

Eesti finanspolitika

kaub. cand. Wold. Tõruke

1920.

Eesti finanspolitika

kaub. cand. Wold. Tõruke

TARTU LINNA
KESKRAAMATUKOGU

3 | 713

22426 | 2

Tartu Riikliku Ülikooli
Raamatukogu

105624

1920.

— M. Tamwerk'i trükk Haapsalus —

2

Tartu Ülikooli
Raamatukogu

219346

51638443x

Eesti finanspoliitika. *

Iga riik weab midagi sisse ja weab midagi wälja, üks rohkem teine vähem. Riik, kes ainult sisse weab, ei saa majanduslises iseseisew olla. Suur wäljawedu riigist on rahwa rikkuse, ettewõtlikkuse ja kõrge töötlusejärje fundemärk. Kõigi abinõudega püüab iga riik sissewedu wäljaweoga tasakaalus hoida. Ühe aasta tegewus majanduse bilansi balanseerimises on liiga lühike aeg ja ei anna õiget pilti rahwa wõimlisest; kümne aastate periood, mis tõusu ja alanemise tsiklite wahelduse kogu, wõiwad enam-wähem kindlana ettekujutuse rahwa majanduse käigust anda. Miljon peade mõtteferawus, miljon kätte wiskus, ettewõtlikkus, julgus, wahwus riisiko elu lahenduse teesid otsides, sadatepidi kombineerides, fakistusi wõites, mis ajaloolise seisukoha poolest looduslistest, maade, kuid ka rahwa etnograafilistest psühholoogilistest ja paljuist muist põhjustest olenewad, annawad majanduse edinemisele teatawa seesmise jõu ja määrawad sihi. Teoreetilised wäljarehkendused ja ettekuulutused selle wõimsa käigu seletuseks ei leia praktilises elus 99^o täitmist. Nii kuidas üks weelilk meres, on üksiku inimese tahtmine ses awalduses tähtsusetu. Geeniused sün-

nitavad küll iseseiswaid liikumisi ja tõmbawad terwed massed enese järele, kuid hiiglaske edenemine ei ole oma kapriisides ka neile sõnakuulelik. Wast rahwas oma kogus elunähtuste ja elutarkuse waral seletab õigelt ja tunneb instinktiliselt ette, mida oodata on.

Riikides, kel aastasajad selja taga on finansministri ülesanne lihtne, tarwis selles sihis, mis siit saadik, edasiföötada. Teades, et ühel inimesel on wõimata kurssi muuta, mis elu ise on määrand; ta on õige; selle eest peab wõitlema, rahwa tahtmine on püha. Inglismaa asumaade politika ei ole ühe ministri ülesleidus, üks minister ei saa seda muuta. Iga inglane on uhke asumaade peale; norralane kiidab oma laewastikku, daanlane oma piimaasjandust. Wäljaarenend finanspolitika on suur saawutus rahwa elus. Kindlas sihis julge kindla käega juhitud edeneb siis riigi-majandus, täis seesmist jõudu, iseteadwust ja usku enese sisse. Raha kurss, mis majanduse barometer, tunnistab seda.

Hoopis teisem on uue algawa riigi finans küsimus; puuduwad stalistilised wäljawaated, harjumused, kogemused, julge käsi. Wäike-riigid, mis uuest tekkind, peawad agoonilist wõitlust, et wäljapääsu leida ja lähem tulewik näitab, mis nad suudawad ja kes neist eluwõimulisem ja iseseiswa riigina olema küps. Paljud wäsiwad ja jääwad wõitluses alla, juba on niisugused fundemärgid olemas, sarnasteks wõiks nimetada: 1) Leedu riigi rahaasjanduse korralduse inglise kapitali kätte andmist; 2) Läti lootuste panemist wäljamaa kapitali abi

peale riigi looduse warade kasutamises. Kas toob wäljamaa kapital maale õnne wõi õnnetust, on enam kui selge. Kuid iga majapidamine nõuab korraliku rahaasjandust.

Kindel on usk Eesti sisse ja selle õnnetähe sisse, mis Eesti saatust juhib. Sõjas älesnäidatud wintskus, sitkus eraldab meid teistest wäikeriikidest. Sõjariistadega kätte wõidetud rahu on kindlustanud meile seisukoha, mis majanduslises elus pööret tähendab. Wähemalt aeg on sellega mööda, millal ka meil wäljamaa kapitali abi peale suuri lootusi pandi, nüüd ei leiaks see enam poolehoidmist.

Ise oma majapidamist juhtida, ainult enda peale loota, on õige tee.

Juba see fakt, et riigi sisse- ja wäljawahe kawast wõime rääkida, on suur wõit. Ehk küll alguses umbkaudselt pimedas metsas kobades leiab omeli ühiselt otsides lõpuks tee lagedale.

Et mitte ise ennast petta, tuleb kainelt otsekohe ja karmilt iga sammu hinnata.

Rahaministri kawa 1920 a. peale.

Wäljawedu.

4000 tonni lina	naelsterl.	800.000
300.000 püffi tsementi ja osalt		
	teliskivi	„ 300.000
250 000 tonni piiritust	„	125.000
Paberi ja puufööst saadused	„	1.000 000
10 000 tonni kartulid ja kartulij.	„	600.000
100.000 stand. metsa	„	1.00.0000
		<hr/>
	naelsterl.	3.825.000

Sissewedu.

20.000 tonni wilja	naelsterl.	500.000
1.200 tonni suhkurt	"	120.000
16.000 tonni soola	"	150.000
Põllutööriistu ja abinõusid	"	620.000
Tööstuse masin. ja abinõusid	"	1.200.000
Liikumise abinõusid	"	250.000
Arstirohtu, nahka, riidet jne.	"	200.000
Wõla protsentideks ja riigi otsek. kuludeks	"	250.000
	naelsterl.	3.290.000

Selle kawa järgi on riigi majandusline seisukord hiilgaw — wäljawedu on pool miljoni naelsterlingi suurem sisseweost, maksu bilans. mis poole sissetulekut tähendab, pole selle juures arwesse wõetud; riigi otsekohe- sed kulud ja wälisprotsendid on kõigest $6\frac{1}{2}\%$ üleüldisest wäljaweo summast.

Ka ei wõi juttu olla mingisugusest nälja bñdshetist, sest sisseweos küll 500.000 naelsterl. eest wilja on, kuid wäljaweetakse ju 600.000 naelsterl. eest kartulid ja kartuli jahu. Kar- tul on ikka leiwa aset fäitnud, nõnda et sellega wäikest maiust toga aelaks, kartuli asemele saia tahetakse.

