikku dividendi, mis on 82% otsekohestest valmistusekuludest. Nagu ka veel muudest andmetest näha, on need kasud, mis Tartu pärmivabrik saab, kuulmatu suured. Selle tagajärjel olevat asjatundjate arvamise järgi pärmihind kolm korda kõrgem, kui see olema peaks. Ja väärtuslikult olevat pärm nii halb, et leivaküpsetajad pidavat nõu, kas mitte ei tuleks hakata pärm Lätist sisse vedama.

Vabariigi Valitsus peaks tõsiselt küsimust kaaluma, kuidas oleks võimalik pärmihinda alandada ning selle headust tõsta, arvestades seda, et pärm tarvitavad laialised rahvahulgad. Eriti kannatavad pärm alaväärtuse all maaperenaised, sest tihti jääb pärm pikemaks ajaks maapoodidesse seisma, kus aga alaväärtuse tõttu ruttu rikki läheb.

Et kuuldustele, mis kõnelevad suurest korrupsioonist pärmitööstuse alal, lõpp teha, oleks soovitatav, et Vabariigi Valitsus selles küsimuses oma autoriteetliku seletuse annaks.

J. Fuks (as): Teen ettepaneku, rkl. Lauri erakorralise teadaande puhul avada läbirääkimised ühel järgmisel Riigikogu arupärimis-koosolekul.

Juhataja **M. Martna**: (Hääletatakse.) Nähtava enamusega on ettepanek vastu võetud.

5. Põllumeeste kogude Riigikogu rühma erakorraline teadaanne Riigivanema osa-

M. Martinson (põl) (erak. tead.): Põllumeeste kogude Riigikogu rühma nimel esinen alljärgneva erakorralise teadaandega. Riigikogul on juba juhus

võtmise kohta endiste Böcker & Co tehaste hooldamisest.

olnud tähelepanu pöörata ja seisukohta võtta Vabariigi Valitsuse liikmete osavõtmise kohta endise Böcker & Co tehaste hoolda-

mise suhtes.

Mitmed asjaolud sunnivad Riigikogus uuesti seda küsimust puudutama ja nimelt järgmiselt.

A/s. Põhja-Lääne metallurgia-, mehaanika- ja laevaehituse-tehased on Vabariigi Valitsuse nõusolekul sekvestri alla võetud 2. dets. 1927. Sekvestri valitsus võttis hooldajate käest tehaste valitsemise oma kätte, kuid hooldajad jäid endiselt ametisse kui puuduva omaniku asetäitjad, saades endises suuruses tasu oma tegevuse eest. Algusest peale on hooldajate ja valitsuse tahtel ametisseseatud sekvestri valitsuse vahel terav vahekord valitsemisel. Hooldajad ei soovinud varanduste valitsemist üle anda. Selleaegse Vabariigi Valitsuse kindlal tahtel on siiski sekvestreeritud varanduste valitsemine lõplikult hooldajatelt üle võetud. Sellejärele on mitmesugused iseloomulikud asjaolud selgunud, millest siin mõned nimetatud olgu.

Hooldajad tõendasid, et Böcker & Co tehased ei ole 1916. — 1918. a. kestel Vene kroonult mingisuguseid summasid saanud. Sekvestri valitsus on aga kindlad tõendused leidnud, et selle aja jooksul need tehased Vene valitsuselt on mitu korda ja võrdlemisi suured summad Vene riigi tellimiselt ette saanud. Igatahes on sekvestri valitsusel küllalt põhjust tõendada, et hooldajad ei ole mitte Eesti riigikassa huvides tehaste võlgade selgitamisel talitanud, vaid otse selle vastu. Eesti riigil on aga siin kümnetesse miljonitesse Vene kuldruhladesse ulatuvad summad kaalul.

Ainult selle tagajärjel, et need varandused sekvestri alla võeti, on mitmed teised asjaolud avalikuks tulnud, mis tõendada lubavad, et hooldajad takistanud ei ole väga omapärast tehaste varanduste likvideerimist. Näiteks olgu ette toodud säärane toiming. On mahalõhkumiseks müüdnud suur telliskivihoone, mis 1926. a. hooldajate poolt korraldatud hindamisel oli arvatud 8.400.000 marka väärt olema, see on 48% selle hoone alghinnast. See hoone on a/s. „Textil'ile“ müüdnud ainult 345.000 marga eest. Selle müügi teiseks iseäralduseks on, et lammutatud hoonest saadud kividest ehitas hooldajate volinik Allapert enesele Kalevi uulitsal mitu elumaja.

Edasi on hooldajad sõlminud a/s. „Textil'iga“ lepingu, mis majanduslikult Böcker'i tehastele kahjulik, ja mille kinnitamiseks pikemaks ajaks hooldajad oma nõusoleku on andnud, olgugi et juba sekvestri valitsejad sel ajal

teotsesid ja varanduste valitsemine hooldajatele oli üle võetud. Ainult Vabariigi Valitsuse vaheleastumine novembrikuus 1928 aitas päästa hooleallevõetavate tehaste varanduse kahjuliku koormatuse alt, mida hooldajad õigusliku volitusega nõus olid ta peale võtma.

Sekvestrivalitsus on avalikuks teinud, et hooldajate teadmisel nende volinik on hoonete kinnitamise eest preemiat 100% võrra rohkem maksnud, kui see sekvestri ajal võimalikuks saanud, et vabriku sadama muuli kinnitamise eest enim kaks korda rohkem makstud, ja et üks hooldaja kasutas tehastele kuuluvaid varandusi, ilma et varanduste sekvestri alla ülevõtmise puhul selginud oleks, missugustel alustel see kasutamine hooldajate poolt temale oli lubatud. Edasi on selgunud, et hooldajate valitsemise ajal on tehastest vanarauahinna eest müüdnud katlaid, mida nüüd hooldajate voliniku kaastegevusel pakutakse riigi turbatööstusele töötamiseks kõlblikkude katlate hinnaga eest. (A. Anderkopp, tõe: O sancta Maria!) Viimasel ajal on jutud liikvel, et hooldajad juba läbirääkimisi peavad kogu Böcker'i tehaste hoonete müügi asjas, ja et ainult selle teostamist takistab sekvestrivalitsuse olemasolemine.

Sekvestri vastu on hooldajate poolt alati sõjajalal olnud. Mitu korda on osa ajakirjandusest sekvestri vastu süüdistustega liikuma pandud, siis on ägedasti nõutud sõjaseaduse kaotamist, mille tagajärjel sekvestri all olemine iseenesest lõpeks. Viimaks on isegi Riigikohtu ette hooldajate poolt sekvestri lõpetamine otsustada viidud, kuid seni ei ole neil katsetel tagajärgi olnud.

Sellest selgub, et Vabariigi Valitsuse poolt riigi huvide kaitseks ametiseseatud sekvestrivalitsuse ja hooldajate vahekord kuni tänapäevani terav on olnud, et sekvestrivalitsus nii mõneski hooldajate sammus on leidnud vabariigi huvide vastu toimimist ja mitte küllalt hoolsat varanduse üle valitsemist. Vabariigi Valitsusel on tulnud ja tuleb ka veel erapooletu asutusena hooldajate ja sekvestrivalitsuse vahel tekkinud tüliküsimusi lahendada.

Juba sellest järgneb, et Vabariigi Valitsuse liikmed ei võiks isiklikult mingis ühenduses seista selle varanduse valitsemisega, millega seotud nii teravad õiguslikud tülid ja nii lahkuminevate huvide keerdsõlmed.

Omaaegsele Riigivanemale Jaakson'ile andis Riigikogu selgesti mõista seda, et Riigivanemal ei kõlba Böcker'i tehaste hooldaja olla, ja tolleaegne Riigivanem oli sunnitud sellest järeldusi tegema.

Praegune Riigivanem ei ole Vabariigi Valitsuse juhtimisele asudes Böcker'i tehaste hooldaja kohuseid maha pannud, vaid ta on, nagu

ajalehed teatasid, hooldajaks jäädes ainult puhkusele läinud. Hooldaja vastutuses nii endise aja eest kui ka tulevikus, niisama ka hooldaja õiguste ja kohuste piirides ja tema tasusaamise asjus ei muuda üksugune puhkuselemine midagi, sest see on puhtfaktiline nähtus, mitte aga juriidiline. Nii on praegune Riigivanem Böcker'i tehaste palgaliseks hooldajaks edasi, ühtlasi on ta aga valitsuse juhiks, kellele sagedasti tuleb sekvestrivalitsuse ja hooldajate tülisid lahendada. Temast ripub suuremal määral ka see, kas mitte valitsus sekvestrivalitsust üldse ei lõpeta ja kõik varandused uuesti hooldajate kätte tagasi ei anna. Praeguse Riigivanema isikus hooldaja huvide ühendamine valitsusevõimu käsutamisega lubab üksuguste vahekordade tekkimist valitsemise alal, mis soovitatavad ei ole ja vähemalt võõrastavalt mõjuvad; nii on, nagu kuulda, hooldajate kättesaadavaks saanud seutsused, mis üksikud ministrid sekvestrivalitsuse ja hooldajate tülide puhul omaaegsetele Vabariigi Valitsustele saatnud, nii et nüüd hooldajatel võimalikuks on saanud oma tahte järgi valitsuseasutuste sisemise kirjavahetuse kohta sõna võtta. Kui praegune Riigivanem hooldajana Riigikohtus põhjendas sekvestri alla võtmise mitteseaduslikkust, siis ei või ta ka praegu teisel arvamusel olla. Kuidas saab ta aga koos töötada sekvestrivalitsusega, keda ta seadusepäraseks ei pea? Kõike seda kokku võttes, peab tunnustama, et ei Eesti Vabariigi Valitsuse mõjuvõimu tõstmiseks ja kindlustamiseks ega vabariigi majanduslikkude huvide selgitamiseks see kaasa ei aita, kui Riigivanem hooldajaks on varanduste üle, mis nii tihedasti seotud vabariigi nõudmistega ja mitmesuguste äriühenduste kavatsustega ja keeruliste kombinatsioonidega.

Riigikogu olgu valvel, et Eesti vabariik selle tagajärjel kahju ei kannata!

K. Tonkman (põl): Teen ettepaneku, pidada rkl. Martinson'i erakorralise teadaande puhul läbirääkimised järgmisel Riigikogu koosolekul.

Juhataja **M. Martna**: (Hääletatakse.) Nähtava enamusega on ettepanek vastu võetud.

6. Läbirääkimised A. Mõttus'e erakorralise teadaande puhul võõrkeelte õpetuse korraldamise üle koolides.

Haridusminister **L. Johanson**: Lugupeetud Riigikogu liikmed! Läinud koosolekul puudutas rkl. härra Mõttus märgu kirja, mis olevat haridusministeeriumis kaotsi läinud. Ma olen lasknud seda küsimust juurelda ja

võin tähendada, et see märgukiri saadeti välisministrile ja haridusministrile 1926. a. märtsikuul, ja 27. märtsil 1926 otsustas Vabariigi Valitsus, anda see märgukiri läbi vaatamiseks komisjoni koosseisus: haridusminister, välisminister ja sõjaminister. Haridusminister kutsus komisjoni kokku 30. juunil 1926. (Vahelhüüe keskelt.) Haridusministriumist ei ole see märgukiri kaduma läinud. (Vahelhüüe keskelt.) See märgukiri oli ühelt meie saadikult, ja neid märgukirju on tulnud mitu ja ka alles hiljuti. Kaotsi ei ole see märgukiri läinud, vaid see on ministriumis olemas.

Juhataja **M. Martna**: Rkl. Voiman'ilt on lihtülemineku-vormel:

„Riigikogu, ära kuulates läbirääkimised rkl. A. Mõttus'e erakorralise teadaande puhul võõrkeelte õpetuse korraldamise üle koolides, läheb päevakorras edasi.“

Edasi on rkl. Mõttus tööerakonna Riigikogu rühma nimel esitanud järgmise ülemineku-vormeli:

„Riigikogu, ära kuulates rkl. A. Mõttus'e erakorralise teadaande ja läbirääkimisi selle üle, leiab, et ei ole soovitatav, kui Vabariigi Valitsuse korraldusega muudetakse keelepolitika suunda, vaid peab tarvilikuks, et võõrkeelteküsimus ära otsustatakse seaduseandlikul teel, ja läheb päevakorras edasi.“

J. Vain (stp) (häälet. motiiv.): Rkl. Mõttus'e ettepanek avaldab soovi, et keelteküsimust ei otsustataks praegu erakorralise teadaande puhul peetavate läbirääkimiste juures, vaid et seda seadusega tehtaks, eeldades muidugi, et seda siis vastavad Riigikogu komisjonid, hariduskomisjon eeskätt, arutaksid. See kord tuleb pidada loomulikuks.

Mis puutub ülemineku-vormeli esimesse ossa, siis rõhutatakse siin, et ei ole soovitatav, kui Vabariigi Valitsuse korraldusel muudetakse keelepolitika suunda. See on vormeli teise osa väljendamine teiste sõnadega, ja kuna praegune valitsus ei ole seda suunda muutnud, vaid jätkanud 5—6 aasta jooksul koolides kestnud suunda, siis meil, praeguse valitsuse koalitsiooni rühmal, ei tarvitse valitsuse tervise suhtes midagi karta, ning meie rühm hääletab selle ülemineku-vormeli poolt.

K. Kornel (rhv) (häälet. motiiv.): Väga lugupeetud Riigikogu liikmed! Eesti rahvaerakonna rühm hääletab rkl. Mõttus'e poolt esitatud ülemineku-vormeli poolt kahel põhjusel: 1) kui esimese võõrkeele küsimus tuleb otsustamisele seaduseandlikus korras, siis loodame meie, et võõrkeelte õpetamise tähts

küsimus lahendatakse sisuliselt nõnda, nagu meile vastuvõetav; 2) ühtlasi tähendaks selle ülemineku-vormeli vastuvõtmine, et Riigikogu ei poolda seda, kuidas praegune valitsus seda küsimust katsunud oma otsusega lahendada.

Juhataja **M. Martna**: Rkl. Voiman võttis tagasi oma ülemineku-vormeli.

Panen hääletamisele rkl. Mõttus'e ülemineku-vormeli. (Hääletatakse.) Nähtava enamusega on rkl. Mõttus'e ülemineku-vormel vastu võetud.

7. Läbirääkimised tööerakonna Riigikogu rühma erakorralise teadaande puhul Kärevere silla sisselangemise kohta.

Teedeminister **O. Köster**: Lugupeetud Riigikogu liikmed! Kõigepealt lubatagu tähendada, et Kärevere silla ehitamisega ja selle kokkuvarisemisega ei ole praegune Vabariigi Valitsus otsekohes ühenduses, kuna silla ehitamise üle otsustamine

ja selle täideviimine eelmiste valitsuste ajal on sündinud.

