

IV

ÜLEMAALINE LAEVAOMANIKKUDE
KONGRESS



IV

ÜLEMAALINE LAEVAOMANIKKUDE
KONGRESS

IB

39149

HEIT LÄHTÄMÄNKIRJUE ÜHINOT VÄLJÄRNE 20 4

IV

ÜLEMÄALINE LAEVAOMANIKRIDE

KONGRESS

Tallinna Eesti Kirjastus-Ühisuse trükikoda, Pikk t. 2

2



IV ülemaaline laevaomanikkude kongress ja selle otsused.

Tallinnas 11.—12. märtsil 1928. a.

Kongressi mõte ja osavõtjad.

Kuna kodumaa laevasõidu alal üles kerkinud terve rida küsimusi, mis nõudsid ventileerimist ja seisukoha võtmist ning kuna eelmisest kongressist (dets. 1924. a.) möödunud üle 3 a., kutsus Laevaomanikkude Ühing kokku 11.—12. märtsiks IV ülemaalse laevaomanikkude kongressi.

Kongress peeti Tallinnas, Kaubandus-Tööstuskoja ruumes ning osutus osavõtjate poolest väga arvurikkaks.

Laevaomanikke kogus nii palju, et esitatud oli üle 80% Eesti tonnaashist, misjuures nimetada võiks järgmisi:

a.-s. Tallinna Laeva Ühisus, a.-s. Balti Päästeselts, a.-s. Pärnu Laevaselts, Joh. Linde, Käsmu Laevaomanikkude Koondus, a.-l. „Liro“ esindaja, a.-l. „Mai“ esindaja, a.-l. „Pakri“ esindaja, Laevasõidu Amet, Saaremaa ja Hiiumaa purjelaevaomanikkude esindajad, Viru ranna purjelaevaomanikkude esindaja ja mitmed üksikud ja gruppides laevad. Isikutest võiks nimetada: H. Neuhaus, R. Pahlberg, E. Niels, A. Vielhaack, E. Rosenvald, J. Tannebaum, E. Masik, K. Kranfeldt, J. Laredei, G. Otmann, J. Kurgo, E. Treikelder, V. Oit, J. Julle, Aug. Kvellstein, J. Teng, kapt. Kuldner, Joh. Leppik, J. Veltbach, kapt. Jaanberg, K. Küll j. t.

Peale laevaomanikkude võtsid kongressist osa sõnaõigusega veel: valitsuse asutuste, riigikogu, laevajuhtkonna (deki ja masina), mereseaduste komisjoni ja Kaub.-Tööstuskoja esindajad või liikmed.

Viimasest grupist esindajatest võib nimetada: teedeministri abi hra K. Jürgenson, mer. peav. direkt. E. Avik, kaub.-tööst. minist. kaub.-osak. direkt. A. Gutmann, rahaministeeriumi esindaja hra Ross, Pikalaenu panga sekretär hra V. Fiskar, mer. peav. ehit.-osak. juhat. V. Meder, teedeminist. nõunik dr. E. Leppik, riigikogu liikmed hrad: K. Kornel, O. Tief, A. Tammann, mereseaduse-komisjoni liikmed: prof. A. Piip, O. Tief, K. Kornel, adv. Grossholm, laevajuhtide seltsi esindaja A. Gustavson, mehaanikute ühingu esindaja R. Lösberg, Kaub.-Tööstuskojast M. Pung, A. Akmann, Tall. börsikomiteest hra Sporleder jun., laevamaakl. ühingust A. Vielhaack, peale selle terve rida laevajuhte ja mehaanikuid.

Rohke ja mitmekesise osavõtu ning koosseisu tõttu võib kongressi õigusega nimetada „laevasõidu kongressiks“ ning seal tehtud otsustele tuleb vaadata kui otsustele, mis tulevad selle majandusala kandvama enamuse poolt.

Kokkuvõte kongressi käigust.

Kongressi avas Laevaom. Ühingu esimees hra H. Neuhaus ning juhatusesse valiti härrad: E. Rosenvald, H. Neuhaus, K. Kornel, prot. kirjut. adv. Grossholm ja J. Akmann.

Tervitasid kongressi: teedeministri nimel min. abi K. Jürgenson, kaub.-tööst. min. nimel A. Gutmann, rahaministri nimel hra Ross, hea kordamineku telegramm: Pikalaenu Panga presid. P. Öpik.

P ä e v a k o r d :

P. 1. Lühike ülevaade kodumaa kaubalaevastiku ja laevasõidu arenemisest viimasest kongressist kuni seni. Referent E. Masik, Kaub.-Tööstuskoja nõunik.

Referent näitab arvuliselt kaubalaevastiku ja laevasõidu arenemist läinud kolmel aastal, kust selgub, et kaubalaevastik on kasvanud ainult ca 3200 tn. võrra, misjuures märkida on 1927. a. teatavat elavust ja tõusu. Kuid kokkuvõttes ei tõuse juurekasv veel keskmiselt loomuliku kahanemiseni vananemise kaudu. Analüüseerib ligemalt juurekasvu ja kahanemise põhjusi. Tutvustab laevasõidu arenemisega läinud kolme aasta jooksul, kust selgub, et Eesti laevad veavad raskuse järele oma kaupu 20—25%, prahiraha järele aga 12—15%, kuna trampitegevuses on märgata aeglast tõusu, jääb liinitegevus maha. Kaupade ja reisijate liikumine mereteedel näitab kindlat kuid aeglast tõusu, transiit on jäänud peaaegu ära ehkki Tallinnal paljud plussid, kuid siin on poliitilised mõjud.