Möödapääsemata on tarwis sissewedada soola, keemialisi aineid, masinaid.

60 % wäljaweost on tooresained: linad, kartul, mets. Ili wäike riik, kui Eesti, ei saa tooresainete wäljaweoga oma majandust fasa- kaalus hoida. hulk wabrikuid, mis meil ole- mas, milledest nüüd mõned poole jõuga töö- tawad (paberi, tiku), palju aga seisawad (kiu,

piirituse) võimaldavad ju lähemal päivil suuremal määdul ümberlööfust, nõnda, et sest pahest ülesaamine ainult ajaküsimus on.

60—65—70% kõigest väljaveost on mets. See on suur metsa oksjon Eesti tares ja sellepärast võib seda kawa — „Eesti metsa laastamise“ kawks nimetada. Muidugi on väljamaa kapitali abi siin mõeldud.

100.000 stand. metsa ühe miljon naelsterl. eest ühe aasta jooksul väljavedada tuleb tõsiselt enne järele kaaluda.

Mets on meil ainuke energia, soojuse ja valguse allik, tööstuse suurem tooresaine. Mets on puufumata fond, mis riigi ikalduse aastatel piinliku kitsidusega kasutatud võib saada.

Metsa väärtus nii otsekoheses Euroopa läheduses tõuseb imekiirusega.

Eksporteerimist sel alal suurendada võimaldab turba ja põlewakiwi koduse tarwiduse laienemine.

4000tonni, umbes 250 wagunit linu väljavedada maksab sedasama, mis 100.000 stand. metsa. Nõnda on lina hoopis soovitavam. Kuid ka lina kasutus, mis kord tõsi, on õnnetu majanduse haru. Ta kurnab põllud, ta neelab hiigla tööjõu, mis praegusel silmapilgul iseäranis kallis, sest suured riiklised tööd, raudteede ehitused, metsalööd. turba, põlewakiwi kaevamised, ehituse tööd jne. käsil on, ära, rääkimata kapitalist, mis wabrikute, masinate ja muude lina tööstuses tarwilikkude abinõude nüüd uuesti muretsemiseks tarwis läheb.

Meeleoluga (1920) rehkendades on lina muidugi trehwawalt walitud kaup, sest tema wäljaweoks takistus ei ole. Oleks lina söögi aine ja oleks pärast teda ka toifu rohkuses, wäljaweost ei wõiks juttu olla. Kas ei ole raswa produktisi riigis külluses, wõid ja liha turgudes osta niipalju kui süda ihkab Restoratsioonides, söögimajades supp, praed aina ujuwad raswas, aga kes tohiks lausuda, et seda produkti meil küll on — Amerika pekki weetakse sisse.

Rahu ajal läks rong rongi järele sigu, loomi, wõid Peterburgi, kuhu jääb see nüüd. Ei tarwitse ennast pefta, arwates kui oleks see kaup otsas; silmitsedes turul, lihakarnide ja maameeste wankrite juures, näeb, et naela wiisi osta, nii kuidas enne linna inimene kokkukoidlikult püüdis läbi saada, nüüd enam moudis ei ole — ostetakse siga, pool siga korraga. Kodu aurawa lihakausi juures kurdetakse aina nälg, nälg. Nõnda on linakaswatus wõimalik, nuumsigade kaswatus, kui ta ka sada kord tululikum oleks, on praegu wõimata. Walides, kas metsa maha raiuda, wõi linu kaswatada, siis muidugi wiimane ja kui erakorraline ajutine.

Waadeldes hindu, mis selles kawos käsitatakse, siis ei saa salata, et raske ülesanne on riigi kauba realiseerimine. See töö mis osaw kaupmehs oma wilumuse, hääde sideme, tutwuse läbi hästi korda saadaks, käib täiesti üle jõu inimestel, kel idealistlik ilma waade, kes ajakirjaniku, luuletaja, professori

tegewuse põllult, kel kaupmehelik turufundmine ja silmaosawus puuduvad. Eesti marga kurss¹⁾ on wõli, mis riigi kassa awab.

1) Muidugi ei wõiks raha kursist juttu olla riigis, kus paberi rahaarw piiratud ei ole. Paberi raha trükkimine on aga käesolewa aastasaja üleüldine rekord-number.

Paberi raha ei oletôesti mitte raha. Raha mõiste nõuab seesmist wäärtust, nii kuidas oli rahaks nahad, kallid metallid jne.

„Paberi raha“ on wale õpetus. Riigimehed, kes selle wale õpetuse prohwetid prowotseeriwad rahwa usaldust, et nende warandust tuuldo wisata, moraali ja tööhimu häwitades.

Inimesed asendatakse kahte laagrisse. Üks laager peab hõiske pillerkaari pitspalli pidu, hoolimata et katku aeg. Siin on kel miljon westitaskus, wawata saadud ja wäärtuseta, kes wäikse käeliigtusega tuhanded wõtawad, kes sajakorra rohkem palka saawad, kui töö wäärt.

Teine laager on, kes käed rakkus terwist kurnates töötab. Mõlemate laagrite jaoks on üks ja seesama masin, mis neile raha trükkib. Mida rohkem paberi raha trükitakse, seda suuremaks kasvab esimene laager ja kahaneb teine.

Sotsialismuse õpetuse geeniused ei ole oma töödes paberi raha trükkimise projektisid pärandanud. Praeguse aja rewolutsioni maad, mis sotsialismusest üle nõretawad, on kõige suuremad paberi raha wabrikud; wõi on see uus tee proledi õnnemaale. Ometi tehtakse seega kõige äraandlikumal teel tööline narruse, pettuse ja koorimise objektiks. Wõrreldes kõrwuti Inglise-, Prantsuse-, Saksa-, Austria-, Wenemaid selgub wastuwaidlemata tõde — kus rohkem paberi raha riigis, seal suurem wiletsus. Iga uue riigi tekkimine on ka uue paberi raha wabriku asutamine. Miks puudub paberi raha üle rahwuswaheline kontroll? Paberi raha häwitamine oleks kindlam tee, mis üleüldise rahule wiiks.

