

# III RIIGIKOGU

6. istungjärk. Protokoll nr. 167 (20).

1928.

III Riigikogu koosolek 25. mail 1928  
kell 16.20 min.

Kokku on tulnud 90 Riigikogu liiget.

Valitsuse looshis: Riigivanem **J. Tõnisson**, siseminister **J. Hünerson**, rahaminister **A. Teetsov**, kaubandus-tööstusminister **J. Holberg**, välisminister **H. Rebane**, kohtuminister **T. Kalbus**, haridusminister **A. Möttus**, sõjaminister **N. Reek**, teedeminister **A. Kerem**, põllutöominister **O. Köster**, töö-hoolekandeminister **K. Soonberg**.

## Päevakord:

1. Eesti-Bulgaaria vahelise ajutise kaubandusliku kokkuleppe kinnitamise seadus — II lugemisel.

2. Riigi 1928./29. a. lisaeelarve nr. 1. arvel eelkrediitide määramise seadus nr. 2 — II lugemisel.

3. Raudteede võrgu arendamise ja selleks eelkrediidi määramise seadus — II lugemisel.

4. Raudtee ehitamiseks ning Tallinna raudteesõlme ümberkorraldamiseks maade ja ehituste sundvõõrandamise seadus — II lugemisel.

5. Tolle põhitariifide muutmise ja täiendamise seadus — II lugemisel.

6. Kaitseväeteenistuse seaduse rikkumise asjus karistuse määruste muutmise seadus — III lugemisel.

7. Seadus tinavolge tarvitamise kohta maalritöodes — III lugemisel.

Koosolekut juhatab abiesimees **R. Penno**, vahepeal abiesimees **M. Martna**.

Sekretäri kohal abisekretär **O. Liigand**.

Koosolek algab kell 16.30 min.

Juhataja **R. Penno**: Avan Riigikogu koosoleku.

## I. Päevakorra vastuvõtmine.

Nähtava enamusega lükatakse tagasi rkl. Gustavson'i (stp) ettepanek, võtta 2. päevakorra-punktiks maaseaduse täiendamise ja muutmise seaduse täiendamise seadus — II lugemisel.

2. Eesti-Bulgaaria vahelise ajutise kaubandusliku kokkuleppe kinnitamise seadus — II lugemisel. (Tekst III Rk. 6. istungj. pr. lisades, vaata sisukord.)

Juhataja **R. Penno**: Rahaasjanduse komisjoni aruandja rkl. Kaarna puudub.

Aruandja kohuseid täidab rahaasjanduse komisjoni esimees rkl. Lehtman.

Aruandja **J. Lehtman**: Redaktsiooni komisjoni liikmed on selle seaduseelnõu läbi vaadanud ja omalt poolt väikesed muudatused teinud, nii et kannan seaduseelnõu ette nende muudatustega.

Seaduseelnõu ühes redaktsiooniliste parandustega võetaksenähtava enamusega vastu.

3. Riigi 1928./29. a. lisaeelarve nr. 1. arvel eelkrediitide määramise seadus nr. 2 — II lugemisel. (Tekst III Rk. 6. istungj. pr. lisades, vaata sisukord.)

Eelarve-komisjoni aruandja **A. Laur**.

Pealkiri võetaksenähtava enamusega muutmata vastu.

Juhataja **R. Penno**: Jätan ära seaduseelnõu teksti ettekandmise.

(§ 1.)

Teedeminister **A. Kerem**: II lugemisel ettekantud motiividel teen ettepaneku, võtta III osa järgmiselt: Teedeministeerium. Erakorralised kulud. A. Riigikeskasutuste kulud. Ptk. II. Riigi raudteedevalitsus. § 8. Raudteedevõrgu arendamise seaduse § 2. p. A all ettenähtud töödeks Kr. 2.000.000.—

Aruandja **A. Laur** (lõpusõna): Teedeministri ettepanek eelarve-komisjonis arutamisel ei olnud, kuid samas komisjonis teise eelnõu, nimelt raudteedevõrgu kava arendamise eelnõu juures avaldati mõtet, et raudteede jaoks määratud eelkrediidid oleks võinud võtta samasse seadusesse. Kuid sellest hoolimata ei saa mina eelarve-komisjoni nimel ettepanekuga ühineda. Isiklikult arvan, et seda võiks eelkrediitide seadusesse sisse võtta.

Juhataja **R. Penno**: (Hääletatakse.) Nähtava enamusega on

teedeministri ettepanek vastu võetud.

(Hääletatakse.) Nähtava enamusega on § 1. ühes parandusega vastu võetud.

§ 2 võetakse nähtava enamusega muutmata vastu.

(§ 3.)

Aruandja **A. Laur**: Redaktsiooni komisjoni liikmed on § 3. teinud väikese muudatuse. § 3 tuleks vastu võtta võtta järgmises redaktsioonis: „Käesolev seadus hakkab maksma avaldamisega Riigi Teatajas.“

Juhataja **R. Penno**: (Hääletatakse.) Nähtava enamusega on § 3 aruandja poolt ettepanud redaktsioonis vastu võetud.

#### 4. Raudteedevõrgu arendamise ja selleks eelkrediidi määramise seadus — II lugemisel.

Eelarve-komisjoni aruandja **J. Laidoner**: Mina tähendan siinjuures, et eelnõu on läbi vaadanud redaktsiooni komisjoni liikmed ja mina loen selle niisugusel kujul ette, nagu redaktsiooni kom-

missjoni liikmed ta parandanud. Arvesse võttes, et eelkrediit on määratud teise seadusega, tuleksid pealkirjas sõnad „ja selleks eelkrediidi määramise“ välja jätta. Nii et pealkiri on järgmine: „Raudteedevõrgu arendamise seadus.“

Juhataja **R. Penno**: (Hääletatakse.) Nähtava enamusega on seaduseelnõu pealkiri vastu võetud aruandja poolt ettepanud redaktsioonis.

Aruandja **J. Laidoner** (loeb):

§ 1. Eesti vabariigi raudteedevõrgu arendamiseks määratakse raudteede ehituskava järgmiselt:

A. Laiarööpalised raudteed rööpavahe lausega 1524 mm.

1) Tartu-Petseri raudtee: Ehitatakse normaalsel laiaraajal raudteede tehniliste tingimuste kohaselt. Algab Tartu raudtee jaamast, läheb üle Vana Kuuste, Kauksi ja Orava, lõppedes Petseri raudtee jaamas. Raudtee ehituskulud 6.400.000 kr. ja tegevuskapital 220.000 kr.

2) Tartu-Pärnu raudtee: Ehitatakse kergetüübiliste laiaraajal raudteede tehniliste tingimuste kohaselt. Algab Tartu raudtee jaamast, läheb üle Viljandi, kus nähakse ette kavandatava laiaraajalise ja olemasoleva kitsaraajalise raudteede tarvis ühine raudteejaam, edasi läheb raudtee üle Kõpu, lõppedes Pärnu raudtee jaamas. Raudtee ehituskulud 10.341.000 kr. ja tegevuskapital 359.000 kr.

B. Kitsaraajalised raudteed rööpavahe lausega 750 mm.

1) Rapla-Virtsu raudtee: Ehitatakse kergetüübiliste kitsaraajal raudteede tehniliste tingimuste kohaselt. Algab Rapla raudtee jaamast, läheb üle Märjamaa, Rumba, Lihula ja lõpeb Virtsu sadamas. Raudtee ehituskulud 2.959.000 kr. veereva koosseade muretsemine 1.385.000 kr. ja tegevuskapital 158.000 kr.

2) Viljandi-Valga raudtee haruteega Tõrvast-Mõisakülani (Abjani). Ehitatakse normaalsel kitsaraajal raudteede tehniliste tingimuste kohaselt. Algab Viljandi raudtee jaamast, läheb üle Holstre, Tarvastu, Tõrva ja lõpeb Valga raudtee jaamas, ja harutee Tõrvast-Mõisakülani (Abjani). Raudtee ehituskulud 4.262.000 kr., veereva koosseade muretsemine 1.572.000 kr. ja tegevuskapital 179.000 kr.

3) Tapa-Järva-Jaani raudtee: Ehitatakse kergetüübiliste kitsaraajal raudteede tehniliste tingimuste kohaselt. Raudtee ehituskulud 1.103.000 kr.

Märkus. Selle raudtee ehitamisega lõpetatakse riigi poolt raudtee kasutamine Järva-Jaani-Tamsalu liinil.

4) Väandra-Mustvee raudtee: Ehitatakse kergetüübiliste kitsaraajal raudteede tehniliste tingimuste kohaselt. Raudtee algab Väandra raudtee jaamast, läheb üle Võhma, Pilistvere, Põltsamaa, Jõgeva ja lõpeb Mustvee raudtee jaamas. Raudtee ehituskulud 4.441.000 kr., veereva koosseade muretsemine 1.662.000 kr. ja tegevuskapital 189.000 kr.

C. Tallinna raudteesõlme ümberkorraldamine.

Tallinna raudteesõlme I järgu ümberkorraldamistööde läbiviimine 692.000 kr.