Edasi tuletan meelde, et silla ehitamise ajal nii mõnigi selle töö täideviimisele kui oma erilisele teenele vaatas, kuna nüüd selle ebaõnnestumise puhul eemale joostakse ja süüga igale poole pressitakse. Sääraseks süüdlase otsimiseks kujunes ka härra Tupitsa sõnavõtmine minu ettekande peale Kärevere silla asjas. Kuna mina oma esialgses seletuses silla kokkuvarisemisega ühenduses olevaid asjaloosid tagasihoidlikult ja täiesti objektiivselt ja asjalikult selgitada püüdsin, on härra Tupits siiski võimalikuks leidnud objektiivsuse seisukohast kõrvale kalduda, läbipaistva sihiga mitte ainult Tartu maavalitsust, vaid nähtavasti ka ettevõtjat süütuna kujutada. Eriti viimane asjaolu on, silmas pidades eelseisvat kohtulikku asjaarutamist, lubamatu, võiks asjale kasu asemel ainult kahju tuua ja katastroofi tõelikke põhjusi tumestades luua ühekülgselt ja sihilikku meeletu, rääkimata sellest, et tehniliste küsimuste arutamisele meeletulised momeendid ainult segavalt mõjuvad.

Härra Tupitsa kõne üksikasjade juurde minnes pean ütleva, et teedeministriumis leiduvas kirj vahetuses Tartu-Põltsamaa üle Kärevere tee tarviduse kohta on mitmesuguseid väiteid ette toodud. Maavalitsus, kes esialgselt nahksilla allesjätmist soovis, rõhutas eriti tee tähtsust. Toon väljavõtted samast maavalitsuse kirjast, mida tsiteeris lugupeetud rkl. Tupits. Maavalitsus kirjutab 25. X 1926, et „sillal sõitude ja vedude tõttu määratu suur tähtsus“, et „ülepääs Kärevere ujusillast on

määratu tähtis vedudele ja sild asub lühemal ühendusteel Tartust Põltsamaale“, et „Kärevere sild asub II kl. teel, mis on lühem ühendus Tartu linna ja Põltsamaa vahel. See tee on 6 klm. lühem kui tee, mis ühendab Tartut Põltsamaaga üle Vasula ja elanikud on sunnitud seda tarvitama, kui Käreverest üle ei pääse. Lühema Tartu-Põltsamaa tee väljaarendamine üle Kärevere on maakonnavalitsuse poolt võetud 3 aasta kavasse, millel suur tähtsus on, sest aja kulutus ringsõidu ja veo peale kulukam rahvamajanduslikult on, kui tee kordaseadmine“, et „Kärevere silla taga asuvad rikkad Laeva, Kärevere ja Puurmanni vallad“. Neist maavalitsuse sõnadest peab järeldama, et ka maavalitsus tee tähtsaks peab.

Teedeministerium palus maavalitsuse arvamist kindla silla ehitamise kohta, mispeale maavalitsus vastas kirjas 4. detsembrist 1926: „Tartu maakonnavalitsus pooldab täielikult kindla silla ehitamist Kärevere ujuvsailla asemele“ või kirjas 10. VIII 1927, et „asub seisukohal, et Käreveresse tuleb ehitada kindel raudbetoonsild kivisammastel“ või kirjas 25. II 1927, et „sinna oleks otstarbekohane ainult uue raudbetoonsilla ehitus“. Teiselt poolt on Emajõe veeteed arendatud juba kauemat sega — puhastati kärestikke, ehitati jõesuule sild vastava kõrgusega j.n.e. Emajõe veeteed ei saa kõrvalise tähtsusega teeks pidada. Mereasjanduse peavalitsuse kohus oli teed takistusest vaba hoida, ja temal oli seaduse järgi — Teede seaduse § 363. märkus 2, § 354. märkus 3, Balti eraseaduse § 1018 ja järgmised — õigus nahksilla ärakoristamist nõuda, kuna see mitte ainult aurikutele, vaid ka eriti lotjadele ja ka parvetamisele takistuseks oli. Seal valitseva olukorra iseloomustamiseks lubatagu mulle tuua mõnest kirjast väljavõtted. Ühes kirjas kirjeldatakse lotjade läbisõidu raskusi järgnevalt: „Et puulodjad pärivett mitu tükki laeva järel puksiiris on ja ülevalpool silda kallas madal ja vee all, siis on võimata kinnipeatust teha, kuna vesi pärivoolu kiiresti lodjasid silla peale kannab, millele sagedasti palgi-parved, mis omal jõul alla liiguvad, peale tulevad. Lodjad on ise nii laiad, et vaevalt läbi pääseb, kuna aga pärivool võimatuks teeb sarnase täpsusega läbi juhtida, ja kui juhtub, et esimene pisutki peatub, siis on järgmised lodjad esimesele sisse sõitnud, ehk lähevad risti silla avause ette endid purustades ja õnnetust sünnitades.“

Ühendatud sisevete aurulaevandus määrib ühes oma kirjas muu seas järgmist: „Sügisel ja varakevadel laevasõidu hooajal, kui jää silla taga kogub ehk kui sild muidu laevade liikumist mittetakistava jää sisse kinni kül-

mab, on laevaühendus Kärevere silla tõttu Tartu ja Virtsjärve vahel täiesti võimatu.“

Tartu sadamakapten oma ettekandes mereasjanduse peavalitsusele annab olukorrast järgmise kirjelduse: „Kui juhtub, et vedurlaev ülevalpoolt silda tulles tahab bugseeritavate lotjadega sillast läbi sõita, siis peavad nii laev kui lodjad endid varem ümber pöörama, sest vee kiiret jooksu arvestades tulevad lodjad ja laev õige ettevaatlikult läbi silla avause juhtida, millepärast siis vedurlaev järk-järguliste väikeste järeleandmistega abil viimaks lotjade karvaani läbi saadab.“

Kuna sild jõe käänul asub, siis satuvad lodjad ja laev ilmtingimata sillast läbisõidu korral vastasolevale kaldale. Lõpuks, kui kõik lodjad ja laev on õnnelikult sillast läbi saanud, siis tuleb neid jõe kaldalt lahti tõmmata ja õigetpidi keerata.“

Teatavasti ei ole Emajõel Luunja all laevaliikumise seisukohast ka nahksilda ehitatud, vaid seal on parv, kuna liikumine maanteed mööda kaunis elav. Nii Luunjasse kui Käreveresse oli juba ammust saadik silda ehitada kavatsetud. Et Luunja silla ehitamine märksa kallim, sellepärast on selle kava teostamine esialgu edasi lükatud. Mis puutub tammi, siis pidi loomulikult selle vajadus ka maavalitsusele teada olema, kui ta silla ehitamist pooldas. Ei ole tõendatud, et tamm vett luhas eriliselt üles paisutaks. Mineval aastal tehtud mõõtmise järeldused 30 meetrit sillast eemal, tammi sihis, näitasid, et paisutus sellel kohal oli 1½ — 2 sentimeetrit, see tähendab, veepind ülevalpool tammi oli niivõrt kõrgem allpool tammi seisvast.

Ka härra Tupitsa kirjeldusest on näha, et vett oli väga palju nii paremal kui pahemal pool tammi. Mineva aasta suurvee ei saa seisukorra pildistamiseks kuidagi viisi mõõduandev olla. Mis puutub kõiksugustesse ennustustesse, siis on ikka ja alati olnud õnnetuste puhul isikuid, kes pärast ütlevad õnnetust ette kuulutanud olevat.

Esialgu arvati, et Jänese puusilla materjali saab kasulikult tarvitada. Maavalitsuse teate järgi, et materjal mädanenud, saadeti asja selgitamiseks teedeministeriumist kohapeale insener, kes leidis, et materjalist kõlbab umbes 30%.

Edasi — võistlusepakkumiste juryst võtsid osa: 1 inseneride ühingu, 1 tehnikumi ja 2 maavalitsuse esindajat, kõik 4 maavalitsuse määramisel või kutsel, ja üks teedeministeriumi esindaja. Istung oli Tartu maavalitsuse ruumes. Teie näete, et teedeministeriumil ainult 1 esindaja oli, aga maavalitsuse poolt määratud oli 4, kellest 2 maavalitsuse oma ametnikku. Jury otsustas projekti tunnus-

sõnaga „Ahti“ maavalitsusele ostuks ette panna ja ka ehitamiseks, kui projektis vastav parandus ette võetaks, mis nimelt pidi seisma raudosa muutmises, nii et rauapinge ei oleks ületanud nõutud normi. Jury motiiviks oli, nagu protokollist näha, ehituse odavus ja ka muu otstarbekohasus. Seda tuleb sagedasti ette, et juryd ette panevad mitte auhinnatud, kuid muidu häid projekte omandamiseks, kui projektides juhtuvad peale heade omaduste mõned vead olema. Jury ei avanud ümbrikke, nii et projekti autor tundmatuks jäi, seni, kui maavalitsus ettepaneku kohta otsuse tegi. Maavalitsus võttis jury seisukoha omaks, omandades projekti 250 krooni eest — maavalitsuse koosolek 3. III 1928, prot. nr. 30. Selgus, et projekti autoriks oli insener Johanson, kellele maavalitsus töö välja andis. Et siin ühes projektide võistlusega ka töö väljaandmise võistlus oli, siis on loomulik, et hinnaodavus ka osa mängis. Mis projekti puutub, siis peab ütleva, et projekti teedeministeeriumist väljaspool seisvatest isikutest koosnev asjatundjate komisjon läbi vaatas ja kõlblikuks tunnustas; ka nüüd on tunnustanud.

Laevasõidu kabariit tehti kõrgemaks laevasõidu-ringkondade tungival palvel, kes ette tõid tulevaste laevatuüpide kavatsusi, mille teostamiseks Kärevere sild olevat suureks takistuseks. Kuna Jänese raudteesilda veel ikka tõsta võiks, ei oleks Kärevere sillaga midagi peale hakata olnud, kuna see betoonist oli.

Mis puutub bugsiiri sillale pealesõitmisel, siis sündis see siis, kui silla keskmist sõiduosa betoneeriti, mitte keskposti, nagu härra Tupits eksikombel ütleb. Sammas või postid olid juba betoneeritud, ja bugsiiri pealesõit ei oleks tohtinud eriliselt neisse mõjuda, sest liigutas paigast sõiduosa tellinguid.

Mis puutub Kärevere silla juures tekkinud pragudesse, siis võisid need ehk küll tekkinud olla selle läbi, et tellinguid kohalt nihutati, kuid neid pragusid ei tohtinud mingil tingimusel kinni määrada, mille kohta teedeministeeriumi poolt oli selleks eriline korraldus maavalitsusele järelevalveks, mida maavalitsus aga ei täitnud.

Mis puutub vastutusse, siis on selge, et ettevõtja esimeses järgus peavastutaja, mispärast härra Tupitsa kõnest selle vastutaja unustamine imelikuna paistab. (A. Tupits, põl: Ei ole unustatud.) Teie rääkisite sellest kõige vähem, vähemalt, kuulsin ma just ettevõtjast kõige vähem kõneldavat. Sild ei olnud ju kellegi poolt veel vastu võetud.

Insener Johanson oli varemalt, enne Kärevere silla ehitamist, raudteeteenistuses, ja tema projektide järgi ja järelevalvel on mitu silda

ehitatud, mille seni vigu ei ole tähele pandud, nii Saku, Kiisa sillad, Nõmme viadukt ja mitmed vähemad sillad.

Lubatagu siinkohal nimetada mõned suured raudbetoonsildade õnnetused viimastel aastatel, missuguseid sildu ehitasid enam kogunud eriteadlased kui insener Johanson.

1) 19. septembril 1926 kukkus Ooderi jõesisse kolme avausega kaarsild $\frac{1}{2}$ tundi enne ametlikku avamist valitsuse poolt. Põhjus oli ühe jõesamba vajumine, seega puhtehituslik viga.

2) 5. juunil 1926 langes sisse raudbetoonisild Rumeenias, n.n. Milcovi sild Foscani ligidal. Põhjus — samba ärauhutamine, mis tekkis 18 tundi järgemööda sadanud vihma tõttu, kuna vesi jões tõusis.

3) 1925. a. sügisel vajus Kymeni jões raudbetoonist raudteesild — Soomemaal — nii palju samba vajumise tõttu alla, et igasugune liikumine teel katkes. Põhjus — samba ärauhutamine.

4) 1924. a. kevadel langes Heydekrugi ligidal Nemeli jões sild sisse. Põhjus — jääkuhjumise tõttu uhuti sambad alt ära, ja kahe päeva jooksul varises suurem sild kokku.

5) 1925. a. tekkisid Douglase sillal Californias suured praod ja rikked, mis ühendusepidamise katkestasid. Sild on raudbetoonist. Põhjus — vale kruusabetooni koosseis, mille tõttu betoonis oli palju tühjusi.

6) 1928. a. lõpul langesid kaks raudbetoonist maja sisse, üks Pariisis ja teine Praahas. Põhjuste otsimisel leiti, et süüdi on materjalide mitteõige kasutamine. See muidugi ei õigusta meil sisselangemisi, kuid näitab, et õnnetusi juhtub igalpool, ka seal, kus härra rkl. Tupitsa arvates targemad eriteadlased ja korraldused peaksid olema.

Edasi katsub härra Tupits kallale tungida Riigi Teatajas nr. 83/84 — 1925. a. avaldatud „Määrused teede ja sildade ehitamise ja parandamise kohta riigi kulul“ § 13. sama omapärase tõlgitsemise meetodiga. Härra Tupits küsib, et kui seal ei olnud järelevalvet kohapeal, kus siis oli teedeministeeriumi järelevalve, mida ta oma määruses kohustab teostama? Määruse esimest lõiget, kus öeldud, et: „Teedeministeerium valvab ehituste teostamise järele vastavalt kinnitatud projektide ja maksvatele tehnilistele tingimustele isiku kaudu, keda ta selleks on volitanud“, ei saa lahus võtta määruse teisest lõikest, kus öeldud: „Järelevalve läbi viimiseks teatab omavalitsus teedeministeeriumile ja riigikontrollile järgmistest tööde järkudest“, ja kolmandast lõikest, kus tähendatud, et omavalitsus toimib teises lõikes tähendatud tööde järkude ja üksikute tööde osade ülevaatusi ja vastuvõtmisi vastavate

aktide kokkuseadmisega, kuna teedeministeerium ja riigikontroll oma esindaja kaudu ainult sellest osa võtavad, ja nende esindajate ilmumata jäämine ei ole takistuseks omavalitsusele tööde vastuvõtmisel. Et ministeeriumil kohapeal peaks alaline järelevalve olema, seda ei saa maksvatest seadustest ega määrustest kuskilt välja lugeda, ka ei jõua seda kuidagi, küll aga ütleb ülevaltsiteeritud määruse § 10, et: „iga ehitust peab teostatama ehitusõigusliku isiku valve all, keda omavalitsus ametisse paneb, ja kes tööde eest vastutab. Vastutav töödejuhataja kui ka ettevõtja on kohustatud kinnitatud projekti ja maksvate ehitus-tehniliste tingimuste järele käima.“ See on nii selgesti öeldud, et vaevalt midagi juurde lisada oleks.

Teedeministeerium on maavalitsuselt tungivalt nõudnud alalist tehnilist järelevalvet Kärevere silla ehitamisel, kuid asjata.

Et maavalitsus üksikute sillaosade valmisaamisest teatama pidi, on selge, kuid oma kirjas 3. detsembrist 1928 kirjutab maavalitsus, et oli arvamisel, „et üksikute tööde valmisaamisest ja ka osalisest tööde vastuvõtmisest ei ole enam peale Maanteede seaduse maksamahakkamist tarvis teedeministeeriumile teatada.“ Nähtavasti sellepärast vast juhuslikult kutsuti teedeministeeriumi esindaja ka vahest komisjoni. Kuid maavalitsus ei ole minu teada ise osalist vastuvõtmist toimetanudki, kuna summad maksti ettevõtjale välja avansina tööde vastuvõtmiseta, mida kui eriti lubamatut nähtust nimetada tuleb.

