

2665
-3
EESTI LAEVAOMANIKKUDE JA -EHITAJATE ÜHINGU
VÄLJAANNE nr. 3.

III

ÜLEMAALISE LAEVAOMANIKKUDE KONGRESSI ARUANNE

19.—20. DETSEMBRINI 1924.

Motto: Tugev kaubalaevastik on meie majandusliste,
poliitiliste ja kaitseküsimuste nurgakiviks.

B-2665.

-3

EESTI LAEVAOMANIKKUDE JA -EHITAJATE ÜHINGU
VÄLJAANNE nr. 3.

III

ÜLEMAALISE LAEVAOMANIKKUDE KONGRESSI ARUANNE

19—20. DETSEMBRINI 1924.

Motto: Tugev kaubalaevastik on meie majandusliste,
poliitiliste ja kaitseküsimuste nurgakiviks.

Eessõna.

III ülemaaline laevaomanikkude kongress 19.—20. dets. 1924 tegi meile kohuseks kongressil ettekantud küsimusi trükis avaldada ja neid laialdasemalt teatavaks teha.

Teeme seda hea meelega, arvesse võttes, et ülemaaline kongress on paremaks peeglik sellele tähtsale majandus-harule, kust võib näha, mis ta enesest kujutab ning mis tarvis on teha, et ta arenemise teele pääseks.

On ju tugeval kaubalaevastikul meie riigi iseseisvuse kindlustamisel mitte ainult otsekohene majandusline, vaid mitte vähem poliitiline ning kaitseline tähendus, nii et terve meie rahvas oma enese huvides kaubalaevastiku arenemisele kõige suuremat tähelpanu peaks kinkima.

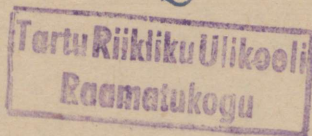
Olgu see lühikene kongressi kokkuvõtte näpunäiteks selle kohta, kuidas meie kaubalaevastikku ja laevasõitu kasvamise ja kosumise teele juhtida.

Tallinnas, 20. jaan. 1925.

Eesti laevaomanikkude ühingu nimel

V. Horst, esimees.

E. Masik, abiesimees.



121662

III ülemaalse laevaomanikkude kongressi aruanne

19.—20. detsembrini 1924. a.

Tallinnas Börse väikeses saalis.

Kongressi kokkukutsumine ja eesmärk.

Kongressi kutsus kokku endiste kongresside otsuse põhjal Eesti laevaomanikkude ja ehitajate ühisus kui ülemaaline laevaomanikkude esitus ja laevasõidu huvide kaitsja.

Kongressi eesmärgiks oli: Selgitada meie laevasõidu seisukorda, ning abinõusid näidata selleks, kuidas laevasõit võiks jõudsamini arenema hakata. Sellejuures on eriti välja mirdud viimastel aegadel Eesti laevasõidus ilmsiks tulnud arenemise seisakust, mille põhjuste selgitamine ja abinõude leidmine selle kõrvaldamiseks on kongressi tähtsamaks ülesandeks.

Et kongressil esitatud oli üle 75% meie kaubalaevastikust üle terve maa, siis võib kongressi meeoleolu ja otsuste peale vaadata kui selle majandusharu alal valitseva ühise meeoleolu ja otsuste peale.

Kongressist osavõtjad, juhatus ja päevakord.

Kongressist osavõtjaid võiks nimetada: a.-s. Tallinna Laevaühisus, a.-s. Balti Pääste Selts, a.-s. H. D. Schmidt, Joh. Linde (Pärnu), kapt. R. Pahlberg ja Kristenbrun Käsmu laevaomanikkude poolt, dr. J. Raamot, Sagadi ranna laevaomanikud, Saaremaa laevaomanikud, Hiiumaa, Läänemaa jne. laevaomanikud.

Valitsuse esitajate ja külalistena võtavad osa: kaub.-tööst.-ministri abi M. Hurt, riigikassa juhataja hra Öpik, Eesti panga dir. J. Kukkk, kohtuminist. nõunik hra Tief, v. adv. J. Tannebaum jne.

Kongress avati 19. detsembril kell 5 p. l. laevaomanikkude ühingu abiesimehe ins. E. Masik'u poolt, kes kongressi ühingu nimel tervitab ja edu soovib.

Juhatajaks valitakse ühel häälel kapt. O. Treilmann, abiks Klaar.

Kirjatoimetajaiks — kapt. J. Loosberg ja hra Akmann.

Juhatuselaua juures võtavad veel aset laevaomanikkude ühingu esimees dir. V. Horst ja abiesimees E. Masik.

Kongress austab lahkunud teedeministri K. Karki püstitõusmisega.

Tervitustelegrammid saadetakse vabariigi valitsusele ja teedeministrile.