Kui walitsus ainuke kaupmees riigis, vähemalt 50% kogu importist ja eksportist käib tema läbi, mis umbes 1.000.000.000 E. M. K. siis on mõeldapääsemata et Asutaw Kogu raha kursi määraks. Arukordsetel aegadel tihti esinewad wahekorrad, mis arusaamatud ja meeletud näiwad olema. Ülleme, et kõige külmawerelsusega edasi näeksime kuidas 1 SMK täna 3 SMK, homme 4, ülehomme 5, siis jälle 4 ehk 6 SMK j. n. e. maksab. Waba kaubanduse olemisel konkurentsi tõltu, kus wastamisi käiwad huwid üksteist üles kaaluda püüawad, oleks see wast seisukorra tõsine peegeldus. Praegune SMK kurss on mingi ahnitsewa, omakasu kägistuse töö rahwa ausameelsuse kollal. Aasta tagasi, kui esimesed E. rahad ilmusid, hinnati 1 SMK = 1 SMK (ametlik raha alus) see ei jäänud aga kauaks püsima. Mingisugune nõiawõim kiskus SMK asarflisse mängukeerdu ja wiis hüpetele isegi 1 SMK = 6 SMK. Kui suures sõjas liitlaste wõidud nende raha kurssi tõstsiwad, siis wiis meie suwine (1919) sõjakäik, mis wõidust wõidule läks, marga alonemisele. Kõik see kursi hullustuse fuhin millel igasugune normaalne alus puudus, oli aina keew spekulierimine. Eesti riik on seisnud kindlalt wapususteta ferwz 1919 aasta, E. marga hind on praegugi 1 SMK = 1 SMK. Turu hindade seisnüd ja aasta tagasi meil ja wäljamaal tõendawad seda.

Tallinna börsse tegetwust määrawad — lina, fsement, paber, piiritus, kartul, mets; + wili, suhkur, sool, põllulööriistad, petro-

leum, määreõlid, kiwisüsi. Lähemalt waadeldes ei ole EMK hindamises pluss siin kaugeltgi aktiivne jõud.

Meeleolu sünnitab ainult miinus. Walitsuse himu kaubelda keeluseaduste monopoli abil on E. margale kahekordne miinus. Sisseweokeeld on nuga nende kõri peal, kes E. marga hinda tõstawad.

Et see nii, ei puudu tõendused.

EMK oli siit saadik ilma realse alusega, ei olnud kulda kindlustuseks ja ta hind oli ka odaw: 1 naelsterl. = 300 EMK. Nüüd, on aga EMK kullaga kaetud ja arwata wõis et kurss nüüd vähemalt 1 naelsterl. = 100 EMK tõuseb, mis aga mitte ei sündinud. Nõnda tähendab, et meie kuldgi midagi ei maksa.

Kes ei tahaks metsakaupmeheks praegusel ajal hakata, kui meil maksab üks kubiksuld puid niisama palju Eesti markasid, kui palju Stokholmis Rootsi kroonisid. Kuidas saab sisseweelaw kaup odaw olla, kui walitsus sellesama metsakaupleja käest 1 Rootsi kroon 15 EMK ostab.

Waadeldes, et põllumehe käest linu 5000 marka kaal ostetakse, et piiritust 250 mrk. puud ja mets 100 000 standarti üks miljon naelsterl. hinnatakse, mis kõik furus kakskorda nii palju maksawad, siis tekiks mingi wahe summa — 500 000.000 EMK (1 naelsterl. 300 EMK). Selle summa kohta wõiwad mitmesugused arwamised olla, pessimist konstateeriks suurt defitsiti. Kuid ta oleks 50% möödapääsemata, ka eraeltevõtjate kaasabi puhul, sest poliitiliselt, kui majandusliselt on praegu

silmapiilk, mil rahamehed Eeslile nii wähe patriofid on, et aina waatawad kuidas oma raha wäljamaa pankadesse paigutada. Muidugi on toodud hinnad umbkaudsed (ka meelega wõiksemad wõetud) tegelikult kujuneb feisiti.

Sissetoodawast kaubast on —
inimeste farwituseks määratud

30% naelsterl 1 000.000

masinate farwituseks 30% naelsterl. 1.000.000

Inimestel ja masinatele auru sees hoidmine nõuab 60% riigi importist.

Kulu kütte eest tasulakse produktidega, mida leida tuleb, muidu oleks riigi seesmine tegewus wabrikuga wõrrelda, mis fühjalt käib.

Mis 1920 a. majanduse kawas puuduma näib, on see, et käsitusel olewad arwud juhulised ilma ühendussidemeta on. Missugune majandus-finans-politika on selle kawa taga? Uue riigi loomine peab järskust pööret rahwa elus tähendama. Kas ükski suur riiklik ülesehiluseföö meie ajusid ei paina? Wõi on see narune warruka jupp suurest wene armäkist lõigatud, mida paikame. Kas ei oleks Eesti Suur-Wene küljes tilpnedes niisama kohma kalt riigi finans-politikas oma jao täitnud.

Millega on äratähendatud, mis on meie majanduse otstarwe ja siht; mis wõime ja kuhu jõuda tahame; mis on meie rahwa juures ja meie oludes iseäralikku ja millel tulewik?

Riigi seesmise majanduse elu mitmekesistes awaldustes juureldes otsides põhjusi, mis meeli seowad ja wirgutawad mis jõudude krupeerimist sünnitawad, energiat ja lootusi annawad, ei saa tähelepanu keelata 5-mele

majandusharule, mis ennesunnistust ja maks-
mapanemist nõuavad. Need kolm majanduse
ola on mereasjandus, piimaasjan-
dus ja transitkaubandus; lühidalt
meri, piim, transit¹⁾).

¹⁾ Tööstus, mis sisseveetavaist tooresainetest
väljaveoks produtseerib on transit.

Meri.

Meri on riikide olemasolemise üks peanõuetest. Ajaloolised riigid on merede ääres tekkind. Mered on tsivilisatsiooni ja kultura edendajad olnud. Kõikide riikide tähelepanemine on merede peale pöördud. Suurriikidele, näituseks Inglismaale, Amerikale, Jaapanile jne. on meri eluküsimus, nende rikkus ja vägewus. Suur-Saksamaa püüd oli — merede üle walitsejaks tõusta hüüdsõna all „Saksamaa tulewik on merel.“ Palawiku kiirusega ehitatakse üle ilma laewastikkusid, et ajalookäigus mitte maha, edenemisekäigus mitte alla jääda. Suurriikide hiigla edenemisele rühiwad wäiksed riigid kiirelt järele, äärmisi jõupingutusi tehes. Hollandi, Daani, Norra, Belgia on püsima jäänud suurte riikide keskele suurelt osalt oma laewastikkude tõttu. Poolariigi olemasolemist peetakse wõimalikuks, kui ta merele wälja jõuda tungida. Siitsaadik on ilma mereta wast ainukene Schweitsimaa läbi saanud ja seda ainult oma looduse ilude tõttu, mis turistisid kokku meelitawad, kelledest riik sisselulekuid saab. Meredele wäljapääsu pärast wõitlewad eu ja suima peal Balkani wäike-riigid.

