

2665
EESTI LAEVAOMANIKKUDE JA -EHITAJATE ÜHISUSE
VÄLJAANNE

II

ÜLERIIKLISE LAEVAOMANIKKUDE JA LAEVAEHITAJATE KONGRESSI ARUANNE

Motto: Tugev kaubalaevastik on meie majanduslise
iseseisvuse alus

EESTI LAEVAOMANIKKUDE JA -EHITAJATE ÜHISUSE
VÄLJAANNE

II

ÜLERIIKLISE LAEVAOMANIKKUDE
JA LAEVAEHITAJATE
KONGRESSI ARUANNE

Motto: Tugev kaubalaevastik on meie majanduslise
iseseisvuse alus

Eessõna.

II üleriikline laevaomanikkude ja laevaehitajate kongress peeti ära Eesti laevaomanikkude ja -ehitajate ühisuse algatusel 15.—16. dets. 1923. a.

Kongressil valgustati terve rida küsimusi, mis ühenduses ühe meie tarvilikuma ja loomulikuma majandusharu — laevanduse — arenemisega.

Arvesse võttes küsimuse üldhuvi, otsustas ühisuse juhatus kongressi aruannet trükis avaldada, et võimalust anda laialisematele ringkondadele tutvuneda sellega, mida meie laevasõit enesest pakub ning mis tema arenemiseks tarvilik.

Loodame paremat vastutulekut laevandusele kõikide poolt, kelle tähelepanu see lühikene aruanne võidab.

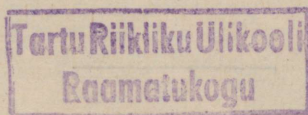
Eesti laevaomanikkude ja -ehitajate ühisuse nimel:

Tallinnas, 25. jaan. 1924. a.

V. Horst, esimees.

E. Masik, abiesimees.

2



121661

II Üleriiklise Eesti Laevaomanikkude ja -ehitajate kongressi aruanne

15.—16. dets. 1923. aastal.

Tallinnas, Meripanga ruumides, Suur Roosikrantsi tän. 15.

Kongressi avab ühisuse esimees kapt. V. Horst, tervitades kongressist osavõtjaid, keda 25 esitajat 21.000 tonniga.

Juhatajaks valitakse dr. Raamot, abiks vann. adv. Tannebaum.

Kirjatoimetajaiks — hra Kraus, hra Loosberg.

Juhataja kannab päevakorra ette, mida mõne referendi haiguse puhul järgmiselt muudetakse:

- 1) Eesti sadamad 1923. a. jooksul, ins. Leppik.
- 2) Kaubalaevastiku arenemine ja laevade ehitus 1923. a. ja Eesti laevaomanikkude ja -ehitajate ühisuse aruanne 1923. a., ins. E. Masik.
- 3) Meriseadused, vann. adv. J. Tannebaum.
- 4) Rahakrediit, hra M. Jaakson.
- 5) Tulitornid ja merimärgid, kapt. J. Loosberg.
- 6) Munsterrollid, palgaraamatud, merimeeste kinnitus, haigekassa, ins. E. Masik.
- 7) Merimeeste kodu, merikoolid, kapt. A. Gustavson.
- 8) Laevaliinid, kapt. Klaar ja ins. E. Masik.
- 9) Vastastikku merikinnitusselts, rannasõidulaevade väljavaade, J. Loosberg.

Enne päevakorra juure üleminekut kannab juhataja ette tervitustelegrammid kongressile Tallinna ja Tartu linnavalitsuste poolt.

Ütlevad tervitusi ja soovivad kordaminekut kongressile kaubandus-tööstusministri poolt kaubandusministeeriumi esitaja ja teedeministri poolt teedeministeeriumi esitaja.

I. Aruanne laevaomanikkude ja -ehitajate ühisuse tegevusest läinud aastal.

Aruandes laevaomanikkude ja -ehitajate ühisuse läinud aasta tegevuse ning läinud aastase kongressi resolutsioonide täideviimise alal kannab ins. Masik kokkuvõetult järgmist ette:

1. Ühingu ümber on koondunud 75% laevadest, keskmiselt 37.500 reg.-tn., millest aga 10.700 tn. Venemaal. Ärajäänud 25% on suuremalt osalt purjelaevad, kusjuures peaaegu täielikult puuduvad mõned raioonid, nagu Käsmu, Pärnumaa, Saaremaa, kuna Tallinn, Pärnu, Haapsalu ja Vorms õige täielikult osa võtavad.

2. Ühisus on loonud ühendused paljude samade väljamaa ühisustega, nagu: Rootsi, Daani, Norra, Prantsuse, Hollandi, Inglise. Peale selle on astunud „Baltic and White sea

Conferenc'i" liikmeks ning ühendus loodud „Shipping Chamber'iga“. Kõik on meie asjast huvitatud. Käimas huvitav kirjavahetus ning teadete vahetamine. Viimasel ajal on tulnud Rootsi purjelaevaühisuselt ettepanek Baltimere prahtide minimaalnormide väljatöötamiseks.

Seega on läinud kongressi soov sellel alal täitmist leidnud ning asja arenemine ripub meie laevaomanikkudest enestest ära.

3. Läinud kongressi otsuse täitmiseks ning meie laevanduse huvidele vastavalt on veel järgmist tehtud:

Krediitide küsimuses laevanduse tarvis on suuremat tähelepanu pööratud.

Meripank on oma tegevust alustanud, kuid laevaomanikud ise on senni panga vastu vähe huvi näidanud, mille tõttu panga tegevus väike, selle järele ka panga krediitivõimalused meil ja väljaspool. Soovitav panga klientideks hakkamine laevaomanikkude poolt.

Riiklist laenu laevaehituseks katsuti maksta panna esiteks laevaehituse toetuse seaduse kaudu, kuid seal tõmbas valitsus selle maha ning riigikogu kärpis veel seadust omakord. Selle järele, vana Vene seaduse alusel, paluti laevaehituse fondiks 50 miljoni. Teedeministeerium oli nõus 20 miljoni 1924. a. eelarvesse paigutama, kuid rahaministeerium tõmbas maha. Nii on esialgu riiklise laenu küsimus veel õhus.

Meie kolmas ning kõige olulisem krediitiallikas, Eesti Pank, kes on annud senni kaubandus-tööstusele ning põllumajandusele ja pankadele ligi 4½ miljardi laenu, andis laevandusele ainult 60 miljoni, s. o. ainult 1/70 osa, ning siingi ainult osa puhtlaevanduse peale, kuna suur osa kaubanduse peale läheb.

Sarnane resultaat on järelduseks meie ebakohasele majanduspoliitikale, kus kahjuks laevandus kui mõjuv majandusharu, eriti valuuta seisukohalt, unustusse on jäetud.

Samuti mõjub ka kaasa laevade hüpoteegi-seaduse puudumine, mis teatavasti 2½ aastat tagasi välja töötati, kuid praegu ikka alles maksta panemata.

Veel on võimalus väljamaalt laevade vastu soodsatel tingimistel 30—60% laenuks saada, kuid takistuseks on jällegi hüpoteegi-seaduse puudumine ning osalt see, et meil ei võimaldata selleks Eesti Panga garantiid.

Krediitküsimuse lahendamiseks niisuguste põhimõtete alusel on ühisus samme astunud, kuid need pole veel reaaltagajärgi annud. Küsimus on aga koordinaal tähendusega meie kaubalaevastiku arenemisele ning seda jätkatakse.