Kongressi päevakord võetakse lõpulikult vastu:

1. Laevaomanikkude ühisuse aruanne läinud kongressi resolutsioonide täitmisest ja laevasõidu üldseisukorrast.

2. Aruanded kohtadelt.

3. Prahiturgi ja laevasõit 1924. a.

4. Eesti rannasõit 1924. a.

5. Eesti sadamad ja veeteed 1924. a.
6. Sisevete laevasõit ja laevateed.
7. Mereseaduste arenemine Eestis 1924. a.
8. Tolliseadus ja meie laevasõit, soovitavad uued seadused laevasõidus.
9. Laevasõidu krediit ja liinide toetus.
10. Laevade maksustamine.
11. Laevameeste registreerimine, munsterdamine, merimeeste kodu.
12. Rahvusvaheline laevaomanikkude koostöö ja Eesti osavõtmine sellest.
13. Lõpukokkuvõte.

Sellejärele, kui otsustatud päevakorda sarnases järjekorras läbi võtta, et enne aruandja ehk referendi poolt kõne peetakse, millele läbirääkimised ja resolutsioonid järgnevad, asutakse päevakorra juure:

1. Laevaomanikkude ühisuse aruanne läinud kongressi resolutsiooni täitmisest ja laevasõidu üldseisukorrast.

Referent dipl. ins. E. Masik, laevaoman. ühisuse abiesimees.

Referaadi lühikene kokkuvõte oleks järgmine:

Üleilmne laevasõit, mis ilmasõjas määratud rikkusi teenis, kannatab alates 1920. a. kriisi, mis seni kestab. Kriisi põhjuseks ei ole mitte normaaloludele vastavalt üleliigne suur tonnaash, vaid rahvusvahelise kaubandusliku läbikäimise vähenemine. Et viimasel aastal mitmed rahvusvahelised küsimused reguleeritud, produktsoon loomulikumatessse roobasessse hakkab jõudma, siis on märgata paranemist ka laevasõidu konjunktuuris. See paranemine ei saa mõju avaldamata jätta ka meie laevasõidu peale. Läinud aastal on meie laevad keskmiselt läbi rohkem teeninud kui aasta varemalt. Selleks on ka kaasa mõjunud laevaomanikkude rahvusvaheline ühistöö prahtide tõstmiseks (Daani puuprahid) ja sadama väljaminekute vähendamiseks.

Meie merikaubandus laevade läbikäigu suhtes on aga kahjuks näidanud läinud aastal tagasiminekut. 1922. a. tuli Eesti sadamatesse sisse üle 824.000 reg. tn. laevu, 1923. a. üle 738.000, tänavu aga on loota mitte üle 650.000 reg. tn. Ka kaupade läbikäik näitab kahenemist. 1922. a. oli see kuni 59 miljoni pd. 1923. a. kuni 44 miljoni pd. Tänavu loodetavasti veel vähem. Üldiselt peame ka tulevikuks arvestama, et meie oma maa kaupade läbikäigu bilans sadamate kaudu saab olema 38—40 miljoni puuda. Suurt kasvu siin oodata ei ole, kuna tulevikus meie majanduslikul arenemisel suureneb mitte niipalju kauba kvantum kui väärtus. Sellest välja minnes peaks käsikäes minema ka sadamate arendamine, mille tarvis teatavaks regulaatoriks on Vene transiit. Kuid viimase peale erilisi lootusi panna ei maksa, sest et praeguse Vene poliitilise seisukorra juures see esineb suurte hüpetega, järjekindluseta, nagu ka statistika näitab. Ka peame ennast sellest täiesti rippunatuks tegema.

Läinud aastat võib meie kaubalaevastikule suurenemise mõttes lugeda pöördeastaks — halvenemise poole. Aasta algul oli meil merelaevu praamideta üle 57.000*) br. reg. tn., aasta jooksul müüdi mitmed laevad ära, mitmed hukkusid ehk langesid välja. Juuretulek oli aga väike, nii et isegi üht suuremat aurikut juure arvates, mis õieti 1923 a. lõpul osteti, saame kuni senini vähenemise umbes 1500 reg. tn. Eelmisel aastal aga oli juurekasv üle 7000 reg. tn., aasta varem üle 6000 reg. tn. Ka meie liinilaevandus on tagasi minemas. Läinud aastal tegi see 8% välisliinidest välja. See aasta aga kõigest vähe üle 4%. Ka meie lippu meie kaubasoõidus on tagurpidi minemas. Läinud aastal jõudis see Tallinna tarvis üle 15%. See aasta aga on 10 kuu kohta alla 10%, laadungis laevadele aga alla 8%. Samal ajal võib keskmiselt lugeda, et meile sisseveetavate ja meilt viidavate kaupade prahi raha teeb üksi üle 700 miljoni marga, millele lisaks reisijate- ja postivedu. Sellega peab meie riigi kodanik välisvaluutas maksma üle 90%, s. o. üle 600 miljoni väljamaa laevadele. — See on kurb nähtus meie majanduslikus elus. Selle kõrvaldamiseks peabki kongress vasta-vaid näpunäiteid ja juhtnööre andma. Olgu öeldud, et peapõhjuseks selles nähtuses, mida meie poolt ka eelmistel kongressidel on ette kuulutatud, on see, et laevasõidule ei ole (peale

*) Ühes Venemaal oleva 10.800 reg. tonniga.

sadamate ja tuletornide) meie valitsuse (riigikogu) poolt ja meie majanduspoliitikas tarvilist tähelepanu kingitud.