(Kooosolekut hakkab juhutama abiesimees

**M. Martna**.)

**R. Vreeman** (põl): Käesoleva seaduse juures oleks mul järgmist parandamiseks ette panna, nimelt Tartu-Petseri liini raudtee suhtes. See küsimus on Võrumaal oma sihi

poolest vastuvaidlusi leidnud ühelt ja teiselt poolt. Kuid rahuldus on aset leidnud liiga ühekülgseks, kuna Võru teised rahvaesindajad peale ühe, kes huvitatud sihi mõttes otsekoheselt, asuvad teisel arvamisel. Kuna aga oma maakonda tundes võime kindlasti erapooletut keelt rääkida, ja ühenduses olles ametiasutuste ja teiste arvamistega oleks soov niisugune, et siht ei määrataks praegu täpselt ära, ja ei peaks tabama mõnda räpinapoolset punkti, sest see siht ei ole veel valitsuse poolt täiesti määratud.

Kõige selle pärast esitan kolme Riigikogu liikme ühise ettepaneku, § 1. p. 1. kohta: „1) Tartu-Petseri raudtee: Ehitatakse normaal laiarööpaliste raudteede tehniliste tingimuste kohaselt. Algab Tartu raudtee jaamast, läheb üle Vastse-Kuuste ja Orava, lõppedes Petseri raudtee jaamas. Raudtee ehituskulud 6.400.000 kr. ja tegevuskapital 220.000 kr.“ Ära on märgitud joon Tartu ja Petseri vahel, ning kummagist otsast lähemad punktid, Põlva-Räpina vaheline teos jääb täiesti vabaks. Selle jätame sellepärast lahtiseks, et rahvaesindus ei saa öelda, kas peaks see siht läbi minema Kauksist või Põlvast. See jäägu inseneride teha. Siht on märgitud Tartust ja Petserist, kuna pikema osa teest jätame lahtiseks, andes Vabariigi Valitsusele võimalust seda asja vabalt korraldada. Valitsusega on selles asjas läbirääkimised olnud, ja valitsus ei vaidle selle ettepaneku vastu. See annab Vabariigi Valitsusele veel rohkem võimalusi selle tee täitsa õige sihi leidmiseks.

**T e e d e m i n i s t e r A. K e r e m:** Austatud Riigikogu liikmed! Kuna tehtud parandus võimaldab välja arendada kas valitsuse ettepanekut, kui see kõige paremaks osutub, või ka nõndanimetatud lääne sihti määrata, siis ei ole Vabariigi Valitsusel põhjust tehtud paranduse vastu vaielda. Seda enam, et valitsusel niikuinii oli kavatsus enne põhjalikku sihimääramist veel uurimisi ette võtta.

(Koosolekut hakkab juhutama abiesimees **R Penno.**)

**K. A s t (stp):** Siin on mitmesuguseid arvamisi kuuldavale tulnud sihi kohta. Neid arvamisi avaldati rohkem komisjonis kui Riigikogus. Võiks märkida ainult, et tee läheb Tartust Petseri, üldse nimetamata jättes vahepunkte. See oleks selles mõttes hea, et võimalik oleks piirijamise juures nii talitada, kuidas kõige sündsam näib olevat ja kuidas see kõige odavam tuleb; ka mitmesugustel teistel põhjustel oleks see hea. Mina aga kardan seda, et kui jätame vabaks sihiajamise, nii et Riigi-

kogu omalt poolt mingit täpsemat juhtnööri ei ole andnud, siis tulevad mõjuavaldused, mis seni Riigikogu suhtes olnud, valitsuse suhtes ilmsiks. See on aga hädaohtlik. Riigikogu on saja inimese kogu ja siin ei ole väga kerge ühe kolga inimesel tulla ja oma tahet maksma panna. Kuna aga valitsus, kui väiksem kogu, kes ise asja ei otsusta, vaid kellelt tuleb sanktsioon asjade kohta, mis ametkonnalt ette pannakse, võib kergesti sattuda mõjutuste piiridesse. Ei taha öelda, et valitsus teadlikult võib mõjutuste alla sattuda, vaid paratamatuse kaudu, selle tõttu, et ega valitsus ei saa ise kohale minna ja uurida, kuidas siht in natura välja näeb, vaid valitsusel tuleb kinnitada asjatundjate otsus, kes kohale lähivad. Kardan väga, et siis nii Põlva kui ka Võõbsu meeste poolt mõjuavaldus maksma pannakse, mis võib halbu tagajärgi anda. Sellepärast näeksin, et oleks lähemalt ära tähendatud, kust see tee läheb.

Lõppude-lõpuks peab ka seda tunnistama, et siin teiste liinide kohta, missugustest mõned veel pikemad, kui Petseri liini, ei ole täpseid eeltöid tehtud. Ka ei ole siin teiste raudteede jaoks liinid veel naturas välja aetud. Aga ometi oleme võimalikuks pidanud neid liine lähemalt mitmel pool oma seaduseelnõus ära tähendada. Kui meie Tartu-Petseri liini kohta seda ei teeks, siis eraldaksime Tartu-Petseri liini lausa välja, kuna see aga üks tähtsamatest liinidest on. (V a h e l h ü ü e a r u a n d j a J. L a i d o n e r i, p õ l p o o l t.) Igal pool on loetlemine. Mina omalt poolt ei tee kindlat ettepanekut, kust see liin peaks minema, aga ma rõhutaksin omalt poolt ainult üht asjaolu, mis minu arvates tähtis on, ja mida valitsus ei peaks silmist laskma. Tartu-Petseri liin ei ole tähtis ainult kohapealsete vajaduste rahuldamiseks, vaid sellel liinil võib ja peab olema tulevikus üsna suur transiittee tähtsus. Niisugusena, transiitena on selle liini juures iga kilomeeter väga tähtis. Väga tähtis on ka, et seda teed kunstlikult kuidagi ei pikendataks, vaid katsutaks seda teed võimalikult niisugust liini mööda ehitada, et see maksimaalselt lühike tuleb. Teiste teede juures ei saaks niisugust eeldust maksvaks tunnustada. Need teed ja nimelt kitsarööpaline, millel on ainult siseveoja kohalikuveo tähtsus, on sarnased, et nende juures võimalikud kõrvalekaldumised ei tähenda midagi. Ei tähenda midagi, kui liin kümme või paarteistkümmend kilomeetrit pikem tuleb. Aga laiarööpalise tee juures, millel pealegi transiidi tähtsus, on iga niisugune pikendus kahjuks. See oleks üks asjaolu, mille valitsusele südame peale paneksin: et liin võimalikult sirge tuleks. Teiseks tahaksin valitsusele südame peale panna, et selle liini

ajamise juures liiga suurt tähtsust ei antaks veetele. See tähendab, et liiga suurt tähtsust ei antaks sellele, et idapoolne osa või see osa, mis raudteest ida poole jääb, oleks liikumisevõimaluste poolest sellepärast rohkem varustatud, et sel on järve kaudu ja Emajõe kaudu suurem sõidu- ja veovõimalus. See võimalus on väike. Kuigi küll Peipsi on suur veekogu poolest, siis ei pea unustama, et see on mageda vee kogu, mis juba esimeste külmadega kinni külmetab, nii et sügisel jääb seal õige vara liikumine seisma. Teiselt poolt on see aga suur küllalt, et mitte vara lahti minna. Ta kogub talvel palju külmutust endasse ja kui Emajõgi juba ammu lahti, katab Peipsit alles jää. Sellepärast on laevadel võimalik sõita ainult suvel mõni kuu. Meie nägime, et ka Vene ajal ei olnud seal liikumine kuigi intensiivne, ning kohalikkudel elanikkudel ei olnud sellest teest kuigi suurt tulu. Vene ajal oli Setumaa keskpunktiks ostu mõttes ainult Pihkva — müügi mõttes küll mitte. Laev käis tol ajal kaks korda nädalas Tartu ja Pihkva vahet, peatus oli ainult Võõbsus. Pärast Võõbsut ei olnud enam mingisugust peatust. Eesti ajal hakkasid laevad kolm korda nädalas käima, sest kolmat korda käies peatuvad need Pihkvajärve lõunapoolses osas, kus need muidu ei käi. Aga mul ei ole kahjuks andmeid käepärast ei reisijate liikumise kohta ega ka kauba-veo kohta, aga juba see, et kolm korda käies need laevad teenistuse puuduse üle kaebavad, ja et nende liinide seisukord teenistuse mõttes kõige paremas olukorras pole, juba see näitab, et selle veete kasutamine nähtavasti takistatud on. Ja see tuleb sellest, et siin sadamaid ei ole. Võtame Meeksi või Mehikoorma. Sinna ei saa muidu ligi kui lootsikuga. Mil-line see lootsikutega reisijate vedamine ja kaupade laadimine on, seda võib juba endale ette kujutada.