4. Laevade riigimaksude asjus, mis teatavasti koguni koormavad ning mitteõiglasel, astus ühisus läinud kongressi otsusel samme maksude vähendamiseks ning lihtsustamiseks. Teedeministeerium tunnustas ülekohtuseks ning lubamatuks ärimaksu üksikute laevade pealt ning seadusvastaseks maakondade poolt määratud erimaksu. Kuid tegelikult on kõik maksud vanas ulatuses muutmata, maakondade poolt määratud lisamaks aga kohtus otsustamiseks (esimese instantsi otsus on laevade kasuks).

Peab kahetsusega alla kriipsutama, et vaatamata, et maksud on tunnustatud mitteõiglasteks ning isegi seadusvastasteks — nende muutmist pole teostatud, mille järeldusel eriti meie rannalaevastik ning laevandus üldse kadumisele on pühendatud. Ärimaksus on näituseks praeguse seaduse alusel niisugune absurdum, et laevade peale, mis ei ole vastavates aktsiaseltsides ehk osatühisustes, iga peale äritunnistus tulevat võtta, mille juures keskmise auriku pealt kuni 50.000 mk. tuleb maksta. Kui niisuguseid laevu aga mitu, siis on maks muidugi proportsionaalselt suurem. Peale selle nõutakse laevadele mitmesuguseid äritunnistusi, kuna maksva seaduse järele nende aset täidab laeva lipupatent.

Kui meie ametiasutused ja valitsus selles küsimuses tõsisemalt ei talita, siis peame varsti oma laevasõidule kriipsu peale tõmbama.

5. Katelde järelvalve on lahendatud ühisuse poolt ettepanud kujul, nii et laevaomanikud enam ei tarvitse olla sunduslikult järelvalve seltsi liikmed. Veel oleks tarvis lahendada vahakord masinate inspektori ning klassi-seltsi valve vahel, viimast samal määral tunnustades, kui soovitav ning praktiseeritav mujal.

6. Venemaalt laevade tagasisaamise asi pole veel lõpetatud. Aasta jooksul on selles küsimuses vähe edu märgata. Praegu olevat meie märgukirjade põhjal küsimuse selgitamine ministeeriumivahelises komisjonis. Selles küsimuses on meie riik kaugelt maha jäänud kõikidest naabritest, kes oma kodanikkude laevad Venemaalt tagasi saanud.

7. Laevameeste palganormid töötati läinud navigatsiooniks välja ühes laevasõiduametiga. Kuid viimane muutis esimesena norme, suurendades meile teatamata välisvaluutas

tasu. Ka laevaomanikud ise pole küllalt täpselt normidest kui maks.-palkadest kinni pidanud. Eelolevaks navigatsiooniks peaks sellel alal täieline ühtlus valitsema, nagu see on mujal riikides.

8. Meriseaduste väljatöötamise alal oleme aasta jooksul koguni vähe edasi jõudnud. Tähtsamatest on riigikogus läbi läinud ainult: puulaevade ehitamise toetuse seadus (koguni kärbitult), merikoolide seadus ning paar vähemat. Ühisuse poolt on läbi vaadatud sadamamaksude seadus (mille kohta aga suured märkused tehtud), laevade kohustuse seadus (samuti suurte märkustega), laevade mõõtmise seadus; praegu on järele vaatamisel haigekassade seadus ja laevamõõtmise reeglid.

Meriseaduste väljatöötamine on senni kannud juhuslist iseloomu, sest ei kodifikatsiooni osakonnas, ei teedeministeeriumis pole vastavat erikomisjoni, mille asutamine aga tarvilik, nagu ühisus mitmel korral toonitanud.

9. Laevade kinnituse alal on tegutsema hakanud vastastikkü kinnituse selts, kus senni kinnitatud 27 laeva 8400 reg.-tn., mis aga ainult umbes $\frac{1}{10}$ meie tonnaahest välja teeb, seega liig vähe.

Selts on senni kinnitanud ainult „total loss“, kuid on kavatsus edaspidi, kui rahareservid koguvad, ka „avari gross“ arvesse võtta. Seltsi preemiade reserv ulatab üle 1.500.000 m.

Selleks aitab aga kaasa ainult elavam osavõtmine seltsist.

10. Sadamamaksude ja korra kohta on ühisus järgmisel seisukohal: Praegu valitsevad maksud on vastuvõetavad peale laeva mitmes sadamas käimise, mis meil tihti ette tuleb; viimasel juhtumisel peaks maks ühekordne olema, samuti peaks bunkri süte ja toidumaterjaali võtmisel maks ära jääma.

Puulaadimise kiirendamiseks ja parandamiseks on ühenduses borsekomiteega samme astutud. Peab õigusega lootma, et seda asja parandatakse.

Sadama väljarentimist venelastele ühes elevaatoriga praeguses ulatuses ei loe ühisus meie kaubanduspoliitikale soovitavaks.

Mitmed Tallinna sadamas sisseharjunud ning borsekomitee poolt kaitstavad laevadele koormavad kombid tulevad muuta, eriti stouerite taksid ühtlustust tegelikkudega teostada.

11. Kaubandus-tööstuskoja asjus on ühisus asunud seisukohale, et see on väga tarvilik, organiseeritult avaliku õiguse alusel. Laevanduse huvid peavad olema eriti ära tähendatud ning esitus kindlustatud, missuguses sihis on ette võetud meie nõudel uuendused lõpulikult seaduse kavas, mida veel teostada tuleb.

12. Laevaehituse alal ei läinud meil korda pooleliolevate laevade ehitusmaterjaalide hindades valitsuse vastutulekut leida, mille tõttu ehituste seisukord paljudel juhtumistel äärmiselt raske ning ehituste lõpetamine küsitav. Käesoleva aasta metsamaterjaali hindade asjus on teedeministeeriumi toetusel kaubeldud põllutööstusministeeriumiga märtsist sennini. Alles hiljuti on kinnitatud jooksva aasta hindadeks läinud hooaja võistluspakkumise hind (mitte enam-pakkumise) miinus 25%, kuna meie nõudsime 1920. a. taksihinda. See vastutulek ei paranda seisukorda.

Tuleb kasutada laevaehituse toetuse seadust metsade kaitseks ja hinna suuremaks alandamiseks.

Praegune ehituse konjunktuur ning võimalused on koguni halvad olevate tingimiste juures.

13. Laevade mõõtmise asjus pole, vaatamata meie mitmekordsete märgukirjade peale, kokkulepet saavutatud mõne välisriigiga, eriti Inglismaaga, kus meie laevad ümber mõõdetakse, mis kulukas ja tülikas, kuna Inglise laevad meil vabalt liiguvad. Et meil maksev peaks olema endine konventsioon, mille alusel meil ka laevad mõõdetakse, siis peaks siin vastamisi talitama.

Registreerimise asjus õnnestus meie mõjul selle aasta alguks laevade registrit saada.

Statistika alal pole praegu veel kindlat korraldust, kuid viimaste läbirääkimiste järele võib loota, et tuleval aastal see küsimus laheneb. On loota merisõidu aastaraamatu väljandmist statistika keskbüroo poolt. Statistika ajakohane korraldus on ülitähtis.

14. Läinud kaubandus-tööstusnäitusel korraldati ühisuse algatusel meriosakond, mis üldist tähelepanu leidis, miu hulgas ka ühingu eksponaat — diagrammid, tabelid jne.

15. On osa võetud meriasjandusse puutuvate küsimuste lahendamisest meriasjanduse nõukogus, teedeministeeriumis, vastavates komisjonides jne.

Kuid senni pole veel meie alalist esitajat kutsutud: riigi majandusnõukogusse, tariifide komisjoni, Eesti Panga nõukogusse jne., mille kohta vastavate märgukirjadega on esinetud.

16. Riiklise kaubalaevastiku kohta on võetud ühenduses borsekomiteega seisukoht, et see meie meriasjanduse arenemisele kahjulik, sellega likvideerida tuleb, vastavat summat ära kasutades küsimuse lõpuliku lahendamiseni Venemaal oleva tonnaashi kompenseerimiseks.