Siin näeme, et maavalitsus vaevalt on suutnud oma ülesandeid korralikult täita ja pealegi on ignoreerinud teedeministeeriumi nõudmisi.

Maavalitsuse kaitsmiseks on härra Tupits ette toonud nähtavasti kuulujuttude põhjal mitmeid asjaolusid, neid sihilikult ja ühekülgsest valgustades.

Muu seas tähendati nii ajaleheveergudel kui ka Riigikogus, et uurimine oleks pidanud „erapooletu“ olema,—mispärast teedeministeerium seda uurib. Meil on kord valitsemas, et ministeerium uurib oma alluvate asutuste ja isikute tegevust. Sellejuures ei ole temalt võimalus võetud mingisuguse nähtuse selgumisel seda kohtu kätte anda. Teedeministeerium talitas nii ja andis selle asja kohtu kätte korraldada. Seega on minu arvates see asi sattunud õigetesse kättesse. Muu seas kirjutab „Kaja“ pealkirja all „Kärevere silla haul“, et komisjoni, mis selleks oli moodustatud, et uurida, kas kõik tööde tehnilised tingimused korralikult täidetud, kuulusid järgmised isikud: teedeministri abi insener Jürgenson, teedeministeeriumi tehnikaosakonna juhataja insener Pärna, kuid seal komisjonis

oli ka väljaspoolt osavõtjaid, nii näiteks Tartu maavalitsuse esimees Pärin, silla ehitaja insener Johanson, siis veel V jaoskonna kohtu-uurija Kurvits ja kriminaalassistent Luik. Kohapeal oli ka Laeva vallavanem. Sellest näeme, et sellesse komisjoni ei kuulunud mitte ainult ministeeriumi eriteadlased, vaid suuremalt osalt olid väljaspoolt.

Peale selle mõned tehnilised asjaolud, mille kohta rkl. härra Tupits sõna on võtnud. Lubage peatuda mõnel neist, tugenedes eriteadlaste, paremate, arvamistele.

1) Härra Tupits ütles, et teedeministeerium olevat käskinud puntseinad ühekordseks teha, mis sillale saatuslikuks olevat saanud. Teedeministeerium on projektis ühekordseid puntseinu ette näinud. Puntsein võib ka ühekordselt tehtuna hea olla. Ettevõtja oli kohustatud kuivalt tampides betoneerima, sellepärast ka segu 1:4:7 — mitte 1:12, nagu härra Tupits nimetas. Kuidas ettevõtja kasti puntseina sees kuivaks sai, on tema asi. Kui oleks tarvis olnud veel teist või kolmandat puntseina juurde ehitada, oleks pidanud ta omal arvel seda tegema, või ühekordse puntseina kas presentidega katma või mõnda muud ette võtma. Projektis on näidatud puntsein, nagu see pidi pärast silla lõplikku valmisaamist välja nägema; abitööd, nagu tellingud, tarbekorral kahekordsed puntseinad j.n.e., ei ole näidatud. Ka halvad kolmekordsed puntseinad võivad vett läbi lasta.

2) Härra Tupits ütles, et meie insenerid betooniasjanduses ajast maha jäänud ja oskamatud on, kuid betoonitöö, mille puudulikuse tõttu Kärevere sild kokku varises, on võrdlemisi nii lihtne, et siin uueaegsetest teaduslikkudest saavutustest kõnelda ei tuleks.

3) Härra Tupits ütles, et betoonitööde juurde olevat võetud vana rauda Vene vabrikutest. Pean vastama, et Kärevere silla jaoks on toodud uus raud Saksamaalt, just vastupidiselt härra Tupitsa arvamisele, samuti Sindi, Saku ja teiste sildade tarvis. Rauda pärast ei ole sildu meil kokku varisenud. Ainult Kiisa silla juures tarvitati vana rauda tehastest. Vaevalt on aga ka tarvis karta vana raua tarvitamist, kui raud roostest puhastatakse ja sellele vastavad mõõdud on.

4) Härra Tupits tähendab, et vanasti olevat tehtud katseid betoonkehadega, nüüd aga mitte. Sellele vastan, et betoonkehade katsed on ka nüüd nõutavad, neid ei ole minu teada aga maavalitsus proovimiseks katsekotta saatnud, nagu ettevõtjaga sõlmitud lepingu tehnilised tingimused seda kindlasti nõuavad. Selle järele valvata oli maavalitsuse järelevalve ülesanne. Ettekirjutused olid tehtud.

5) Härra Tupits ütleb, et teedeministeerium olevat lubanud vee all betoneerida seguga 1:12. See ei ole õige. Lepingu tehnilistes tingimustes oli ette nähtud betoneerimine ainult tampides, see tähendab kuival, seguga 1:4:7. Vee all betoneerimist on maavalitsus lubanud oma äranägemise järgi, selleks teedeministeeriumi luba mitte küsides. On õige, et betoonisegu juures väga tähtsat osa mängib liiva ja killustiku üksikute osade suurus, ja et segamine tähelepanu nõuab, kuid arvatakse, et peasüü seisab tsemendi väljahuumises valamise ajal.

6) Härra Tupitsa teatel olevat viaduktidel, mis Tallinnas ehitatud, praod sees, ja neid määratakse nagu Käreveres. Minu teada ei ole Tallinna viaduktides pragusid, mida ma veel ametlikult lasin tõendada. Oli küll pae-kivist kaitsemüüris pragu Paldiski maantee viaduktis, kuid sel ei ole raudbetooniga tege-mist. Pragu oli tekkinud maa-aluse veejooksu pärast. Raudbetoonosad betoneeriti üle mõ-nest kohast torkreet-aparaadiga, sellepärast et liiaks suurte killustikuosade pärast mõned välimised kivid raua küljest lahti tulid. Mingisuguseid pragusid viaduktides ei ole.

7) Edasi tähendab härra Tupits, et Tal-linna viadukti olevat üks lihunik chitanud. (A. Tupits, põl: Aga faktiliseks ehita-jaks?) Minu teada ei ole Tallinna viadukti mitte lihunik ehitanud, vaid ettevõtjaks oli insener. Huvitav on teada, kust härra Tupits seesuguse teate ammutanud.

Olid küll kuulujutud, et Kiisa silla ehituse ettevõtja enne voorimees olevat olnud, kuid temal olid asjatundjad kohapeal, ja sild on rahuldavalt ehitatud. Pole midagi parata — meie Hangete ja töövõtete seadus lubab tööde juures igal kapitaliomanikul võistelda. Täiesti õige ja mitesoovitav on asjaolu, kui tööde hankimisest osa võtavad mitte selle töö tegi-jad ja uus hangete seadus peaks siin parema korra looma.

8) Härra Tupits ütleb, et Tori jõesuu sillasammaste vastuvõtmisest olevat teedemi-nisteerium ennast kõrvale hoidnud, kartes mingisugust vastutust enesele võtta. Tori jõesuu sillasammaste kaevikute vastuvõtmi-seks oli maavalitsus teedeministeeriumi esi-naja kutsunud, on ka kohapeal käidud, kuid kaevikute vastuvõtmine jäi ära kõrge vee pärast.

Jaanuari keskel käis teedeministeeriumi poolt määratud komisjon jõesammaste aluste tööd üle vaatamas ja leidis, et betoon, mis vala-tud külmal ajal, see on välistemperatuuri juu-res alla 0 kraadi, ei olnud küllaliselt kivine-nud ega korras, mispärast tuleb oodata soojem aega ja siis uus vastuvõtmine toimetada. Tori jõesuu silla töö ettevõtja vastu on teede-

ministeerium vaielnud, kuid maavalitsus on töö siiski temale andnud, just vastupidi rkl. Tupitsa oletusele, kes paista lasi, justkui oleks teedeministeerium ettevõtja ette lükanud.

9) Härra Tupits ütleb, et Sindi silla vee äralasketorud olevat ehitamata. Tähendan, et Sindi silla äralasketorud on ehitatud. On vast ebaõige härra Tupitsa väide, et teede-ministeerium ei olevat betoon- ja raudbetoon-ehituste uuemate saavutuste ja ideede asjus kursis; kogunisti überpöördukt, on arvamisi kuuldavale toodud, et Kärevere silla juures meie oludele vaadates vahest ehk uute ideede harrastamisega kaugemale on mindud kui soovivat.

Härra Tupits kõneleb liiaks suurest komis-jonitamisest. Mis puutub komisjonidesse, siis pean tähendama, et mina ka neid ei poolda, kuid just Käreveres oli neid vähe, ja nähta-vasti loodeti üksiku inimese peale. See ajas asja rappa.

Härra Tupitsa väide, nagu tahetaks inse-neride nõukogude peale panna järelevalve korraldamine teede ja sildade ehitamisel, ei ole õige ja näitab ainult, et ei ole ettekujutus inseneride nõukogude ülesannetest, kes teot-sevad ainult nõuandva organina sildade ja suuremate ehituste projektide läbivaatamisel, tehniliste tingimuste ülesseadmisel ja üldjuht-nööride väljatöötamisest osavõtmisel ehituse-tööde korraldamiseks.

Mis puutub sellesse, et niisugune kord, kus mitu asutust ehitavad, ja pärast keegi enam vastutust kanda ei taha, kõrvale tuleks jätta, siis minu arusaamise järgi ei jäta maks-vad seadused mingisugust kahtlust selles, mis-suguse asutuse kätte on meil teede ja sildade ehitamine ja korrashoid üsaldatud, ja kes nende eest vastutav on. Maanteede seaduse § 61. lausub: „Maa- ja linnavalitsuste käes on kõigi teede, sildade ja parvede ehitamise ja korrashoiu korraldus ja otsekohene tehniline järelevalve.“ Maksvate seaduste ja rahaliste ressursside puudusel maavalitsused ei ole suut-nud seni oma tehnilist organisatsiooni tarvili-kult ja nõuetele vastavalt välja arendada, mille tõttu nende organite tegevuses oli märgata teatud inertsus ja ülesannete ja võimupiiride segipaiskamist. Siin on teatud korda katsutud luua, niipalju kui seda maksvad seadused või-maldavad, ja on ilmunud juba Vabariigi Valit-suse juhtnöörid maakonna teedekapitali arvel ülalpeetava alalise tehnilise organisatsiooni ku-jundamiseks, mis vahekorra loovad tehnilise personaali ülesannete ja vastutuse suhtes. Riigi 1929./1930. a. eelarves Maanteede seaduse põh-jal ettenähtud summad lubavad ka asja korrali-kult korraldada.

Kokku võttes pean ütleva, et ma härra Tupitsa kõnest suuremat ajalikkust lootsin. Et Kärevere õnnetusest õppida tuleb, et sarnaseid õnnetusi tulevikus ära hoida, selles ühinen täiesti, kuid tema poolt ettepanud ülemineku-vormel on puudulik ja hiline.

Tarvilikud ümberkorraldused maanteede sildade ehitamise asjas on juba loodud Maanteede seaduse ja selle põhjal antud ja antavate üksikasjalikkude määrustega, ja on sellega härra Tupitsa ülemineku-vormeli ettepanekus mainitud kiire ümberkorraldus osalt teostatud, osalt teostamisel, kuid terves ulatuses algatatud, mispärast selle nõue nüüd juba hiljaks jäänud. Nii teedeministeeriumi kui maavalitsuse ülesanded on selgesti ära määratud, ja nende täitmiseks Maanteede seaduse põhjal on ette nähtud ka eelarves tarvilikke krediite.

A. T a m m a n n (töer): Lugupeetud Riigikogu liikmed! Kui tööerakonna rühm oma erakorralise teadaande avaldas, siis ei olnud tal sihiks kohtumõistjaks olla käesolevas küsimuses. Kes selles kokkuvarisemises süüdlane, kas teedeministeerium, maavalitsus või ehituse ettevõtja, on küsimus, mida lõplikult lahendada ja selgitada võivad ainult kohtuasutused, kelle arutamisele käesolev küsimus ka antudki.

Erakorralise teadaande sihiks oli ainult täielikumalt selgust muretseda sündmuse kohta, näidata õnnetuse põhjusteks olnud puudustele, ja lõpuks uue valitsuse tähelepanu juhtida tarvidusele — kõik abinõud tarvitusele võtta, et niisugused kurvad nähtused tulevikus enam ei korduks. Peame ju tunnistama, et ei ole praegusel juhul tähtis see, kas meie õige süüdlase leiame, ei ole ka tähtis see, kas meie sellelt õigelt süüdlaselt kõik kahjud tagasi saame, sest rahvamajanduslik kahi on ikkagi sündinud: sild on jõe põhja varisenud, ja need hulgad miljonid, mis sellejuures jäädavalt kaotsi läinud, oleks õnnetuse ärajäämisel võinud viljakamalt ja tulusamalt ära tarvitada. (J. Tõnisson, rhv: Tähtis on see, et süüd mitte sellele veeretada, kes süüdi ei ole.) Loomulikult on ka see tähtis, aga nagu juba tähendasin, on küsimus selles asjas kohtuvõimude käes.

Teedeminister oma seletuses katsus näidata, nagu oleksid minu poolt kahju suuruse kohta toodud arvud liialdatud olnud, ja tõi ette summad, mis sillaehitamise eest senijani välja makstud. Erakorraline teadaanne ei kõnelenud aga mitte üksi neist summadest, mis otsekohe sillaehitamiseks kulutatud, vaid seal olid hulka arvatud ka vastava teosa korraldamise kulud, samuti kahi, mida nõuab tekkinud kokkuvarisemise likvideerimine. Nii

on siis praegu veel raske öelda, missuguste summadega siin tõelikult tegemist, kas 10 või 20 miljoniga. Pean ka tähendama, et ma kahjusummat ei ole nimetanud uisapäisa, vaid kõnlesin Riigikogu kulaarides Tartu maavalitsuse esimehega, ja tema arvamise järgi peaks riiklik kahi koguni 25 miljonile sendile tõusma. Aga nagu tähendasin, ei ole lõpuks ju tähtis, kas siin on tegemist 10, 15 või 20 miljoniga. Ka 10 miljonit on rahvamajanduslikult küllalt tähtis, et tõsisemalt nõu pidada, kuidas niisuguseid kahje ära hoida. (Teedeminister O. Köster: Väga õigel!) Seda tähtsam, et meil juba lähemas tulevikus õige palju mitmesuguseid sildade ehitamisi ees seisab, nii ehitatavail raudteel kui ka maanteil. Sellepärast on äärmiselt tähtis katsuda kindlustust luua, et niisugused katastroofid tulevikus, kus sildade ehitamised palju saadumaks muutuvad, enam aset ei leiaks. Kõige tähtsam on selles mõttes, et sündmust kõigiti uuritakse ja selgitatakse, ning igakülgselt tundma õpitakse tingimusi, mis meil betoonitööde juures tarvis tähele panna. (Teedeminister O. Köster: Väga õigel!) Tuleks ühtlasi katsuda selgitada, kuivõrt meie oludes üldse kohane on betoonehituse rajada otse jõe põhja peale. Mulle tuleb meelde, et selle küsimuse üle Kõiva silla kokkuvarisemise puhul ilmus pikemaid selgitusi ja uurimusi, kusjuures asjatundjate poolt arvamist avaldati, et meie maal, kus talvised jääolud väga rasked ja selle tõttu kevadised jõepõhja uuristamised väga tugevad, niisugune betoonsildade ehitamine on vastuvõtmatu. Kui see õige, siis peab ütleva, et Kärevere silla ehitamisel juba selles mõttes suur eksitus on tehtud. Ma ei taha aga üksikute tehniliste küsimuste juurde pikemalt peatuma jääda, kuna ma pole selles asjatundja. Jäägu see küsimus asjatundjate lahendada.