Peatub ligemalt viimase kolme aasta poliitika juures laevasõidu alal valitsuse, riigikogu ja majandusnõukogu poolt, märkides edusamme ja kindlat joont 1925.—1926. a., millele järgnes ka elavus kaubalaevastiku arenemises. Kuid 1927. a. teisel poolel algas jälle tagasikiskuv ja kindlusetu seisukord samuti maksupoliitikas kui ka krediidi- ja laenu-% alal. Avaldab lõpuks lootust, et selge mõistus võidab ning kongress selleks kaasa aitab, et meie kaubalaevastiku ja laevasõidu poliitikas talitatakse rohkem kindlamalt, suurejoonelisemalt ja kaugelenägemalt.

Läbirääkimistel võetakse sõna mitmelt poolt, misjärele referent esitab resolutsioonikava, mis ühes järgnevatega antakse „resolutsioonide-komisjoni“, kuhu valitakse hrad adv. Grossholm, ins. E. Masik, kapt. Joh. Leppik, H. Neuhaus, kapt. Otmann.

Lõpukujul võetakse küsimuse kohta vastu järgmine otsus:

IV ülemaalse laevaomanikkude kongressi poolt 12. märtsil 1928. a. vastuvõetud otsused.**Otsus I.**

Kaubalaevastiku tähtsus, selle arenemine läinud kolme aasta jooksul ja üldised nõuded arenemise aluste suhtes.

IV ülemaaline laevaomanikkude kongress, kus esitatud üle 80% Eesti tonnaashist:

a) Kriipsutab korduvalt alla suurt tähtsust, mis on kaubalaevastikul ja laevasõidul kodumaa majandusliku seisukorra parandamisel, rahvale töö ja sissetulekute võimaluste loomisel, transport- ja väliskaubanduse-küsimuste lahendamisel ja riigi välispoliitilisel kindlustamisel.

b) Tuletab meele üldiselt tunnustatud põhimõtet, et ükski mereriik, kes tahab näha oma kaubalaevastiku kasvamist vabas võistluses teiste rahvaste laevastikkudega nagu see rahvusvaheliselt tunnustatud, ning arvesse võttes eelpooltoodud kaubalaevastiku suurt otsekohest ja kaudset tähtsust, ei ole teinud kaubalaevastikku fiskaalhuvide eesmärgiks vaid püüab arendada seda isegi teatavate otsekoheste või kaudsete soodustustega või tegutsemise tingimuste ühtlustamisega, võrreldes võistlevate välisriikidega.

c) Märgib ära läinud kolme aasta jooksul kasvanud huvi ja tähelepanu meie rahva keskel, samuti kui riigikogu, valitsuse, riigi majandusnõukogu ja majandusorganisatsioonide poolt laevasõidu ja kaubalaevastiku ning selle tähtsuse, tegevuse iseäralduste ja tarviduste vastu, mis on avaldunud paljudes sammudes, mis on aidanud kaasa kindlama poliitika väljakujunemisele sellel alal.

d) Kuid kongress ei saa kõige kindlamalt selle peale tähelepanu juhtimata jätta, et vaatamata nende esialgsete sammude peale ei ole läinud kolme aasta jooksul kodumaa kaubalaevastiku kasvamine kokkuvõttes kaugeltki jõudnud isegi laevastiku loomuliku kahanemiseni vananemise kaudu, samuti kui kodumaa laevasõidus, eriti liinilaevanduses, pole märgata Eesti lipu tõusu, mis näitab ja mille põhjuseks on see, et meie kaubalaevastiku ja laevasõidu arendamise poliitika ei ole jõudnud nende alusteni, kust peale arenemine oleks võimalik.

e) Üldiselt neid aluseid iseloomustades ning tunnustades ülemaailmlikult omaks võetud põhimõtet: „vaba ja üheõiguslik tegevus kõikide maade sadamates kõikidele lippudele“, juhhib kongress valitsuse, riigikogu kui ka teiste majandusalade tähelepanu sellele, et: 1) välissõidus peavad meie laevad olema ilma mingi kaitseta (võrdlus: tollid teistel aladel) riigi poolt võistluses teiste maade laevadega, mis ainult siis võimalik kui meie tegevuse tingimused kulude ja tulude suhtes keskmiselt pole halvemad kui mujal, mis peaks aluseks olema maksustamise, kapitali % ja muude kulude juures, mis olenevad riigist.

2) Rannasõidus aga on takistuseks ebakohased puudamaksud, mida pole teistel võistlevatel veoabinõudel, samuti kui sadamate arendamatus, eriti randade ja saarte majanduslik nõrkus, mis ei õigusta tegema veevedusid riigile maksude näol sissetulekuallikaks, vaid nõuaks esialgul isegi juuremaksu, nagu omaks võetud põhimõtte meie maanteedel ja raudteedel (kui amortiseerida ja kapit. % arvestada).

f) Juhib kõige kindlamalt selle peale tähelepanu, et meie valitsuseasutustes, kelle ülesandeks on merisõidu ja kaubalaevastiku eest hoolitsemine, on koondatud terve huvi meresadamate ja teede tehnilise külje või riigilaevade peale, — kaubalaevastiku, laevasõidu ja merikaubanduse kaubanduslik külg ning laevasõidu arendamise poliitika on jäetud aga tahaplaanile, pealegi pillatud laiali mitmesse asutusse, mis suureks takistuseks kindla poliitika ja sihtjoonte määramisel ja tegelikkudele tarvidustele vastutulekul valitsuse kui ka riigikogu poolt, ning nõuaks põhjalikku ümberkorraldust kõige ligemal ajal.