17. Laevaliinide küsimuses, mis eriti viimasel ajal üles kerkis, on võetud seisukoht, et need meile majandusliselt möödapääsmata tarvilikud, missugust seisukohta ka valitsus tunnustab, mille järeldusel on nõutud liinide toetamist postimaksude kujul väljamaa eeskujul, vastavat krediiti paludes. Rannaliinides tuleb kaotada riigiliinide eesõigustatud seisukoht.

18. Laevameeste sotsiaalküsimuste, registreerimise ning hoolekande ja järelvalve asjus on kogutud laialdane materjal, mille järeldusel on vastavad otsused tehtud nende küsimuste lahendamiseks, milleks esimeses järjekorras peaks valitsuse poolt välja töötatama merimeeste seadused.

Üldkokkuvõttes võib tõendada, et ühisus on püüdnud lahendusele võtta tähtsamaid küsimusi, mis meie meriasjanduse edule tarvilikud. On seejuures tõsiselt vastutulekut tähele pandud laevaomanikkude poolt, samuti paljudes valitsuseasutustes, ehk küll üldiselt meie majanduspoliitikas meriasjandusele vähe tähelepanu antud ning meie laevasõidu valitsemisel veel tundub kindlate sihtjoonte puudumine. Ka laevaomanikud ise võiksid rohkem huvi tunda ühiste küsimuste vastu. Siiski on ka siin tuntavat edu märgata ning ühisuse juhatus arwab, et alatud tööd suurema visadusega tuleb jätkata, mis meie meriasjanduse arenemisele paremaks pandiks.

Referaadile järgnesid elavad läbirääkimised, kusjuures sõna võtsid kapt. Treilmann, dir. Horst, A. Hanko ja teised, veel omalt poolt alla kriipsutades referaadis ettetoodud küsimusi, mille juures eriti veel üles võetakse küsimus uue tolliseaduse halva mõju kohta selles osas, mis puutub laeva vastutust meeskonna salakauba eest jne.

Ühel häälel võetakse vastu järgmine resolutsioon:

1. Kongress, ära kuulates laevaomanikkude ühisuse esitaja ettekannet ühisuse tegevusest, avaldab ühisuse juhatusle tänu tehtud töö eest ja palub ühisust kõikide laevaomanikkude nimel edaspidi samas sihis tegutseda.

Ühtlasi paneb kongress kõikidele laevaomanikkudele ette ühisuse liikmeks astuda, et ka edaspidi edurikkalt laevanduse huviseid kaitsta ja esitada.

2. Kongress leiab, et valitsuse asutused mitte küllalt ei ole arvesse võtnud meie laevasõidu nõudeid läinud aastase kongressi ning laevaomanikkude ühisuse poolt ülesvõetud olulistele tarvidustele mitte küllalt vastu tulles; nagu:

- a) Laevade pantimise seaduse mitteläbiviimine;
- b) krediitide eitamine laevanduse tarvis;
- c) laeva maksustamise küsimuse mittelahendamine;
- d) Venemaal olevate laevade küsimuse mittelahendamine;
- e) meriseaduste mitte küllalt süstemaatilisele väljatöötamisele asumine;
- f) laeva mõdukirjade mittetunnustamine mitme riigi poolt jne.

Samuti leiab kongress, et laevaomanikud ise osalt liig vähe huvi on üles näidanud ühiselt meie laevasõidu seisukorra parandamiseks.

3. Uues tolliseaduses tulevad paragraafid, mis laevandust halvata võivad (laeva vastutus meeste kontrabandi eest jne.), kiires korras läbi vaadata ja nende muutmist rahaministeriumi kaudu nõuda riigikogus. Kui aga see muutmise praegu võimata, siis see küsimus Eesti-Läti tolliühthlustamise komisjonis üles võtta ja siis juba ühes teiste muudatustega läbi viia.

4. Kongress leiab tungivalt tarvilikuks, et Eesti laevanduse esitajad laevaomanikkude ühisuse kaudu võiksid alaliselt osa võtta:

- a) riigi majandusnõukogust,
- b) tariifikomisjonist,
- c) meriasjanduse nõukogust,
- d) Eesti Panga nõukogust.

5. Kaubanduse-tööstuse koda tuleb kiires korras ellu kutsuda, seal laevanduse huviseid vastavalt esitades.

II. Ülevaade läinud aasta kaubalaevastiku ning laevaehituse arenemisest.

Kannab ette ins. E. Masik, kust näha, et merilaevastik, mis oli aasta algul 340 l. 54.952 reg.-tn., on tõusnud 1. detsembrini 368 laeva 64.077 reg.-tn., mille juures kasvamine omal ehituste läbi 17 laeva 1236 reg.-tn. ehk 12%, ostetud väljamaalt 19 l. 8797 reg.-tn. ehk 88%.

Hukkunud 4 l. 158 reg.-tn. ehk 0,3% laevastikust aasta algul, mis koguni väike, võrreldes üle ilma vastava arvuga, mis keskmiselt 1,0%. Kõdunenud 3 l. 221 reg.-tn., väljamaale müüdnud 1 l. 529 tn. Venemaalt veel kätte saamata 23 l. 10.700 reg.-tn.

Üldse on laevastiku kasvamine 16,5%, selle juures aurikuid 66%, mootorlaevu 17% ja purjelaevu 17%, kuna meie kogu laevastikus purjelaevu praegu 31%.

Üldiselt võttes võiks kogu kasvamisega rahul olla, eriti arvesse võttes, et see on sündinud ilma riiklise ja välise abita. Kuid arvesse võttes ostetud laevade vanadust, peab kasvu siiski üleliig väikseks ja nõrgaks pidama, mille suurendamiseks abinõusid peab otsima.

Eriti tähtis oleks rõhku panna uuemate, kohaste auru- ja mootorlaevade peale, kuna purjekate aeg näib majandusliselt möödas olevat. Näidatakse, miks on see nõnda, võrreldes 2000 tn. moodsat ja vanemat laeva ning purje- ja masinlaeva tegevust.

Uute laevade ostmine väljast ei oleks küll majandusliselt soovitatav, võrreldes ehitusega kodus. Kuid vähemalt eeloleva aja peale näib viimane raske olevat teostada, seega peab siis abinõusid leidma soodsate laevade ostmiseks väljamaalt, mis meie valuuta parandamisel mõjuvaks abinõuks, eriti, et laevade peale võib saada odavamaprotsendilist väljamaa laenu. Meil peaks laevasõitu tõsiselt kasutama valuuta parandamiseks, nagu Lätis, kus on antud laevade ostmiseks riigi poolt 50% laenu.

III. Laevanduse krediidid

Räägib dir. M. Jaakson. Kannab ette referaadi, mille kokkuvõtte järgmine:

1) Krediit on võimaldatud ainult krediidi kapitali suuruses, mis hoisummade ehk muude tagavarade näol panga arvetele on kogunud ehk sularahana teenistusest või tegevusest järele jäänud.

2) Eesti rahvas, kel 50—60 aasta jooksul suurem krediitkapitali tagavara kogutud, kaotas selle tervelt sõja ja revolutsiooni tagajärjel ja Eesti riik algas oma tegevust täiesti ilma krediitkapitaalita.

3) Lühikese iseseisvuse ajal ei ole rahvas veel jõudnud kuigi suurt krediitkapitali koguda, sellepärast on ka krediidi võimalused piiratud ja krediit üldse väga kallis, mis jälle suure hulga pangaasutusi ellu kutsub, suurte teenistuste lootuses tähele panemata jättes, et selle läbi marga väärtki krediitkapitali juure ei tule, mispärast need uued pangad kõik varem ehk hiljem kuivale jääma peavad.