Jooksval aastal on laevaomanikkude ühisus katsunud avaldada võimalikult aktiivset tegevust, esiteks laevaomanikkude eneste koostööl laevasõidu tingimisi parandades ja teiseks valitsuse kaudu. Esimese hulgast olgu nimetada minimaal prahi normide maksmapanemine meil ja Soome-Daani vedudel, laadimise lossimise ja maaklerite takside reguleerimine, laevameeste palganormide maksmapanemine, salakauba vastu võitlemine jne. Teisel alal läks korda see aasta õige palju ära teha mere-seaduseandluse alal, nii et on asutatud alaline mere-seaduste komisjon. Samuti on esimese järgu tähtsusega laevasõidu sektsiooni läbiviimine kaubandus-tööstuskojas. Uutest seadustest on päevavalget näinud tähtsamad: laevade kinnistus, sadamamaksude jne. seadused. On osa võetud kümnetest nõupidamistest ja koosolekuist ministriumides, riigikogus, tariifide nõukogus. Kuid riigi majandusnõukogusse kahjuks seni laevasõidu esitajat ei ole kutsutud. See pole ka veel nii tähtis, kuid tähtsam oleks Eesti panga nõukogu, kuid ka seal puudub laevasõidu esitusel koht. Samuti on korda läinud edu saavutada liinilaevade toetuse alal, milleks sel aastal assigneeriti 5 miljonit.

Kuid tähtsamatel aladel: 1) odavaprotsendilises laevasõidu laenus, 2) laevade maksustamises ja 3) tolliseaduse muutmises, pole jõutud soovitava sihni. Küll on esimese tarvis juba aasta esimesel poolel teedeministeriumile esitatud vastav laenu fondi seaduse eelnõu, mis teedeministri poolt toetust leidis, kuid rahaministri hra O. Strandmanni poolt seisma pandi, ning praegu alles riigikogule esitamata. Viimase kahe küsimuse esialgseks lahenduseks on vastavad seaduseelnõud esitatud riigikogule, mille teostamist õigusega iga laevaomanik ootab.

Venemaalt laevade tagasisaamise asjus ei ole meie valitsus suutnud aasta jooksul midagi ära teha ning see jääb edasi suureks koormaks meie laevasõidu arenemisel.

Riiklise kaubalaevastiku asjus oleme nagu ennegi kindlalt eitaval seisukohal, nähes viimase teostamiskatses projekti järele, mis esitatud riigikogule mereasjanduse peavalitsuse poolt, Eesti laevasõidupoliitika täielist vildakust. Loodame, et riigikogu suudab siin õige otsuse leida ning Eesti riik selles küsimuses samale otsusele tuleb kui kõik teised Euroopa riigid, peale Vene.

Referent peatub veel üksikasjaliselt läinud kongressi otsuste täideviimise juures, näidates, et eriti kadunud teedeministri K. Karki lahkelt vastutulekul palju nendest on teostatud. Eesti laevaomanikkudel on põhjust eriti leinata seda meest ning tema nimi jäägu heaks mälestuseks meie laevasõidule.

Ettekandele järgnesid läbirääkimised, kus rõhutati suurt tööd ja selle tähtsust, mis laevaomanikkude ühisuse poolt aasta jooksul tehtud, toonitades kindlat vajadust, et laevaomanikud endiselt ühel meelel ühingu ümber edasi töötaksid ning eeloleva laevasõidu sektsioonist kaubandus-tööstuskojas osa võtaksid.

Sõna võtavad hrad H. Neuhaus, O. Treilman, R. Pahlberg j. t.

Ühel häälrel võetakse vastu järgmised resolutsioonid:

1. III. ülemaaline laevaomanikkude kongress, kus esitatud üle 75% Eesti kaubalaevastikust, avaldab tänu laevaomanikkude ja ehitajate ühingule, kui meie kogu laevasõidu esitusele, tehtud töö eest, lootust avaldades, et samas sihis tööd jätkatakse, mis kõikide laevaomanikkude ja ehitajate poolt elavalt toetust peab saama.

2. Kongress avaldab soovi, et laevasõidu sektsioon kaubandus-tööstuskojas võimalikult varsti tööle hakkaks, ning palub laevaomanikkude ühisust selleks kõik eeltööd teha, vastavalt seadusele.

3. Kongress konstateerib ühemeelselt fakti, et läinud aastal meie laevasõidu arendamine valitsuse kui ka riigikogu poolt teatavat tähelepanu on leidnud, erilise heameelega alla kriipsutades mereseaduste väljaandmise reguleerimist, laevaliinide toetust, laevahüpoteegi ja teiste tähtsate seaduste läbiviimist. Eriti kriipsutab kongress alla oma suuremat rahuldustunnet, et meie vabariigi valitsuse deklaratsioonis näha töötust meie laevasõidu kui esimese järgu majandusala edendamise kohta. Kongress avaldab kindlat soovi, et see punkt mitte paberile ei jääks, vaid algatud sihis ning uue jõuga edasi töötataks Eesti laevasõidu arendamiseks, mille teede näitamiseks praegune kongress näpunäiteid tahab anda. Kuid kongress

ei saa meele tuletamata jätta, et mitmed laevasõidu *elulisemad küsimused* meie riigi poolt läinud aastal siiski *soovitavat lahendamist ei leidnud, millest tähtsamad:*

- a) krediitide küsimus laevasõiduks;
- b) laevade maksustamise küsimus;
- c) tolliseadustiku muutmise küsimus;
- d) Venemaalt Eesti laevade tagasisaamise küsimus.