P. 2. Prahiolud ja veotingimused läinud aastatel ja väljavaated.

Referendid: a) Välissõidu prahiolud — dir. H. Neuhaus.

b) Rannasõidu liinil — kapt. J. Klaar.

c) Veolepingud ja konnossemendid — dir. A. Vielhaack.

Referent härra Neuhaus teeb ülevaate meie laevade veotingimustest 1927. a. navigatsioonil, leides et need aasta esimesel poolel ning kokkuvõttes olid rahuldavad, kuid aasta lõpuks halvenesid, nii et talvel tramplaevad pakutavate prahtide juures vaevalt omaga kokku tulid, paljudel vedudel aga alla oma hinna pidid töötama. Talvise nõrga prahituru konjunktuuri tõttu on ka kevadised fow-pakkumised meile tähtsal metsaveol 10–15% madalamad kui läinud aastal, mida eriti soodustab Inglise puuimportöride tagasihoidlikkus. Arvab, et prahihindade ebamääraseks languseks ei ole erilisi põhjusi, nii et tungivalt tuleb soovitada laevaomanikkudele mitte prahtida laevu liig madalate hindadega. Tutvustab ka Skandinaavia laevaomanikkude ühiste sammudega prahiolude parandamiseks.

Referent härra J. Klaar kannab üksikasjaliselt ette rannaliinide tegevuse arenemise 1925., 1926. ja 1927. a. Nagu selgub, on liikumine Haapsalu-Rohuküla—Heltermaa, Taaliku, Triigi ja Sõru liinil, samuti kui Kuivastu-Virtsu ja Viru liinil väga väike ning isegi vähenemas, nii et need liinid praeguse majandusliku seisukorra juures ennast vaevalt tasuvad. Tallinna-Kuresaare liin on arenemas ning kaupade vedu tõusnud 304.282 puudale 1927. a. 236.181 p. asemel 1926. a. Reisijate vedu aga väheneb: 1927. a. 10.702 reis., 1926. a. 15.885 reis. Ka Tallinna-Pärnu liin näitas vähenemist, kuna kaubad toodi Pärnu suuremal arvul välismaalt. Väljavaated uue raudtee valmisamisega vähenevad veelgi. Väljavaateid on liinidel: Tallinna-Kuresaare ja Tallinna-saared, kuna kõik teised liinid praeguse majandusliku seisukorra juures end ei tasu. Juhib lõpuks tähelepanu mõnedele puudustele sadamates ja kõrgetele sadamamaksudele, mis rannasõidus teevad raskeks võistluse raudteedega ja omnibustega.

Referent A. Vielhaack tutvustab ligemalt tähtsamate charterpartie: Gencon, Baltcon ja Baltwood tingimustega, juhtides tähelepanu mõnedele klauslitele. Samuti tutvustab konnossemendi tingimustega eriti Saksa ühiste klauslite põhjal.

Märgib ära suurt tähendust, mis on Balt. and Intern. Conference' l ühiste charteri tingimuste väljatöötamisel ja peatudes lühidalt Inglise „Carriage by sea goods act'i“ juures

arvab, et see üldiselt meie uue seaduse alusena vastuvõetav. Soovitab Eesti rannaveo jaoks välja töötada ühist charteri vormi.

Nendele referaatidele järgnevad õige elavad läbirääkimised, millest osa võtavad: E. Rosenvald, J. Leppik, E. Masik, H. Neuhaus, E. Avik ja t., kus käsitatakse veel järgmisi uusi mõtteid:

Mõistetakse hukka riigipraamide ja puksiiride puuveod alla oma hinna rannasõidus, mis rannasõidulaevastiku tegevust halvab. Laidetakse viimase aja tendentsi, teostada riigiettevõttena rannaliinisid selle asemel, et eraliinidele heatahtlikult kaasa aidata. Soovitatakse ranna väikelaevnikkudel tihedamalt organiseeruda prahi- ja teiste küsimuste lahendamiseks.

Rannaliinide töövõime tõstmiseks loetakse vajaliseks omnibuste ja raudtee võistluse ja sadamate küsimuse lahendamist. Välissõidus soovitatakse hoiduda mittetasuvatest prahtidest ja töötada koos Skandinaavia laevaomanikkudega prahitingimuste parandamiseks.

Võetakse küsimuse kohta vastu otsused:

IV ülemaalse laevaomanikkude kongressi poolt 12. märtsil 1928. a. vastuvõetud otsused.

Otsus II.

Prahiolude, nende parandamise võimaluste, riikliku laevasõidu ja veolepingute kohta.