Krediidi võimaluse kitsikus kutsub esile kõigis krediidi tarvitajates ringkondis rahulolematuse ja seda rahulolematust katsutakse ära kasutada noore rahva juures poliitilistes erakorralistes huvides, kes vastase mahategemiseks abinõusid ei vali ja ärevuses valmis on asjale kahju tegema, olgugi et pärast kaimelt vaadates seda enam ise heaks ei kiida.

5) Sel põhjusel tuleb ka praegust kriisi hinnata ja karta mitte just tema raskuse pärast, vaid rohkem selle kõmu pärast, mis selle ümber poliitilistes huvides täiesti ilma mingisuguse tarviduseta tõstetud, missugune asjaolu ainult kahju, aga mingit kasu ei too.

6) Laevanduse huvides tarvisminevaid krediite võib jagada kolme liiki:

a) laevaehituse krediit.

b) laevaostmise krediit,

c) laeva kapitalremondi ehk tegevuse krediit.

7) Kõige pealt peab tähendama, et meil laevanduse rahvusmajanduslisest tähtsusest tarvilisel määral mitte aru ei saada, sellepärast on seletatav, et hiljuti vastuvõetud „laevaehituse toetuse seadus“ niisuguse kuju omandanud, et sel seadusel mingit tegelikku tähendust ei ole.

8) Ühisusel tuleb kõik teha, et „ehituse toetuse seadust“ sel kujul muudetaks, et see tegelik ja reaalse tähenduse omaks.

9) Suureks takistuseks kõigil aladel laevanduse krediidi saamiseks on see, et laeva hüpoteegiseadus, selle peale vaatamata, et ühisus juba 2½ aastat asja tagant lükanud, senni veel vastu ei ole võetud.

10) Laevaostmiseks ja -ehituseks on eeltingimine, et 60—70% omal kapitaali, siis võib loota ülejäänud summa hüpoteegi kindlustusel laenuks saada, kuna see laeva sissetulekutest valutas tasutakse, aga juba mitte 3—6 kuu, vaid 2—3 aasta jooksul.

11) Samasugustel alustel on vaja laevade remontide ja tegevuse krediiti, kuid ikkagi hüpoteegi kindlustusel.

12) Tuleb ühisusel energilist kihutustööd teha laevanduse rahvusmajanduslike tähenduse selgitamiseks vastavates asutustes, ja referent usub kindlasti, et ülaltoodud eeltingimistel võimalik on laevanduse tarbeks Eesti Pangast laenusid saada.

Küsimus kutsub ette elavaid mõtteavaldusi, mille juures herra A. Hanko pikemas kõnes tõendab, et kriisi põhjusi tuleb peaasjalikult otsida selles vildakas majanduspoliitikas, mida meil senni on äetud ning mille järeldusel Eesti Panga kaudu rahva krediite küllalt otstarbekohaselt pole tarvitatud, andes 4½ miljardi laenu, millest antud õige suur osa niisugustele ettevõtetele, mille edusse uskuda ei või, eriti meie kitsastes oludes, nagu teatav osa suur-tööstusi, igasugused riiklised turba- ja põlevkivitööstused jne., kuna üks meie loomulikumatel aladel — laevasõit — on jäetud koguni unustusse, mida tõendab mittenimetamisväärt krediidi summa, mis selle peale antud, ning igasugused kitsendused, mis meie laeva-sõidu edule tehakse. Et aga viimane eriti valuuta seisukohalt suure tähendusega, näitab Soome statistika, kus näituseks läinud aastal laevade läbi umb. 3 miljardi Emk. valuutat on saadud. Ka Lätis on valitsuse abiga jooksva aasta 8 kuuga ostetud juba 24.000 tn. laevu. Kui meil samasihiline majanduspoliitika edasi kestab, siis ei ole näha majanduslike kriisi paranemist.

Ins. E. Masik näitab Eesti Panga ametliste aruannete põhjal, et meie laevanduse peale eriti viimasel ajal veel vähem rõhku pannakse, mida näitab krediidi kasvamine jooksva aasta 10 kuul, kus kogu kasvamine 60%, tööstusel 60%, põllumajandusel 254%, kuna laevandusel ainult 24% ja sellestki suur osa kaubanduse tarvis. Ka ei ole meil ära kasutatud võimalust väljamaa krediidiga laevu osta, milleks õige soodsad tingimised ning mida kõige õigemaks teeks tuleb lugeda, sest et selle läbi meie valuutat maalt välja ei vii, sest laevad teenivad ise võetud võla tagasi. Väljamaa krediit on aga võimalik ainult hüpoteegi võimaldamisel, ehk riigipanga garantiil. Viimast aga meil ei ole võimaldatud.

Võtavad veel sõna kapt. A. Klein, hra Markson, kapt. Horst, kes samuti alla kriipsutavad krediidiküsimuse põhjanevat tähendust ning vildakat majanduspoliitikat laevanduse suhtes.

Lõpuks võetakse vastu ühel häälel resolutsioon:

1) Kongress leiab, et meie majanduspoliitikas, mille järelduseks on Eesti Panga krediitide poliitika, meie laevasõit unustusesse on jäetud, mida näitab koguni väikene krediitide summa, mis laevanduse peale antud, samuti ka laevanduse peale palutud laenude mahakustutamine 1924. a. eelarves.

2) Kongress loeb tarvilikuks, et laevandusele meie majanduspoliitikas vääriline koht antaks, mille teostamiseks:

a) Laevaehituseks tingimata 1924. a. ettenähtud 20-miljon. laen antaks.

b) Laevade ostmiseks väljamaalt krediit korraldataks.

c) Laevade ostmiseks väljamaalt väljamaa laenu saamiseks võimaldada riiklist garantiid.

d) Laeva-liine toetada tarvilisel määral.

3) Meripanga ümber peaksid laevaomanikud rohkem koonduma, teades, et ainult selle läbi tõuseb usaldus panga vastu ning meri-krediidi võimalus meil ja väljas.

4) Laevade hüpoteegi-seadus peab kõige kiiremas korras teostatama, sest et ilma selleta meie laevade peale krediiti ei saa, seega ka laevade ostmine võimatu.

IV. Meriseadused.

Esineb pikema referaadiga v a n n a d v. J. T a n n e b a u m.

Näitab ära, et senni meie meriseaduste väljatöötamine on kannud juhuslist iseloomu. Tarvis seda ühtlustada, asutades vastava meriseaduste komisjoni vastavate krediitidega. Samuti tuleks astuda rahvusvahelise meriõiguse seltsi liikmeks. Samuti ratifitseerida Brüsseli konventsioonid.

Meriõigusi käsitades peaks neid jaotama vastavatesse gruppidesse, mille väljatöötamisele asuda. Läänud aastal on õige vähe seadusi teostatud. Pooleliolevatest peaks kiires korras teostatama: laevade hüpoteegi, meripiiride, mõõtmise jne. seadused.

Uus tolliseadus on paljudes punktides laevaomanikule kahjulik. Uues tempelmaksuseaduses taheti mitmetele dokumentidele õige koormavad maksud peale panna, muu hulgas 1% kinnituspoliisidele.

Läbirääkimistes toonitatakse meriseaduste kiire ümbertöötamise tarvidust, eriti veel laevameeskonna seadusi ära tähendades. Samuti loetakse koguni ebakohaseks mõned tolliseaduse nõuded. Loetakse tarvilikuks, et kõikide seaduste kohta, mis laevasõitu puudutavad, laevaomanikkude ühisus oma arvamist avaldaks enne lõpulikku vastuvõtmist, et ära hoida sarnaseid soovimata tagajärgi.