Mis puutub silla ehitamise motiividesse, siis ei saa leppida sellega, mida härra teedeminister katsunud ette tuua, nimelt, nagu ei oleks siin olnud mingisuguseid pealekäämisi teedeministeeriumi poolt maavalitsusele. Ma kuulasin eriti tähelepanelikult kirjavahetusest ettetoodud andmeid, mis oleksid pidanud tõendama, et maavalitsus seda asja pooldanud on, aga ei leidnud seal midagi niisugust. Kui mõningaid nõusolekuid ja sooviavaldusi maavalitsusel selles sihis on olnudki, siis ainult sellepärast, et teedeministeerium nõudis nahksilla ärakoristamist. Nahksild oli jõesel tarvilik kohalikkudele elanikkudele metsaveoks ja muu liikumise võimaldamiseks. Loomulik, et maavalitsus selle ärakoristamise puhul huvitatud oli, et midagi paremat asemele tuleks. Sellest tuligi maavalitsuse soov kindla silla ehitamiseks, ja lõpuks on siis ka veel soovi

avaldanud, et see oleks raudbetoonsild. Kui kavatsusel oli kindel ehitus, siis on ju loomulik, et ka maavalitsus selle vastu huvi tundis. Et aga maavalitsus ise oleks algataja olnud, seda ei ole ettekantud materjalidest näha. (Teedeminister O. Köster: Mitte ainuüksi, vaid suuremas osas.) Erakorralise teadaande puhul rõhutasin, et silla ehitamine on algatav kitsamate ringkondade hvides. (J. Tõnisson, rhv: Kas selle silla ehitamine ja algatamine tõesti midagi halba on olnud? Päril mõistlik asi, et see sild ehitati.) Nagu nüüd teedeministri poolt ettekantud materjalid uuesti näitavad, on kaubandus-tööstuskoja laevanduse seksioon tõesti algatajaks olnud. Järelikult põhjeneb minu poolt ettekantud erakorraline teadaanne selles osas kindlasti tõe alusel. Aga ei olegi ju lõpuks tähtis, kes algatajaks olnud, ei ole ka tähtis, kas kahju on olnud 10, 12 või 20 miljonit, vaid tähtis on see, et suur kahju on olnud, ja et sellepärast selgitama peab, kuidas tulevikus seesuguseid kahje niisuguste suurte ehituste juures ära hoida.

Mis puutub küsimusse, kes meie sildade ehitamisel praegu pea-järelevalvaja ja kes selle eest vastutust kannab, siis tahaksin mina lahku minna neist märkustest, mis juhivad sinna poole, et näidata, nagu oleks maavalitsus ainuüksi see, kes vastutajaks peab olema. (A. Kerem, rhv: Kas Teie teate, mitu inseneri on maavalitsuses ja mitu teedeministeeriumis?) Teedeminister tunnistas ju ka ise, et kuigi vastavad seadused nõuavad maavalitsustelt teataval määral vastutust, siis ei ole maavalitsustel praeguste aineliste võimaluste juures aga küllalt võimalusi seda ülesannet täita. Minu ülesanne ei ole siinkohal inseneride arvu juures juurdlema hakata. Mina lähen välja seisukohast, mille teedeminister ette tõi, ja nimelt, et ainelistel põhjustel ei ole maavalitsustel küllalt võimalust järelevalvet teostada suuremate ehituste juures. Kui need asjaolud aga teada olid, siis loomulikult oleks pidanud ju teedeministeerium ka Kärevere silla ehitamise juures, mis meie sildade ehitamise alal ikkagi üks suurematest ettevõtetest, ometi ise järelevalve eest hoolitsema. Teedeministeeriumil oleks pidanud kahtlus tõusma, kas maavalitsus suudab säärase suure ehituse juures küllalist järelevalvet pidada. (Teedeminister O. Köstri vahelhüüe.) Kas tal seni erilisi summasid on või mitte, see ei puutu praegu küsimuse sisusse. Ma ei hakka sellepärast üksikute arvude juures peatuma, vaid räägin küsimuse põhimõttelikult küljest. Ma ei hakka arutama ka tehnilisi küsimusi, vaid selgitan asja korralduslikku külge. Ja

asjale vaadates sellest küljest ei saa kuidagi seisukohale asuda, nagu oleks teedeministeerium vastutusest vaba olnud. Kui teada oli, et tarvilikku järelevalvet maavalitsus ei suuda korraldada, siis teedeministeerium oleks pidanud omalt poolt ehitamise peamomentidel tarvilikku järelevalvet teostama. Nagu ettekantud materjalidest aga nägime, ei ole seda tehtud, vaid ehitamine on sündinud omapead. Ainult selle tagajärjel on siis võinud ette tulla niisugused väärnähtused, et tsement valati kastidesse, millest vesi läbi voolas ja millel nii suured praod sees olid, et pärast tuukrid oma veealuse mundriga mahtusid sealt läbi minema. Loomulik, et niisuguse korratu ehitamisviisi juures asjast midagi head ei võinud tulla, pealegi kui see õige on, mis teedeminister oma esimeses seletuses ette tõi, et vette tsemendi valamine on võimalik ainult siis, kui seda äärmise asjatundlikkusega tehakse ja kui punktastides vahesid ei ole. Käreveres oli aga vee läbivoolus nii suur, et otse imestama peab, kuidas selles asjas ei suudetud kindlamat korraldust luua, kuna ometi teada oli, et ehituse moment on tõsine, ja et sel momendil niisugune lohakus maad ei tohi leida.

Ma ei hakka maavalitsust kaitsma, võibolla on Tartu maavalitsus osa oma järelevalveülesannetest, mis ta oleks võinud täita, tõesti täitmata jätnud, ja loomulik, et ta selles ulatuses oma lohakuste eest ka täielikult vastutab, aga seda seletada, et teedeministeerium nagu asjast täitsa kõrval oleks olnud ja temal mingisuguseid järelevalve-ülesandeid ei oleks olnud, paistab mulle täiesti põhjendamatu sihilikkusena. (Teedeminister O. Köstri vahelhüüe.) Vaadake, härra teedeminister, kui Teie vahelhüüde mõte peaks see olema, et teedeministeerium ka tulevikus ei kavatse tõsisemat järelevalvet suuremate ehituste juures pidada, siis minu erakorralise teadaande siht küll tabatud ei ole. Tahaksin aga loota, et Kärevere sündmusest ka teisi tarvilikke järeldusi tehakse, nii asja enese uurimise mõttes kui ka tarvilikkude jõudude ettevalmistamise mõttes teedeministeeriumi ja maavalitsuste jaoks, ning ühtlasi selles mõttes, et tulevikus niisuguste ehituste juures parem järelevalve ja suurem korralikkus aset leiaksid, kui see on sündinud teedeministeeriumi endiste juhtide ajal, mille tagajärjel see õnnetu juhtumine maad leidnud. (J. Tõnisson, rhv: On loota, et kord muudetakse siin, mis teeb korralageduse võimatuks.)

A. Tupits (põl): Austatud Riigikogu liikmed! Mina tahtsin paar märkust teha selle kõne puhul, millega härra teedeminister siin esines. Härra teedeminister ütles, et

mina olevat oma seletuses, millesin omal ajal ette kandsin, objektiivsuse seisukohalt kõrvale kaldunud ja asju sihilikult käsitanud. Nagu härra teedeminister vahelhüüdes tähendas, olevat see kohtuliku uurimise seisukohalt lubamatu ja võivat asja selgitamise käiku segada. Ma pean need etteheited tagasi tõrjuma. Ma ei ole sugugi küsimust ühekülgselt valgustanud, vaid olen terve asjakäigu andmete, mitmesuguste dokumentide, maksvate seaduste ja määruste põhjal ette kandnud. Just vastupidi, teedeministeerium oli see, kes selle asja ühekülgselt avalikkuse ette tõi. See oli teedeministeerium, kes umbes 14-poognalise seletusega esines pärast seda, kui sild sisse kukkus. Seal olid kõik need asjaolud ette toodud, mida mina käsitasin, kuid ühekülgselt, niivõrt ühekülgselt, et Tartu maavalitsus pidi esinema avaliku teadaandega, et teedeministeeriumi seletused ei ole õiged. (M. L a a r m a n, põl: See on õigus! — A. K e r e m, rhv: Mis osas näiteks?) Ma ei ole Tartu maavalitsuse liige, et võiksin teada nende seletuse sisu, aga ma võin pärast selle asja juurde tagasi tulla ja konkreetset näidata, et teedeministeeriumi seletus õige ei olnud. (A. K e r e m, rhv: R ä ä g i m e konkreetset!) Ma tahtsin selle näitega tõendada, et teedeministeerium oli see, kes ise selle küsimuse seletamist avalikkuse ees algatas. Ja kui nüüd see algatamine kohtuvõimude tegevusele võib mõjuda, siis kannab selle eest vastutust teedeministeerium, aga mitte mina. Mina ei ole uusi asjaolusid käsitanud, vaid neidsamu, mis teedeministeerium oma seletuses avalikkuse ette toonud. (J. T õ n i s s o n, rhv: Aga kas Teie objektiivne olete?) Ma ei tea, kas härra Tõnisson minu seletust on kuulnud... (J. T õ n i s s o n, rhv: Kuulsin Teie seletust ja teedeministri seletust ja järeldasin, et Teie olete tsiteerinud neidsamu asju, mis teedeminister ettekandis, kuid teisiti!) Võibolla et härra teedeminister on samu asju teisiti tsiteerinud, aga mitte mina. (J. T õ n i s s o n, rhv: Mul ei ole põhjust seda oletada!) Mis pärast Teie arvate siis, et üks pool kannab ette õiged andmed, aga teine pool ebaõiged? Lubage, ma näitan Teile kohe, kuidas härra teedeminister just oma tänases seletuses esines väga ja väga ühekülgselt, käsitades näiteks andmeid ja dokumente Kärevere tee tähtsuse kohta. Ta luges ette väljavõtte Tartu maavalitsuse kirjast, et see tee suure tähtsusega on. Kuid härra teedeministril on kahtlemata ka terve hulk Tartu maavalitsuse kirju, kus öeldakse, et see tee on halvas seisukorras,

et seda teed mööda viimasel ajal liikuda ei saa, et enne, kui sild ehitada, tuleks tee korda seada. (J. T õ n i s s o n, rhv: E g a s e e t e e tähtsust veel ei otsusta!) Need asjaolud jättis härra teedeminister valgustamata. Mina olen kogunud andmeid, olen kogunud väljalõikeid ajakirjandusest, Riigi Teatajatest j.n.e., mis mul aga kahjuks hävinud, nii et sellepoolest olen halvemas seisukorras kui teie. Ma võin ainult neid andmeid kasutada, mis mul meelde jäänud. (A. K e r e m, rhv: Aga algdokumendid on kaustas, ja teedeminister annab need Teile samuti kasutada kui minule.) Võin veel öelda, et ühe väga tähtsa asja on härra teedeminister surnuks vaikinud, ja nimelt, et kui teedeministeerium Kärevere silla ehitamist nõudis ja silla ehitamine otsustatud oli, pööras Tartu maavalitsus teedeministeeriumi poole, et jättagu sild ehitamata ja antagu see raha tee kordamiseks, et inimesed liikuda saaksid. Vaadake, niisuguse tähtsa kirja ja niisuguse tähtsa fakti, mis valgustaks ka selle asja teist külge, jätab valitsuse esindaja ette kandmata. Nii on härra teedeminister teinud ühekülgselt ettekannde.

Edasi, mis puutub sellesse nahksilda, siis on see nahksild rahuldanud ümbruskonna elanikkude tarbeid täiel määral. (J. T õ n i s s o n'i, rhv v a h e l h ü ü e.) See suur siseveete on nii suur, et seal päevas liiguvad kaks tillukest aurikut! (A. K e r e m'i, rhv v a h e l h ü ü e.) Nüüd muidugi ei saa liikuda, kui sild on sisse kukkunud, sest risud on ees ja keegi ei saa läbi. Selle kohta on kirjavahetus, kus maavalitsus tõendab, et see nahksild ei teinud suuri raskusi; ainuke asi, millega oli tüli, oli see 30 marka, mis tuli maksta läbipääsemise eest. Ma lugesin ka kirja ette, kus mereasjanduse peavalitsus nõuab, et kui aurik eemal vilistab, siis olgu tee lahti. (T e e d e m i n i s t e r O. K ö s t e r: K ä r e v o o l surub laeva vastu silda.) Ligidal surub küll vastu silda, aga võib ju ka eemal oodata.

Ümberlukkamatuks jääb tõsiasi, et Kärevere silla ehitamine võeti ette teedeministeeriumi surve ja nõudel, ilma et kohalik rahvas ja omavalitsus selle silla järgi oleks tundnud hädalikku vajadust. (J. T õ n i s s o n, rhv: See nüüd õigus ei ole, see on liialdus.) See on tõsiasi, mis minul kui kohalikul elanikul täiesti teada. See on kohaliku rahva juures üldine arvamine. Teie saate tööde kuulda, kui lähete ümbruskonna rahva juurde ja kuulata, kas oli selle silla järgi vajadus või ei olnud. Seal näete, et tungivat tarvidust ei olnud.