IV ülemaaline laevaomanikkude kongress, kus esitatud üle 80% Eesti tonnaashist:

a) Konstateerib, et välissõidus tramplaevade prahitingimused 1927. a. lõpust kuni käesoleva ajani niisugused, mis paljudel juhtumisel järeldavad otsekoheseid kahjusid, nagu süteveo prahid Inglismaalt või Danzigist, metsaprahid Danzigist või Riistast ning paljudel juhustel pakutavad f. o. w. metsaprahid Soomest, Rootsist ja meie sadamatest.

b) Kongress, arvesse võttes, et loodetav prahtide kvantum eeloleval navigatsioonil ei vähene, soovitab Eesti laevaomanikkudele hoiduda mittetasuvatest prahtidest, samuti kui allapakkumistest, võimalikult koos töötada prahihindade kohta vastastikusel informeerimises või prahtimises koondamiseks.

c) Ühineb põhimõtteliselt Skandinaavia laevaomanikkude seisukohaga, et trampprahtide reguleerimiseks võimalikult tuleb läbi viia ühine aktsioon tonnaashi ülepakkumise kõrvaldamiseks.

d) Soovitab Soome-Rootsi-Daani vahelises metsaveos Eesti purjekate ja m.-p. omanikkudele võimalikult ühineda Rootsi-Soome purjelaevaomanikkudega ühiste minimaalnormidega.

e) Juhib kõige kindlamalt selle peale tähelepanu, et ebaloomulik ning rannasõidu väikelaevastiku raskustesse viimist ja hävinemist järeldav on, et riigi abilaevad ja praamid pannakse suvel korraldama vedusid, seejuures hindade kalkuleerimisel mitte arvestades paljude majanduslike kuludega, nagu amortisatsioon, kinnitus, kapit. %, kapit.-remondi osa, mistõttu hinnad näidatakse odavad, kuna tegelik hind oleks üle keskmise rannasõidu turuhinna, leides tungivalt soovitavaks, et riik loobuks prahiveost, jättes selle oleva rannalaevastiku hooleks.

f) Rannasõidus soovitab rannasõidu väikelaevade omanikkudel ühineda rajoonide kaupa ja ülemaaliselt prahtimisel, vedude ja veotingimuste ja -hindade reguleerimiseks.

g) Kongress, alla kriipsutades senist head vahekorda ja vastastikku arusaamist Eesti kaupmeeste-töösturite ja laevaomanikkude vahel, loodab ja avaldab kindlat soovi, et kaupade veol antaks „preference“ Eesti laevadele ning üldse rohkem müüdaks cif ja ostetaks fob, võimaldades vedusid kodumaa lipule

h) Kongress peab täiesti ebaõigeks viimase aja sammud, kus riik kavatseb jälle tegutsema hakata äriliselt laevasõidu, nimelt rannasõidu alal, selle asemel, et heatahtlikult kaasa aidata olevate rannaliinide tasuvaks edasitegutsemiseks, seal kus ranna majanduslik seisukord liini pidamist ei tasu.

i) Veolepingute alal soovitab kongress tungivalt kõikidele laevaomanikkudele täpselt kinni pidada „Baltic & International Maritime Conference'i“ normaal-lepingutest.

j) Rannasõidu tarvis peab kongress soovitavaks, et Kaubandus-Tööstuskoja poolt töötataks välja ühine rannasõidu veolepingu ja konossementi normaaltüüp.

P. 3. Laevade kinnitus ja selle päevaküsimused.

Referent dir. H. Neuhaus.

Referent valgustab laevade kinnituse küsimust praktilisest seisukohast, leides et selles tähtsas küsimuses meil väga rasked tingimused: a.-l. ja m.-l. kinnituse preemiad on õige kõrged ning seejuures ei võta kohalikud kinnituse seltsid laevu kinnitada mitte kõigi õnnetuste vastu, nii et meie laevaomanik kinnituse eest suurt protsenti maksab ja tihti suure riisiko enda peale jätma peab. Purjelaevade kinnitamine on aga täiesti võimata. Arvab, et sarnaste tingimuste põhjuseks on rasked kahjud, mida kinnitusseltsid said 2—3 a. tagasi peaaegselt oma vilumatuse tõttu. Et aga viimastel aastatel seisukord paranenud ning Eesti laevade hukkumise protsent, ehk küll võrdlemisi kõrge, kuid laevade vanadust arvesse võttes harilik, peaks leidma abinõusid kinnitustingimuste parandamiseks. Omalt poolt soovitab gruppide viisi ühineda välismaa seltsidega paremate tingimuste väljakauplemiseks, samuti ka mingi kompetentse asutise loomist, kes võtaks uurimisele avariijuhtumised.

Referaadile järgnevad õige elavad läbirääkimised, kus sõna võtavad adv. Grossholm, prof. Piip, E. Masik, E. Rosenvald j. t. Üldiselt leitakse kinnituse küsimuses tarviliseks astuda samme praeguse olukorra parandamiseks, mis väljendust leiab vastuvõetavas otsuses:

IV ülemaalse laevaomanikkude kongressi poolt 12. märtsil 1928. a. vastuvõetud otsused.

Otsus III.

Laevade kinnituse küsimuse kohta.

IV ülemaaline laevaomanikkude kongress, kus esitatud üle 80% Eesti tonnaashist:

a) Konstateerib, et laevade kinnitus Eestis on kõrgete kinnituspreamiate ja eba-kohaste tingimuste, samuti kui mõnede laevaliikide kinnituse täielise võimatuse (purjelaevad) tõttu väga mõjuvaks takistuseks kaubalaevastiku arenemisele, tõstes kulusid mitmete protsentide võrra, samuti kui suurendates riisikot ja üldse õnnetades loomulikku arenemist.

b) Küsimuse lahendamiseks leiab tarviliseks ja palub, et Laevaomanikkude Ühing ja Kaubandus-Tööstuskoda leiaksid abinõusid koostöös kinnitusseltsidega, misjuures tuleks kaalumisele võtta:

1) Paremate kinnitustingimuste saavutamiseks üksikute laevaomanikkude ühinemist liikide kaupa.