Ka Võõbsus ei pääse laevad ranna ligi, vaid tuli seitse kilomeetrit nii kaupu kui ka reisijaid järvele viia. Nüüd sõidavad laevad juba Võõbsu sisse, aga ega seal sadamat ei ole. See on ainult niivõrt süvendatud ja kalda äärde pisike muulike või sillake tehtud, et reisijad võivad kuiva jalaga laeva minna. Aga kaupade juures on üks häda ja rist — seda peab juba kaugekt hakkama käsitsi kandma, hobusega ei saa ligi. Mis laadimine see siis on?!

Siis on öeldud, et nagu Rāpinal oleks otsekohene laevavahendus Tartuga. See Vōhandujōeke, mis sinna läheb, ei võimalda mingisugust laevaliikumist, nii et Rāpina paberivabrik on vedanud omad kaubad vankriga Vōõbsu ja sealt pidanud neid lootsikuga järvele vedama, viimasel ajal käsitsi kandes laevade peale. See on väga primitiivne laevandus, mis seal

valitseb. Mōelge sellele, et Rāpina vabrik sellega hakkama on saanud, et ta on vedanud oma kaupa Rāpinast hobusega Vōruni.

Need oleks need kolm asjaolu, mida palun silmas pidada, et ei maksa ülihinnata Peipsi laevatee tähtsust selle maakonna jaoks. Ja ma mõtlen, et kui valitsus neid asjaolusid silmas peab, siis niisugusel juhul ta oskab leida rahuldava lahenduse selle küsimuse otsustamiseks.

Kui nüüd visata pilku valitsuse poolt esitatud liinile, siis näeme, et just Pōlva kohal teeb liin keeru sisse ida poole Rāpina kasuks. Võib olla ei seisaks see loodusliku oluga vastolus kui see loogataoline kõverik õigeaks tehakse, siis ei läheks tee lääne poole, nagu ka pōlvalased nõuavad. Praegu see läheb ida poole — ja ühtlasi tõmbaks sirgeks tee ja kaotaks selle looga ära, ning sellega jääks ka tee lühemaks.

See iseenesest oleks kompromiss ja tahtmine lahendada Pōlva inimeste huve.

Nii et seda liini, mis siin aetud, ei maksa võtta kui lõplikku, sest see ei ole ainuke soodne tee, vaid siin on võimalus palju paremat, kergemat ja hōlksamalt teostatavat liini läbi viia kui esialgne.

Muidu oleks aga tähendada, et ega selle liini ümber ei oleks hakanud suured vaidlused käima, kui ei oleks kahte tsentrumit: Rāpina ja Pōlva. Mōlemal on õigustatud nõudma, et raudtee nende lähedalt möōda läheks. Ja kui vaadata statistikat, mis kohapealsed elanikud mõlemilt poolt on Riigikogule kätte toonud, siis peab ütleva, et mõlemal on küllaldaselt põhjendusi. Aga mitte kummagi poole tulemusi ei saa lõplikult kaalutuks pidada, vaid mõlemad pooled on välja lugenud statistilistest andmetest ikka niisugused üldised kohad, mis neile kasulikuvad näivad, vaikides muust. Eriti statistika rahvaarvu ja elanikkude tiheduse kohta ei ütle midagi, sellele statistilisele materjalile võib iga silmapilk teise kuju anda, kui neid raioone, kust see statistika võetud, kas kokku tõmmata või laiemale nihutada. Nii et nende andmetega opereerida ei saa.

Lōpuks võiksin ühineda härra Vreeman'i poolt tehtud ettepanekuga, et seal oleks ainult kaks punkti tähendatud, nimelt Palamuse ja Verioja. Võiks ju sellega leppida, aga ega sellega ei ole Pōlva ja Vōõbsu vahelise tüli kohta näpunäiteid toodud, vaid meie läheme välja teadmiselega, et usaldame valitsust ja valitsuse asjatundjaid, kelle kanda jääb ka vastutus lõplikul kindlaksmääramisel.

**J. Voiman** (stp): Austatud Riigikogu liikmed! Komisjonis keerlesid vaidlused Tartu-Petseri raudtee ümber. Niihästi rāpin-

lased kui ka põlvalased püüavad kindlate andmete varal tõendada, et nende ümbrus ja need maa-alad või vallad, mis rohkem nende pool asuvad, on palju rikkamad ja jõukamad: majapidamisi on palju rohkem, karjapidamine on tunduvalt suurem ja samuti on rohkem mitmesuguseid tööstusettevõtteid. Kui erapooletult vaadelda niihästi ühe kui teise poole andmeid, siis võib mõlemi kohta öelda, et nad püüavad andmeid tunduvalt suurendada, võttes tegevuspiirkonna palju laiema, kui tegelikult on, ja sellepärast ei saa neid andmeid võtta küllalt täpsetena ja erapooletutena. See on täiesti arusaadav. Iga maapidaja ja ettevõtlik põllumees püüab selle poole, et ta oma saadusi võimalikult kergemini ja kiiremini saaks turule viia. Sellepärast on täiesti loomulik et igaüks püüab, et raudteeliin rohkem tema majapidamise lähedalt läbi läheks.

Erapooletult vaadeldes peab siiski ütleva, et see siht, mis komisjoni poolt esitati, ja mille ka Vabariigi Valitsus Riigikogule esitas, vast siiski pole küllalt õige ja küllalt hea selles mõttes, et see Võrumaa südame jätab kaunis kaugele raudteede piirkonnast. Kes kujutab enesele ette raudteede joont Tartust Valka ja Tartust Petseri, siis tuleb ilus kolmnurk välja. Tartu-Petseri raudteeharu on kolmnurga üks külg, läheb aga liiga palju sinna poole, kus rohkem veeteed on olemas, Ahja poole, seal on Lääniste ja teised sadamad otseühenduses Emajõe ja nad vähemalt suvekuudel saavad väga kergesti sõita Tartu.

Aga Süda-Võrumaa või kolmnurga süda on õige kaugel neist harudest, ja sellepärast on täiesti arusaadav härra Vreeman'i ettepanek, kui ta soovib raudteed natuke nihutada kolmnurga kesksüdame poole. Selles mõttes ma pean toetama ka härra Vreeman'i ettepanekut. Kusjuures aga on täiesti arusaadav, et keskpunkte ei saa täpselt määrata sellepärast, et ei ole ei üks ega ka teine liin nii põhjalikult läbi uuritud, et saaks Riigikogu poolt määrata, kas ta peab minema üle Kauksi, üle Himmaste, või üle Eoste. (K. Päts, põl: Kus need on? — J. Teemant, põl: Võtke kaart.) Vast härra Teemant lubab mulle oma kaardi, temal on see vist mapis. Aga mina arvan, et need, kes enesele ette kujutavad natuke Võrumaa kaarti, need saavad sellest väga selge pildi ja ettekujutuse. Kuna nüüd Ahja on õige kõrgete kallastega, samuti on seal õige palju orge, mis algavad Erastverest peale ja lõpevad Ahja alamjooksul, sellepärast ei saa täpselt seda kohta ära määrata, kust raudtee läbi peaks minema, vaid parem on jätta see teedeministeeriumi hooleks. Selge on, et kui raudteed orurikastest kohtadest läbi chitada, siis on see kulukas ja tõstab summa,

6½ miljonit krooni, tunduvalt suuremaks. Kõike seda arvesse võttes ei ole otstarbekohane täpselt sihti ära määrata.

Mis puutub teise laiarööpalisesse raudteese, nimelt Tartu-Pärnu raudteesse, siis sel puhul on püütud eriti asjasthuvitatud omavalitsuste poolt rõhutada, et sellele tuleb vaadata kui transiitraudteele, millega edaspidi tuleks arvestada, kui Venemaalt hakatakse läbi Eesti transiitkaupa vedama ja kui Vene majandus enam-vähem jalule saab. Mina pean tähendama, et transiidile erilist rõhku panna ei tohiks. Suurem tähtsus transiidi mõttes on Tartu-Petseri raudteel, seda sel lihtsal põhjusel, et Pärnu sadam on aastas 3—4 kuud kinni külmanud ja selle tõttu ei ole arvata, et suvekuudel, mil Pärnu sadam lahti, Venemaa hakkaks oma kaupa põhja poolt saatma läbi Pärnu sadama. Pärnu sadam ei ole korda seatud ja selle kordaseadmine nõuaks suuri kulusid, milliste katmine suuri raskusi tekitaks. Ka siis, kui see oleks eeskujulikult korras, ei ole arvata, et Lõuna-Venemaalt transiitkaupa tuleks Eestisse. Lõuna-Venemaa saadab oma kaubad Mustamere kaudu. (K. Päts, põl: Aga kust kaudu Tagakaukasus saadab? — O. Kask, tööer: Kas Venemaa on maapealt kadumas?) Mina olen arvamisel, et kui Venemaa majandus paremale järjele jõuab, ta rohkem hakkab kaupa välja vedama. Kuid ei ole arvata, et Venemaa oma transiitkaupu hakkaks üle Pärnu vedama, vaid suvekuudel veab ta põhjapoolsete maade kaupu üle Leningradi, aga mitte üle Pihva-Pärnu. Samuti need kaubad, mis Volgat mööda tulevad, lähevad Rõbinski ja saadetakse niikaua Leningradi, kui selle sadam lahti on. (J. Teemant, põl: Aga Turkestani kaubad?) Ma arvan, et kui ma Turkestani raudteest räägin, et härra juhataja seda teha ei laseks, ja teiseks ei puuduta see praegust küsimust. Ma räägin praegu Tartu-Pärnu raudteest kui transiitraudteest. Mis puutub talvekuudesse, siis on arusaadav, et Põhja-Venemaa ei hakka oma kaupa Rõbinski pealt Pihva peale viima. Kui ta üldse kaupa saadab, siis teeb ta seda Tallinna kaudu. (K. Päts, põl: Täpsetab meile geograafiat!) Vastuoksa, ma leian, et lugupidetud härrad Päts ja Teemant õpetavad mind, sellepärast et ma ei ole Venemaa oludega sedavõrt tuttav kui nemad. (M. Laarman, põl: Kas Puurmani või Murmani, küsib härra Tupits?) Küsige härra Laur'ilt. Tema on Puurmani raudteega tuttav, sest Jõgeva-Põltsamaa raudtee ehitatakse praeguse Puurmani raudtee haru peale välja, nagu kavades näha, mis teede-