4. Kongress konstateerib fakti, et Eesti laevaomanikud on läinud aastal ühise koostöötamise kaudu suutnud palju oma keskel ära teha Eesti laevasõidu arendamiseks, ning soovib ka tulevikus veel kindlamalt ning üksmeelsemalt üles astuda meie laevasõidu ja merekaubanduse tingimuste parandamiseks, eriti oma keskel ja rahvusvaheliselt töötades, viimase ühistöö hulgas eriti alla kriipsutades prahihindade ja veotingimiste parandamist, meeskonna küsimuse lahendamist, meretööde ja sadamate korraldamist jne.

5. Kongress avaldab kindlat soovi, et Eesti laevaomanikud viimase ni koondaks ennast laevaomanikkude ühingu ja eesoleva laevasõidu sektsiooni ümber kaubandus- ja tööstuskogas.

2. Aruanded kohtadelt.

Kohtadelt aruandena kaetakse ette esimesena aruanne Saaremaalt, mis järgmine:

Meie riigi majanduspoliitikas on sarnane tähtis tegur kui laevaehitus ja laevasõit täiesti unustusse jäetud. Kuna mujal riikides igal pool riik laevaehitust ja merisõitu mitmel kujul toetab, sünnib see meil just vastupidiselt. Laevandus ei leia mingisugust toetust, vaid mitmesuguste ebaõigete maksudega on ta niivõrd koormatud, et kui parandust ei tule — sureb meie kodumaa laevaehitus ja meriasjandus täiesti.

Saaremaal näiteks ei ole tänava aastal ühelegi uuele ehitusele alust pandud ja vaevalt on seda ka edaspidi loota, kui ehitustingimused ei parane.

Tungivalt on vaja laevaehituseks määrata pikaajalist odavaprotsendilist laenu kindlate tagatiste vastu, samuti korraldada väljamaalt laevade ostmiseks krediiti. Kodumaal ehitavatele uutele laevadele määrata ehituspreemiad.

Praegu maksmas olev puulaevade ehituse toetuse seadus ei anna mingisuguseid isäralisi hõlbustusi laevaehituseks. Väljaantud määrused selle seaduse tarvitamise kohta on niivõrd keerulised ja ehitusmaterjaali saamine seotud suurte raskuste, kulude ja päberiputusega, et siin lõpuks toetamisest juttugi ei ole, iseäranis vähematele laevadele ehitus- ja parandusmaterjaali saamiseks. Maksmapandud määrused vaja uuesti läbivaatamisele võtta, neid lihtsustades sarnaselt, et nad tõesti laevaehitusele toetuseks kujuneksid.

Laevade maksustamise asjus valitseb täieline segadus. Mitte ükski riik ei koorma laevandust mitmekesiste selgusetu äri- ja muude maksudega, vaid ka omavalitsused leiavad maksustamiseks õigusi.

Saarlastel pole veel ununenud laevadelt maakonna heaks võetav maks, mis mõnes maakonnas, muuseas ka Saare maakonnas, laevadele peale suruti, seadusevastaselt põhjendades seadusele, mis paate ja selletaolisi liikumisabinõusid lubab maksustada. Ehk see maks küll kohtus seadusevastaseks tunnistati ja teda praegu ei võeta, kuid et sarnased juhtumised tulevikus ei korduks, on tingimata vaja seadusandlisel teel omavalitsustele selgeks teha, et laevad maakonna heaks võetava erimaksu alla ei kuulu. Ühtlasi tuleb nõuda, et maksusid, mis maakonnad seadusevastaselt sumriteel laevaomanikkudelt sisse nõudsid, kahjukannatajatel nüüd võimalus antaks tagasi saada.

Rannasõidu purjelaevastiku kaitseks tuleb veohindade asjus laevaomanikkude vahel ühisele kokkuleppele jõuda ja minimaal veohinnad iga aasta kohta maksuma pan-na, millest kõrvalekaldumisi ei tohiks olla.

Ehk küll need tänavuse aasta peale maksmas olid, leidis siiski laevaomanikke, kes kindlaksmääratud minimaal veohindadest kõrvale kaldusid, näiteks metsamaterjalide veos Saaremaalt.

Praegune Roomassaare sadam vastab väga vähe laevasõidu ja üldse sadama nõuetele. Sadam asub llnast kaugel ja ei anna tormide korral varju ega kaitset laevadele.

Mõntu sadam on lagunenud seisukorras. Sadama sild on pealt ainult üksikute plankudega kaetud. Sadama sissesõidu kaanal on ajajooksul liitunud ja sissesõiduks puuduvad merimärgid.

Kuivaste silla ümbrus, mis ajajooksul ummistunud, tuleks uuesti puhastada ja süvendada, et laevad vähemalt 12 jala sügavusega võiksid silduda.