2) Vastastikku kinnitusseltsi tegevuse uuesti algamist, mille algtingimuseks on aga praktilisi kaalutlusi arvesse võttes riigi garantii kahjude tasumiseks seni, kuni seltsi oma kapitalid pole kasvanud vastava suuruseni.

3) Aavarii põhjuste uurimiseks välismaa eeskujul vastava kompetentse asutise ellukutsumine.

4) Nõuandebüroo loomine Laevaomanikkude Ühingu juures kinnituse ja avari küsimustes laevaomanikkudele abiks olemiseks.

c) Arvesse võttes kindlustuse küsimuse suurt rahvamajanduslikku tähtsust, leiab, et riik ei tohiks jääda küsimuse lahendamisel erapooletuks, vaid soodsa lahenduse tee leidmiseks tarviduse korral kaasa aitama.

d) Kongress tunnistab täiesti ebaõigeaks Saksa kinnitusseltside poolt Tallinna ja Paldiski sadamates maksuma pandud jääklausli, millega need sadamad asetatakse jääraseks suhtes ühele astmele Soome sadamatega Helsingist—Turkuni, Riia lahe sadamatega ja Rootsi sadamatega Stockholmist—Gefleni.

Selles küsimuses ühineb kongress Kaubandus-Tööstuskoja ning teiste Eesti majandusorganisatsioonide arvamise ja protestiga ning palub astuda samme soovitavaks lahendamiseks.

P. 4. Krediidipoliitika Eestis ja laevasõidu krediidi küsimus.

Referent L. Sepp, Kommertspanga direktor.

Laevasõidu krediidi alal E. Masik.

Referent L. Sepp tutvustab ligemalt meie raha- ja riigipankade reformi ja välislaenu tagajärjel tekkinud seisukorraga rahaturul ja krediidi küsimuses, leides et seisukord viimasel ajal on paranenud ning kindlaks muutunud. Peatub lühidalt võimaluste juures ligemal ajal krediidi juhtimiseks eramajandusesse, millest oleks nimetada Pikalaenu pangale antud £ 350.000.— ja riigieelarve ülejääkidest kogunud deposiitsummad, mis ulatuvad kuni 7 milj. kr., millest on kavatsus esialgu ca 4,0 milj. kr. juhtida eramajandusesse. Arvab et ka laevasõit võiks ja peaks osa saama uutest krediitidest, misjuures soovitav oleks, et esitataks kava uute krediitide vajaduse kohta laevasõidus.

E. Masik peatub ligemalt riigi krediidipoliitika juures laevasõidu alal, ära näidates arvude najal, et teiste majandusalade kõrval seni laevasõit on jäänud tahaplaanile, kuna riigi poolt majandusesse juhitud summadest on vaevalt 1% laevasõidualale läinud, mis ei vasta selle ala tähtsusele ja vajadustele. Tutvustab Kaub.-Tööst.-koja poolt esitatud kavaga ligematel aastatel laevasõidus vajaliste krediitide kohta. Peatub ligemalt laenu % juures laevasõidus, ligemalt ära näidates, miks see ei võiks olla üle 6%, mida ka otsustas riigi majandusnõukogu ja valitsus 1927. a. algul, mida aga viimasel ajal tahetakse annuleerida, isegi 6% välja antud laenude suhtes.

Läbirääkimised küsimuse kohta on õige elavad, kus üldiselt rõhutatakse pikaajalise laenu hädalist vajadust laevasõidus, samuti kui üldiselt hukka mõistetakse viimase aja kavatsusi valitsuse poolt laevasõidu laenuprotsenti tõsta 6 prots. pealt kuni 9 protsendini.

Eriti juhitakse veel tähelepanu soovimata nähtusele, et mõned laevaomanikud levitavad kuuldusi, nagu teeniksid laevad viimasel ajal 30—35%, ära segades brutto-tegevus-ülejäaki ja netto-teenistust. Küsimuse kohta võetakse vastu sellekohane otsus:

IV ülemaalse laevaomanikkude kongressi poolt 12. märtsil 1928. a. vastuvõetud otsused.

Otsus IV.

Krediidi küsimuse korraldamise kohta.

IV ülemaaline laevaomanikkude kongress, kus esitatud üle 80% Eesti tonnaashist:

a) Konstateerib ja juhib kõige kindlamalt selle peale tähelepanu, tuletades seejuures meele läinud kongresside kui ka eriti riigi majandusnõukogu otsust 15. märts. 1926. a., et kodumaa kaubalaevastiku arenemine ja üldse tegutsemine on võimata ilma odavaprotsendilise pikaajalise krediidita.

b) Tuletab meele, et meil erarahaasutused veel sarnaseid krediite vähegi nähtaval arvul ei saa võimaldada, mistõttu on seni juhtinud kas riigieelarve, või riigipanga, või erifondide kaudu riigi kui ka eramajanduslikkudesse ettevõtetesse ligi 10 miljardi mk., sellest aga laevasõitu alla 100 miljoni, s. o. alla 1%, mis kaugeltgi ei vasta selle majandusala võrdvale tähtsusele ja vajadustele, mida parandama peaks tulevases krediidipoliitikas.

c) Kriipsutab alla nähtava rahuldusega, et valitsus kui ka riigikogu, vastu tulles läinud kongressi soovidele ja riigi majandusnõukogu otsustele 15. märts. 1926. a., võimaldasid laevandusele Eesti Pangast kui ka laevasõidu laenufondist pikemaajalist 6%-list krediiti.