ministeeriumi poolt komisjonile esitatud. Kõike arvesse võttes leian, et Tartu-Pärnu raudtee on tõepoolest ainult kohaliku tähtsusega. Sarnast tähtsust nagu taansiittele sel ei ole. Veel räägitakse Tartu-Pärnu raudteest kui kohalikust magistraalteest. Tartusse tulevad kaubad Tallinna kaudu ja ainuke tähtsus, mis tal Tartu suhtes on, on see, et suvitajatel palju parem on Pärnu sõita. Ma arvan, et suvitajad saavad teistviisi Pärnu ja nende pärast ei ole tarvis ette võtta raudtee ehitamist, pealegi läheb see õige kalliks maksma. Sellepärast komisjonis vaidlesin Tartu-Pärnu raudtee ehitamise vastu. Selge on, et see raudtee ennast ära ei tasu, ja et riigil tuleb iga aasta sellele juurde maksta. Aga sarnase tähtsa raudtee ehitamise juures peame vaatama, missuguse ala peale kapitali mahutame: kas mahutame sarnastesse ettevõtetesse, mis end ära tasuvad, või mis end ära ei tasu. Väikse harutee või juurdeveo raudtee juures ei saa igakord tasuvuse peale vaadata, aga suuremate magistraal-raudteede juures peab seda vaatama ja selles suhtes on igatahes selge, et Tartu-Pärnu raudtee end ära ei tasu.

Mõeldav oleks olnud kitsarööpalise ehitamine, aga komisjonis see küsimus üles ei kerkinud. Kitsarööpalise ehitamine tuleb odavam, ja selles mõttes oleks kitsarööpaline end ära tasunud, laiarööpalise suhtes on selge, et see end ära ei tasu. (J. Teemant, põl: Kelle käes on nüüd järg?)

**L. Johanson** (stp.): (J. Teemant, põl: Härra Johanson, kaua Teie kõnelete?) Igatahes väga lühidalt, et Teie kohv külmaks ei läheks. (Vahelhüüe J. Teemandi, põl. poolt.) Ja Teie olete kutsutud.

Tahaksin kõigepealt tähendada, et Tartu-Pärnu raudteel on oma loomulik alus olemas. Tartu-Viljandi raudteest on võrreldes teiste raudteedega vähem kõneldud. Kõik need teised sihid, mis seaduseelnõusse võetud, on hiljem päevakorradele tõusnud. Siin on terve hulk neid: Rapla-Virtsu, Tapa ja Järva-Jaani; need on hiljem päevakorradele kerkinud. Üks varematest, millest avalikus arvamises on räägitud, on Tartu-Pärnu ja selle järele Tartu-Petseri. Selle järele, kui Tartu-Petseri otsekohest ühendust teostatakse, on loomulik jätk Viljandist Pärnuni. Kui Teie vaatate kaardilgi Tartu-Viljandi praegust ühendust, siis näete kuidas see on — siin on Tartu, siin on Viljandi, siin tuleb kolmnurk teha ja sõita võõrast riigist läbi enne kui saab Viljandi. Ometi on Tartu ja Viljandi vahel võrdlemisi suur läbikäimine. Põhjused, miks Tartu-Viljand ja seal edasi Pärnu raudtee

tarvilik, on ette toodud märgukirjas, mille mitmed omavalitsused saatnud. Ma ei hakka seda märgukirja ette lugema. Loodan, et kõik võivad seda jälgida, olen seda refereerinud eilses „Rahva Sõnas“. (Vahelhüüe: See maksab 5 marka.) Võite sealt lugeda, see maksab 5 marka ja kuna siin nii üldkasuliku asjaga tegemist on, siis võib ka ilma anda, siis on teil võimalik seda märgukirja lugeda. Sellest näete, kuidas seda põhjendatakse, muu seas tuakse selles ette ka kalkulatsioonid, missugune on viljasaak, kuipalju loomi, kuipalju reisijaid jne. (J. Teemant, põl: Kas Teie ei võiks seda siiski ette lugeda?) Kui Teie seda just soovite, siis ma mõtlen järele. Aga muidu ei tahaks ma seda teha.

Mis puutub Venemaa transiiti, siis muidugi praeguse vahekorra ja olukorra juures seda ei ole. Aga see transiit on siiski võimalik ja ka tarvilik. Selleks peaksime aga katsuma vahekordi Venemaaga nõnda korraldada, et loomulik kaubanduslik läbikäimine nii takistatud ei oleks kui praegu.

Igatahes vaidlen mina selle ettepaneku vastu, kui tahetakse Tartu-Pärnu raudteed maha kustutada. See raudteeliin peab jääma. See on eluline liin, selle järele on tarvidus. Kuidas tasuvad need liinid üldse, see on väga problemaatiline. Sageli ei saa ainult sellele vaadata, kas teatud liin end otsekohe ära tasub. Tuleb võtta arvesse kaudset mõju. Läbikäimise hõlbustus, mis rahvale pakutakse raudtee kaudu, tõstab rahva majanduslikku elu ja kultuuri seal, kust raudteeliini läbi läheb.

Kui hakkame arvestama kõike raha peale, siis tuleb see kõik arvesse võtta. Võib olla tuleb riigil mõnel liinil juurde maksta, aga teisest küljest tasub see ennast ära.

**K. Ast** (stp): Minul on puht isiklik ettepanek, mitte rühma poolt. See ettepanek käib Viljandi-Valga raudteeharu kohta, mis peab viima Tõrvast Mõisakülla.

Eelarve-komisjonis vaidlesin ma selle teeharu vastu. Kui kaardilt vaadata, siis näete, et kui ükskord tõesti teostub raudtee ehitamine Valgast Viljandi, siis ei jää see ümbruskond, kust läbi läheb Tõrva-Abja või Tõrva-Mõisaküla raudteeharu, mitte eriti kaugele raudteedest.

Eestis jääb väga palju maakohti, majanduslikult hästi tootvaid maakohti raudteedest hoopis kaugemale, kui jääksid need külad, millest peab see raudteeharu läbi minema.

Mida võiksid majanduslikult pakkuda need raudteeharud? Minu arvates mitte midagi. Mis puutub kaubaveosse, mis läheb

Valgast Pärnu, siis selle jaoks ei ole tarvis seda haru ega ka nende reisijate jaoks, kes Valga sõlmest Pärnu sõidavad ega nende kaupade jaoks, mida Valgast Pärnu saadetakse. Ei ole kellelgi võimalik öelda, kui pikk tuleks tee Valgast Mõisakülla üle Tõrva. Seda saaks alles siis öelda, kui teesiht on natuuras välja mõõdetud. Aga juba silmagagi vaadates ja pealiskaudselt mõõtes võib küll öelda, et see tee lühem ei tule kui praegune Valga-Ruhja-Mõisaküla tee seda on. Valga-Ruhja-Mõisaküla tee on ka kõver tee, aga tee Tõrva kaudu Apja ja Mõisakülla ei või lühem, võib ehk pikem tulla. Ja mis see siis tähendab? Tähendab seda, et selle osa veo jaoks — ja see oleks tähtsam osa vedu — mis Võrust üle Valga Pärnu peale läheb, selle jaoks on meil juba raudtee olemas. Tõsi küll, see ei ole Eesti raudtee. Ta ainult lõpeb ja algab Eestis, aga vedu on meil kindlustatud ja ma ei taha uskuda, et Eesti-Läti naaberlikud vahekorrad niisuguseks läheksid, et meie seda teed enam kasutada ei saaks. Seda ei saa uskuda. Lätil ei ole ju mingisugust põhjust meile teha takistusi selle tee kasutamises, sest Lätil läheb see tee ühest maanurgast läbi ja temale on see tulus, et peale kohalikkude inimeste seda teed kasutab ka osa Eesti inimestest. Tema saab selle pealt maksu ja sellega Eesti aitab talle seda teed ülal pidada. Ja eriti kalliks Läti seda transiiti ka ei aja, sest niisugusel juhul meie laseme kaubad pisut kaugemalt ringi käia. Nii et mulle näib, et majanduslikult põhjendatud ei ole, et seda raudteed ehitada. Võib olla, et tulevikus vast ehk —, aga see ei ole kaugeltki nii tarvilik, kui Valga-Viljandi raudtee seda ise on, ja sellepärast leian, et ta kaugeltki nii tähtis ei ole, et seda Valga-Viljandi raudtee küsimusega ühendada. Sellepärast teen ka ettepaneku, § 1. p. 2. jätta välja sõnad „ja harutee Tõrvast-Mõisakülani (Abjani)“.