Taaliku sild, kus sagedane reisijate- ja rannasõidulaevade liikumine, nõuab hädapäralist remonti.

Sadamamakse kõigis sadamates võetakse praegu ühise tariifi järele. Seda ei saa õiglaseks pidada, sest ei või võrrelda neid tingimusi ja paremusi, mida pakuvad suuremad sadamad laevadele, võrreldes väikeste rannaäärsete sildadega. Vähemates kolmandajärgu sadamates, nagu need Saaremaal, tuleks sadamamakse võrreldes suuremate sadamatega tuntuvalt alandada.

Merimärgid ja tuleboid tulevad kevadel varemalt kohale panna ja nende eest paremini hooldiseda. Harilikult on Saaremaa ümbrus selles alati kõige viimane olnud, kuhu ainult kesksuve paiku jõutakse merimärkide panemisega.

Saaremaa Vesti külge Undva ninale on hädasti tarvis seal praegu korrasolevasse tuletorni valgustus sisse seada.

Asjaolu, mis tolliseaduse põhjal laevasõitu raskendab on, et väljamaalt sissetulevaid ja väljaminevaid laevu võib ainult neis kohis klaarida, kus tolliamet olemas. Sel korral, kui laev soovib otseteel väljamaalt kusagile randa tulla ehk sealt välja minna, võib see sündida ainult peale sellekohast kirjalikku palvet tollidirektorile Tallinnas. Sarnane palvekirjade kirjutamine ja neile vastuste ootamine on tülikas, aegaraiskav, äriliselt kahjulik, mille järele oluliselt mingisugust tarvidust ega mõtet pole, eriti veel Saaremaal, kus postiolud sagedasti rasked.

Selle asemel, et igakord Tallinnast luba nõutada, võiks seda väga hästi omal äranägemisel teha kohapealne tolliamet, kes kohaliste oludega paremini tuttav ja laevadele kättesaadav.

Maksva korralduse järele on sunnitud kõik laevad, mis randa tulevad ja lähevad, endid piirivalve kordonites registreerima. Selle korralduse vastu ei oleks midagi, kui piirivalve igal ajal ja kohal kättesaadav oleks. Saaremaal on praegu seisukord sarnane, et ainult mõnes üksikus kohas piirivalve kordonid asuvad, näit. on kordonite vahe mõnes kohas viiskümmend ja rohkem kilomeetrit. Et nüüd randa jõudes laeva mõnekümne kilomeetri taha registreerima minna, on tõesti nuhtlus, mida laevad ära teeninud ei ole. Sarnase teekonna peale kulub mõnikord paar päeva ära ja läheb laevale õige kalliks maksuma. Sarnastes kohtades kui Pidula laht, Küdema laht, Mõntu, Taaliku jne., kus laevade liikumine elav, ei ole üldse alalisi piirivalve poste olemas, vaid neid tuleb mõnekümne kilomeetri tagant otsida. Et rannasõidulaevad sellest nuhtlusest pääseksid, tuleb nõuda: emb-kumb — kas tihendatagu piirivalve postide võrku tähtsamates laevade liikumise kohis ehk vabastatagu laevad sunduslikult registreerimise kohustusest.

Tänavu sügisel haridusministeeriumis ärapeetud koosolekul merikoolide asjus esines meriasjanduse peavalitsuse esitaja ettepanekuga Kuresaare merikooli lähemas tulevikus ära kaotada.

Sarnase ettepaneku kohta avaldame valju protesti. Kuresaare merikool, mis üks vanemaist Eestis, asub oma geograafilise seisukoha poolest meie riigi lääneosas, kus suur osa elanikest merimehed, kes endid ja perekondi meri- ja laevasõidust elatavad.

Kuresaare merikoolis ei õpi meriasjandust mitte ükski saarlased, vaid õpilasi on alati ka Lääne ja Pärnu maakondadest, kellele Kuresaare merikool kõige kättesaadavam ja õppimine ja ülalpidamine kõige odavam. Seega seisab merikool 3 rannaäärse maakonna teenistuses, kus laevaehitus ja merisõit meil Eestis võrdlemisi välja arenenud.

Järgmise aruande on esitanud Hiiumaa laevaomanikud, eriti alla kriipsutatades tarvidust laevajuhtide sõiduseaduse muutmises selles sihis, et vilunud vanematel merimeestel, kes vastava komisjoni ees eksami teinud (pildikapten) õigus oleks oma purjelaevadega tervel Balti merel sõita. Samuti rõhutatakse praeguste sadamamaksude ebaõiglust selles mõttes, et maksusid võetakse ühe ja sama normi järele ka koguni viletsate ja korraldamata sadamate eest, kuna viimaste kordaseadmist näha ei ole. Eriti kriipsutatatakse veel alla Hiiumaal Orjaku sadama kordaseadmise, vähemalt märkimise, vajadust.

Nendele kahele aruandele järgnevates läbirääkimistes toonitatakse elavalt tarvidust rannasadamate kordaseadmise järele mitte ükski saartel, vaid ka Viru rannas (kapt. Klaar, kapt. R. Pahlberg, kapt. Loosberg j. t.), samuti rõhutatakse merimärkide hilist väljapanemist. Kuresaare merikooli asjus toetatakse kooli allesjäämist. Tollikorralduses rõhutatakse ülestõstetud ebakohasuste halba mõju jne.