Mis puutub etteheitesse, mille härra teedeminister mulle tegi, nagu oleksin ma selle silla ehitamisel ettevõtja vastutuse surnuks vaikinud, siis pean ütleva, et pidasin enesestmõistetavaks, et esimeses joones kannab vastutust silla eest silla ehitaja. Sellepärast ma käsitasingi küsimust üksnes sel alal, kes on järelevalve alal vastutav. (A. Kerem, rhv: Ja järgmises järjekorras? Kes on vastutav järgmises järjekorras?) Vaadake, selle otsustab kohus. Teedeminister katsus asja seletada nii, nagu ei oleks teedeministeril järelevalve alal mingisugust vastutust, vaid et see on Tartu maavalitsusel lasunud. Säärane teedeministeriumi talitus ei ole igatahes õige, seda näitas ka härra Tammann celmises kõnes. Ma ei ole ebaõigelt tõlgitsenud ühtki teedeministeriumi määrust, nagu härra teedeminister ütleb. (Teedeminister O. Köster: Osa kannate ette, osa jätate agakandmata.) Ma tõin ette nii selle paragrahvi kui ka sellele järgneva osa, kus nõutakse, et teedeministeriumi esindaja peab välja kutsutama üksikute tööde lõpul. Kui vaatame neid seadusi ja määrusi, mida ma siin omalajal ette kandsin, siis näeme, et teedeministerium on oma kätte võtnud nii silla ehitamise projekti kinnitamise kui ka ehituse järelevalvaja ametisse kinnitamise. (A. Kerem, rhv: Ei seda ole, siin on see eksitus!) Ma toon Riigi Teatajast vastava koha pärast ette. Igatahes teedeministeriumi teadmisel teotseb see isik seal. (A. Kerem, rhv: Teie olete seal vääratanud.) Ei ole vääratanud. On olemas määrustes niisugune punkt, kus teedeministerium ise ennast on kohustanud alalist järelevalvet pidama. (A. Kerem, rhv: Jälle seletate omamoodi.) See punkt on olemas. Teedeminister püüdis siin seletada nende üksikute tööde järkude kohta, kus nõutakse, et kui näiteks sillakastid valmis on, et siis peab kutsutama teedeministeriumi esindaja kohale, ja et seda nagu pole tehtud. See on üks punkt, mis teedeministeriumi seletuses ebaõige, kus püüti asjast nii mööda minna, nagu ei oleks esindajat üldse kutsutud. Ma lugesin siin ette Tartu maavalitsuse telefonogrammi, kus kutsutakse teedeministeriumi esindaja kohale. (A. Kerem, rhv: Siis ei saadud vaadata, kastid olid veel all.) Nii et fakt on, et oli teatatud. Oleks olnud teedeministeriumi oma huvi ja oma kohus jälgida, et tema teadmata töös edasi ei mindaks. Kui seadus niisuguse kohustuse paneb teedeministeriumile, et tema osavõttel peavad kastid vastu võetama, ja kui nüüd tuleb teedeminister ja ütleb, nagu oleks üksnes

juhuslikult käinud teedeministeriumi insener Tartus, siis see ei ole õige. (Teedeminister O. Köster: Juhuslikult kutsutud.) Kuidas saab öelda, et juhuslikult kutsutud, kui see on täitsa seaduslikul teel tehtud. Kuidas Teie siis oma tegevust juhuslikuks nimetate? (Teedeminister O. Köster: Mina kandsin siin kirja ette.) See kiri oli mitu kuud hiljem. Teie jätsite selle telefonogrammi ette kandmata. Ja seda nimetate Teie siis objektiivsuseks! (M. Laarman, põl: Subjektiivne objektiivsus!) Nii viisi ei võiks andmeid esitada, kus üks osa andmeid surnuks vaigitakse ja ainult need ette tuuakse, mis kasulikud ette tuua.

Nüüd, mis puutub sellesse väitesse, millega teedeminister esines ja ütles, et Tartu maavalitsus olevat teedeministeriumi nõudeid ignoreerinud, siis on see etteheide just teedeministeriumile enesele. Siin peksab teedeminister oma ministeriumi. Kui seadused ja määrused panevad teedeministrile ja teedeministeriumile kohustuse ülemat järelevalvet sildade ehitamisel teostada, siis on kahtlemata teedeministril ja teedeministeriumil abinõusid, et sundida maavalitsusi oma eeskirju täitma. (A. Kerem, rhv: Üks abinõu on: raha mitte anda.) Seda abinõu oleks võidud omalajal kasutada. (J. Tõnisson, rhv: Siis oleks tehtud maailmapalju radaud!) Ja kui seda abinõu ei ole kasutatud, siis selle eest kannab vastutust teedeministerium, ega keegi muu. (Teedeminister O. Köster: Ja omavalitsus ei ole süüdi!) Ma ei ütle seda. Aga siin tuleb teedeminister ja katsub asja kujutada nii, et kogu asja eest on omavalitsus vastutav ja teedeministerium mitte sugugi. (A. Kerem, rhv: Igaüks oma osas.) Nii viisi küll asja ei kujutatud. Iga asja juhtija kannab kõige suuremat vastutust, kui asi äpardub, ja juht on siin mitte Tartu maavalitsus, vaid teedeministerium. (A. Kerem, rhv: Sellest räägime veel.) Mina olen vastavate seaduste ja määrustega näidanud, et ülemjärelevalve oli teedeministeriumi käes. (A. Kerem, rhv: Aga mis see ülemjärelevalve tähendab?) See tähendab seda, et kui Tartu maavalitsus oma järelevalvet ei teosta, siis on selle eest vastutav teedeministerium. Asi ei ole seega mitte nii, nagu oma esimeses seletuses teedeministerium püüdis kujutada, ja nagu ka täna siin härra Köster kujutas.

Täna oli üks uudis härra Köstri seletuses, mis mind võõrastama pani. Nimelt kui ajakirjanduses täitsa õigustatult heideti ette, et komisjonidega ei saa silda ehitada, ja et see

Kärevere silla sissekukkumine on ka komisjonitamisest tulnud, siis tuli täna härra teedeminister ja ütles, et Käreveres olevat neid komisjone vähe olnud ja olevat üht isikut usaldatud, ja sellepärast olevat sild sisse kukkunud. Siit tuleb järeldus teha, et teedeminister seda komisjonide-süsteemi nähtavasti veel pooldab. (Teedeminister O. Köster: Just ütlesin, et ei poolda.) Teie ütlesite, et seal on kahjuks vähe komisjone olnud. Minu arvates tuleb meil sellest komisjonide-süsteemist loobuda ja isikliku vastutuse süsteem maksma panna. Ma tuleksin veel tagasi järelevalve juurde. Kahjuks ei ole mul mu märkusi ja väljalõikeid enam käepärast, seal oli mul väike ajakiri, teedeministeeriumi poolametlik häälekandja „Tee ja tehnika“. (Teedeminister O. Köster: Samuti nagu „Põllumees“ ja „Uus Talu“.) Seda võib selles mõttes poolametlikuks nimetada, et need, kes seal artikleid avaldavad, on teedeministeeriumi juhtivad jõud. Lubage nimetada selles ajakirjas ilmunud huvitavaid kirjutusi. Seal öeldakse ühes kirjutuses, et nõuda maavalitsuselt, et maavalitsus peaks oma järelevalvet niisugusel ehitamisel teostama, nagu seda Kärevere oli, kus teedeministeeriumi parem ehitaja tegev oli, et niisugune nõudmine on ebakohane ja teostatamatu. (Vahelhüüe keskelt.) Mina arvan, et insenerid õieti seda valgustavad. (A. Kerem'i, rhv vahelhüüe.) See on õige, aga ei saa kuidagi ümber lükata seda põhimõtet ja väidet, mis ajakirjas ette tuuakse. Ma arvan, et need väited on väga tähelepanuväärt.

Mis puutub sellesse, et ma olevat käsitanud ühekülgsest viadukti ehitamist, siis peab tähendama, et küsisin teedeministeeriumilt seletust, kas on see õige, et faktiliselt on üks lihunik teostanud viadukti ehitamist. Mulle öeldi, et selle töö ettevõtja oli insener. Kuid mina rääkisin faktilisest ehituse teostajast. Sellele ei saanud ma vastust. Minu arvates on minu poolt ettetoodud asjaolu õige. (Teedeminister O. Köster: Teie ei küsinud, vaid ütlesite, et on üks lihunik.) Kas see on siis õige või ei ole?

Oma eelmises kõnes tegin ma teatava lapsuse selles mõttes, et ma tituleerisin üht teedeministeeriumi võimukandjat inseneriks. Nüüd olen kuulnud, et see härra pole sugugi insener. (Vahelhüüe keskelt: Kes see on?) Selle härra nimi on Nemirovitsh-Dantshenko. Kas see õige on, seda võite küsida teedeministeeriumist. Härra Nemirovitsh-Dantshenko, kes ei ole üldse insener, olevat üliõpilane, ta asub aga vanema inseneri kohal. (Teedeminister O. Kö-

ster: Ta on kursuse läbi kuulunud.) Kuidas võib nimetada teedeministeeriumi inimest vanema inseneri kohale, kellel ei ole kutseõigust?

Nii ei ole ma sihilikult ega ebaõigelt asja käsitanud, kui nimetasin, et teedeministeeriumi tehniline ala nõrk on. Meie kõrge koda peaks ka tunnistama, et sel alal meil mitmesugused puudused on. Härra teedeminister ütles, et ta olevat minu kõnest suuremat asjalikkust oodanud. Ma püüdsin oma kõnet rajada ainuüksi faktidele, see oli asjalik, ja mu üleminekuvormel ei ole ka sugugi ülearune. (Teedeminister O. Köster: Korda on hakatud looma.) Sellest on juba mitu nädalat tagasi, kui seda asja arutasime. (Teedeminister O. Köster: Juba ammu on hakatud korda looma.) Arvan, et mu ülemineku-vormel praegugi veel ülearune ei ole, sest sildade ehitamise alal tuleb põhjalikke ümberkorraldamisi ette võtta, vastasel korral võivad sarnased õnnetused sagedasti ette tulla, mis oleksid meile suureks kahjuks.

Tahaksin veel alla kriipsutada, et see suund, mille teedeministeerium võtnud, kus ta asja väga ühekülgsest käsitab, sugugi õige pole. (A. Kerem, rhv: Selle suuna on parlament peale sundinud.) Siis tulge ja öelge seda, aga ärge püüdke seda salata.

Vaheaeg kl. 12.05 min. — kl. 12.25 min.

A. Kerem (rhv): Lugupeetud Riigikogu liikmed! Ma tahaksin peatuda kahe asjaolu juures. Ühelt poolt on ette tulnud Kärevere küsimuse vaidlustes erapooletult pinnalt kõrvalekaldumisi, mida õiendada kavatsen, ja teiseks tahaksin valgustada asjaolu, kuidas maanteede korraldamise asja Riigikogu enese poolt seni otsustatud. Kõigepealt on vaidlustes püütud selgeks teha Kärevere silla kokkuvõtte põhjuste otsimise juures, nagu ei oleks teedeministeerium küllalt asjalikkudel põhjustel algatanud Käreveresse silla ehitamist. Ühtlasi tahetakse seejuures säärase meeleolu luua, et kui teedeministeerium juba silla ehitamise otsustanud, siis võib ehitaja ehitada silla nii, et see kokku variseb, sest vastutus jääb ikka otsustaja peale. Kuid, minu härrad, nii ei saa küsimusi käsitada. Teiseks tahetakse luua meeleolu, nagu oleks teedeministeerium olnud silla ehitamise poolt, ilma et asja oleks põhjalikult kaalutud. Teedeministeerium ei ole siin omapead otsustanud, vaid on Riigikogu ees esinenud krediidi nõudmisega selleks otstarbeks. Kui Riigikogus Kärevere silla ehitamiseks krediidi määramise puhul oleks asjast rohkem huvitatud oldud, oleks

sellel alal vaidlusi tekkinud, kas silda ehitada või mitte, siis oleks parlament asjalikult toiminud. Aga nüüd, kus õnnetus juhtunud, hakata parlamendis uuesti arutama, kas sild üldse tarvilik oli, olgugi et parlament ise selleks krediidi omalajal määras, see ei ole mingi õige kord.

Kas Käreveresse silla ehitamine tarvilik või mitte, selle kohta tooksin ette andmeid vastavast aktist, kus maavalitsus näitab, missugune liikumise tihedus seal valitseb. Nimelt teatab Tartu maavalitsus siseministeeriumi kaudu järgmist kirjaga 9. novembrist 1926: Sillast on üle käinud oktoobrikuu jooksul s. a.: hobusega reisijaid 1.465, jalakäijaid 493, kokku 1.958. Sillast läbi läinud: sõidulaevu 46, lõbusõidulaevu 7, lootsikuid 16, lotje 13 ja bugsiiire lotjadega 38, kokku 120. Järelikult on maanteel-reisijaid 1.958 kuu jooksul ehk 65 keskmiselt päevas. Jõge mööda on liikunud sõidukeid ühe kuu jooksul 120 ehk 4 sõidukit päevas. See oli 1926. a., kui Emajõe ega ka maantee korraldamiseks ei olnud veel midagi ette võetud. Hiljem on jõge kividest puhastatud ja eriseadus selle siseveete väljaarendamiseks Riigikogu poolt vastu võetud. Samuti on Tartu maavalitsus Põltsamaa maantee kordaseadmise üle Kärevere oma kolmeaastase töökassale üles võtnud ja senini juba tunduvald töid sel alal läbi viinud. Sellest kõigest võib ainult üht järeldada — et edaspidi liikumine nii maa- kui ka veeteel tunduvalt veel kasvab. Loomulikult pidi teedeministeerium selle eest hoolitsema, et Käreveres niisuguse suure liikumise puhul sõidukitel võimalik oleks korralikult liikuda mõlemas suunas. Sellest seisukohast välja minnes oli ka tarvilik Kärevere silla ehitamine. Aga kui alusekski võtta maavalitsuse poolt esitatud andmeid, s.o. jõge mööda 4 sõidukit — bugsiiir ühes lotjadega üheks arvatud — keskmiselt päevas, teiselt poolt maanteed mööda 1.958 ülekäiku kuu jooksul, need arvud räägivad selget keelt, et tegemist ei ole mingisuguse külavaheteega. (A. Tupitsa, põl vahelhüüe.) Vaadake, ma ei tea, võibolla on maavalitsus siin valeandmetega esinenud, aga mul puuduvad selleks igasugused andmed. (J. Tõnisson, rhv: Siis tuleb asja parandada. — A. Tupits, põl: Seda teed mööda veeti oktoobrikuu jooksul puid. — J. Tõnisson, rhv: Kuidas, oktoobrikuul veeti puid? Mis Teie räägite! Oleme õiglased!) Vaadake, kui nüüd liikumine sääraseks kujunes kõige harilikumal ajal, sellejuures tuleb veel arvesse võtta, et tee Kärevere luha kohal oli madal ja võimatus seisukorras, mispärast Kärevere kaudu liikumine rasken-

datud oli. Suurvee ajal muutus lai luht, ligi poolteist kilomeetrit, täiesti läbipääsmatuks, ainult ujudes võis üle pääseda, ja seepärast pidi tahes või tahtmata ringteed kasutama. Niisuguseid üleujutatud luha täitmisi ei ole mitte ükski Käreveres läbi viidud, viimaste aastate jooksul on Tartu maavalitsuse poolt ka Haaslaval samasugune teetamm ehitatud, kuid seal ei ole keegi kaebama tulnud, et see tamm takistab vee läbipääsu ja ujutab üle kaldad, vaid igamees on õnnelik, et see tamm sinna ehitati, sest nüüd on võimalik igal aastaajal läbi pääseda. (J. Hünerson, põl: Aga vesi uhub selle tammi Haaslaval ära küll!) Kui vastavad abinõud tarvitusele ei võeta ja uhtumiskohti kividega ei kindlustata, siis võib see ette tulla. Aga ma arvan, et Tartu maavalitsus, kelle ülesannete hulka kuulub tammi korrashoid, oma ülesannet kahe silma vahele ei jäta. Et Käreveresse üle luha tuli vastava kõrgusega teetamm ehitada, kui silda tahetakse läbikäimiseks aasta ringi kasutada, on päevaselge. Rkl. Tupits tõi siin ette ühe n.n. maamehe kirja, kuidas tema seda asja hindab. Vaatab: ühel pool tammi sügav vesi, teisel pool — samuti, järelikult tamm paisutab. Ma usun, kui ühel pool on sügav vesi ja teisel pool kuiv, et siis alles võib öelda, et tamm paisutab. Kui aga mõlemal pool on sügav vesi, siis peab ainult üht järeldama, et tamm süüdi ei ole, või peaks arvama, et tammi juurdeõmbamisvõim on vett alt ülespoolle juurde tõmmata. Kui kuuldused tekkisid, et tamm vett paisutab, tegin korralduse, et teedeministeeriumi ametnikud veepindade vahet üleväl- ja allpool tamme mõõdaksid. Selgus, et vahe veepindade vahel on kõigest 1½—2 sm, järelikult ei saa öelda, et siin hädaohtriku paisutusega tegemist oleks. (G. Ottas, põl: Praegusel momendil on vesi üle jala kõrguselt peal. Käisin nädal tagasi ja nägin ise seda.) Ma ei tea, kas Teie niveliiriga seal käisite või silmaga vaatasite. Ma arvan, et kui veepinda õieti määrata tahetakse, siis selleks on vastav aparaat olemas. (G. Ottas, põl: Minge nüüd ja vaadake kas silmaga või niveliiriga, aga vesi on kõrgel.) Praegu paisutavad vett sisselangenud sillaosad. On aga üldiselt tuttav, et Kärevere luht ka enne silla ehitamist liigvee all kannatas. Siin peab põhjalikke maaparandusetöid ette võetama, enne kui sealt liigvett jäädavalt kõrvaldada saadakse. Ma arvan aga, et see aeg kaugel ei ole ka meiegi oludes, kus Kärevere luha kuivatamine läbi viiakse, ja teie näete siis, et Kärevere tamm võib omale kohale jääda, kuna aga Kärevere luhad kuivaks muutuvad. (A. Tupits, põl:

Raha on silla peale kinni pandud. — J. Tõnisson, rhv: Mis Teie nüüd räägite! Ega silda enim ei ehitatud, kui maa kuivatatud.)