Eesti seisukoht on mere poolest õnnelik; ta on kui poolsaar kolmest küljest weega pii-

rafud. Suur Lääne meri, mis maailma okeaanidele wälja wiib, uhab Eesti kallast läänest ja põhjast poolnuketi teda kui kaissu haartes. Lagemala huik sadamaid, lahtesid, wäinasid sügawale weeteedega sõlmivad Eesti lahutamata osaks kulturi ilmariikide rõngasse, kellede laewad kogu maakera meredel uhkelt purjetawad. Praegusel silmapilgul ei ole Eestil küll mingisugust laewastikku olemas, wälja arwates mõned üksikud, mis Eesti wettesse juhusliselt, kui äraeksinud näiwad olema ja nüüd Eesti lippu kannawad. Ka ei ole meil siitsaadik suurt huwi mercasjanduse wastu saadud awaldaada, näituseks riigi esimese kahe aasta kestwusel pole isegi mereminister ametis olnud, ka ei ole riigi bñdshet laewanduse peale tähelepanemisewäärilisi summasid assigneerind, niisama ei ole ka eraletewõtjad laewanduses tegewuseala otsinud.

Eestlase süda on aga lahutamata merest. Rastasadade jooksul on ta järjest julgeid mere sõitusi ettewõtnud. Sellest tunnistawad rahwa muinaslood, sellest räägib ajalugu ju wanast hallist ajast peale. Seitsmesaja aastane orjus on ärakihwtitand eestlase hinge, on teda willetsusse, waesusse, meelegeitele wiinud, temalt kõik, mis elus kallis, rööwides. Tungi meredele ei ole saand ta temalt ometi wõlta. See tung on wiinud meie meremehe teiste Europa julgete meremeeste peresse. Tarwitseb minna wäljamaa sadamatesse, waadata wäljamaa laewade peale ja seal leidub Eesti meremees. Raske südamega on ta wälja läinud kodust, kus omale tegewuse wõimalust ei leidnud

Viimased sõja neli pikka aastat halvasiwad ka meie mererannal iga tegewuse. Wene sõjalaewastik koondus siia wõfesse mineeris wäinad ja laewa teed ja karistas sõjaseadustega mereleilmujaid.

Nüüd on aga põhjalik muutus ; meremehe elus hakkab uus ajajärk, waba ja loofusrikas. Eestist peab tõusma mereriik, sellepärast käed külge.

I.

Mereasjanduse ehteotsa peab mereminiister asutama (Eesti admiralteet).

II.

Laewa-ühisusi tuleb suurel arwul asutada, endiseid laewaseltsisid kiiremale ehtewõtlikkusele wirgutada, krediitlisi määrata. Teraslaewa ehituse tokkides peab töö ööd kui päewad täies jõus kestma. Et kiirelt tonnash tarwilik on, siis tuleb püüda wäljaweefawa kauba wastu laewu wahetada, wastu saada. Wanad sadamad korda seada, uusi juurde ehitada. Wabasadama ehitus peab wiibimata algama. Sadamate abinõud tõstekraanid, jäämurdjad, puksirlaewad on tarwilikud.

III.

Puust purjekate ehitamine peab terwel rannal algama. Nõuande bürood, laewaehituse instruktorid, insenerid tulewad ametisse panna. Laewa ehituseks tuleb maksuta ehitusepuu anda. Erapank sellel alal, mis krediitlisi reguleeriks, on tarwilik. Kanaatide ja

purjuriide tegemine, mis ju Narwas enne oli, käima panna. Wanad laewaehitajad, keda saartel ja ranna ääres palju, peawad ametit saama, nende tööd hindamist ja tähelepainemist leidma. Tarwilise tüüpulise laewade ehituse peale auhinnaline konkruus wälja kuulutada.

IV.

Selle hiigla töö jaoks on palju käsi tarwis. Esimeses jaones on eesti meremeest nüüd aeg wõersilt koju kutsuda. Paljud neist, kes liht käsualustena wäljamaal wõerastel laewadel on, wõiwad nüüd oma kauaaegsete kogemuste tõttu ise laewu juhtima hakata. Kõnede, kirjandusega tuleb laewanduse alal tööle ergutada. Merekoolisid asutada. Kõrgem mereasjanduse õpeasutus, olgu see Tartu ülikooli juures erafakulteedina, ehk mujal, on tarwilik. Kõigis koolides, vähemalt lähidalt, peab ka mereasjanduse tutvustus olema. Koolidel tuleb ringreisisi ettewõtta merele, laewade, sadamate, laewaehituse dokkide jne waatamiseks. Õerutajate ja purjukatel sõitmise klubisi asutada. Tuleb korraldada üleriiklisi wõistlusi purjulaewadel, purjupaatidel ja aerupaatidel sõitmises ja selleks riiklisi auhindu määrata. (Saksamaa eesk.)

V.

Seaduseandlisel teel tuleb esialgselt kitsendada laewade müümist wäljamaale. Eksporteerida ainult oma riigi laewadel.

Riigi seesmised weeteed tahwad uurida.

Üle ilma ahwardab kiwisõde puudus raskete tagajärgedega — kaubanduslist liikumist ja tööstust seisma jätta. Kiwisõde kriisis ei näi lahendamist leidwat ja tal ei ole mõõdamine w ajuline karakter. Purjulaewanduses on sellepärast piiramata tegewuse awarus. Korratud riigi raudteed ei saa lähemal päwil oma ülesannete kõrgusele tõusta. Weeteed ja laewandus peab siin appi astuma. Laewandus awab eraalgatusele laia tegewusala.

Piim.

Mere asjanduse järele on kõige tähtsam majanduse haru piimaasjandus, piima ümber-töötamine, lühidalt piim.

Daani, Põhja-Saksa, Rootsi, Soome ja teised kultuuri-maad on piima tähtsust kõrgelt hinnanud.

Nad on sel alal suured edusammud teinud ja hääd tagajärjed saavutanud. Piimaasjandus on nende riikide rahwaste suur rikkus. Piima ümber-töötuse produktid — juust, wõi, kasein, piimasuhkur, kondenseeritud piim, koor, steriliseeritud piim, koor, piima konserwid j.n.e. on kõik kõrge hinnaline kaup. Seda kaupa on kerge alal hoida, tema pakkimine on lihtne, tema tarwitus suur, sest iga inimese elu, kõlkest hauani wanemate wanemate harjumuste tõttu piimaga lahutamata kokkupuutumuses on.