**B. Eilman** (stp): Lugupeetud Riigikogu liikmed! Siin on puudutatud neid raudteeliine, mis kaugemal, mina tahaksin peatuda Tallinna raudteesõlme ümberkorraldamise juures. Mäletavasti on selle üle palju sõna võetud ajalehtedes ja juhitud mitu korda valitsuse, teedeministeeriumi, raudteevalitsuse ja raudteevalitsuse osakondade tähelepanu nende vigade peale, mis ette tulevad raudteesõlme puudulikkuse juures. Kui ei olnud veel viadukti Paldiski maanteel, siis teate väga hästi, kui võrt palju kannatasid selle läbi need inimesed, kes olid südalinnast lahutatud, ja kõigil on veel meeles missuguseid lahinguid löödi selle ümber, kui teede-

minister Virma viaduktiküsimuse üles võttis ja selle suure küsimuse eelarvekorras läbi viis. (E. Sulg, rhv: Läks ju väga kiirelt!) Ei läinud sugugi kiirelt. (E. Sulg, rhv: Läks küll, ma tean seda paremini.) Selle üle räägiti palju ja tehti etteheiteid. See ei läinud sugugi nii kiirelt, nagu härra Sulg arvab. Käesolevas seaduses on nimelt ette nähtud raudtee peajaama ümberkorraldamise puhul teise paari rööbaste panemine Tallinnast Nõmmele. Selleks otstarbeks on üles võetud 400.000 krooni. Teiseks on ette nähtud Tallinna-Nõmme ja Järve jaamades platvormide ja teede kordaseadmiseks 30.000 krooni. Kolmandaks Paldiski maantee viadukti laiendamiseks Nõmme teise tee ja kitsarööpalise jaoks 100.000 krooni. Asjaolu, millele tahtsin tähelepanu juhtida, on see, et meil on kaks tähtsat ülesõidukohta, üks neist on näituseaia vastas. Teie teate, kui võrt elav liikumine üle selle ülesõidukoha on. Sama hästi on ka teada, et Nõmme rongid, kes kurseerivad iga 20 minuti järele, teevad sellel ülesõidukohal manöövreid. Praegu, kus puudub otseühendus Kopli ja südalinnaga, sõidavad selle ülesõidukoha kaudu iga 5 ja 10 minuti järgi autobused. Peale selle on selle ülesõidukoha kaudu veel terve rida ühendusi vabrikutega. Mina olen juba paaril aastal eelarvete arutamisel juhtinud tähelepanu sellele, et tähenadatud ülesõidukohaga tuleks midagi ette võtta, et ära hoida neid õnnetusi, mis väga sagedasti võiksid ette tulla. Väga tihti on ette tulnud, et ülesõidukoha kitsuse tõttu autojuhtide tähelepanematus tõttu õnnetused juhtuvad. Omal ajal kaaluti, kas ei tuleks ülesõidukohale umbes niisugune sild ehitada, nagu on Tartu jaamas jalakäijate jaoks. Meie teame, et kõnealoleval ülesõidukohal kaubarongid manööverdavad ja sellepärast tuleb sagedasti ülekäijatel oodata 20 minutit või isegi pool tundi, et ühelt poolt teisele poole saada. Inimesed, kes teenistuses peavad olema kindlaksmääratud ajal, jäävad seetõttu hiljaks, sest ei tea arvata, kuna ülesõidukoht just kinni on. Eeldades näiteks, et kodust teenistusse minemiseks on vaja 15—20 minutit. Just sel momendil, kui jõuad raudtee ülesõidukohale, algab manööver ja tuleb oodata 20 minutit, võib olla isegi pool tundi. Selle tagajärjel jääd teenistusse hiljaks.

(Aruandja kohale asub kaasaruandja **A. Tõllassepp**.)

Teenistuse kohale hiljaksjäämise puhul tehakse märkus, see on kõigile teada. Isegi tööliste kohta on teedeministeeriumi või raud-

teevalitsuse poolt, ei mäleta, vastu võetud sellekohased sisemise korra määrused, kus ette nähakse, et kui tööline teatud ajast hiljemaks jääb, ei lasta teda enam tööle ja sellega läheb terve päev kaduma. Teiseks on koolilastega niisugune asi, et nad kooli hiljaks jäävad — see on ainuke ülesõidukoht, mis ühendab Kalamaja ja selle raioone linnaga — kui ühendus jääb samaseks nagu praegu, siis ei saa lapsed korralikult koolis käia. Arvan, et Tallinna sõlme ümberkorraldamisega peaks seda hädavajalist asja lahendada.

Siis tahtsin tähelepanu juhtida ühe peatuskoha juurde asutamisele. Kui ma ei eksi, siis alles hiljaegu saatsid Ameerika ja Endla tänava ümbruse elanikud palvekirja teedeministriumile või isegi Vabariigi Valitsusele, kus palusid, et avataks üks peatuskoht ka Ameerika ja Endla tänava kohale, et selle läbi võimaldada neile kergemat läbipääsu linna ja teiseks, et kui keegi oma vabal ajal tahab rohelisse minna, et siis ei tarvitseks tal südalinnast läbi minna Balti jaama, trammile, et sõita rohelisse. Minu arvamise järgi on see peatuskoht väga tähtis. Kui on asutatud mitu peatuskohta Nõmme ja Pääsküla vahele, siis oleks nimetatud peatuskoht ka võimalik ehitada.

Aruandja **A. Tõllassepp** (lõpusõna): Siin on tehtud parandus-ettepanek, vastu võtta p. 1. järgmiselt: „Tartu-Petseri raudtee: Ehitatakse normaal laiarööpaliste raudteede tehniliste tingimuste kohaselt. Algab Tartu raudteejaamast, läheb üle Vastse-Kuuste ja Orava, lõppedes Petseri raudteejaamas jne.“

Eelarve-komisjon on seda küsimust kaalunud, ja ma ei saa eelarvekomisjoni nimel selle ettepanekuga ühineda. Kui Vabariigi Valitsus selle sihi esitas, siis ei ole see juhuslikult tulnud, vaid valitsusel on selleks küllalt mõjuvaid põhjusi olnud. Eelarvekomisjonis on seda küsimust valgustatud ja leitud, et need põhjused küllalt kaaluvad on. Sellepärast ei saa ma eelarve-komisjoni nimel ühineda selle ettepanekuga.

Siis on ettepanek — ära jätta Tõrva-Abja tee. Valitsuse kavas seda teed ei olnud. See ettepanek tehti eelarve-komisjonis ja komisjon ühines selle ettepanekuga, leides, et see tee on tarvilik, sest see läbib maakohti, mis metsade poolt väga rikkad, nõnda et tasuvuse mõttes seal kahelda midagi pole. Eelarve-komisjoni nimel ei saa ühineda Tõrva-Abja tee väljajätmise ettepanekuga.

Juhataja **R. Penno**: Rkl. Vreeman'ilt, Kornell'ilt ja Voiman'ilt on ettepanek, § 1.

p. 1. võtta järgmiselt: „Tartu-Petseri raudtee: Ehitatakse normaal laiarööpaliste raudteede tehniliste tingimuste kohaselt. Algab Tartu raudteejaamast, läheb üle Vastse-Kuuste ja Orava, lõppedes Petseri raudteejaamas. Raudtee ehituskulud 6.400.000 krooni ja tegevuskapital 220.000 krooni.“ (Hääletatakse.) Poolt 36 häält, vastu — 7 häält, seega on ettepanek vastu võetud.

Hääletamisele tuleb rkl. Ast'i ettepanek. (Hääletatakse.) Nähtava enamusega on ettepanek tagasi lükatud.

(Hääletatakse.) Nähtava enamusega on § 1 vastu võetud.

§§ 2—4 võetakse ühes redaktsiooniliste parandustega nähtava enamusega vastu.

§ 2. § 1-ses tähendatud tööde ehituskava teostatakse, alates 1928. aastast, järgmises järjekorras:

A. 1928.—1932. a. a.

- 1) Tartu-Petseri laiarööpaline,
- 2) Rapla-Virtsu kitsarööpaline raudtee ja
- 3) Tallinna raudteesõlme ümberkorraldamise esimese järgu tööd.

B. 1931.—1933. a. a.

- 1) Viljandi-Valga kitsarööpaline raudtee haruteega Tõrvast—Mõsakülani (Abjani),
- 2) Võhma-Põltsamaa kitsarööpaline raudtee kui esimene osa Vändra-Mustvee raudteest,
- 3) Tapa-Järva-Jaani kitsarööpaline raudtee.