d) Kuid avaldab suuremat kartust meie laevasõidu ja kaubalaevastiku arenemise nimel viimase aja sammude kohta, kus mitte ükski uue krediidi pealt ei taheta tõsta protsenti, vaid isegi 6%-ga välja antud laenude pealt, mis kahtlemata järeldaks soovimata nähtusi.

e) Kongress avaldab kindlat lootust ning palub laevasõidu organisatsioone selleks kaasa mõjuda valitsuses ja riigikogus, et:

1) Ühenduses välislaenu tegemisega riiki tulnud vabade kapitalidega, samuti kui riigi deposiiti kogunud summadega ligemal ajal kodumaa majandusaladesse krediidi juhtimisega võetakse ette kindlam ning põhjendatum jaotus üksikute majandusalade vahel, arvesse võttes nende võrduvat tähtsust, seni juhitud summasid ning tarvidusi. Seejuures laevasõidu tarviduste aluseks võtta Kaubandus-Tööstuskoja märgukirjas toodud arvud.

2) Et võimaldada kodumaa kaubalaevastiku arenemist eelolevatel aastatel vähemalt loomuliku vananemise piirides, tuleks igal aastal jooksvalt juhtida krediiti sinna mitte alla 500.000 kr.

3) Krediidi hind riikliku krediidi juures ei tohiks olla kõiki põhjendusi arvesse võttes mitte üle normi, mis kindlaks määrati riigi majandusnõukogu poolt 15. märts. 1926. a., s. o. 6%, milleks tuleks vastavalt korraldada krediidi juhtimist laevasõitu.

Milgi tingimusel aga ei tõstetaks protsenti laenude pealt, mis Eesti Pangas 1927. a. olid viidud 6% peale.

P. 5. Laevasõidu maksustamine ja viimase aja sammud ning seadused sellel alal

Referent A. Neuhaus, a.-s. Tall. L. Üh. pearaamatupidaja.

Referent tuletab meele riigi majandusnõukogu otsusi selles küsimuses 15. märts. 1926. a., kus otseteel nõuti laevasõidu seisukorra parandamiseks kergendusi raskete maksude alal. Sellele vastavalt viidi ka 1926. a. läbi mõned kergendused tempelmaksude ja laevade ärimaksu alal.

Kuid riigikogus III lug. vastu võetud tempelmaksu seaduses on jällegi paljud majandusnõuk. soovid jäetud tähele panemata ning isegi mõned maksud tõstetud nagu: charterpartiemaks, transportkinnitus jne.

Ka riigikogule esitatud juriidiliste isikute maksu seaduses on annulleeritud laevasõidu maksusoodustused, võrreldes teistega ning maksu progressioon tõuseb kuni 35%. Kui veel arvesse võtta, et ei saa arvestada kõiki kulusid, siis saame ebamääraselt kõrge maksu, mida ei ole üheski riigis, kelle laevadega meil tuleb võistelda. Ka on puudulik amortisatsiooni tabel, eriti vanade laevade ja inventari amortisatsiooni alal.

Läbirääkimised maksude küsimuses on õige elavad, tundub, et see on küsimus, mis meie laevasõitu kõige rohkem pigistab. Sõna võtavad paljud, nagu: M. Pung, E. Masik, A. Gustavson, H. Neuhaus j. t.

Härra Pung näitab arvuliselt, et kuski ei ole sarnaseid suuri makse, kui meie uus jur. isik. sead. kavatseb. Sarnaste maksudega oleks tegutsemine välismaaga võistlusel koguni raske, kui mitte võimatu.

Mitmed sõnavõtjad naelutavad kinni tõsiasja, et täitsa arusaamatu on, miks kavatseb valitsus laevasõidu alal makse tõsta, kuna elu nõuab vastupidist, nagu ka lubadusi on antud valitsuse poolt. Avaldatakse imestust, et riigi majandusnõukogu otsusi, mis tehti küsimuse põhjaliku uurimise järele, sugugi ei täideta, vaid minnakse maksude suurendamisele, ilma et arvestataks vastava majandusala võimetega.

Üldiselt kutsub sarnane maksupoliitika esile väga suuri etteheiteid ja hukkamõistmist, misjuures minimaalsoovid võetakse kokku järgmises resolutsioonis.

IV ülemaalse laevaomanikkude kongressi poolt 12. märtsil 1928. a. vastuvõetud otsused.

Otsus V.

Kaubalaevastiku ja laevasõidu maksustamise kohta.

IV ülemaaline laevaomanikkude kongress, kus esitatud üle 80% Eesti tonnaashist:

a) Konstateerib täielise rahuldusega riigi majandusnõukogu otsust 15. märts. 1926. a. ja riigikogu poolt 1925. ja 1926. a. vastu võetud seadusi laevasõidu maksustamise kergendamise ja reguleerimise alal, põhimõtte alusel, et need maksud ei või olla

vähemalt kõrgemad keskmisest välisnormist ning üldse ei või meretransporti teha fiskuse tuluallikaks.

b) Kuid samal ajal juhib valitsuse kui ka riigikogu tähelepanu selle peale, et kõige viimasel ajal, vaatamata, et laevasõidu seisukord pole paranenud ja vaatamata valitsuse deklaratsioonidele, on märgata nende otsuste annuleerimist ja poliitika muutmist valitsuse kui ka riigikogu poolt praegu riigikogus arutelusel olevates juriidiliste isikute maksustamise ja tempelmaksu seadustes, sellega, et:

1) juriidilise isikute maksustamise seaduse alusel;

a) annuleeritakse laevasõidule soodustus teiste ettevõtete ees, mis oli antud seadusega detsembris 1925. a. ning määrates peale põhimaksu kuni 35% (keskmine 31%, tegelik aga kuni 50% ülejäägist pluss dividendi tulumaks) tulumaksu, missugune norm ületab mitmekordselt maksunormi, mis maksev maades, kellega meie laevadel ilma kaitseta võistelda tuleb.