Kui metall, manufaktuur, keemia ja teised fabrikatsioonid turgudes seisakusi sünnitawad, ja suuri kriisisi läbi elawad, millede tagajärjel üks kui teine tööstuse haru koguni ärahäwitatud saab, on piima produktid alati nõuetaw kaup ja nende tarwitus ühtlane. Muidugi on hinna tõus ja alanemine kui muugi kauba juures igapäewane nähtus; peale selle on hindade tõus ja alanemine talwe ja suwe wahe-tustel periodilist laadi.

Eesti piimaasjandus on umbes 20 nd aastat wana. 1901—1903 aastatel tekkisid esimesed ostu meiereid; 1905—1914 aastatel on piimaühisuste asutamise ajajärk; 1914—1920 aastatel on piimaasjanduses täielik seisak sõja tõttu. Kohati isegi häwinemine, sest et sel ajajärgul piima-karjast palju kroonule rekwireeritakse. Mõisate ja väiketalupidajate piimaasjandused on kõrwuti tõotanud. Mõisates on ta wanem kuid loium edenema olnud. Väike-talupidajate piimandus oli alguses hoopis väike, 7—8 aasta jooksul edenes ta nii kiirelt, et oma produktioni kogusumma poolest mõisalest ette jõudis. Eesti piima produktide peaturg oli Peterburg. 1912—1913 aastatel tehti esimesed katsed wäljamaa turgude otsimises, lühikese aja jooksul oli wõimata tuntawaid tagajärgi saawatada. Peterburgi turul mängisid 1906—1917 aastani eesti piima produktid peremehe osa. Piimaasjanduse edennemises tegisid suurt tööd agronomid instruktorid, põllutöö näilused; linakaswatuse pealt mindi kiirelt piimaasjanduse, kui tululikuma peale üle. Waatamata kodusest tarwitamisest, Pihkwa ja Riia turgudest walgub aastatel 1906—1917 erapiimarongidega ja kiirprahisõitudega Peterburgi igapäew umbes 25 wagunit piima produktisi. 20.000 naelsterl. eest; aastas umbes 9000 wagunid 8.000.000 naelst. eest. Eesti raha praeguse kursi järgi 3 miljardi marga eest.

Koduseks tarwituseks jäi piima küll ja toit ei olnud mitte puudulik. Ei looma toidu juurikate, ei õlikookide, waid lihtsalt karjamaa

toidu peal oli kari. Eestimaa võimalused on piimaasjanduse edenemise alal võrreldes Daani ja Soomemaaga hoopis paremad. Soome kalju mägelises maas, kõietab eit lehma aina raudkiwi rahnude otsas; Daanis on väheste heinamaade tõttu karjapidamine rohkem sissetoetava toidu peal võimalik. Eesti selle kõrval oma rikaste heina- ja karjamaadega on karjapidamiseks kui loodud.

Karjapidamises nii tarvilikud õlikoogid peab Daani ja Soome kaugelt Amerikast, Wenemaalt j.n.e. sissevedama, meil on aga nad otse külje all saadaval. Pihkwa ja Nowgorodi kubermangudes on õliwabrikud, mõõda Peipsit ja Emajõe neid sissevedada ei tule kallis.

Maareform tõotab piimaasjanduses suurt liikumist sünnitada, ehk praegusel silmapilgul väljawaade küll kõige kurwem on. Mõisade karjade häwitamisega on pool piima vähemaks jäänud. Ka talupoegade piimasaak on väike; rekwiireerimisest alles jäänud karja toitmine on heinte ja wilja puudusel wilets; piimameiereid, ühisused paljud seisawad. Edasi nii kesta ei wõi. Karja ja karjatoidu rekwiireerimised tulewad võimalikult seisma panna; karjaasjanduse eriteadlased ametisse määrata ja sõjawäest wabastada. Mitte ametnikkude, waid põllumeeste eneste tegetus on kõige soowitawam. Piim on mitme võrra vähemaks jäänud, ta pole aga hoopis otsas. Kindlasti wõib ütelda, et warsti enese tarwituste kõrval kokkuhoidliku majapidamise juures ka wäiksest väljawaest wõib juttu olla.

Karja tuleb otsekohe suurendada, wasikaid rohkem kasu peale jätta. Odawat karjatoitu wäljast sisse wedada, kaubalepingu tegemisel Wenemaaga seda esimeses joones meespidades. Et mitte jõudusi killustada, tuleb linakaswafust jätta ja karjapidamist laiendada. Tuleb otsekohe arwesse wõtta, et kogu Eesti pinnal kümnekorda suurem kari on wõimalik ülewal pidada, kui 1914 a. karja oli. Karjakaswafus ei tarwita suurt tööjõudu ta käib rohkem naisterahwa tegewuse alale, seeläbi saamad sõja jooksul ripakile jäänud tööd, mis meeste jõudu tarwitawad, tehtud. Linadega wõrreldes on wõi 7 – 8 korda kallim, see produkt on metsa, wilja, kartuliga wõrreldes otsekuld. Saksamaa ja Inglise turgudes ei ole sõja tagajärjel teda millegi hinna eest ammugi leida. Meil on aga selle kulla kaewandus, ei tule pime olla ja silmad lahti teha, et näha missugune warandus meie jalge ees. Wõi wäljawedu likwideeriks wäliswaluuta kriisise lõpulikult; sisse wedades õlikookisid ja kalawõrkusid saaks wõi wäljawedu järjest suurendada.

Transit.

Läänemere idakaldal on kolm konkurenti. Soome, Eesti, Läti, kes transitkaubanduses ida Euroopa ja lääne Euroopa wahel wõistlewad.

Soome seisukoht — hulk hästi sissetõtatud sadamaid, oma suur laewastik, weowõimulised raudteed, korralik asjaajamine, hea posti, telegrafi ühendused — teeb teda wägewaks teguriks kaubanduses. Läti sadamad Liibaw, Windaw, Riia on siitsaadik Moskwa ja lõunapoolse Wenemaa raioni kaupade läbiweeks olnud Raudtee magistralid, mis selleks ehitatud, annawad lootust ka tulewikus siin osa mängida. Eesti sadamate kaudu pole Suur-Wenemaa kunagi oma kaubandust juhtinud. Tallinna ehitati sõjakindlus. Saarte wäinades Kuiwastes seisis Wene lahingulaewastik.