C. 1932.—1935. a. a.

- 1) Tartu-Pärnu laiarööpaline raudtee.

D. 1934.—1937. a. a.

- 1) Vändra-Võhma kitsarööpaline raudtee kui teine osa Vändra-Mustvee raudteest,
- 2) Põltsamaa-Mustvee kitsarööpaline raudtee kui kolmas osa Vändra-Mustvee raudteest.

§ 3. Tarvilikud summad käesoleva seadusega kindlaksmääratud ekituskavade teostamiseks kaetakse teedeministriumide erakorraliste kulude eelarvest vastavalt läbiviidavale tööle.

§ 4. Käesolevas seaduses ettenähtud raudteed võetakse teedeministriumide korraldusel kasutamisele järkjärgult, vastavalt nende iseloomule, pärast valmishitamist, üldiste raudteede seaduste alusel.



Aruandja **A. Tõllassepp** (loeb):

§ 5. Käesoleva seaduse § 2-ses p. A all tähendatud töödeks määratakse 1928./29. a. lisa-eelarve nr. 1 arvel eelkrediit 2.000.000 krooni.

Juhataja **R. Penno**: Teedeministriit on ettepanek, see paragrahv välja jätta, kuna see eelmisesse seadusesse üle viidud. (Hääletatakse). Nähtava enamusega on § 5 tagasi lükatud.

**5. Raudtee ehitamiseks ning Tallinna raudteesõlme ümberkorraldamiseks maade ja ehituste sundvõõrandamise seadus—II lugemisel.** Üldkomisjoni aruandja **V. Hasselblatt**. Juhataja **R. Penno**: Selle seaduse arutamisel kavatsen ma teksti ettekandmise ära jätta. Pealkiri võetakse nähtava enamusega muutmata vastu.

Raudtee ehitamiseks ning Tallinna raudteesõlme ümberkorraldamiseks maade ja ehituste sundvõõrandamise seadus.

§ 1. Tartu-Petseri, Tartu-Viljandi-Pärnu, Rapla-Virtsu, Viljandi-Valga haruteega Tõrva-Mõisaküla (variant Tõrva-Abja), Tapa-Järva-Jaani ja Vändra-Põltsamaa-Mustvee raudtee ehitamiseks ning Tallinna raudteesõlme ümberkorraldamiseks sundvõõrandatakse tarvisminev maa-ala ühes päraldustega teedeministri poolt kinnitatavate plaanide järgi alamaltähendatud kogupinnaga:

Tartu-Petseri raudtee alla — Tartu, Võru ja Petseri maakondades ja Tartu linna piirides . . . . .	kuni 480 ha
Tartu-Viljandi-Pärnu raudtee alla — Tartu, Viljandi ja Pärnu maakondades ja Tartu, Viljandi ja Pärnu linnade piirides . . . . .	„ 660 ha
Rapla-Virtsu raudtee alla — Harju ja Lääne maakondades	„ 280 ha
Viljandi-Valga haruteega Tõrva-Mõisaküla (variant Tõrva-Abja) raudtee alla — Viljandi, Pärnu ja Valga maakondades ja Viljandi, Tõrva ja Valga linnade piirides . . . . .	„ 390 ha
Tapa-Järva-Jaani raudtee alla — Järva maakonnas ja Tapa linna piirides . . . . .	„ 90 ha
Vändra - Põltsamaa - Mustvee raudtee alla — Pärnu, Järva, Viljandi ja Tartu maakondades ja Põltsamaa linna piirides . . . . .	„ 370 ha

Tallinna raudteesõlme alla —

Tallinna linna piirides . . . kuni 15 ha.

**V. Hasselblatt** (sks): Käesolev § 1. selles seaduses näeb ette, et võõrandatakse teatud maa-ala ära. Silmas pidades, et see maa-ala on veel teadmata omas suuruses ja on ka teadmata omanikud, kelle käest see maa võõrandatakse, siis arvan mina, et Vene praksis oli sel ajal õige, kus anti volitus teedeministrile kindla sihi jaoks ja maa-ala teatavates piirides sundvõõrandamist läbi viia. Küsimus käesoleva paragrahvi juures on järgmine: kes on võõrandaja, kas seadus või teedeminister. Minu arvates on neil juhtudel, kus võõrandatakse kindel objekt, võõrandajaks seadus ja ministeerium ainult ülevõtjaks, nagu Maaseaduse põhjal. Kui aga objekt ei ole kindlasti teada, siis tuleb seadusele sarnane vormulatsioon anda, et antakse õigus sundvõõrandamiseks teedeministrile.

Sellepärast teen ettepaneku, § 1. neljandas reas pärast sõna „ümberkorraldamiseks“ vastu võtta tekst: „antakse teedeministeeriumile õigus sundvõõrandada tarvisminev maa-ala“ j.n.e. Sisuliselt siin mingisugust parandust ei ole.

Juhataja **R. Penno**: (Hääletatakse.) Nähtava enamusega on ettepanek tagasi lükatud.

(Hääletatakse.) Nähtava enamusega on § 1. vastu võetud.

§ 2. ja § 3. võetakse nähtava enamusega muutmata vastu.

§ 2. Sundvõõrandatud maade, ehituste ja päralduste eest maksetakse senistele omanikkudele teedeministeeriumi poolt tasu uute raudteede ehitussummadest maksvate seaduste järgi.

§ 3. Teedeministeeriumile antakse õigus pärast käesoleva seaduse maksmahakkamist ja ehituskrediidi määramist asuda § 1. tähendatud maa-alade ülevõtmisele.

**6. Tolli põhitariifide muutmise ja täiendamise seadus — II lugemisel.** Juhataja **R. Penno**: Käesoleva seaduseelnõu arutamisel kavatsen ära jätta paragrahvide teksti ettekandmise.

Tollitariifide komisjoni aruandja **A. Oinas**: Redaktsiooni komisjoni liikmed on seaduseelnõu vahepeal läbi vaadanud ja kokkuleppel redaktsiooni komisjoni liikmetega teen § 1-ses järgmised parandused: § 58. p. 2. märkus: Kaotatakse ära, p. o. Kaotatakse.

§ 58. p. 3. märkus: sõna „selle“ asemele võtta „käesoleva“.

§ 61. märkus: Kaotatakse ära, p. o. Kaotatakse.

Seaduseelnõu pealkiri: „Tolli põhitariifide muutmise ja täiendamise seadus“.

**J. Teetsov** (põl): Kuna praegu tolli põhitariifide muutmise päevakorras, siis leian, et kuigi siin üht ja teist muudetud on, et üht muudatust oleks veel tarvilik juurde võtta, eriti sisseveo tariifide alal, see on tolli kaotamine okastraadilt. Okastraati meil ei valmistata, kuid nõudmine selle järele on võrdlemisi suur, sest tarvitatakse ju seda alaliselt meie majapidamistes, kui tahetakse teatavat maa-ala aiaga piirata. Siis puudub meie väiksematel majapidamistel veel aine joud karjase palkamiseks ning pealegi on karjased koolisundusega niivõrt seotud, et neid ei saa nõudekohaselt tarvitada.

Juhataja **R. Penno**: Ma ei saa aru, millega on seotud karjasekauplemine ja tollitariifid.

**J. Teetsov** (põl): Ma toon põhjendusi, mis pärast meil on tarvis okastraadi tolli põhitariifi alandada. Meie majapidamistes ei jõuta osta metsa, kuid aedu on tarvis loomade kaitseks. Praegu on meil okastraadil nii suur toll, et maapidajad ei jõua seda osta, sest üle 200 mk. on puudalt toll. See on nii kallis, et on võimata muretseda, aga okstraat on põllumajapidamises väga tarvilik aegade materjal ja sellepärast teen ettepaneku — okastraadi toll kaotada.

Juhataja **R. Penno**: (Hääletatakse.) Nähtava enamusega on pealkirivastu võetud.

1. Senimaksvad tolli põhitariifid muudetakse ja täiendatakse järgmiselt:

### I. Sisseveotariif.

#### A. Sisseveoks lubatud kaubad.

TARIIFI		Kaupade nimetus	TOLLIMÄÄRAD	
§§	Pkt.		Alus	Kuldfr.
6.	2.	Apelsinid, mandariinid, pomerantsid ja banaanid	Muutmata.	0,75
„	3.	Sidrunid . . . . .	Muutmata.	0,30
51.	3.	Muutmata . . . . .	Muutmata.	Muutmata.
	Märkus:	Degras, ka teiste ainetega segatult, tööstuse otstarbeks kaubandus-tööstusministeeriumi tunnistuse järgi . . . . .	Muutmata.	0,04
58.	2.	Muutmata . . . . .	—*)	Tollita
	Märkus:	(Kaotatakse ära).		
„	3.	Igasugune puu plaatides ja tahvlites (vineer), mille paksus mitte üle 1/2 sm . . . . .	—*)	Tollita
	Märkus:	(endise asemel). Selle paragrahvi pkt. pkt. 1., 2. ja 3. nimetatud puu hõoveldatult . . . . .	1 kg. n. *)	0,10
61.	1.	Muutmata . . . . .	Muutmata.	Muutmata.
	Märkus:	(Kaotatakse ära).		
87.	4.	Muutmata . . . . .	Muutmata.	Muutmata.
	Märkus:	Selles pkt. nimetatud ained, peale kaseiini, tööstuse otstarbeks kaubandus-tööstusministeeriumi tunnistuse järgi . . . . .	—*)	Tollita.
124.	3.	Muutmata . . . . .	Muutmata.	Muutmata.
	Märkus:	Selle pkti järgi tollitakse ka igasugused, tariifis eraldi nimetamata keemiaained ja segud, mis nahaparkimise juures tarvitatakse, kaubandus-tööstusministeeriumi tunnistuse järgi . . . . .		