Resolutsioonid, mis pikemate läbirääkimiste järele vastu võetakse, on järgmised:

Resolutsioon Kuresaare merikooli kohta.

Kuresaare merikooli tunnistab kongress tarvilikuks.

Resolutsioon pildikaptenite kohta.

Kongress loeb tarvilikuks võimaldada Balti merel purjelaevadega sõita vanadel vilunud merimeestel, eriti oma laevadega, kes vastava paberi omandanud, ning palub sammusid astuda, et uues laevajuhtide sõiduseaduses see nõue vastavalt täitmist leiaks.

Samuti tuleks ka tulevikus kättesaadavates kohtades korraldada kursusi vastavate sõidupaberite omandamiseks.

Teised küsimusesse puutuvad resolutsioonid on pp. 4 ja 8 toodud.

3. Prahiturg ja Eesti laevasõit 1924. a.

Kapten O. Treilmann.

Kannab ette: Käesolev navigatsiooni aeg on pea lõpul, mis võimaldab lühikest ülevaadet teha: kui võrd hea või halb oli ta laevaomanikule.

Peaveoained, mis Eesti laevaomanikke huvitavad veo suhtes ja mida lähemalt vaatleme, on metsasaadused, s. o. plangud, lauad, propside vedu Eestist, Soomest, Rootsist Inglismaale ja Lääne mannermaa riikidesse, ja tagasi prahina peaaesjalikult süsi Inglismaalt ja Hollandist Baltikumile; vähematele purje- ja mootorlaevadele Soomest Daani ja jaolt Saksamaale laudade, steevide, telegraafipostide jne. vedu.

Edasi huvitab veel meie välisvetes sõitvaid laevu: lina, tsemendi, kaolini, põllurammuline vedu, mis püsib juba vähemal määral, kõrvalise, juhuslise laadungina, ja — viimati rannasõit.

Segakauba, s. o. kallima kauba, vedu, mis ka kallimaid prahtisid maksavad, — on kõik liinilaevade käes, missuguseid Tallinna peale üle kümmekond laevaliini käib, näiteks: Tallinn—Helsingi; Tallinn—Stokholm; Tallinn—Kopenhaagen—Prantsusmaa; Tallinn—Stettin; Tallinn—Hamburg; Inglismaale Wilsoni, United Baltic Corporationi ja Belfasti liinid; Tallinn—Prantsuse sadamatesse M. M. liin. Aga kahjuks teame seda kurba lugu, et kõik need liinid, peale Tallinn—Stokholm liini, väljamaalaste käes on. Eesti laevaomanikud on selleks liig jõuetud, et nendega praegu võistlusesse astuda ilma toetuseta, kas valitsuse ehk kaupmeeskonna poolt. Katseid tegi Tallinn—Stettini liini peal laevaäri H. Schmidt & Ko. a.-l. „Thorsteniga“ ja a.-s. Tallinna laevaühisus a.-l. „Kodumaaga“ Tallinn—Belgia liinil, kuid varem-hiljem pidid kõva võistluse tõttu neist loobuma.

Teatavasti oli 1923. aasta laevaomanikkudele üks viletsamatest aastatest ja kui selle 1923. aastaga möödunud 1924. aastat võrrelda, siis peab tunnistama, et üldiselt võetuna viimane, iseäranis Eesti laevaomanikkudele, tulusam oli kui 1923. aasta, olgugi, et veohinnad, nimelt metsa ja süte pealt, pea ühesugused seisavad. Aga on kaudseid põhjusi, mis laevaomanikule 1924. aasta tagajärje parema saavutas.

Need kaudsed põhjused olid peaaesjalikult:

1. Bunkrisõed, mis käesoleval aastal 7—10 shillingit tonni pealt odavamad on kui 1923. a., sest kui 1923. a. Saksamaa Ruhri okupatsiooni tõttu ootamatult palju Inglismaalt süsi sisse pidi vedama ja seega süte hinnad kõrgele tõusid, — on käesoleval aastal vastupidine nähtus, Saksamaa eksporteerib laialt oma (Westfaalia) süsi ja et turgusid käes hoida, võistelda, — on Inglismaa sunnitud sütehinnasid alandama ja nad on alanenud seniajani järjekindlalt ja tagajärg on see, et meie praegu ligi 10/— bunkrisüsi odavamalt osta saame kui 1923. aastal. Järjekult: laev, mis 500 st. laudu mahutab, — tarvitab reisiks Inglismaalt Baltikumile ja tagasi umbes 180 tonni süsi à 10/ vähem, s. o. 1800/ ehk 90-00/ sütest kasu ühe reisi pealt.

2. Uus Scanfin C/P. sai käesoleval aastal maikuul ametlikuks dokumendiks, s. o. Inglise Chamber of Shipping ja metsakauplejate ühing (Humber välja arvatud) kiitis heaks, ja jõuti kokkuleppele tähendatud dokumendi kohta, mis laevaomanikule märksa soodsam, mis mõnes tühjendamissadamas kuni 4/6 standardi pealt vahet teeb laevaomaniku kasuks. B. & W. S. Conference oma aasta peakoosolekul Haagis tegi otsuseks mitte vana Scanfin C/P. järele oma laevu prahtida. Vastavad kohustused anti hiljem laevaomanikude poolt ka kirjalikult. Nii on selletõttu laevaomanikkude seisukord möödunud aastal paranenud, sest 90% metsa veetakse Scanfin C/P. järele.