Tahame transitis oma konkurentidega wõistelda — peame ise sadamad ja raudtee magistralid ehitama. Eesti geografiline seisukoht on wõrdleinata hääl. Hangõ't ja Liibawi sadamaid silmas pidades tuleb ehitada Eesti waba sadam sinna, kus ta wõisllust wõlja kannataks. Sarnane koht oleks Kihelkond Saaremaal.

Hangõ sadam on Soome kõige lõunapoolsem tipp. Liibaw — Läti kõige läänepoolsemal serwal. Kihelkond annab wõimaluse Eesti

wabasadama kesk Lääne-merd panna. Ühenduse loomiseks on siin õige awarad wõimalused iga nelja ilma kaare poole.

Hangö sadam on talwel jäätuses, Libawa on madal ja ka külmetab kinni, Kihelkonna ümbruses on meri sügaw ja ei jääta terve aasta jooksul. Sadam Kihelkonnas ei leia looduslise seisukoha poolest teist wõistlejat Lääne mere ida kaldal.

Eesti wabasadama ehituse juures tuleb sest kohast kinni hoida.

Kihelkonnast Narwa tuleb raudtee ehitada.

Wäinast Kuivaste Wirtsu wahel üle saada auruparwega, tunneli, mere walli, silla ehk muul teel on kulukas, kuid tarwilik ja tasub ennast sajakordselt. Transiftee Kihelkond — Narwa tõmbaks lõwi osa Wene transidist Eesti pinnale. Tallinna, Baltiski, Pärnu sadamad üksi ei jõuaks selle wastu.

Wenemaa kaubanduse elusoon — suur põhja raudtee magistral — Siber — Ural — Perm — Wätka — Wologda — Peterburg on määrata rikkuste ja waranduste liikumise juhiks. Peterburi sadam ei saa seda rahuldada, pool aastat on ta jää all. Läbi Eesti tuleb selle woolule wäljapääsutee anda. Tallinn — Baltiski ummistaks se's liikumises ja siis otsiks ta wäljapääsu Soome kaudu.

Paljude aastate jooksul läks Siberi kaup (wili, wõi, nahad jne.) üle Moskwa — Liibawi. Suur põhja-Wene raudtee, mis sajad werstad lähem, kiirem, korralikum jätab endise Siberi raudteele kohaliku tähtsuse. Soome raudteed on iga wersokk, iga jaig kalju kiwi sisse raiu-

tud, mäed läbi kaevetud, tunnelid puuritud. Kui palju jõupingutust, energiat kulutatud. Eestis sale-lagedal pinnal on roopad maha panna ja raudtee on valmis.

Umbkaudne liin oleks Narwa — Jõhwi — Simuna — Rakke — Koeru — Paide — Lihula — Wirtsu — Kuivaste — Kihelkond. (pikus — 400 kilom.); Wirtsu—Kuivaste wäina laius 7 wersta.

Transit-tee Narwa — Kihelkond saaks kõigepealt piima produktide weos tähtis olema.

Siberi wõi oleks siin nimetamise wäärt kaup. Hulli ja Kopenhageni kõrwal tekiks uus wõi börse (Eestis) Kihelkond. Tallinn ei kõlbaks selleks küll mitte, sest wõi turule toimetamine sünnib talwel, kui Tallinna sadama tegewus waikib. Kohalik wõi eksport koonduks niisama Kihelkonda (Soome wõi eksport sünnib Hangö kaudu). Wõi kaupluse jaoks peab külmetuse masinatega aidad ehitama. Laewa liinid Kihelkond — Kopenhagen — Hull korraldama. Wenemaa kaminade eksport sünnib neissamus tingimistes, kui wõi eksport. Pärast nimetatud produktisid on weel metsa saadused, naha-kaubad, wili, lina, linaseeme, mäekaewanduse saadused jne.

Lõpude lõpuks on Kihelkonnas ju sadam olemas, nimelt mis sõjaaeg ehitatud sai. Kihelkond wõiks ka Eesti sõjalaewastiku eelseisukohaks olla. Wee süga-

wus Kihelkonnas on kohati ju kaldas 26 jalga, mis iga okeani laemajuurdepääsemist wõimaldab*)

N. B. Kihelkonda wabasadama ehitamine leiab teadagi, wastaseid. Paljud tahaks, et Eestis ainult Tallinn oleks. kõik muu on jõledast; need herrad istuwad ise harilikult Tallinnas ja hooliwad muust Eestist niisama palju, kui weneaegne Tallinna gubernier. Niisama wõõras wäljamaalane ei teo Eestit, aga teab Reval.

Suurem osa Kihelkonna wastaseid on oga nendest, kes iga wäiksemagi ettewõtte wastu umbusklikud — wastased. Nende inimeste tegewus ei ole muud kui ikka lippimine, lappimine, wana paikamine, kohendamine. Nende kiire töö on kiwi kiwikese kõrwale tõstmine, mis silmapiiris mitte kaugemal, kui wiie sammu peal. Suurfest riiklistest ettewõtetest on neil lühikese nägemise tõttu, tähendab orgaaniliselt wõimata aru saada, ollakse wastane ja wihatakse. Kihelkonna sadamat polla tarwis, esiteks sellepärast, et on Tallinna sadam ja weeteel wedu olla odawam, kui raudteel.

*) Ajalooliste sündmuste mälestuseks seatakse harilikult mälestuse-sambad, soowitawam oleks, et suurte riikliste ettewõtete teostusega mälestataks. Ütleme, et tähtis sündmus on wabariigi elus Eesti-Wenemaa waheline rahutegemine Tarwis ühemeelselt ehitada selle mälestuseks näituseks suur raudtee, ütleme transiittee Kihelkond—Narwa. Asutades selle täidewiimiseks wägew aktsia selts poole miljardilise põhjuskapitaliga, mille osanikudeks iga eestlane ühes riigi walitsusega oleks; ja ehitades seda wiimase tehnika sõna järgi annaksime Eestist kogu maailmale teisema arusaamise, meie läheneksime seeläbi õhtu Euroopale.

Peterburg on ka hea sadam, kuid palju kaupa läheb sinna üle Tallinna, Hielsingi, Liibawi. Hielsingi läheb palju kaupa Hangö—Hielsingi raudteel, vaatamata et weetee lähem ja odavam.

Rootsi tööstus, mis Stokholmi raionis, tarvitab laialt sadamaid Jöteborg, Malmö, Karlskruna, ehk Stokholmi sadam küll odavam ja lähedam.

Kogu Italia raudteede võrk läheb mere ranna äärt mööda paralleelis laevateedele.