Edasi räägib härra Tupits, et sild on ehitatud võistlusekavandi järgi, mis auhindamata jäänud, ja nagu oleks kellelgi seejuures olnud tahe halba projekti läbi viia, ning et see kõik olevat teedeministri töö. Ma ei tea, missugused andmed härra Tupitsal on Tartu maavalitsuse asjaajamisest, võin aga öelda, et teedeministeriumis leiduva ametliku kirjavahetuse alusel lugu järgmine on: Projektide võistlust ja auhindamisi toimetas Tartu maavalitsus selleks määratud erikomisjoni kaastegevusel. Mul ei ole vähematki kahtlust ega umbusk, et inimesed, kes erikomisjoni määrati, kõige parema tahtmise ja teadmise järgi on teotsenud. (J. Tõnisson, rhv: See on ju maavalitsuse asi kõike seda võistlust teostada.) See on ka nende asi. Kui vaadata nimesid, keda Tartu maavalitsus auhindamiseks moodustatud erikomisjoni oli määranud, siis peab ütleva, et need ei olnud võhikud, vaid lugupeetud ja asjatundlikud insenerid. Ma ei saa kahelda, et keegi neist oma parema äratundmise ja teadmiste vastaselt oleks oma otsuse teinud. Tartu maavalitsus ühines erikomisjoni ettepanekuga ning esitas viimase kinnitamiseks teedeministeriumile. Säärane on asjakäigu erapooletu kirjeldus. Milleks tullakse nüüd ja öeldakse, et ei tea, kuidas see asi oli, kas nägu ei meeldinud, et niisugune projekt valiti, veel enam: teedeministerium sundinud maavalitsusele valitud projekti peale. See ei vasta tõele. Lugu käis aga päris loomulikku rada, nii kuidas meie määrustes ja seadustes ette nähtud, ning teedeministerium kinnitas ainult maavalitsuse poolt valitud projekti. Ja mulle paistab, et projektiga ei ole midagi katki, sest projekt on kõlblikuks osutunud, mitte ainult võistlusekomisjoni inseneride hindamise järgi, vaid ka pärast silla sisselangemist on asjatundjate poolt projekt uuesti läbi vaadatud ja sama otsus projekti kohta antud. Kuid ka hea projekti järgi võib halba tööd teha. Kes aga selle eest vastutab, sellest hiljemalt. Edasi räägib härra Tupits sellest, et kõrgem järelevalve kuulub teedeministeriumile, ja koguni kohaliku järelevalve-inseneri peab vastava määruse põhjal teedeministerium kinnitama. Vaadake, härra Tupits, ma loen Teie stenogrammist ette selle lause: „Samas määruses ütleb § 10 järgmist: „Vastutavaks tööde juhatajaks olgu ette pandud ja kinnitatud maksvate seaduste järele ehitusõigustega isik. Vastutava tööde juhataja kinnitab ametisse lepingut kinnitaja asutus.“ Ja see asutus on

teedeministerium.“ Vaadake, härra Tupits, missugusele ebaõigele oletusele Teie oma järeldused rajate. Enne kui niisuguste oletustega tulla, oleksite võinud ometi järele kuulata, kuidas need lepingud kinnitatakse, mis maavalitsus ettevõtjatega sõlmib. Teie oleksite näinud, et igal juhul need kinnitab maavalitsus, mitte ministerium. Kui Teie tsiteerite 1924. a. määrusest üksikuid paragrahve... (A. Tupits, põl: Ma tsiteerisin määrust RT 27/28.) Jah, seal on öeldud, et järelevalve-inseneri määrab lepingut kinnitav asutus, ja kui Teie teete järelduse, et teedeministerium on kinnitajaks, siis on see eksitus. (A. Tupits, põl: Lepinguga kava tuleb kinnitamisele saata. — J. Tõnisson, rhv: Kuhu? Maavalitsusse?) Kuid see määrus on eriti kohandatud teedeministeriumi ja teiste riiklikkude asutuste jaoks. Seal on nimetatud ainult muu hulgas, et omavalitsused käivad sinna alla, kui neil vastavaid töid on. Härra Tupits, Teie kui jurist saate aru, et kui on erimäärus maanteede jaoks välja antud, siis ei ole kahtlust, kes järelevalve-inseneri määrab. Selle määruse § 10. loete järgmist: „Iga ehitust peab teostatama ehitusõigusliku isiku valve all, keda omavalitsus ametisse paneb ja kes tööde eest vastutab. Vastutav töödejuhataja kui ka ettevõtja on kohustatud kinnitatu projekti ja maksvate ehitustehniliste tingimuste järele käima.“ Projektide kinnitamine allub teedeministeriumile, kuid lepingu sõlmimine ei ole tema asi. Selle eksliku oletuse alusel teete ka eksliku järelduse. (O. Gustavson, stp: Üks väike tupits.)

Sellest ma räägin hiljem, missugustest töödejärkudest ja järelevalvest teedeministerium õieti osa võtab. Kuid sama määrus näeb ette, et kui teedeministerium ei saa oma esindajat tööde vastuvõtmisele saata, siis sellele vaatamata maavalitsus oma tööd jätkama peab ja ka selle eest vastutama. Siin on sama vahekord, nagu praegu riigikontrollil kõikide riigiasutustega. Vaatame, mis ütleb § 13. Ma loen sellest ette: „Teedeministerium valvab ehituste teostamise järele vastavalt kinnitatud projektide ja maksvatele tehnilistele tingimustele isiku kaudu, keda ta selleks on volitanud.

Järelevalve läbiviimiseks teatab omavalitsus teedeministeriumile ja riigikontrollile järgmistest tööde järkudest:

1) tööde algusest;

4) sillashammaste kaevikute valmissaamisest, kusjuures kaevikud projektis ettenähtud aluspõhjani süvendatud ja tühjaks pumbatud peavad olema;

- 5) raudarmatuuri valmistaamisest, mis täiesti paigale pandud ja seotud peab olema;
6) tööde lõpust ja lõplikust vastuvõtmisest.

Ei ilmu teedeministeeriumi ja riigikontrolli esindaja kohale, siis toimetab omavalitsus ülevaatusi ja vastuvõtmisi vastavate aktide kokkuseadmisega. Lõplik vastuvõtmine sünnib kinnitatud projekti ja eelarve põhjal, kusjuures äramuudetud tööde kohta ülevaatusse päevaks vastav nimestik komisjonile esitatakse.“ Vaadake, kui päris objektiivselt võtta, on asi päris selge, kuivõrt ja mis ulatuses keegi vastutab. Ma saan aru, kui asjatundjad oleksid sinna läinud ja öelnud: põhi on hea, kaevik on hea, muudkui võtke ja hakake ehitama, ja kui pärast ilmsiks oleks tulnud, et kaevikute juures mõnesugune süü leitud, ja kui teedeministeeriumi esindaja oli seal juures, siis oleks teedeministeerium olnud kaasvastutaja. Kuid midagi sellesarnast ei ole ette toodud. Lugu on nii, et teedeministeeriumi esindaja kutsuti küll välja, aga kui ta Tartu ilmus, öeldi, et täna ei ole põhjust vaatama minna, sest mitte ainult, et kaevik vett täis on, vaid punktast oli erakordse veetõusu tõttu täiesti vee all, ja muidugi ei saa säärast kasti tühjaks pumpana hakata. Aga kui järgmine teedeministeeriumi esindaja sinna läks omal algatusel, oli betoneerimisega alatud. (A. Tupitsa, põlvahel h ü ü e.) Kaeviku vaatust ei saanud järelikult olla. Võibolla teedeministeeriumi esindaja, kui ta sinna läks ja nägi, et on teisiti toimitud, kui määrus ette näeb, oleks pidanud Tartu maavalitsusele edasitöötamise ära keelama, ette oletades, et seal ainult halba tööd osatakse teha. Härra Tupits rääkis, et Tartu maavalitsus on kutsunud, aga kohale ei ole keegi ilmunud, ja see on järelevalve süü. Vaadake, kuidas Tartu maavalitsus ise oma seisukohta valgustab. Maavalitsus ütleb: „Teie kirja peale 7. novembrist oleks järgmist seletada. Maavalitsuse majanduseosakond oli arvamisel, et üksikute ehituseosade valmistaamisest ja osa tööde vastuvõtmisest ei ole peale Maanteede seaduse maksamahakkamist tarvis teedeministeeriumile teatada, vaid peale tööde lõppu Maanteede seaduse §§ 38. ja 39. järele. Kui leiab teedeministeerium, et see tarvilik on, siis saab maavalitsus ka osalistest tööde vastuvõtmistest tulevikus teatama ja ministeeriumi esindaja väljasaatmist paluma.“ Maavalitsus oli arvamisel, et kaeviku vastuvõtmisele ei ole tarvis teedeministeeriumi esindajat kutsuda, ja ei kutsutud teedeministeeriumi esindajat, ning selle tõttu jäi kaevik vastu võtmata. Ja oletame, et kuigi kaevik oleks heas seisukorras vastu võetud, ega siis sellega veel takistatud ei ole, et heasse kaevikusse ei võiks pärast järelevalve lahkumist halba be-

tooni valada. Et seda ei sünniks, selleks ongi vastutav insener kohapeal, kelle järelevalvel töö sünnib. (A. Tupits, põlvahel h ü ü e.) Ega praegu viga halvas betoonis ei seisnud, räägitakse, et halvas kaevikus.) See on see asi, et maavalitsus võttis halva kaeviku vastu oma riisikol ja laskis betoneerimist alata. Aga kui teie lepingut vaatate, siis näete, et ettevõtja peab tehniliselt lepingutingimusi täitma, ja ainult maavalitsuse järelevalve-inseneri kirjalikul nõusolekul võib ettevõtja tehnilistest tingimustest kõrvale kalduda. Tehniliste tingimuste ja lepingu põhjal pidi betoneeritama kuivas kaevikus. Mul ei ole võimalik seda järele uurida, aga ma arvan, et teedeministeeriumil on teada, kuidas maavalitsus on toiminud, kas ettevõtja on ilma maavalitsuse kirjaliku nõusolekuta vee all betoneerima asunud või on tõesti vastutavalt maavalitsuse insenerilt kirjalik nõusolek olemas. Igatahes on mul teada, et teedeministeerium mingisugust nõusolekut ei ole selleks andnud.

Edasi tahan ma peatuda tähtsama küsimuse juures, nimelt, kas on meil mõtet hakata uuesti ümber korraldama tervet olemasolevat ja maksvat korda või ei maksa siiski soovitada neid ümberkorraldamisi nii kiirelt ja mõtlemata? (Teedeminister O. Köster: Maanteede seadus nõuab.) Mis Maanteede seadusse puutub, siis seda tuleb kindlasti täita, aga see ei ole ümberkorraldus, see on maksev kord, mida on tarvis täiel määral maksuma panna, see on loomulik. Ma arvan, et härra Tupits ei esitanud oma ülemineku-vormelit selles mõttes, et Maanteede seadust maksuma panna, vaid et see kord tuleb ümber kujundada. (A. Tupits, põlvahel h ü ü e.) Välja arendada tuleb see korraldus; järelevalve näiteks on praegu puudulik.) Vaadake, härra Tupits, ma seletan kohe, kuidas praegu järelevalve on välja kujunenud, ja Teie näete, et Maanteede seadus ei ole midagi muud, kui olemasoleva seisukorra fikseerimine. (Teedeminister O. Köstri vahel h ü ü e.)

Kui meie algusest peale vaatame, kuidas maanteede-küsimus oli korraldatud, siis näeme, et veel 1923. a. oli maanteede ja sisemiste veeteede valitsus teedeministeeriumi juures, kes kõik krediidid kasutas, mis riik maanteede korraldamisele andis. Siis oli selge, et täielik vastutus lasub teedeministeeriumil. Aga paljud teist, härrad Riigikogu liikmed, mäletavad eelarve arutamist 1923. a. Ma lugesin neid stenogramme ja pean ütlema, et sealt selgub, et parlament ja valitsus vastollu satuvad maanteede korrashoiu küsimuse juures. Valitsuse esin-

daja kaitseb senise korra allesjätmist endisel kujul, kuni uue maanteede seadusega uus kord määratakse. Aga parlament ei hooli sellest ja pani kinni krediidid eelarve korras, ja kulud, mis seni maanteede peale välja anti riigikassast teedeministeeriumi maanteede valitsuse kaudu, anti üle omavalitsustele. Seekord olid motiivid lihtsad. Kui selleaegne teedeminister seletas, et maakondadel ei ole organisatsiooni, kes asja korraldab, ei ole vilumust j.n.e., siis öeldi lihtsalt: andke meile summad, siis teie näete, et kõik teed ja sillad on paremini korras kui seni. Ja eelarve võeti vastu, maanteede valitsus likvideeriti 1. maist, ja teedeministeeriumi erakorralisse eelarvesse võeti vastav summa, mis maavalitsustele edasi pidi antama teede ja sildade korrashoiuks. Ja siin on huvitav veel märkida 1923. a. väljaantud erinovelliga fikseeritud korda, kuidas maavalitsused neid summasisid kasutama hakkavad ja missugused õigused teedeministeeriumil on. Seadus on lühike ja siin öeldakse nii: „Summadest, mis teedeministeeriumi 1923. a. erakorralise eelarve I peatüki p. 7. all maanteede ja sildade ehitamiseks ette nähtud, annab teedeminister maakonnaavalitsustele toetussummasid teede ja sildade ehitamiseks ja korrahoidmiseks.“ Ja teine paragrahv: „Teedeministeeriumil ja riigikontrollil on õigus § 1. rähendatud summade tarvitamist revideerida ja teedeministeeriumil nende kohta aruandeid nõuda.“ Siin on kõik need õigused, mis teedeministeeriumil olemas. Kuni Maanteede seaduse ilmuniseni ei saanud teedeministeerium keelduda nende summade andmisest. Kui omavalitsusel halb insener või tehnik oli, siis ei olnud teedeministeeriumil midagi selle kohta öelda. Ja ma pean ütleva, et kõige rohkem järgemisi on olnud maavalitsustega just selle tehnilise järelevalve pärast. Kuna ühelt poolt teedeministeerium nõudis, et järelevalve tuleb palgata, siis vaadati teiselt poolt, maavalitsuse poolt, sellele kui asjata kulule. Selle puuduliku järelevalve alalt võib mõnedki näited tuua. Kui Suislepa silda Viljandimaal mindi lõplikult vastu võtma, siis sattus juhuslikult järelevalve-insener sellele, et võtame õige maanteetammi lahti ja vaatame, kas on sillale isolatsioon pandud või mitte. Ja kui auk sisse tehti, siis leiti, et isolatsiooni ei olnud. Kui maavalitsuselt küsiti, kus järelevalve oli, siis öeldi, et järelevalvel on palju tööd, pidi siia ja sinna sõitma j.n.e. Maavalitsuste poolt vaadati alati järelevalve-insenerile kui ülearusele kulule.