Kahjuks pean aga konstateerima, et kõik laevaomanikud ja brokerid sellest uuest Scanfini C/P. kinni pidanud ei ole ja sellega ühist fronti nõrgestanud, nii ka meil Eestis, kuid peaaegjalikult Riias. Viimasega tuli meil iseäranis arvestada ja, et Riias tuge ei olnud, — olid sunnitud ka meie laevaomanikud sügisepoole mõnel juhtumisel järele andma ja vana Scanfini järele lepinguid sõlmima.

See on enesest väga halb nähtus, mis näitab, et laevaomanikud ja brokerid oma huvidest küllalt aru ei saa ja endi kahjusi töötavad. Loodan, et E. laevaomanikud ja brokerid tuleval aastal sellest paremaid järeldusi teevad.

3. Iseäranis tähtis oli laevaomanikkudele 1924. a. see, et Inglismaal tähelepanemiseväärts kestvaid streikisid ei olnud, kuna 1923. a. neid mitu oli, mis üks teise järele kordusid, näiteks: transportööliste, raudtee, kaevanduste jne. streigid, mille ajal laevadel palju oodata tuli, järelikult suuri kahjusid kanda. Käesoleval aastal tuli küll Inglismaal mõnes suuremas sadamas (Hull, W. H. pool, London) laevadel korda oodata, kuid see ei mõjunud nii halvavalt.

Missugused veohinnad 1924. a. valitsesid, seda näitab alljärgnev tabel. Võrdluseks on juure lisatud ka 1923. a. veohinnad ja jaolt ka 1914., 1920., 1921., 1922. a., kust igauks järeldusi teha võib.

Veohindade tabel 1920.—1924. a. lõpuni.

	1920. a.		1922. a.		1923. a.		1924. a.	
	märts	detsember	kõrgem	mada- lam	algul	lõpul	keskel	lõpul
1. Tallinn — Inglise idarand propsid per fathom . . .					45/—	45—47/6	45/—	47/6
2. Tallinnast ja Soomest Inglise idaranda, plangud ja laud per stand.	240/—	100/—	52/6	42/6	44/—	47/6—50/—	45/—	47/6—57/6
3. Inglismaalt—Tallinna sõed per ton	70/—	30/—	12/—	8/—	9—10/—	9—9/3	6—6/6	7—8/—
4. Inglismaalt — Port-Saidi sõed per ton	90—100/—	20/—	17/—	13/6	12/—	9—9/6	13/—	10—10/6
5. Inglismaalt — Prantsmaale sõed per ton	50—65/—	10—13/—	8/6	5/9	5/6—7/—	4/6—5	4/—	4/6—5/—
6. Soomest — Daani laud per stand. (D. kr.)			46—48	40—42	47	45	55	60—65
7. Stokholm — Tallinn superfosfat per ton							5—7 Rootsi krooni	
8. Tallinn — Soome kartulid per puud					1 Soome mark		1 Soome mark	
9. Tallinn — Stokholm kartulid per ton (R. kr.)								8.50—9/—
10. Lõuna-Ameerikast — Inglismaale vili per ton	180—200/—	47—50/—	36/3	18/—	21—22/—	23/—	92/6—27/—	21—23/—
11. Ida-Indiast — Inglismaale vili per ton	180—200/—	57—67/—	18/—	16/3	24/6	24/9	22—22/6	27/3
12. Austraaliast — Inglismaale vili per ton	240/—	105—160/—	52/6	35/—	35/—	40/—	32/6	46/6
13. Tallinnast — Chenti linad per ton					25/—26/—	25—28/—	25/—	25/—
14. Lübeck — Tallinn sool fio per ton					6/—	6—6/6	6—6/6	6—6/6
15. Tallinn — Memel, Königsberg tsement per ton						7/6	6/6	7/—
16. Tallinn — Daani õlikoogid.							12/6	
17. Gr. Yarmouth — Tallinn heeringad per parrel.							—	2/—
18. Fowey — Tallinn kaolin per ton					10/—	11/—	—	12/6
19. Tallinn — Soome vana raud per ton.							40—50 Soome marka fio	
20. Liverpool — Tallinn segakaup per ton							Keskmiselt	
21. Loksa — Tallinn telliskivid							Emk. 600-800 p. 1000 k.	

Tabelis näidatud veohindasid ei saa absoluutselt õigeks pidada, sest nad muutuvad enam-vähem igal nädalal, kuul, kuidas tonnaashi ehk prahtide pakkumist ja nõudmist on, ja suuremale laevale maksetakse vähem, väiksele rohkem; on võetud keskmised hinnad ja tähtsamatesse kohtadesse.