Võetakse ühel häälel vastu järgmine resolutsioon:

1) Meriseaduste väljaandmine tuleb ühtlustada, asutades vastav eriteadlaste komisjon, varustatult krediidiga, kohtuministeriumi ehk meriasjanduse peavalitsuse juures, kes kindla kava järele meie meriseaduste väljatöötamisele asuks.

2) Üldavarii lahendamisel oleks soovitatav Vene-aegsetele meriõiguslistele kommetele põhjeneva praktika poole tagasi pöörata.

3) Laevade mõõtmise seadus tuleks rutuliselt välja anda, ühes mõõtmise instruksiooniga.

4) Brüsseli konventsioonid tuleksid ratifitseerida.

5) Meripiiride kindlaksmääramise seadus tuleks rutuliselt välja töötada ja välja anda.

6) Laevameeste ja laevasõidu seadused tulevad samuti kõige ligemal ajal teostamisele võtta.

V. Merimeeste palganormid, registreerimine, munsterdamine ning hoolekanne.

Esineb ülevaatlikus ettekandes ins. E. M a s i k.

Palganormide maksmapanemine on saanud üldiseks tarviduseks, et luua kindlat vahet korda laeva ja meeskonna vahel. See on maksev üle ilma. Ka meil. Läänud navigatsiooniajaks töötati ühtlased normid välja, millega ka laevasõidu amet ühines. Kuid viimane astus esimesena kokkuleppest üle, suurendades välisvaluutas saadavat vaheraha. Ka laevaomanikud ei ole kõik normidest kinni pidanud, mõnel juhtumisel suuremaid palkasid makstes, isegi mehi üle meelitas. See on täiesti kurb nähtus meie laevasõidu arenemises. Kuid siiski on kaugelt suurem osa laevaomanikke normidest kinni pidanud ning tarvilik oleks, et eelolevaks navigatsiooniks normid üldiselt maksmata hakkaksid, muidugi maks.-normidena. Ühisusel on kavatsus normide aluseks läinud-aasta norme võtta.

Laevameeste registreerimine ning järelvalve on meil senni täiesti organiseerimata. Skandinaavias, Soomes, Hollandis, Inglismaal ja mujal on see koondatud „merimeeste majadesse“, mis tegutsevad omavalitsuse alusel riigi kontrolli all. Majade ülesanne on merimehi registreerida, iga mehe kohta pidada aruannet tema tegevuse üle, varustada laevu ja mehi tarvilikkude paberite ja raamatutega, nagu: meeste teenistuse raamatud, palgaraamatud, munsterrollid, laevashurmaalid jne. Kõik sissetulekud sellest lähevad majadele. Majad munsterdavad ka mehi peale ja on vahemeheks laeva ja meeste vahel. Maja valitsuses on harilikult 5 liiget: 2 laevaomanikku, 1 kapt., 1 stürm. ehk mehaanik, 1 meeskonnast. Sissetulekud laevadelt, meeskonnalt 1—1½% palgast, riigi abi (esialgu), kingid jne. Majad annavad ka

ulualust ja hoolitsevad hädasse sattunud meeste eest. Majast saab igal ajal iga mehe kohta tarvilikke teateid.

Meil tuleks ka kõige ligemas tulevikus asuda vastava organisatsiooni loomisele, eriti silmas pidades meeste registreerimist, teenistuse-raamatute tarvituselevõtmist, palgaraamatute ja munsterrollide ümbertöötamist.

Praegu on meil viisiks saanud, et munsterroll on meil ka kollektiivlepinguks, mis aga koguni ebakohane. Pealegi on seal palju selgusetusi ning soovimata punkte. Tuleb leping ühendada palgaraamatuga ning munsterrollist leping eraldada.

Kõige selle tarvis peaks kijreimas korras välja töötama meeskonna seadused, mis meil koguni kõlbmatad. Siin võiks aluseks võtta Skandinaavia uuemad seadused, mis Daani, Norra ja Rootsi tarvis ühtlaselt maksma pandud.

Ka meeste normid laevades tuleksid meil ümber töötada, sest et meil tihti Vene aja pärandusena rohkem mehi laevas, kui väljamaal. Näituseks 750—1000 IHJ. masinate tarvis on meil viisiks saanud 3 mehaanikut, kuna Norras ja mujal ainult 2 jne.

Siis on veel tarvis ära määrata sööginorm, mille puudumine suuri sekeldusi sünnitab.

Edasi. Meeskonna hoolekande alal kannab referent ette selle küsimuse lahendamise väljamaal, peatades õnnetujuhtumiste kinnituse, haigekassade ja pensionide juures, ning tuleb otsusele, et meil tuleks esimeses järjekorras õnnetujuhtumiste kinnituse seadus läbi viia. Haigekassad on ka soovitavad, kuid enne peab meeste registreerimine läbi viidama. Pensionide asi on ka väljamaal alles korraldamata ning puutub muidugi mehi endid.

Kõige selle juures on aga meeskonna-seadus tarvis välja töötada, mida meie meriseadusandlus silmas peab pidama.

Referaadile järgnevad elavad läbirääkimised, millest osa võtavad herrad: H. Neuhaus, kapt. Klein, Treilmann, Loosberg, ins. Leppik j. t.

Rõhutatakse samuti meeskonna registreerimise ning järelevalve ja hoolitsemise tarvidust, samuti palganormide kindlat täitmist.

Võetakse ühel häälel vastu järgmised resolutsioonid:

1) 1924. a. navigatsiooniks välja töötada 1923. a. alusel ühised maksimaalpalganormid, mis laevaomanikkude ühingu kaudu üldiselt maksma panna, soovitavalt ka riigi-laevadel.

2) Tarvilik meil sisse seada laevameeste registreerimine ning isikutunnistuse raamatud, kus näha andmed isiku kohta.

3) Välja töötada palgaraamatud ühes lepinguga, aluseks võttes Skandinaavia eeskujul; tingimised kokkukõlastada seadustega ning selgelt väljendada.

4) Munsterroll eraldada kollektiivlepingust ning uus vastav kava Skandinaavia eeskujul maksma panna. Munsterdada ainult isikutunnistuse raamatuga varustatud mehi.

5) Arstitunnistuste sisseeadmine laevameeste palkamisel, selleks kasutades vastavaid valitsuse arste, keda üleval peetakse arstimaksu eest.

6) Laevameeste munsterdamine, palgaraamatute, isikutunnistuste, hoolekande küsimused ja registreerimine koondada merimeeste majasse, mida asutada võimalikult ühes ringkonnas. Vastavad sissetulekud merimeeste majale.

7) Meeskonna normid laevades välja töötada.

8) Merimeeste sotsiaalküsimuste lahendamine peab sündima meil ühenduses merimeeste seaduse väljaandmisega, kus oleks täpisealt kindlaks määratud vahekorid laeva ja meeskonna vahel, mis teatavasti praeguste meie seaduste alusel segane ning selgusetu.

9) Hoolekande seadustest esimeses järjekorras välja töötada ühenduses merimeeste seadusega:

a) õnnetujuhtumiste seadus;

b) haigekassa seadus.

VI. Tulitornid ja merimärgid

Kannab ette referaadi kapt. J. Loosberg, mille sisu kokkuvõetult:

Eesti randades on laevasõidu-teede kaitseks ja juhtideks 89 tuld, 444 merimärki (toodrit) ja 35 ilma tuleta paaki. Nii suur arv on tingitud ranna ja madalikkude oludest. Läänud aasta kongressil ülestõstetud küsimustest sellel alal on osa täidetud. Nukke-Vormsi kandlis öösine läbikäik võimaldatud, niisama ka randades osalised uued tuled üles seatud ja viletsate vastu tugevamatega vahetatud.