Samasugune asi tuli ilmsiks Tartumaal Jõgeva silla juures. Juhuslikult satuti sellele, et vaadata, kas on isolatsioon korralik, ja leiti, et isolatsiooni ei ole. On ju selge, et igal ette-

võtjal küüned enese poole on kasvanud, ja kui midagi tegemata saab jätta, siis on selge, et suur hulk ettevõtjaid selle peale läheb. Sellest on tingitud, miks peab järelevalve olema, ja sagedasti need summad, mis järelevalve peale lähevad ja milliseid tahetakse kokku hoida, osutuvad veel kõige produktiivsemateks kulu- deks.

Kui käesoleval juhul vaadata, kuidas Tartu maavalitsus on asja järelevalvele vaadanud, siis on see erikirjas olemas, mida Tartu maavalitsus kirjutab, ja kuidas ta järelevalveasja hindab.

Tartu maavalitsus kirjutab 12. novembril 1928 — just eriti Kärevere asjas on see kiri, kus teedeministeerium on tähelepanu juhtinud tervele reale puudustele, mida kõrvaldada tuleb, ja korduvalt kirjas tähelepanu juhib, et alaline järelevalve-insener kohapeal puudub. Sellele vastab Tartu maavalitsus kirjaga 12. novembrist nr. 1062: „Saates Teile siin juures vastuseks Teie eeskirja peale maavalitsuse tehniliste jõudude poolt 30. oktoobril kokku seatud akti, kus vastused antakse Teie poolt ülesseatud küsimustele.

Mis puutub Teie kirja lõpus ettetoodud alalise järelevalve-inseneri mittepalkamise ja selle alaliselt kohapeal mitteviibimise, siis ei olnud maavalitsusel ehituse ajal ühtki vaba inseneri teada, kes raudbetoonsildade ehitamise alal vilunud oleks olnud, ja keda vastutavaks töödejuhiks määrata oleks võinud.“

(Sekretäri kohale asub abisekretär **J. Piiskar**.)

„Noorem ja kogemusteta inseneri, kes iseisvalt tööd juhtida ei oleks julgenud, ei oleks mõtet palgata olnud, sest siis oleksid tulnud tarvilikud juhtnöörid ikka Tartust anda. Sellepärast ning kokkuhoidmise saavutamiseks ei olnud erilist inseneri palgatud, kuid tarviduse korral ja vastutavamate tööde ajaks on maavalitsuse insener kohapeale komandeeritud.“ Pean ütleva, et järelevalveasjas oli alati maavalitsustega tegemist. Kui Maanteede seadust arutati, siis tahtis teedeministeerium saada õigusi, kinnitada ametisse maavalitsuse peainsener ja peale selle ära määrata tehnilise personali koosseis. Viimast eriti ka sellepärast, et ebaõige kokkuhoidmise pärast ei jätaks tarvilikke ametnikke ametisse võtmata, kuid Riigikogu ei pooldanud seda.

Nüüd tulen tagasi ning käsitan seda, kuidas likvideeriti maanteede valitsus. Sisuliselt likvideeriti maanteede valitsus 1923. a. eelarve korras, teedeministeeriumile jättes õiguse nõuda aruandeid ja revideerida summade tarvitamist.

Niisugune seisukord kestab kuni 1924. a., kus oktoobrikuus vastu võetakse Maanteede ja siseveeteede valitsuse likvideerimise seadus. Mina ei ole küll jurist, aga pean ütleva, et väga õnnelik see seadus küll ei ole. Just omavalitsuse juristid on selle seaduse kõige nõrgema paragrahvi üles leidnud. Kas nende seletus õige on, ei julge ma kinnitada hakata, aga toon ka nende seisukoha ette. Öeldakse, et maanteede ja sildade korrashoidmise alal maanteede ja sisemiste veeteede valitsuste ülesanded pannakse maavalitsustele, kuna kõrgem tehniline järelevalve kuuluks teedeministeeriumile.

Mis on õieti kõrgem tehniline järelevalve? Kas tuleb seda võtta samas ulatuses, kui 1923. a., kui eelarve korras maanteede korrashoiu alal niiöelda revolutsioon ette võeti? Kas kõrgema tehnilise järelevalve all mõeldakse sedasama revideerimise õigust, mida vastava erinovelliga 1923. a. kohta lubati, või tuleb selle all mõelda midagi muud? Huvitavad ja selgitavad on siinjuures need motiivid, mida rkl. härra Juhkam maanteede valitsuse likvideerimise seaduse arutamise puhul ette kandis ja mis järgmised: „Vastavalt Riigikogu sooviavaldusele 1923. a. eelarve juurde kaotati maanteede ja sisemiste veeteede valitsus ära, kuna selle ülalpidamiseks enam krediiti ei määratud. Maanteede valitsus likvideeriti 1. maist 1923. a. administratiivkorras teedeministeeriumi korraldusel. Maanteede korrashoidmine ja korrashoidmise krediitid anti üle maakonnaavalitsustele.... Nüüd on olukord kujunenud sarnaseks, et maanteede valitsust enam ei ole, kuna püsib aga seadus maanteede valitsuse asutamise kohta.“ Neil motiividel paneb aruandja ette, maanteede valitsuse kaotamise seadus vastu võtta. Järelikult sama seisukord, mis maksis 1923. a., jäi edasi kestva. Nüüd on ka selge, mis tähendab kõrgem tehniline järelevalve. See on lähemalt fikseeritud 1923. a. vastavas eriseaduses, mille siin ette kandisin ja mis räägib, et teedeministeeriumil on ainult õigus maantee-summade tarvitamist revideerida, kuna ehitavad maavalitsused.

Veel halvem on maanteede valitsuse likvideerimise seaduse viimane paragrahv, kus öeldakse, et käesoleva seadusega tunnustatakse maksvusetuks Vene seaduste vastavad osad, mis räägivad kohustustest maanteede korrashoiu alal. Nüüd olevat juriidiliselt seisukord säärane, nagu maavalitsuste juristid seda välja on uurinud, et maanteede valitsuse likvideerimise seadusega on teatud ülesanded maakondadele pandud, kuid sama seaduse viimase paragrahviga on need ülesanded aga üldse kaotatud. Järelikult ei lasu juriidiliselt maavalitsustel mingisuguseid ülesandeid.

Kuidas nende juriidiliste kaalutlustega lugu tõepoolest on, ei ole lõppude-lõpuks ka nii tähtis. Üks on aga selge, et kõrgema tehnilise järelevalve mõiste kui ka maavalitsuste ülesanded on fikseeritud juba 1924. a. saadik Riigikogus vastuvõetud maanteede valitsuse likvideerimise seaduse põhjal väljaantud teedeministeeriumi määrusega: Määrused teede ja sildade ehitamise ja parandamise kohta riigi kulul. Kui seda määrust lähemalt vaadata, siis on selge, mil määral kellelegi maanteede ja sildade ehitamise ülesanded pandud ja kes mille eest vastutab. Esimene paragrahv on sissejuhatav, seda ma ette ei loe. Teine paragrahv räägib: „Riigi summad teede ja sildade ehitamiseks ja parandamiseks tarvitatakse ainult selleks otstarbeks, milleks nad eelarvete ja projektide järgi määratud. Tööde järelevalve sünnib omavalitsuste kulul, välja võetud juhtumised, kus tööde otsekoheks järelevalveks erilised jõud palgatakse, mis eelarvetes ette nähtud peavad olema.“ Kärevere silla eelarves on vastavate jõudude palkamiseks erisummad ette nähtud, ja nii ei saa maavalitsus sellele põhjendada, et tal ei olnud raha selleks. Edasi on terve rida tehnilisi paragrahve, mida ma ette lugema ei hakka, sest käesoleval korral Riigikogu selle vastu huvi ei tunne. Järgmisena kannaksin ma ette § 7: „Projektid ja eelarved seatakse kokku ehitusõigusliku isiku poolt, vastavalt Riigi Teatajas nr. 27/28 — 1924. a. väljakuulutatud teedeministeeriumi määrusele projektide, eelarvete ja seletuskirjade valmistamise ja kinnitamiseks esildamise kohta. Projektide ja eelarvete õige kokkuseadmise ja õieti tehtud eeltööde eest vastutab omavalitsuse insener oma allkirjaga.

Projektid ja eelarved kuuluvad enne teostamist teedeministeeriumi kinnitamisele ja esildatakse kahes eksemplaris.“

Järgmine paragrahv räägib, kuidas vastavad krediitid üle kantakse: „Peale projektide ja eelarvete kinnitamist teedeministeeriumilt ja vastavate krediitide ülekandmist, asub omavalitsus tööde teostamisele, mis ettevõtja kaudu või majanduslikul teel võib sündida. Ehituse teostamise viisi otsustab ära omavalitsus.“

(Sekretäri kohale asub abisekretär **O. Liigand.**)

Edasi räägitakse, kuidas töid välja antakse hangete seaduse põhjal.

Järgmine, § 10 räägib: „Iga ehitust peab teostatama ehitusõigusliku isiku valve all, keda omavalitsus ametisse paneb ja kes tööde eest vastutab. Vastutav töödejuhataja kui ka ettevõtja on kohustatud kinnitatud projekti ja maksvate ehitus-tehniliste tingimuste järgi käima.“

„§ 11. Kui omavalitsus ehituse teostamise vältusel ära näeb, et kinnitatud projektis olulisi muudatusi tarvis on ette võtta, siis tuleb neid üksikasjalikult põhjendada ja teedeministeeriumile kinnitamiseks esitada. Möödapääsemata muudatusi, mis ei tõsta tööhinda üle 5% ja krediidi juurdenõudmisega seotud pole, võib omavalitsus ette võtta, sellest teedeministeeriumile teatades.“

Edasi järgneb paragrahv selle kohta, mildest varem juba rääkisim, nimelt, milles teedeministeeriumi kõrgem tehniline järelevalve seisab ja millistel juhtudel teedeministeeriumi esindaja maavalitsuste poolt tööde juurde kutsutakse. (V a h e l h ü ü d e d.) Teedeministeeriumil on maanteede osakonnas ainult 4 inseneri, maakondadel kokku aga 20 ümber. Kui tahaksite neile neljale insenerile ülesandeks teha alalist tehnilist järelevalvet teostada iga ehitatava silla juures, siis ei jõua nad ometi seda 11 maakonna piirides täita.

Edasi võib küsimus tõusta, kas on ehk mitmekordne järelevalve olemas? Siin pean vastama, et seda ei ole. Alalist tehnilist järelevalvet teostab kohapeal maavalitsus. Teedeministeeriumi esindaja valvab selle järele, et maavalitsused summad selleks kasutavad, milleks need antud, ja võtab töö lõplikult vastu. Kui tulevad aga vead ette, siis nõuab nende kõrvaldamist, ja tarvilikul korral võtab vastutusele töid teostavaid omavalitsusi või keelab neile summasid üle kanda kuni teatavate eeltingimuste täitmiseni. Sellejuures jääb alaline tehniline järelevalve omavalitsuste hooleks ja viimased kannavad ainust ja täit vastutust töö headuse eest.

Võiks tõusta küsimus, kas Maanteede seadusega määratud kord senisest lahku läheb sisuliselt ja mis muudatusi on tarvis ette võtta? Mina isiklikult kujutan maanteede korrashoiu organiseerimise alal ette kolme võimalust, millistest kui otstarbekohastest ainult kahest võiks kõnelda. Üks võimalus oleks, kui riik kõik oma võimusesse võtaks, s. t. ehitaks oma ametnikkude kaudu ja teostaks ka tehnilist järelevalvet. Säärasel korral tuleks maavalitsuste juures vastav tehniline personaal likvideerida. Säärane kord maksis kuni 1923. a. kevadeni.

Teine võimalus: Töö teeb maavalitsus, teostab tehnilist järelevalvet kohal ja vastutab oma töö eest ka täiel määral. Riigi kätte jääb ainult ülem inspeksioon. Kuna riik ehitamiseks raha annab, siis tahab ta ka teada, mis ta rahaga ette võetakse. Selleks näeb Maanteede seadus ette, et riigi esindaja vähemalt lõpliku töö vastuvõtmise juurde kutsutakse. Senine kord nõudis riigi esindaja juurdekutsust millist järgmistel ehitusejärgudel: 1) kui põhi

on välja võetud ja punktastid veest tühjaks pumbatud; 2) kui raudarmatuur on kohale pandud ning 3) lõpliku vastuvõtmise juurde. Arvan, kui ka edaspidi lõpliku vastuvõtmise juures asjalik tahetakse olla, siis kahest esimesest järelevaatusest mööda ei pääse. Sest valmis silla juures ei näe ometi insener jõe põhja, mis seal all on, kas on sild liivale, savile või sambalale rajatud; teiseks ei saa enam lõpliku vastuvõtmise juures näha, kuipalju ja missugust rauda on pandud betooni — see kõik on aga põhimõtteliku tähendusega. Sellepärast arvan, et ka edaspidi kõrgemat järelevalvet senisel määral tuleb teostada. Kuid sellejuures võib ikka õnnetusi juhtuda, mitte ainult meil, vaid sedasama näeme ka mujal, teiste, enamarenenud rahvaste juures, kus kõigile ettevaatuseabinõudele vaatamata ikka teatud protsent õnnetusi ette tuleb. Arvan, et ka põhjuseks Kärevere õnnetuse juures on just säärane asjalu, mida parema tahtmise juures ette näha ei suudetud. Et aga selle õnnetuse tagajärjel organisatsioonis oleks tarvis põhjalikku ümberkorraldamist ette võtta, seda ei usu mina. Kui maavalitsuste juurde jääme, et nemad töid täide viivad, siis oleks mõeldav veel üks etapp, nimelt, et riik ei valva üldse tööde täitmise järele, vaid riik muretseb ainult selle eest, et summad teatud otstarbeks oleksid riigikassast välja makstud, ja edaspidi ei taha ta enam midagi asjast teada, et sellega oma vastutusest vabaneda. Kuigi säärane kord teoreetiliselt mõeldav, ei saa seda kuidagi soovitavaks pidada. (A. T u p i t s a, p õ l v a h e l h ü ü e.) Härra Tupits, niiviisi on igalpool, kui keegi asutus summasid annab ja enesele ehitada laseb, siis ta ka teada tahab, mis ehitatakse. (A. T u p i t s, p õ l: S ä ä r a s t s e i s u k o r d a e i t o h i k a o l l a, e t k e e g i e i v a s t u t a.) Säärast seisukorda ei ole maanteede ehitamise alal ka olnud. Muidugi säärasel korral, kui riik ainult selle eest muretseks, et raha riigikassast välja makstud oleks, ja ta teadagi ei taha, mis summadega tehtud, siis võivad ju küll etteheited omavalitsuse-tegelastele ja vaidlused ära jääda, kuid asjale kasulik säärane süsteem küll ei ole. Teine äärmus, kui riik kõik oma kätte tagasi võtab, missugusest võimalusest varem rääkisim, ja selles mõttes praegust organisatsiooni ümber korraldama hakkab, siis niiviisi meie oma riigis mingit kindlat korda sisse ei sea. Siis tuleb nii välja — mida täna ehitame, seda homme lõhume. Neil põhjustel arvan, et praeguse korra juurde tuleb jääda. Kui nüüd härra Tupits Kärevere õnnetusest edaspidiseks veel seda järeldama tuleb, et edaspidi riik, võttes eeskujuga Tartu maavalitsuselt, uute raudteede ehitamise juures 120-st uuest ehitatavast sillast 60 sarnast ehitab, siis

on küll riigi ehituste suhtes härra Tupitsa etteheide täiesti ilma ühegi alusetat. Tõele au andes peab ütleva, et riiklikkudest tööd, eriti ka raudteede alal, kus palju uusi sildu ehitatud, on 100% rahuldavalt täidetud. Nüüd aga olemata hakata, et uutest ehitatavatest sildadest 50% nurja läheb, ei saa kõige halvema tahtmise juures. Arvan, et meie tehniline personaal sedavõrt arenenud on, et ta halba tööd tulevikus ka ei paku, ja et ta vastuoksa tulevikus oma teadmisi veelgi edasi arendab ja järjest paremat tööd pakkuda suudab.