**M. Martna** (stp): Lugupeetud Riigikogu liikmed! Nende ainete tervisliku tähtsuse pärast, mida lugupeetud arstid tunnistavad ja kinnitavad, et neid rikkalt vitamiini-sisaldavaid aineid toiduainena tarvitades laste, haiglaste inimeste ja ka tervete juures, ter-  
vishoidlik ja toitlik kasu silmanähtav on. Arstid on arvamisel, et niisugusel korral, kui neid aineid rohkem tarvitada, võib rasva-  
aineid vähem tarvitada ja nende väljavedu võiks selle tõttu tõusta. Sellepärast panen ette, selle asemel, et § 6. p. p. 2 ja 3 juures võtta 0,75 ja 0,30, toll hoopis ära jätta ja tollimäärade asemel võtta „Tollita“.

**Kaubandus - tööstusminister J. Holberg:** Valitsus ei saa selle ettepaneku poolt olla järgmistel motiividel: Seni ajani oli meil keelutoll puuvilja pealt. Nüüd valitsus vähendas tolli 194 sendi pealt 72 sendi peale. Kui aga meie tolli üsna ära jätame, siis see ei ole otstarbekohane ega hea. Kui meil seni on keelutoll olnud ja kui nüüd äkitselt need ained tollivabaks teha, siis tagajärg oleks see, et hakatakse neid aineid suures määral sisse tooma ja asjata valuutat raiskama, mis rahvamajanduslikult kahjulik. (Riigivanem J. Tõnisson: Tuleb reaktioon!) Sellepärast ongi jätud 1 frank või 72 senti. (Vahelhüüded pahemalt poolt.) Need oleksid liiga järsud hüpped. (Vahelhüüded pahemalt poolt.) Siis oleks tarvis veel kaubalepinguid sõlmida üksikute riikidega ja puuvilja arvel viimastele soodustusi anda, tolli ärakaotamisega langeb see võimalus ära. Valitsuse nimel ei saa ma pooldada rkl. Martna ettepanekut. Seda tolli on tunduvalt alandatud, kui enne 1 apelsin maksis 45 senti, maksab see nüüd 20 senti.

Peale selle ei saa valitsus nõus olla ettepanekuga, mis on esitatud rkl. Teetsov'i poolt, et okastraadilt toll ära jätaks, 1) võib okastraati ka kodumaal teha ja 2) on siin fiskaalsed huvid ja selleta saaks ka läbi, nii et valitsus vaidleb neile ettepanekutele vastu.

**M. Martna** (stp): Ma pean härra ministri väidete peale tähendama, et kui meil mõne seaduse juures eksisamme on tehtud, siis ei või see meid ometi libedale teele viia, nii et me eksisamme edasi peaksime tegema. Kui oleme arusaamisele tulnud, et nende ainete toll on kahjulik, siis on selle järk-järguline kaotamine sarnane naljasõnale — puudli saba lõikamisest, see on järk-järgult. Teised põhjendused, millele kaubandus-tööstusminister komisjonis tähendas, härra minister ei nimetanud neid praegu ja ka mina ei taha neid siin nimetada, ei ole niisugused, et

nende pärast tollipolitikat nõnda ajama hakata, nagu kaubandus-tööstusminister soovib. (K. Tonkman, põl: Miks Teie üüriseadust korruga ei kaota?) Härra Tonkman leiab, et üüriseaduse kaotamine olevat ka niisugune puudli saba raiumine! Ma ütlesin juba, et kui kord on libedale teele asunud, siis sellepärast ometi ei või sinna jääda. Kui üüriseadusaga niisugust teed on käidud, siis ei tähenda see veel seda, et tollitariifide alandamises sedasama teed peame käima. Ma usun, et need kartused, mis härra kaubandus-tööstusminister komisjonis avaldas, ei kaalu niipalju, et meie tolli täieliku kaotamiseni minna ei või.

**L. Johanson** (stp): Praegu on toll 60-margaliselt apelsinilt 19—20 marka. Kui vähendada 0,75 kuldfrangile, siis on alandus 12 marga võrra. Kui 60 margast ära võtta 12 marka, saame 48 marka. (J. Lehtman, (as): See on kaupmeeste marodöörimine.) Võib olla, langeb 40-marga pealt 35-marga peale. (M. Laarman, (põl): On 192. — Kaubandus-tööstusminister J. Holberg: 192 senti oli kilo.)

Kui vastu võtate seaduse sellel kujul, nagu see praegu on, siis on tollimaks 7—10 marka apelsinilt, ja apelsinid jäävad ikkagi laiematele hulkadele kättesaamatuks. Need, kes võivad osta 40 marga eest apelsini, võivad selle osta ka 60 marga eest. Kui tahate, et laiematele hulkadele oleksid apelsinid kättesaadavamad, siis peaks tolli alandatama.

Kui minu parteiseltsimehe Martna ettepanek vastu ei võeta, siis teen seks juhuks ettepaneku, võtta „0,75“ asemele „0,30“.

Kui tahetakse aga, et laiemad hulgad saaksid süüa apelsine, siis ei julgeks 0,30 mitte kaitsta. (Vahelhüüde paremalt poolt.)

Mis sidrunitesse puutub, siis nende tarvitamine on piiratud, neid ei hakata ülemäära tarvitama ka siis, kui tollist vabastatakse.

**J. Teetsov** (põl): (Vahelhüüde pahemalt poolt: Jälle see okastraat!) Kardate seda nähtavasti kõige rohkem. Mind paneb see imestama, et Vabariigi Valitsus peab apelsinidelt tolli vähendamist tarvilikumaks kui okastraadilt. Praegu on okastraadi hind 720—750 marka puud ühes tolliga. Tolli on tarvis okastraadilt kaotada, kuna selle järele on nõue suur ja meil seda ise ei valmistata. Peab arvesse võtma, et kõik ei suuda karjast palgata ja siis on traataed loomade hoidmiseks tarvilik. Neil põhjustel on

tarvis okastraadi toll kaotada ja see igale maa- ja loomapidajale kättesaadavaks teha.

**K. Ast** (stp): Parempoolsed armastavad käega lüüa, aga see asi ei ole käegaloomise väärt. Lugu seisab selles, et kui meie apelsinide pealt tolli hoopis ära jätame, ka siis ei ole meie rahvas nii rikas, et apelsinide sissevedu ja tarvitamine võiks kaubandusbilansis mingit osa etendada. Enne peame oma üldist elamise standardi tõstma, siis alles võiks juttu olla sellest, et meil apelsinide liiga suurt sissevedu karta oleks. Nüüd, kus apelsinidele võrdlemisi kõrge toll jääb, jäävad need kehvematele rahvakihtidele kättesaamatuks luksuseks. Kuid üks osa töölistest ja tööliste perekondadest, kellel alaliselt tööd ja kes palga poolest esimesse järku kuuluvad, võiks vähemalt pühade puhul apelsine osta. Peale selle on meil veel keskmised kihid, nagu väikekaupmehed, käsitöölised, maal põllumehed, kes kindlasti võiksid apelsine osta, kui nendelt toll madalam oleks. Et sellel produktil on võrratu suur tähtsus, siis on väga kahju, et meil suurem osa rahvast ei jõua seda osta. Meie inimesed saavad üldse vähe rohelist, sest meie talv on väga pikk, ning inimesed kannatavad selle all, et toitmine on väga ühekülgne. Teie kuulake praegu pedagooge, mis nad ütlevad: linna algkoolides õpilased muutuvad kevadeks ütle mata närvilikuks, verevaeseks ja tööjõuetuks. Mina ei lähe oma isiklikku arvamist toppima, aga see on arstide arvamine, et see nähtus ühekülgse ja halva toitluse süü on. Lugu on isegi nii, et keskmise jõukusega perekonnas suudetakse lapsele anda rasvaaineid ja muid toitvaid aineid, aga see toitmine jääb ühekülgseks, sest meil ei ole mingisuguseid puuvilju, meil ei ole aiavilju. Ja teie kõik, härrad Riigikogu liikmed, teate, milline osa on toitluseküsimumes mitmekesisusel, ja kuidas arstiteadus viimasel ajal hindab vitamiinide tähtsust inimese elujõu alahoiuks. Needsamad arstid seletavad, et vitamiinirikamad produktid on apelsinid ja sidrunid. (J. Teemant, (põl): Ja kartulikoored!) Lehmadele ja sigadele on need kahtlemata väga toitvad, aga ma kardan, et inimene nende kartulikoorte juures niisama välja kärvab, kui mustlase hobune toidupuudusel. (Vahelhüüe pahemalt poolt: Ja tollivabalt.)