Ei saa ütelda, et sellega kõik laevaomanikkude ja sõitjate nõuded ja soovid täidetud oleksid; tungiv tarvidus on veel Soela väina tulede järele, mis iseäranis tähtis rannasõidu purjelaevadele. Ühisus on kindlas arvamises, et need eeloleval navigatsiooniajal vastava asutuse poolt teostatakse, niisama ka laevasõidu teedelt vrakid koristatakse. Õiglast nurinat ja kaebusi on kuulda laevaomanikkude ja -juhtide poolt, miks nii hilja merimärgid (toodrid) välja pannakse; iseäranis raske on see rannasõitjatele, ei saa kuidagi loomulikult lugeda, et merimärkide väljapanemine pooles juulis lõpetatakse; rannasõidu tööd ja veod katsutakse just kevadist suve, kus ilmad soodsamad, läbi viia, sügisepoole jäävad raskete laadimistingimiste ja vähese töö tõttu rannasõidulaevad aegsasti talvekorterisse — seega ei saa merimärkisid nähagi.

Järgnevates läbirääkimistes, millest osa võtavad kapt. A. Klein, kapt. Klaar, Teng, Loosberg ja teised, toonitatakse eriti merimärkide (toodrite) hilist sissepanemist, nõudes tulevikus asja parandamist, milleks toodrite panemist peab vastavalt paremini organiseerima. Samuti toonitatakse Pärnu sadama sissekäigu puhastamise viivitust, mis erilise tähendusega, arvesse võttes Pärnu sadama kasvavat tähendust, eriti metsaekspordiks. Erilist tähelepanu pööratakse veel Pärnu sadama sissekäigu tulede peale, mis kaardist lahku lähevad, soovitudes esialgu kas või mooli otsade peale vastavad tuled seada, sest et tulede puudumisel läinud aastal paar õnnetust juhtunud.

Samuti toonitatakse Kihno riffi otsa tuleboi panekut ning mõnda tuld väinades. Leitakse tarvilikuks määruse maksmapanekut, mille alusel eraisikutel meriasjanduse valitsuse loaga õigus oleks vastavates kohtades tulesid panna, kui valitsus ei suuda.

Võetakse ühel häälel vastu järgmised resolutsioonid:

- 1) Et merimärgid kevadel varem välja pandaks kui senni.
- 2) Soela väinas vastavad tuled üles seataks, mis öösist laevasõitu ja läbikäiku võimaldaksid, niisama ka Pärnu sissekäiku.
- 3) Kihnu riffi otsa tuleks automaat-tuleboi asetada.

VII. Eesti sadamad 1923. a.

Ülevaatega Eesti sadamate kohta esineb teedeministeeriumi meriasjanduse inspektor ins. Leppik, jaotades sadamad sisevete- ja merisadamateks ning viimaseid jälle oma rannasadamateks ning välisühenduse sadamateks. Annab ülevaatliku kirjelduse kõikides nendes gruppides sadamate tegevuse ning ehituse kohta läinud navigatsiooniajal ning kavatsused tuleviku tarvis. Tähtsamatest momentidest oleks nimetada: Kuresaares ei ole majandusliselt põhjendatud Tori sadama ehitus, mis ennast tasa ei jõua teenida. Pärnus on lõpetatud sadamasilla ehitus ning 75% sadama suus põhjas olevatest laevadest üles tõstetud. Tuleval aastal on kavatsus süvendustöid läbi viia. Pärnu sadama tegevus on kasvanud 120.000 br. reg.-tn. ning läbikäik 9 milj. puudani, peaaesjalikult metsa väljaveo arvel. Narva-Jõesuud on süvendatud kuni 18 jalani. Sadam on peaaesjalikult ainult metsa väljaveoks tegev. Loodetav väljavedu sel aastal umbes 1½ milj. puuda.

Baltiskis on lõpetatud sild 350 m, ning korda seatud aidad, kuid tegevus on väike, sel aastal umbes 600.000 pd.

Tallinn jätab üksi kõik teised kaugele maha. Selles sadamas on ehitatud aitasid (9900 m², 5300 m² pooleli), seatud üles 10 kraanat, juure toodud juureveo teed, parandusel elevaator, kavatsusel tolliraiooni loomine sadamatehaste alal. Miinisadamas on ka kaide ehitus lõpetamisel, 110 m., laduplatsid (14.000 m²) ette valmistatud, nii et siit ligemas tulevikus metsa võib välja saata. Peale selle on viimasel ajal tarvitusele võetud Vene-Balti tehase ja Böckeri sadamad.

Enne sõda oli Tallinna läbilaske 683.000 reg.-tn., läinud aastal 840.000 reg.-tn., sel aastal loodetavasti 750.000 reg.-tn. Kaupasid läinud aastal 48 miljoni, sel aastal loodetavasti 43 miljoni puuda.

Sadamamaksude kohta Böckeri sadamas arvab referent, et see lahendatakse sadamate raiooni äramääramisega.

Referaadile järgnevad elavad läbirääkimised, mis käsitlevad Pärnu sadama liig aeglast süvendamist, Hiiumaa sadamate unustuseljätmist, mille juures eriti Suuresadama kordaseadmist nõutakse. Selle kohta võtavad sõna kapt. Klein, Teng, Loosberg j. t.

Erilist tähelepanu juhitakse praeguste sadamamaksude ning eriti kahekordsete maksude peale Tallinna ja Böckeri sadamates, mille juures leitakse tarviliku olevat, et viimasel juhtumisel tingimata ainult ühekordne maks oleks. Sadamamaksud tulevad, nii muuta, et mitmes sadamas laadimisel ehk lossimisel ühekordne maks oleks. Bunkri süte ja toidumoonna võtmisel peaksid aga maksud ära jääma, mis meie sadamatesse rohkem elavust tooks — ka möödaminevatelt laevadelt. Seda toetavad kapt. Treilmann, Loosberg, ins. Masik, M. Jaakson.

Erilist tähelepanu pööratakse teedeministeeriumi poolt väljatöötatud sadamamaksude seaduse peale, mis leitakse maksude suhtes olevat koguni kitsendav meie erasadamate arenemisele, sest et selle seaduse alusel erasadamates riik suurema osa maksusid omale võtab ning oma äranägemise järele ainult võib lubada osa tonnimaksust sadamal võtta. Leitakse tungivalt tarvilikuks, et seadus selles osas tingimata muutmist leiaks, samuti ka lootsita laevade suurus piirataks 75 reg.-tn. asemel 100 reg.-tn.

Ühel häälel võetakse vastu resolutsioon:

1) Tallinna ringkonna sadama maksud tulevad niiviisi korraldada, et ainult ühekordne maks maksta oleks.

2) Mitmes sadamas laadimise ehk lossimise juures tuleb võtta ainult ühekordne maks.

3) Bunkri süte ja toiduainete pealevõtmisel jäävad sadamamaksud ära.

4) Uus sadamate seadus tuleb muuta (seda riigikogust tagasi võttes), nii kuidas laevaomanikkude ühisus oma märgukirjas teedeministrile ära tähendanud. Eriti peavad erasadamate ja sildade maksud peale tulitorni- ja jäämaksu minema erasadamatele.

5) Pärnu sadama sissekäigu süvendamist pole mitte küllalt edukalt teostatud, tuleb tuleval aastal esimeses järjekorras teostada.

6) Tallinna vanasadama territooriumil, kus ruum juba praegu kitsas, ei või lennusadamat asutada.

7) Saarte ja Viruranna varju-sadamate korraldamise peale tuleb suuremat rõhku panna. Erilisel ja esimeses järjekorras Hiiumaal Suur sadam niipaljuigi korda seada, et seal võimalik oleks vähematel laevadel talvel seista ja vähemad parandustööd ära teha, sest see on ainuke talvesadam Hiisaarel ja Westi pool Tallinna ja et seal endisest sadamast praegu osa ehitusi alal.