Kulude arvestamisel ei võeta arvesse kõiki loomulikke kulusid, mis kunstlikult suurendab maksualuse tulu, eriti ebakohase amortisatsiooni arvestamise kaudu.

2) Tempelmaksu seaduse kavas, riigikogu erikomisjoni ettepanekul, ei ole mitte üksi täitmata jäetud riigi majandusnõukogu otsused 15. märts. 1926. a., vaid mitmed senised maksud laevasõidu alal on tõstetud, nagu:

Veolepingu tempelmaks senise 10 mk. asemel tõstetud $\frac{1}{10}$ % maksu alla.

Transpordi kinnituse maks tõstetud 1% pealt 2% peale.

Paljude meresõidu aktide maksud tõstetud 3—5-kordseteks.

Täiesti tähelepanemata jäetud majand.- nõuk. otsused laeva-hüpoteegi- ja bodmerimaksu alandamiseks kuni $\frac{1}{10}$ %-ni ja ostu-müügi- või ehituslepingu $\frac{2}{10}$ %-ni, vaatamata, et välismaal need toimingud mitmetes mereriikides maksuvabad.

Meeskonna teenistuslepingu pealt tahetakse 1% tempelmaksu, vaatamata, et see läheb inimeste raske tööga teenitud palga arvel.

3) Kongress avaldab kindlat lootust, et nende maksuseaduste lõplikul arutamisel riigikogus ei jäeta tegemata vähemalt neid muudatusi, mis siin üles loetud ning vabariigi valitsusele ka ennem teatatud Kaubandus-Tööstuskoja poolt.

Vastasel juhul ei või olla kodumaa kaubalaevastiku loomulikku arenemist majanduslikult põhjendatud alustel.

P. 6. Mereseaduste arenemine Eestis läinud aastatel ja ligemad kavatsused.

Referent O. Tief, mereseaduste kom. esimees.

Referent tutvustab lühidalt mereseaduse komisjoni töödega läinud aastatel, nimetades, et väljatööt. seadustest on juba ilmunud: merim. kodu seadus, deki juht- ja meeskonna seadus, merimeeste seadus. Komisjonis on peaaegu valmis: Päätmise ja abiandmise seadus ja veokorraldus, kuna teised, nagu: avarii, kinnituse jne., on vastavates sektsioonides välja-töötamisel ning valmivad loodetavasti käesoleval aastal.

Läbirääkimistel toonitatakse nähtavat edu meie mereseaduste arenemise alal, kuid soovitatakse võimalikult rutata tegelikkude merekaubanduse seadustega.

Juhitakse tähelepanu mõnele puudusele, mis uuel deki-, juht- ja meesk.-seadusel kipparite suhtes ning avaldatakse soovi, et sarnase iseloomuga seadused enne detailsemalt läbi vaadataks ka mer. peav. poolt.

Kriipsutatakse alla, et meil Genfi töökonverentsil vastu võetud konventsioonid liig kiiresti ja ülepeakaela ratifitseeritakse, mis juba on toonud sekeldusi, nagu uue merim. seaduse § 41 määrad, mis meile vastuvõetmatud.

Küsimuse kohta võetakse vastu järgmised otsused:

IV ülemaalse laevaomanikkude kongressi poolt 12. märtsil 1928. a. vastuvõetud otsused.

Otsus VI.

Meriseaduste kohta.

IV ülemaaline laevaomanikkude kongress, kus esitatud üle 80% Eesti tonnaashist:

a) Konstateerib rahuldusega, et meriseaduste väljatöötamine läinud kolme aasta jooksul on läinud võrdlemisi jõudsalt, avaldades lugupidamist meriseadustekomisjonile.

b) Palub komisjoni tööd intensiivselt jätkata, et tegelikud meriseadused, nagu avari, kinnituse, veolepingute, asiõiguse, dispaashi, päästmise ja abiandmise j. t., mis meil ajast täiesti maha on jäänud, võimalikult lähemas tulevikus teostuksid.

c) Konstateerib teatava kartusega, et meil liig ettevaatamatult ja ülepeakaela on ratifitseeritud ning tahetakse ellu viia Genfi töökonverentsi poolt vastu võetud konventsioonid ja rekomendatsioonid merisõidu alal, mis muudes meriikiides teostatamata ning meie laevasõidu võivad viia suurtesse raskustesse. Eriti tuleks seda märkida 1921. a. ja 1926. a. meriõnnetuste puhul makset. kahjutasu, merimeeste kodumaale saatmise ja inspektsiooni konventsioonide ja soovitude kohta.

d) Teisest küljest soovib kongress tõsiselt kaalumisele võtta diplomaatilise konverentsi poolt v. v. järgmiste konventsioonide täideviimist: riigilaevade immuniiteedi, konossementide, laevaomanikk. vastutuse piiramise ja laevade hüpoteegi kohta.

e) Merimeeste seaduse § 41. riigikogu üldkomisjoni poolt sissevõetud nõuet laevaõnnetuse puhul merimeestele kahjutasu maksmise kohta loeb kongress meie laevasõidu oludes (kinnitamata või ainult osaliselt kinnitatud laevad) täiesti vastuvõtmatuks ning meie purjelaevandusele ruineerivaks ning palub astuda samme, et see mõiste seadusest kustutataks, samuti et konventsiooni ratifikatsioon annulleerimise tähtaja jõudmise tõttu meie poolt tühistatud, arvesse võttes, et ka teised meririigid seda senini pole ratifitseerinud.

f) Kongress ühineb „Baltic and International Maritime Conference'i“ ja „International Shipping Federatsion'i“ arvamiselega, et 8-tunnil. tööaja sisseseadmine laevadel ning isegi selle küsimuse arutamine Genfi töökonverentsil enneaegne ning eriti meie laevasõidu tingimustes vastuvõtmatu.