Teiseks wäinast ülesaamine Kuiwaste—Wirtsu wahel olla wõimata. Jäälõhkuja parwetee lahti hoidmiseks seal talwel ei tuua seda kasu, mis Tallinnas.

Kui palju asjatundjad wäinast ülesaamise wõimatuks peawad, ei ole teada, mingisugust uurimist pole olnud, kõrwal liht inimesena otsustades wõib eksida.

Firmufuse liialdust ei tule aga tõsiselt wõtta

Esiteks on wäin kõigest 7 wersta (kindlalt teada) lai ja teiseks on ta (ka kindlalt teada) madal. Tarwilikkude tammide ehk wallide ehitus mõlemilt poolt merde, ka pikema maa peale on tühine kulu, nõnda, et wäin see läbi ainult sügawamalt kohalt 3—3½ wersta laiuselt lahti jääks.

Ütleme, et nii lühikese maa tõttu silla ehitust kaugeltgi eitada ei saa, kuid ta oleks suur kulu. Parwe ühendus selle kõrwal näib kättesaadavam olewat. Kas jäälõhkuja möödapääsemata tarwilik, on raske ette ütelda. Sõjas punaarmeeaste järwest ületuleku kartusel lõ-

huti jää Peipsi peal werstade wiisi pürokse-
liiniga ära. Ka kändude maa seest wälja
juurimisel tarwitatakse püroksiliini ja ta-
suda ennast ära, miks ei wõi siis kitsa maa
peal wäina lahti hoidmiseks pürokseliini tar-
witada. Suured külmad on ju meil harwa
ja kord sisse lõhutud tee seisab kauemat
aega lahti.

Detaililiseid plaanisid wõib siin muidugi
esitada, kui koha peal uurida ja katseid teha.
Eraasjatundja ehk inseneri praktiline silm wõib,
wõib olla, hoopis lihtsamaid ühenduse wõi-
malusi märgata.

Ilma mingi andmeteta ettewõtet wõima-
tuks pidada umbusaldust äratada püüdes —
on arusaamata.

Tallinna, Baltiski ja Pärnu sadamate kor-
ralduse kawatsusi wõib ainult kiita, kuid eks-
lik on arwata, et Kihelkonna tähtsus seeläbi
warju jääb. Muidugi wõib olla, et kohaliku
200 000-lise rahwa kogu kulturalisest edene-
misest ja majandusliste tarwituste täitmisest ka
naakoha loodusliste rikkuste ära kasutamisest
ja transit kaubanduse ka strategilise seisukoha
hindamisest hoolimata praegusel keeruaja-
järgul, kus kõik juhusliselt sünnib, Kihelkonna
sadama ja raudtee ehitus kauemat aega korda
oolama peawad. Kuid lähemas tulewikus ära
nähes, et kuigi õnn ei ole ka hea sadama-
tega 3—4 kuud talwel jäätuses istuda ja waa-
data, kuidas naabrid Liibaw ja Hangõ teeni-
wad, tullakse seisukoha rewideerimisele. Sest
tõsiasi on ja jääb, et Lääne-Europast
Eestisse läbi Kihelkonna, iga muu

mannermaa sadamaga wõrreldes, kõige lihtsam (laewa teepoolest), kõige lühem (terwe päewa mere reisu wõrra), jää-oluliselt kõige wähem takistatud tee on.

Teine transiittee Isborsk — Walk — Mõisaküla — Heinaste ehk Pärnu on poole peale olemas. Juurde tuleb ehitada laiarööpaline Walk — Mõisaküla — Heinaste. Heinaste on wõrdlemisi hea sadam. Ta wõib heade tagajärgedega Wenemaa kiu-kaupade, lina, kanepi ka wilja eksporteerimise kohaks saada Praegust on selles kauba-harus Windaw tegew.

Kaupade liikumise liin tekiks siin Jaroslaw — Rõbinsk — Bologoe — Dno — Pihkwa — Isborsk — Walk — Heinaste. Sel liinil saab palju elawust olema, sest et ta Wene:naa pea linakaswatuse raionist läbi läheb, pealegi on Jaroslaw ja Rõbinsk suured pristanid Wolga kaldal, rikaste kaubaladudega, otse Wolga kaubanduse liikumise südames. Wilja kaupluses on Rõbinsk üle Wenemaa kuulus. Heinaste—Isborsk transiittee kaudu pääseksid kaubad odawamini ja kiiremini, kui Liibawi ehk Riia kaudu, merele. Et ka kiu ja wilja kaubandus talwel sünnib, siis ei ole raske lähikese aja jooksuks, kui Heinaste laht jääs on. Ühendust luua Isborsk--Kihelkond.

Moskwa—Tallinna raudtee, mis kawatsusel, wõimaldab uue ühenduse Moskwa—Pihkwa—Walk—Heinaste. Heinaste sadam on wana sadam.

Rastaf 20-nd tagasi oli Heinastes tolli-
amet; wäljamaa laewad seisiwad sadama sil-
dadel. See aeg oli Wiljandi lina suur kauba-
aine. Sisse weeti Heinaste kaudu soola. Tolli-
aidad ja kaubaladu ruumid on olemas. Hei-
nastes oli awarates ruumides omapäraltses
majas wiimase ajani merekool, kus kohalised
inimesed õppimas käisiwad, mis aga nüüd
Pärnu üle on wiidud. Sadam on mõni aasta
tarwitamata olnud, tema kordaseadmine ei ole
kulukas. Heinaste — häädemeeeste ümbrus
mere rand on suurem Eesti laewa ehituse koht.

Transit-tee Petrograd—Tallinn—Baltisk
on praegu ainukene mida tarwitada on. Te-
gewust tuleb siin laiendada. Mitte üksi sõja-
lised otstarbed, waid ka kaubanduse elus ja
waewalt hinge sees hoidmine nõuab Tallinna
— Narwa raudteele wiibimata teisi rööpaid.

Auru-parwe ühendus Baltiski—Nyhos-
hammi wahel, mis ammu ju kawatsusel, on
uuesti päewakorral. Mõlemi asjast huwitud
riigi wahel tuleb kekkuleppida ja eraette-
wõtjatele selle elustamiseks wabadus anda.
Ettewõtte, mis anrab wõimaluse ümberlaadi-
mise kulusid mitmewõrra vähendada, on hiigla
tähtsus, kui tähele panna, et Skandinawia riigid
praegu otse kaupade laduks on, mis Saksamaalt
ja mujalt sinna kokku kuhjatud, ja et Rootsi ja
Daani wahel sarnane traektühendus olemas,
mis Saksa raudtee wõrguga ühenduses. Soome-
maal on see küsimus elawalt harutusel, muidugi
tehakse kõik, et see ühendus Soome kaudu sün-
niks. Waene, korralduste raudteedega mahajää-
nud Eesti ei olla sarnase ettewõtte wääriline.