8) Laevade klaarimist peab igas tähtsamas sadamas võimaldama.

VIII. Merimeeste kodu ja merikoolid.

Esineb ülevaatliku referaadiga kapt. A. Gustavson, ette kandes merimeeste kodu praegust seisukorda ning läinud tegevust, kust näha, et suuremaks ülesandeks on praegu maja ehitamine, mis läheb maksuma üle 20 miljoni, millest aga ainult väike osa käes, kuid lootust on riiklist abi saada. Ka linnavalitsus ei ole senni platsi andmise asjus kindlat vastust annud. Võib olla, läheb korda mõnda ehitusel olevat ehk valmis maja koduks ära kasutada. Kuid kõik ripub ära rahast. Laevadest on läinud aastal saadud kodu heaks umbes 550.000 mk., sel aastal vahest rohkem. Peale selle on annud kaptenite selts ja korjandused ning pidud, nii et umb. 2 miljoni koos on. Tegevuse alal on korraldatud raadio-telegraafi kursused ja motoristide kursused.

Merikoolide alal kannab referent ette koolide ajaloo ning praeguse seisukorra, mis lõpuliikult kindlaks määratud koolide seadusega, mis hilja aja eest maksuma hakkas. Koolid on kahte tüüpi, 2- ja 3-klassilised. Pearõhku pannakse praktilise merisõidu peale. Tutvustab ka koolist välja tulnud merimeeste arvudega.

Järgnevatel läbirääkimistel toonitab ins. Masik tarvidust merimeeste koduga ühendada ülaltoodud merimeeste registreerimist ning hoolekannet, milleks vastav merimeeste kodu (ehk maja) seadus peab välja töötatama, neid asutades meie suuremates raioonides. Kuludest peavad ka merimehed osa võtma. Valitsemine tuleb seada kindlamale alusele. Seda mõtet toetavad veel mitmed, nagu kapt. Klein, Treilmann, hra Neuhaus, kapt. Klaar.

Tõstetakse küsimus üles motoristide väljaõpetamise kohta, milleks meil nii suur tarvidus, nii et isegi väljamaalt peab motoriste hakkama palkama ning laevades töötavad I motoristina inimesed, kes küllalt pole ette valmistatud. Leitakse tarvilikuks, et see küsimus kiiremas korras lahendataks. Ins. Leppik seletab, et vastav motoristide kool organiseeritakse Tallinna tehnikumis.

Võetakse vastu resolutsioonid:

1) Meil tuleks Soome ja Skandinaavia maade eeskujul merimeeste majade seadus välja töötada, mille põhjal merimeeste maja ülesanne oleks peale korteri andmise veel merimeeste registreerimine, munsterdamine ja merimeeste eest hoolitsemine, mille juures vastavad maksud merimeeste maja heaks läheksid. Peale selle peavad merimehed ise maja jooksvatest kuludest osa võtma, samuti kui seda tehakse Skandinaavia riikides. Praegune „merimeeste kodu“ läheks sinna üle.

2) Merimeeste koolide asjus leiab kongress, et Eestis tuleb edaspidi rohkem rõhku panna motoristide ettevalmistamise peale, missugune võimalus praegu puudub.

IX. Merikinnitus-küsimus.

Esineb kapt. J. Loosberg.

Kannab ette Eesti vastastikku merikinnituse seltsi läinud aasta tegevusest mõned andmed. Selts algas oma tegevust 20. märtsil 1923 ning on senni kinnitanud 27 laeva 8500 reg.-tn. suuruses. Kogu kinnituse summa ulatab üle 60 miljoni. Laevad on kinnitatud $\frac{2}{3}$ väärtuses, ehk ainult teatavad osad laevadest. Seltsi preemiad on 25—50% madalamad kui harilikud kinnitusseltsides. Selts on esialgu töötanud õige ettevaatlikult, võttes kinnitusele ainult häid laevu, jättes teatava osa riisikost omaniku kanda. Kui reserve kogub, on kavatsus ka „avari gross“ kinnitada. Seltsi tegevuse läbi on mitu head miljoni kodumaale hoitud.

Oleks ainult soovitav, et meie laevaomanikud veel suuremal määral seltsist osa võtaksid. Ka riik peaks oma laevadest vastava osa seltsis kinnitama, selle asemel, et välja- maale kinnitusesummasid saata.

Läbirääkimistel avaldatakse ühist soovi, et vastastikku kinnituse seltsist osavõtmine kasvaks.

Võetakse vastu resolutsioon:

1) Et kõik Eesti laevaomanikud vastastikku merikinnituse seltsi ümber koonduksid, seal oma laevu kinnitades.

X. Rannasõidu- ja välisliinid.

1) Rannasõidu-liinide kohta refereerib kapt. Klaar.

Kannab ette nende liinide tekkimise ajaloo ning praeguse seisukorra.

Liinide seisukord pole kerge. On olnud raskusi kohaste laevade ostmisel, osalt ka selle tõttu, et siin riik eraliinide arenemise peale senni hea pilguga pole vaadanud. Siiski on praegu juba korraldatud eraettevõtjate poolt liinid: Tallinn—Rohuküla—Kuivaste—Kuresaare. Tallinn—Kuresaare—Pärnu. Tallinn—Loksa—Käsmu. Tallinn—Saared. Peale selle prahiliinid Tallinn—Saared—Pärnu ja Tallinn—idapoolne rand.

Eraliinide kõrval tegutsevad riiklised liinid Rohuküla—Kuresaare, Rohuküla—Hiiumaa—Saared ja Tallinn—Viru rand. Riigi laevad on mitmes asjas eesõigustatud seisukorras eraliinidega võrreldes: Ei maksa miskisuguseid riigi makse, ei ka omavalitsuse makse ning tem-

pei- ja ärimakse. Tarvitavad tihti eesõigusega sadama seisukohti, laduplatse ning aitu. Maksavad liinidele tihti juure rahva raha, mis peaaesjalikult tuleb vastavast asjaajamisest.

On väga kahtlane, et sarnase kahe mõõdupuuga mõõdetavate ettevõtete juures meie rannaliinid võiksid soovitatavalt välja areneda. Tuleks algusest peale riigiliinid eraliinidega maksude ja muus mõttes ühtlustada, et aga see tegelikult peaaegu kättesaamata, siis peaks likvideerima vähemalt niisugused riigiliinid, kus nad kahju hakkavad tooma, ehk kus eraliinid kohe asemele tuleksid ehk juba olemas. On avaldatud kartust, et eraliinid ajavad sõidu- ja veohinnad kõrgeks. Kuid sellel oletusel pole põhja all, sest vaba võistlus reguleerib hindu ning senni pole riigilaevad kusagil odavamalt vedanud.

2) Välisliinide kohta refereerib ins. E. Masik.

Tõendab esiteks andmete varal, et meie väliskaubanduse poliitikas tähtsat osa mängib see, kas kaubad meie oma või väljamaa laevades tuuakse. Võttes keskmiselt meie mere kaudu sisse- ja väljavedu 50.000.000 pd. ning keskmiseks veohinnaks puudast 15 mk., saame järelduse, et veoraha 750.000.000 mk. aastas välja teeb, millest praegu meie laevad suudavad rahuldada ainult umbes 20%. Lisades juure veel reisijate- ja postiveo, tõusevad prahid meie tarvidusteks ühes muude kuludega kunni 1.000.000.000 m. aastas. Eriti on tähtis liini-laevade tegevuses, et siin võimalikult oma laevad töötaksid, mille abil meie sünnitame võistluse ning selle järeldusel surume hinnad alla. Ka on võimalus oma laevaliinide kaudu oma väliskaubandust soovitatavalt juhtida. Missuguste kokkuhoidmistega oma liinide töötamisel tegemist, näitab ligem minevik, kus meie liinid prahihinna keskmiselt mitme marga võrra puudast alla surusid. Kui aga arvesse võtta, et näituseks meil liini tonnaash veab aastas umbes 15.000.000 puuda ning oletada, et meie liinide tegevuse läbi ainult 2 mk. hinda alla rõhutakse, siis annaks see meile aastas 30 miljoni rahvamajandusliselt tagasi.