P. 7. Sadamate ja veeteede korraldus läinud aastal ja ligemad kavad.

E. Avik, mer. peav. direktor.

Referent tutvustab üldiselt töödega läinud aastatel sadamate, mereteede ja talvise navigatsiooni korraldamise alal. Kannab lühidalt ette rannasadamate arendamise kava ligema 5 a. jooksul nagu see valitsuse poolt esitatud riigikogule.

Läbirääkimistel kiidetakse üldiselt heaks rannasadamate kava, kuid arvatakse tarviliseks uuesti kaaluda Kihelkonna sad. küsimust, kuna Jaagurahu sadamast vaevalt asja saab. Juhitakse tähelepanu suursadamate valitsemise ja korraldamise küsimustele.

Võetakse vastu järgmine otsus:

IV ülemaalse laevaomanikkude kongressi poolt 12. märtsil 1928. a. vastuvõetud otsused.

Otsus VII.

Sadamate ja veeteede kohta.

IV ülemaaline laevaomanikkude kongress, kus esitatud üle 80% Eesti tonnaashist:

a) Tunnistab üldiselt õigeks ning väga tarviliseks valitsuse poolt riigikogule esitatud rannasadamate ja siseveeteede arendamise kava ligema 5 a. peale ning avaldab kindlat soovi, et see kava juba ligemal ajal riigikogu kinnitamist ja täitmisele asumist leiaks. Kavas tuleks kaaluda veel Kihelkonna sadama küsimust.

b) Välis- ja transiitsadamate alal loeb kongress tarviliseks eriti rõhku panna Tallinna sadama edaspidisele arendamisele, samuti sadama tehnilisele täiendamisele kui ka ühendusteede alal tagamaadesse, milledest suur tähtsus on Tartu-Petseri laia-roopalisel raudteel. Tuleks teha mõjuvamat tööd ja propagandat sadama ärakasutamiseks rahvusvahelisel kaubaveol, eeskju võttes võistlevatest naabersadamatest. Selleks peaks kaasa töötama ka meie majanduslikud organisatsioonid.

c) Ka Pärnu ja Narva-Jõesuu sadamad tuleksid arendada, eriti kohalikkudele eksport-importülesannetele vastavalt.

d) Kongress kordab III kongressil vastuvõetud resolutsiooni, et meie sadamate, eriti Tallinna ja Pärnu valitsemine ja juhtimine kõige ligemas tulevikus tuleks võtta ümberkorraldamisele, nende valitsemisel teatava autonoomia ja ühtluse andmise ning vastavate laevasõidu ja väliskaubanduse organisatsioonide ja ringkondade osavõtmise võimaldamise kaudu.

e) Kirjalikult esitatud soovid ja näpunäited Pärnu, Tartu ja sisevete ja Lääne-maa laevaomanikkude poolt saata meriasjanduse peavalitsusele ja Kaubandus-Tööstuskoja laevasõidu sektsioonile.

P. 8. Laevasõidu esindus riigikogus.

Seda küsimust omavahel läbi sõeludes, võetakse vastu järgmine otsus:

IV ülemaalse laevaomanikkude kongressi poolt 12. märtsil 1928. a. vastuvõetud otsused.

Otsus VIII.

Laevasõidu esinduse kohta riigikogus.

IV ülemaaline laevaomanikkude kongress, kus esitatud üle 80% Eesti tonnaashist:

a) Tunnustades ja teadlik olles suurest tähtsusest ja mõjust, mis meil loodud riigikorra ja väljaarenenud korra järele on vastava majandusala tarvis otsekohesel kontaktil oma esindaja kaudu riigikogus ning arvesse võttes laevasõidu iseäraldusi ja eelolevaid tähtsaid seadusi ning korraldusi,

b) loeb laevasõidu kui ka riigi üldhuvides, et kodumaa laevasõidul oleks riigikogus vähemalt üks esindaja, mille teostamiseks

c) palub Laevaomanikkude Ühingut võtta tõsisele kaalumisele selle teostamist, tarbekorral kontaktis teiste organisatsioonidega.

P. 9. Kongressi otsuste teostamine.

Võetakse vastu järgmine otsus.

IV ülemaalse laevaomanikkude kongressi poolt 12. märtsil 1928. a. vastuvõetud otsused.

Otsus IX.

Kongressi otsuste teostamine.

IV ülemaaline laevaomanikkude kongress, kus esitatud üle 80% Eesti tonnaashist:

a) otsustab, et kongressi otsused tulevad saata kõikidele asjaomastele valitsuse asutustele, rahvaesindusele, organisatsioonidele ning üldiselt teatavaks teha ajakirjanduse kaudu ja

b) palub vastavalt Laevaomanikkude Ühingut ja Kaubandus-Tööstuskoja laevasõidu sektsiooni jälgida ning kaasa mõjuda, et otsused leiaksid täitmist.

B

2665

89 584