Transit-teede ligikaudne pikkus
läbi Eesti

Tallin—Narwa	210 kilm.
Baltisk — Tallinn — Narwa	260 .
Kihelkond — Narwa	400 .
Heinaste—Isborsk	210 .
Pärnu—Isborsk	220 .
Tallinn—Isborsk	280 .

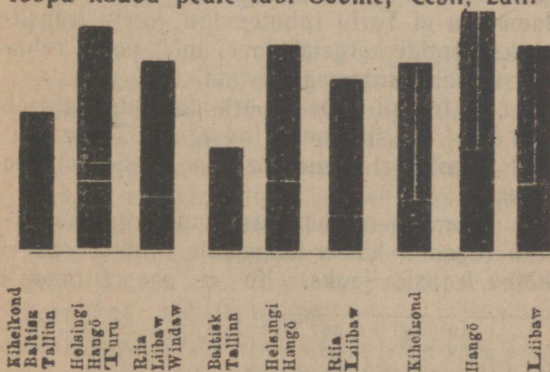
läbi Läti

Reschitsa — Riiga	260 kilm.
Reschitsa — Liibawi	450 .
Reschitsa — Windawi	450 .

läbi Soome

Beloostrow—Helsingi	400 .
Beloostrow—Hangö	500 .
Beloostrow—Turu	550 .

Transit-tee pikkus ja sellele proportsionaalsed kulud väliswalutas Wene ja Lääne Euroopa kauba peale läbi Soome, Eesti, Läti.



Nii kuidas siit näha, on kõige kasulikumad transiit-tee Kihelkond—Narwa, Kihel-

kond—Isbersk, Tallinn—Isborsk. Tähendab kui Kihelkond — Narwa ühendus tekiks üle Tallinna, kus uuest ehitatava Kihelkond—Kuiwaste—Wirtsu—Lihula—Risti tee kõigest 150 kilom. oleks, mille läbi Kihelkonnast 450 kilom. Narwa saaks, ka siis wõib ta Soome ja Läti transiitfedega wõistelda. Tähendab kauba ladukohaks rahulepingu järele Wenemaaga. tuleb nüüd kohe Baltisk, mitte Tallinn määrata; tähendab ka raudtee liin Tallinn—Moskwa¹⁾ ei tule Eesti piiris mitte ehitada Tallinn—Tapa—Wasknarwa, waid Tallinn—Kose—Madise—Jaani—Simona—Tudu—Wasknarwa, ehk Tallinn—Jõeletme—Kuusalu—Haljala—Rakwere—Jakobi—Isaku—Wasknarwa. Kui Eesti raudteede tarif ka 25% kõrgem määrata, kui Soomes ja Lätis, ka siis oleks transit läbi Eesti kasulik. Tähelepannes, et riigi raudteed suure kahjuga töötawad ja et Tartu rahulepingu järele transitmaksu eraldi kõrgendada ei wõi, peab rahakurss wahetorda reguleerima.

On transit-teede wõrk loodud, walitseb hea kord, on liikumine kiire, siis ei ole põh just arwata, et Wenemaa teisi teesid otsima hakkas.

Soome maapind, mis aina kalju mägesfiku rägastik kõwer-käänuliste raudteedega ei kõlba transidi jaoks. Ka ei saa Lätimaa²⁾

¹⁾ Muidugi on see liin, kui ta teostatud, suur jõud mida meie eneste wastu ära tarwitatud wõib saada nimelt streategiliselt.

²⁾ Kawa Džūna jõel Witepskis wene kaubasadam ehitada, ei ole tähelepanemise wääriline.

wõimatu korratu raudteede wõrguga — laia-
rööpaline, pikal maal Saksamaa rööpas-
teline tee, kõigil teedel ise wagunid, wedu-
rid, mida arwu poolest õige wähe ja wana
korrast äraolew loqu on, mingisuguseid
kohuseid transitis täita, parandu t ei ole loota.
Läti raha kures on madal, üleüldine waesus,
wabrikute puudus seowad käsi. Kõige kasu-
likum transit-tee Wene kaubale on läbi Eesti.

Weel kord: Eesti finanspolitika
pea raskus on meri, piim, transit.

Weel on tarwis tõukejõud, see on eraette-
wõllikus. Loomu poolest ei ole eestlane mitte
hea ärimees, ta on pikaldane, järeldaaja,
liig ettewaatlik, tal puudub kapital, äri koge-
mused, ka on waade kaupmehe peale mõni-
taw — kutsutakse marodööriks, spekulandiks.
Tahame edeneda — peab see kõik kaduma.
Kaupmees peab olema aumees, nii kuidas
Inglismaal. Eraalgatusele tuleb anda täielik
wabadus.

Mis keelab, et Eesti suureks kauba wahe-
tuse kohaks ei tõuseks, kust kaudu toores-
aineid idast läände ja fabrikatsioonid läänest
idasse ei woolaks. Ennem pääseb aga kaa-
mel nõelasilmast läbi, kui kaup Eestisse. Ra-
putage narususe tolm jalgelt ja otsustage
riigimehelikult ja ei leidu kaupa, mille sisse-
wedu keelama peaks, sest Eestil ainult ladu-
koha tähtsus on. Riigi seesmised keelud on
kasulikud wäliskonkurentidele. Lizenzid ja
piiriwalwe maksowad rohkem sõjakuludest.

Wabakaubanduse Inglis-maad ei tule sõ-
nadega ülistada, waid tegudes eeskujuks wõtta.

Kaubandus on were-tegetumus, mis uusi aineid juurde toob, wanu koristab. Ainete waheluses seisab organismuse elu protsess, mis üheks minutiks seisma ei wõi jääda. Praegune kriisis, närbumine on kaubanduse sulgemise tagajärg. Wabakaubanduse riigi loomine, millest ilusaid sõnu tehti, on mälestuses walus iroonia. Wälismae ja kulla fond on loowad jõud, kui on waba kaubandus. Majandusline iseseiswus olgu wõitluse lipakiri. Poliitiline iseseiswus on pähkla koor, majandusline iseseiswus pähkla tuum. Õigelt trehwatuid finanspolitika wiib majanduslisele iseseiswusele.

P R.H.

Maapsalus

20 apr.

A
31751

219346