Kuid meie liinid on alles noored. Meie kaubalaevastik kannatas sõja läbi. Meie liinidel puuduvad suured sõja ajal kogutud reservid. Meil on kaunis raske võistelda suurte väljamaa liinidega. Eriti arvesse võttes, et viimased riikide poolt abirahasid saavad, kas otse ehk postiveo maksu all. Viimast arvesse võttes, samuti ka meil liinide tarvidust ning vääradata tähendust ühes tarbega liinide väljaarenemiseks, on ühisuse poolt küsimus üles võetud, et meie liinid saaksid samuti postimaksude nime all vastavad toetused, samuti et meil oleks võimalus olemasolevate laevade abil talveliinid sisse seada, sest väljamaa võistlejad tarvitavad senni talvevedusid surveks suvevedudel prahtide saamiseks.

Meie loodame kindlasti, et valitsus meie seisukoha õigeks tunnistab ning 1924. a. eel-arves vastav krediit määratakse. Ka eraettevõtjad peavad siin käsikäes töötama.

Kuid prahtide saamisel oma laevadele on muidugi suur mõju ka meie äri- ning valitsus-ringkondadel — importööridel ehk eksportööridel, kelle poolt suuremat tähelepanekut peaks leidma omad laevad.

Pärast läbirääkimisi võetakse laeva-liinide asjus vastu järgmised resolutsioonid:

1) Riiklised laevaliinid rannasõidus on kahjulikud meie rannaliinide edule. Nende likvideerimiseks kokku kutsuda rannasõidu-liinidest huvitatud isikud ja ettevõtted, nendele ettepanek teha vastavate riigiliinide jätkamist soovitatavatel tingimistel oma peale võtta.

2) Kongress leiab tungivalt tarvilikuks meie ja väljamaa vahel liinide alalhoidmist ning uute sisseseadmist ning arvab, et meil riik peaks kõige tõsisemalt nende Eesti laevaliinide arendamist jälgima, kaasa aidates selleks, et meie liinid oleksid asendatud majandusliselt samadesse tingimistesse, kui meie võistlejad. Eriti peab 1924. a. eel-arvesse üles võtma postimaksudena laevaliinidele krediit vastavas ulatuses. Samuti peaks vastu tuldama talvesõitude korraldamiseks.

XI. Rannalaevade väljaveade ning prahtide küsimus

Räägib kapt. J. Loosberg.

Rannalaevade teenistus oli läinud aastal vilets. Ilmad väga paha laadimiseks ja sõiduks. Prahid maha surutud, milles süüdi osalt laevamehed ise, kes ei suutnud üheskoos töötada, nii et näituseks kroonu puude veohind 300—500 mk. süllast madalam oli, kui kindlaks oli

määratud taksides. Peale selle rõhuvad veel ülisuured maksud, mis eriti suured nendes maakondades, kes määravad erimaksusid seadusvastaselt. Samuti suured raskused maksuinspektorite poolt, kes nõuavad mitmesuguseid „ärítunnistusi“ ja maksusid.

Eelolevaks navigatsiooniks peaks rannavedude prahtide küsimuse ning laevasõidu tõsiselt kaalumise alla võtma, ühiselt kindlaks määrates minimaalprahtid ning -palgad ning muud tingimised, mis üksi suudaks päästa meie rannalaevastikku kokkuvarisemise eest.

Selleks peaks ligemas tulevikus kokku kutsuma kõikide rannalaevade esitajad ning vastav kokkulepe saavutatama.

Läbirääkimistes rõhutab kap. Teng sama tarvidust, eriti veel alla kriipsutades seda võimatut maksudekoormat, mis maakondades laevade peal lasub, meie rannalaevastikku kokku surudes.

Ins. Masik räägib, et mitte ainult rannasõidus ei tule prahinormid ära määrata, vaid ka Baltimere sõidus, kunni Daanini, kus meie purjekad suurel arvul töötavad ning kus läinud aastal prahihinnad niivõrd madalad olid, et teenistust põlnud. Selles sihis on algatuse võtnud Rootsi purjelaeva omanikkude ühisus, vastavate läbirääkimiste ettepanekuga ka meie poole pöördes. Igatahes peab niisugust algatust tervitama ning, kui võimalik, toetame meie sarnast ühistöötamist igapidi. Ka laiemas ulatuses võib mõjuda prahi-turu peale „Baltic and White sea conferens'i“ kaudu, eriti mis puutub veo tingimistesse.

Läbirääkimiste järele võetakse vastu järgmised resolutsioonid:

a) et täielikku prahtide kokkuvarisemist ära hoida ja olemasolevatele laevadele elamist võimaldada, veebruarikuus purjelaeva omanikud kokku kutsuda, et kindlaks määrata miinimum-veorahad tulevase 1924. a. navigatsiooni jaoks.

b) Jälgida Rootsi purjelaeva omanikkude ettepanekut 1924. a. navigatsiooniks minimaalprahte Baltimeres ära määrata ning kokkuleppe saavutusel sellega ühineda.

c) Koos töötada rahvusvaheliste ühisuste kaudu prahtide ning charteri tingimiste parandamiseks.

d) Kongress avaldab kindlat lootust, et meie valitsuse ehk era import-eksportöörid meie oma laevu esimeses järjekorras arvesse võtaksid.

XII. Kongressi otsuste täideviimine.

Kongress otsustab ühel häälel:

Kõikide resolutsioonide läbiviimiseks laevaomanikkude ja -ehitajate ühingu juhatust paluda.

Sisu:

I. Aruanne laevaomanikkude ja -ehitajate ühisuse tegevusest läinud aastal, ins. E. Maasik	3
II. Ülevaade läinud aasta kaubalaevastiku ning laevaehituse arenemisest, ins. E. Maasik	7
III. Laevanduse krediitidest, dir. M. Jaakson	7
IV. Meriseadused, vann. adv. J. Tannebaum	9
V. Merimeeste palganormid, registreerimine, munsterdamine ning hoolekanne, ins. E. Maasik	9
VI. Tulitornid ja merimärgid, kapt. J. Loosberg	11
VII. Eesti sadamad, ins. Leppik	11
VIII. Merimeeste kodu ja merikoolid, kapt. A. Gustavson	12
IX. Merikinnitus-küsimus, kapt. J. Loosberg	13
X. Rannasõidu- ja välisliinid, kapt. Klaar	13
XI. Rannalaevade väljavaade ning prahtide küsimus, kapt. J. Loosberg	14
XII. Kongressi otsuste täideviimine	15

Eesti Meripank A/S

Telegr.: „Meripank“.

Kõnetraat: 27-80.

Pank toimetab kõiksugu pangaoperatsioone sise- kui ka väljamaal.

Hoiusummade eest makstakse 5—9⁰/₀.

Panga käes on Kinnituse Seltsi
-:- „EEKS'i“ agentuur. -:-

Tallinn, S. Roosikrantsi uul. 15.

Eesti Vastastikkune Merikinnituse Selts

Telegr.: „Merikin“.

Kõnetraat: 27-80.

Laevade, prahtide ja veorahade kinnitus.

Tallinn, S. Roosikrantsi uul. 15.

(Meripanga ruumides.)

0 D
2665

12166