Kui aga Riigikogu kergel käel omavalitsustele on suuremad ülesanded pannud, kui nad esialgu täita suutnud, siis peab ütleva, et parlament seda on teinud iseteadlikult vastu Vabariigi Valitsuse tahtmist; öeldi lihtsalt, et maavalitsused teevad seda palju paremini ja odavamini kui riik, andke aga neile raha. Kui aga nüüd esimene õnnetus on juhtunud, ma ei saa öelda oskuse puudumise pärast või organisatsiooni puuduse tõttu, vaid võibolla looduseõnnetuse tagajärjel, siis ei anna see põhjust, et nüüd jälle hüsteeriasse satutakse ja loodud süsteem nurka heidetakse, jälle uusi katseid tegema hakatakse. Nii ei saada kiirelt edasi. Edasi viib ainult järjekindel töö.

8. Riigikogu järgmise koosoleku määramine.

Sekretär A. Tammann (korra kohta): Riigikogu juhatus nimel teen ettepaneku, pidada tänna teine Riigikogu koos-

olek kell 5 p. l. järgmise päevakorraga:

1. Põllutöölise tööaja ja palgaolude korraldamise seaduse maksvusetus tunnistamise seadus — K. Tamme ettepanek.

2. Riigiteenijate teenistusevanuse tasu seadus — redaktsiooni komisjoni ettepanek.

3. Sõjakohtute seaduse muutmise seadus — redaktsiooni komisjoni ettepanek.

4. Läbirääkimised põllumeeste kogude Riigikogu rühma erakorralise teadaande puhul Riigivanema osavõtmise kohta endiste Böcker & Co tehaste hooldamisest.

5. Lelle jaama laiendamiseks maa sundvõõrandamise seadus — III lugemisel.

6. Vabariigi Valitsuse ja ministeeriumide korraldamise seadus — II lugemisel.

7. Talumajandusnõuande korraldamise seadus — II lugemisel.

8. Asunduskapitali seadus — rahaasjanduse komisjoni ettepanek.

9. Võru-Petseri kinnistusejaoskonna seadus — üldkomisjoni ettepanek.

10. Seadus öötöö keelu kohta pagaritööstuses — sotsiaalkomisjoni ettepanek.

11. Vene-Balti laevaehituse ja mehaanika A./-seltsi kinnisvarale kinnistatud obligatsioonide omandamise seadus — rahaasjanduse komisjoni ettepanek.

12. Kinnistusüksuste tükeldamise ja liitmise seadus — maakomisjoni ettepanek.

13. Talumaade tükeldamise alammäärade muutmise seadus — maakomisjoni ettepanek.

J. Vain (stp): Kui erakorralise teadaande puhul Böckeri tehaste hooldamise asjas läbirääkimiste poolt hääletasime, siis selle eeldusega, et läbirääkimised peetakse järgmisel arupärimis-koosolekul. Koosolekult puudus valitsuse liige, kellesse asi puutub. Kiires korras stenogrammi lugedes ja materjali kogudes vastuseandmine ei tarvitse olla küllaline. Järgmine koosolek kavatakse määrata täna pärastlõunaks ja läbirääkimised on selle koosoleku päevakorras ette nähtud. Ma teen ettepaneku,

päevakorrast välja jätta läbirääkimised põllumeeste kogude Riigikogu rühma erakorralise teadaande puhul Riigivanema osavõtmise kohta endiste Böcker & Co tehaste hooldamisest.

M. Martinson (põl): Rkl. Tonkman tegi kindlal kujul ettepaneku, põllumeeste kogude erakorralise teadaande puhul pidada läbirääkimised järgmisel Riigikogu koosolekul. Nähtavasti võetakse juhatus ettepanek vastu, pidada järgmine koosolek täna kell 5 p. l., ja järelikult peaksid läbirääkimised otsekohe sellel koosolekul tulema, seda enam, et asjad puutuvad Riigivanemasse, ja niisugused asjad peaksid kiiresti lahendamise leidma. Sellepärast vaidlen kategooriliselt rkl. Vainu ettepaneku vastu ja soovin, et päevakord jääks selliseks, nagu juhatus ette pannud.

J. Vain (stp): Võiks niipalju öelda, et kui küsimus on selles, kas valitsuse liige on hooldajaks, siis sellele võidakse vastus anda materjali kogumata. Härra Martinson tõi ette, nagu oleks teatud küsimusi sibilikult otsustatud, nagu oleksid niisuguse otsustamise all kannatanud riigi või ettevõtte huvid. Need on sisulised küsimused, ja neil, kellesse küsimus puutub, peavad sisulised materjalid olema, kas ja millal niisugused küsimused otsustatud. Ei saa öelda, et niisugust sisulist materjali nii lühikese ajaga saab koguda. Põllumeeste kogude erakorralises teadaandes oli toonitatud, et „kuulu järgi“ on nii ja nõnda. Kuulujuttu ümber lükata on raske, „kuulujuttu“ oli enam kui üks kord erakorralises teadaandes. Võtke stenogramm, siis näete, et seal on mitu korda niisugune väljendus. Peab ütleva, et valitsuse liige ei ole tööst vaba, et põllumeeste kogude „kuulujutte“ hakata selgitama. Peab tähend-

dama, et soliid Riigikogu liige siit Riigikogu kõnetoolilt ei hakka kunagi „kuulujuttu“ levitada. Kui seda siiski tehtud, siis nende ümberlukkamiseks on tarvis faktilist materjali koguda, ja see võtab aega.

Juhataja M. Martna: Hääletamise tuleb rkl. Vainu ettepanek. (Hääletatakse.) Poolt on 30, vastu 25 häält, seega on ettepanek vastu võetud. (Hüüded: Sedelitega hääletada!) (Hääletatakse.) Poolt on 35 häält, vastu — 30, seega on rkl. Vainu ettepanek vastu võetud.

Hääletamisele tuleb juhatuse liikme Tammann'i ettepanek ühes rkl. Vainu parandusega. (Hääletatakse.) Nähtava enamusega on ettepanek vastu võetud.

9. Läbirääkimised tööerakonna Riigikogu rühma erakorralise teadaande puhul Kärevere silla sisselangetamise kohta. (Punkt 7. järg.)

A. Tammann (rõer): Lugupeetud Riigikogu liikmed! Rkl. Kerem'i viimase seletuse põhjal sai selgemaks kõigepealt sillaehitamise mõtte tekkimise küsimus. Nüüd ei salata enam, et see algatus keskkohast välja on läinud, vaid selgitatakse ainult põhjusi, millistel see sündinud. (J. Tõnisson, rhv: Mis häbiasi siis niisugune asi oleks?) Kas see häbiasi on või mitte, aga kui selle üle vaieldud on, siis lubatagu ka minul pisut põhjendada seisukohta, mida ma oma rühma erakorralises teadaandes tähendan olen. Ma tähendasin nimelt, et algatus silla ehitamiseks on tulnud kitsama huviringkonna poolt, (J. Tõnisson, rhv: Missugune kitsas huvi see oli?) ja nüüd on see siin tunnustamist leidnud ka endise teedeministri härra Kerem'i poolt, kes näitas, et Kärevere silla kohal ristlevad kaks teed, veetee ja maantee, ja et sellepärast, nagu tähendas härra Kerem, on loomulik, et algatus silla ehitamiseks tuli keskkohast. Mereasjanduse peavalitsus oli asjast huvitatud, et laevad jõel liikuda saavad, ja see oli peatõukejõuks, mis sillaehitamise mõttele viis. Varem aga püüti siin näidata, et just maavalitsus on silda ehitada tahtnud ja on uue silla ehitamise kohaliku liikumise huvides tarvilikuks pidanud. See läks risti lahku sellest seletusest, mille siin nüüd ehitamise algataja teedeminister rkl. Kerem ise andnud. (A. Kerem, rhv: Ei, mitte sugugi!) Kui nüüd asja sellest küljest natuke lähemalt vaadata, siis on raske salata tõsisasja, et siin vististi natuke liiga kergelt on silla ehi-

tamisele vaadatud. Ega siis nahksild Käreveres üksinda pole laevaliikumist takistamas, et oleks maksnud maavalitsuse poole nõudmisega pöörata selle lõhkumiseks. Meie teame, et meie jõgedel on suuri nahksildu, näiteks Pärnus, kus laevaliikumine palju ja palju elavam. (J. Tõnisson, rhv: Noh, kas pärnlased väga õnnelikud on?) Nad ei ole põrmugi õnnelikud. Ma tahtsin just nimetada, et kui kuskil nahksild tõsiselt takistuseks on laevasõidule, siis on ta seda just Pärnus. Aga kui teedeminister lähene nõudmisega, et koristage see sild ära, kuna see laevasõitu takistab, siis ma usun, tuleks ka Pärnu linnavalitsus otsekohe nõudmisega, et kui nahksilla ära koristate, siis ehitage betoonsild asemele, kust laevad läbi pääsevad. Nii on ka Tartu maavalitsusega lugu, ja päris loomulik on, et sealt poolt nahksilla koristamise nõudele järgnes ettepanek teise silla asemeleehitamiseks. Aga mitte sellepärast, et see isenesest tarvilik oleks olnud, vaid sellepärast, et silda, mis praegu nõudmisi rahuldab, ära koristada taheti. Meie oleme üldse tänastes vaidlustes valinud natuke erilähtekohad. Siin on nii härra teedeminister kui ka härra rkl. Kerem küsimust katsunud selgitada eeskätt sellelt seisukohalt, kes on asjas süüdi ja kes on vastutaja. Minu lähtekoht on teistsugune. Meie erakorralises teadaandes oli peaaesjalikult rõhku pandud küsimusele, missuguseid abinõusid kavatses teedeminister tarvitusele võtta, et tulevikus niisugused nähtused ära hoida. Kui meie nüüd rahulduksime sellega, et oleme selgitanud süüdlased ja oleme üles leidnud vastutajad, ning selle selgitamise taha püüame peita küsimuse, kuidas tulevikus sarnased nähtused ära hoida, siis ei ole meie midagi kätte saanud. Olgu vastutaja kes tahes, olgu süüdi kes tahes, kahju on sündinud, ja niisuguste kahjude ärahoidmine peaks riigi esimene huvi olema. Ja kui selle sihi tahame kätte saada, ei ole küllalt sellest, et meie ära kuulame ühelt poolt maavalitsuse ja teiselt poolt teedeministeri, vaid peame peatuma jääma just sellele lähtekohale, mis oli valitud erakorralises teadaandes. Minu soov on, et teedeminister Kärevere õnnetusest just selles mõttes järeldusi teeks ja oma jõu rakendaks küsimuse lahendamisele, kuidas tulevikus ära hoida niisugused kahjud. (J. Tõnisson, rhv: Mis Teie ettepanek ja soovid oleksid siis?)

R. Penno (as): Lugupeetud Riigikogu liikmed! Pärast põhjalikku selgitamist, mis Kärevere asjas nii poolt- kui vastukõnelejad, mitmetest lähtekohtadest välja minnes, ette toonud, on igalt poolt rõhutatud seda, et meie

teede korraldusel nii sildade kui teede ehitamisel veel rohkem ja rohkem õppida tuleb, ning et siin järjekindlalt edasi jätkata tuleb seda korraldamistööd, millele Riigikogu on käesolevas Riigikogus. Maanteede seadusega aluse pannud. Minu arusaamise järgi on täiesti õige seisukoht, et kõik küsimused veel lõplikult lahendatud ei ole. Seda on rõhutanud seda ka härra teedeminister. Aga ta on märkinud ära ka need sihtjooned ja püüded, kuhu teedeministeerium sihib. Teisest küljest on süüdlaste otsimisel teedeministeerium ja Vabariigi Valitsus käinud teed, mis kõiki Riigikogu liikmeid rahuldada võib ja saab, see on, et antud on meie erapooletu kohtuvõimude kätte küsimuse lõplik selgitamine ja süüdlaste vastutuselevõtmine. Sellelt seisukohalt on mul au esitada Riigikogule lihtülemineku-vormel.

Juhataja M. Martna: Rkl. Tupitsalt on järgmine ülemineku-vormel:

„Ära kuulates läbirääkimisi erakorralise teadaande puhul Kärevere silla sisse-langemise kohta, leiab Riigikogu, et sildade ehitamise ja järelevalve senine

organisatsioon äärmiselt puudulik on ja teedeministeerium selle kiiresti ümber korraldama peab. Sellele tähelepanu juhtides, läheb Riigikogu päevakorras edasi.“

Rkl. Penno'lt on lihtülemineku-vormel: „Riigikogu, ära kuulates läbirääkimisi ja Vabariigi Valitsuse seletuse tööerakonna Riigikogu rühma erakorralise teadaande puhul Kärevere silla sisse-langemise kohta, läheb päevakorras edasi.“

(Hääletatakse.) Nähtava enamusega on rkl. Tupitsa ülemineku-vormel tagasi lükatud.

(Hääletatakse.) Nähtava enamusega on rkl. Penno lihtülemineku-vormel vastu võetud.

(Hüüded: Lõpetada?) On ettepanek, lõpetada koosolek. (Hääletatakse.) Nähtava enamusega on ettepanek vastu võetud. Lõpetan koosoleku.

Koosolek lõpeb kell 13.48 min.

Algkirjale alla kirjutanud:

Riigikogu abiesimees **M. Martna.**

Abisekretär **O. Liigand.**

Abisekretär **J. Piiskar.**