Kui meie tahame rahvatervishoiu eest hoolitseda, siis just peaksime laste mõttes apelsinidelt ja sidrunitelt tolli alandama. Aga katsuge osta apelsine ja õunu — need on meil niisama kallid — meil ei ole midagi, võime ainult lastele osta odavaid „Kave“

kompvekke, aga need ei toida. (Naer paremal pool. — J. Teemant, põl: Mis Teie ütlete — „Kave“?) Ma ütlen, kui meie tahame oma lastele maiust tuua, siis võime osta ainult odavaid kompvekke, olgu need siis „Kave“ või „Brandman“ omad, aga see produkt ei ole toitluse mõttes kuigi sisalduserikas ja see ei anna neid aineid, mis värsked produktid, aiaviljad annavad.

Teie kõnelete küll tõutervisest ja muudest niisugustest asjadest, aga kus võiks odavate abinõudega midagi korda saata, seal teie ei võimalda seda.

**Rahaminister A. Teetsov:** Paar sõna, lugupeetud Riigikogu liikmed, selle kohta, kuidas on lugu apelsinitolliga. Üks on selge: vitamiinid on ju apelsinide koortes, aga ma ei tea, et meil keegi koori sööks. Praeguse tolli juures langeb 1 apelsini peale 15—19 marka, uue tolli juures 5—7 marka. Tähendab, sellest on selge, et siin ei ole ainult tollist jutt, vaid ka sellest, kuidas kaupmehed võtavad. Kui tolli alandame, siis on sissevedu niipalju suurem, et lubab müügihindu alandada. Praegu aga kasutatakse seda harjumust, et hind on suur ja seda püütakse kunstlikult suur hoida.

Teiseks peaks see väike toll peale jääma, sest meil on veel hulk kaubalepinguid välismaadega sõlmimata. Ja meil ei jää midagi neile kompensatsiooniks pakkuda, kui apelsinitoll kaotame.

Okastraadi kohta ei ole mul andmeid kahjuks kaasas. Minu teada tuuakse meile ainult vana roostetanud traati naabermaadest sisse, kas see aga meile kasulik, selle juures kahtlen. (Vahelhüüe paremalt poolt.) Vaadake, põllumehed ütlevad ka, et selle all kannatab lambanahk.

**Aruandja A. Oinas** (lõpusõna): Okastraadi tolli alandamine on täiesti uus küsimus, see komisjonis kaalumisel ei olnud. Sellepärast ei ole minul volitust ühineda ettepanekuga.

Mis puutub apelsinitoll alandamisse, siis oli tolli ärajätmine komisjonis arutamisel. Isiklikult mina pooldan seda, kuid aruandjana ei ole mul volitust komisjoni nimel sellega ühineda, sellepärast palun ettepanekut lahus hääletada.

**Juhataja R. Penno:** Avaldan ettepanekud. Rkl. Martnalt on ettepanek, §6. p. 2. ja p. 3. võtta — tollita. Selle kohta on ettepanek, need punktid lahus hääletada.

Rkl. Johanson'ilt on ettepanek seks juhuks, kui rkl. Martna ettepanek läbi ei lähe, võtta § 6. p. 2. tollimääraks kuldfranki 0,30.

Rkl. Teetsov'ilt on ettepanek:

Tariifi	Kaupade nimetus	Tollimäärad	
		Alus	Kuldfr.
§§	pkt.		
156	Traatteosed:		
	1 rauast ja terasest:		
C=aa	traatnaelad lõigatud, hobuseraua-naelad, neetnaelad, plindid ja klaveritihvid, taotavast malmist naelad . . . . .	Muutmata.	Muutmata.
=bb	Okastraat . . . . .	1 kg n.*)	Tollita.

Hääletamisele tuleb rkl. Martna ettepanek p.2 (apelsinide) kohta. (Hääletatakse.) Poolt on 39 häält, vastu 28 häält, seega on ettepanek vastu võetud.

Hääletamisele tuleb rkl. Martna ettepanek p.3 (sidrunite) kohta. (Hääletatakse.) Poolt on 50 häält, vastu 32 häält, erapooletuid 1, seega on ettepanek vastu võetud,— seega langeb ära rkl. Johanson'i ettepanek.

Hääletamisele tuleb rkl. Teetsov'i ettepanek. (Hääletatakse.) Nähtava enamusega on ettepanek vastu võetud.

Hääletamisele tuleb § 1. I osa — sisseveotariif. (Hääletatakse.) Nähtava enamusega on § 1-se I osa vastu võetud ühes aruandja redaktsiooniliste ja rkl-te Martna ja Teetsov'i parandustega.

§ 1-se II osa — väljaveotariif võetakse nähtava enamusega muutmata vastu.

## II. Väljaveotariif.

### A. Väljaveoks lubatud kaubad.

Tariifi	Kaupade nimetus	Tollimäärad	
		Alus	Kuldfr.
§§	pkt.		
3	3 Muutmata . . . . .	—	Tollita.
	4 Muutmata . . . . .	—	Tollita.

§ 2 võetakse nähtava enamusega muutmata vastu.

2. Käesolev seadus hakkab maksma avaldamisega Riigi Teatajas.

7. Kaitsevää- teenistuse sea- duse rikkumise asjus karistuse määruste muutmise sea- dus — III luge- misel

(Tekst III Rk. 6.istungj. pr.pr. lisades, vaata sisukord.)

8. Seadus tina- valge tarvita- mise kohta maalritöodes— III lugemisel. (Vaata tekst pr. nr. 166 (19), veerg 653—654.)

Üldkomisjoni aru- andja V. Hassel- blatt.

Juhataja R. Penno: Selle seaduse III lugemisel kavatsen teksti ettekand- mise ära jätta.

Seaduseelnõu ühes redaktsiooniliste pa- randustega võetakse nähtava enamusega vastu osade viisi ja lõpuhääletamisel re- daktsiooni komisjoni andmata.

Juhataja R. Penno: Sotsiaalkomisjoni aruandja rkl. Kornell'i aset täidab komisjoni abiesimees rkl. Saar.

Selle seaduseelnõu aru- tamisel jätan ära teksti ettekandmise.

Seaduseelnõu ühes redaktsiooni- liste parandustega võetakse nähtava enamusega vastu.

Aruandja kohale asub aruandja A. Kornell.

Juhataja R. Penno: (Hääleta- takse.) Nähtava enamusega on sea- duseelnõu lõpuhääletusel vastu võe- tud redaktsiooni komisjoni andmata.

9. Riigikogu järgmise koos- oleku aja ja päe- vakorra määra- mine.

Abiesimees M. Martna (stp) (korra kohta): Juhatusel nimel teen ettepaneku, täna vee- rand tundi pärast koos- oleku lõppu, pidada III

Riigikogu koosolek. (Päevakord prot. nr. 168/21).

L. Johanson (stp): Teen ettepaneku „Linnaomavalitsuste välislaenu eest vastuta- mise seadus“ võtta päevakorra viimaseks punktiks.

Nagu ma juba enne selle ettepaneku põh- jendamiseks tähendasin, on see seadus muu seas tarvilik selleks, et võidelda esiteks töö- puuduse vastu, mis kahtlemata sügisel enne kui Riigikogu kokku tuleb, võtab suurema kuju kui kevadel. Seda on ette aimata ja tundemärgid selleks juba avalduvad.

Teiseks võideldakse selle seadusega ka ühtlasi korterikitsikuse vastu, võimaldades asuda uute elumajade püstitamisele.

Peale selle on nimetatud seadusel veel tervishoidlik tähtsus. Meie ei või lubada, et nii suured linnad nagu Tartu oleksid ilma veevärgita.

Ma ütlen, kui siin ei valitseks mingisugune jonn, või muudel motiividel mingisugune vaen selle seaduse vastu, siis oleks võimalik see vastu võtta, kui seda mõistusega tahetakse arutada, poole tunni jooksul. Mispärast on see päevakorrast välja jäetud? Siin on mingisugused muud poliitilised püüded ja tahetakse sügisel sellega siduda mõnda teist seadust, kaitsta ja läbi pressida mõnda teist seadust.

Juhataja **R. Penno:** (Hääletatakse.) Rkl. Johanson'i ettepaneku poolt on—26 häält, vastu—41, seega on ettepanek tagasi lükatud.

(Hääletatakse.) Nähtava enamusega on abiesimees Martna ettepanek vastu võetud.

Päevakord on läbi. Lõpetan koosoleku.

Koosolek lõpeb kell 18,45 min.

Algkirjale alla kirjutanud :

Riigikogu abiesimees **M. Martna.**

Abiesimees **R. Penno.**

Abisekretär **O. Liigand.**