Märkus: Kui võtta aluseks metsaveohind Tallinnast ehk Soomest Inglise idaranda, — siis Shotimaale idaranda oleks kuni 2/6 ja Belgia ja Hollandi 5/ odavam ja Inglise lääneranda 5/ kuni 10/ kallim laeva suuruse järele.

Tabelit jälgides näeme, et k. a. lõpul metsa v.-hinnad Soomest Inglismaale märksa tõusnud on. Selle isearalise juhtumise selgituseks võiks nimetada, et metsahinnad Inglismaal sügisepoole palju langema hakkasid, kuni 3—00/ standarti pealt ja müük kord pea soiku jäi, ja uusi orderid vähe turule tuli. Selletõttu oli karta, et veohinnad ehk langevad vastu hilist sügiset, kuid õnneks seda ei sündinud, esiteks sellepärast, et jagu laevaomanikke tõmbas oma tonnaashi teistele turgudele, näit.: Vahemerde puuvilja veosse Ameerika jne., seega jäi tonnaashi Baltimerde vähem. Teiseks aga püüdsid metsakaupmehed hiljem ikkagi kaubast lahti saada, olgugi madalama hinna eest ja müüsid veel hilisel sügisel suuremad partiid metsa, nii et vahepeal tonnaashi nõudmine väga elav oli, mille tõttu veohinnad märksa tõusid, nii kui tabelist näha Soomest Inglismaale idaranda koguni kuni 57/6 per st.

Jaolt tuleb seda ka sellega seletada, et sügisel kõrge tekk lastis Inglismaale minna ei või ja enne sadamate kinnikülmamist kaupasid ära viia soovitakse. Praegu aga, kui Soome ja Rootsi sadamad kinni jäätamis on, — on prahtisid väga vähe turul. Niisama pole ka Eestist praegu välja vedada ühtki suuremat metsapartiid; kaupmehed ei saa metsa müüa.

Edasi näeme tabelis, et kuna laudade veohind Soomest Daani 1922. a. olid 40—48 D. krooni, 1923. a. 45—52 D. kr., olid nad 1924. a. 50—65 D. kr. per standart, mis palju paranenud. Seda teenust peame Skandinaavia purjelaeva omanikkude ühisuse arvele kirjutama. Tähendatud laevaomanikud ühinesid läinud sügisel ja töötasid min. tariifi välja ja kohustasid oma laevu mitte alla tariifihindasid prahtima. Nad esinesid selle ettepanekuga ka E. laevaomanikkudele seda tariifi toetada, milleks E. l.-om. ja E. üh. l. a. koosoleku kokku kutsus. Kuid paljud laevaomanikud jäid koosolekule ilmumata ja midagi kindlat ei otsustatud. Et prahtid siiski püsisid ja laevad rahuloldavalt teenisid, siis, nagu öeldud, on see Sk. l.-om. teenus. Loodame, et tuleval hooajal E. l. rohkem solidaarsust üles näitavad ja sellega endid surmama ei hakka.

Süiteveo kohta pole palju öelda. 6—7 — per tonn Inglismaalt Baltikumi ei tasu erid kunagi ära, vaid süteladungid võetakse harilikult ballastiks Baltimerde, et siit paremat, metsalaadungit, tagasi peale saada. Tuleb ka palju laevu tühjalt Baltimerde.

Rannasõitudes purjelaevadel oli tänavu vedusid üldse vähe. Hinnad olid umbes läinud aastased, sest ka siin ei peetud koosoleku poolt ülesseatud tariifidest kinni. Nii kui harilikult kauplesid rannasõidulaevad puudega omal arvel, s. o. ostsid randades üles ja müüsid Tallinnas süllaviisi. Kui välissõidulaevade kohta teenistust võib rahuloldavaks pidada, siis rannasõidulaevade kohta seda öelda ei saa; nemad pidid ainult metsaprahtidega leppima, kuna segakaubad, mis paremat hinda maksavad, B. P. S. liini laevad ja „Kungla“ ära veavad, niisama ka E. T. K. aurik „Mars“.

Referaadile järgnevatel läbirääkimistes toonitatakse eriti suurt tähendust, mis on olnud laevaomanikkude ühisel väljaastumisel prahinormide tõstmiseks, tingimiste kergendamiseks. Rõhutatakse, et meie laevaomanik ei ole veel täiesti siin solidaarne ning nõutakse solidaarset ülesastumist: 1) oma randades minimaal prahinormide läbiviimiseks, mis võimaldaks laevadel sõita, 2) ühes Skandinaavia purjelaevaomanikkudega Daani puuveol minimaal normidest kinnipidamist, 3) „Baltic and White Sea Conferenc'iga“ koostöötamist (ins. E. Masik, kapt. J. Kahu, R. Pahlberg jne.).

Vastav resolutsioon võetakse vastu p. 12 üheskoos, mis järgmine:

1. III. ülemaaline laevaomanikkude kongress tunnistab ühel häälel suurt tähendust, mis Baltic & White Sea Conference'i tegevusel on olnud laevasõidu arendamiseks, soovitudes Eesti laevaomanikkudel võimalikult nimetatud seltsi liikmeks astuda ja aktiivselt seltsi poolt ettevõetavaid sammusid laevasõidu seisukorra parandamiseks toetada.

Eriti toetada „New Scanfin Charter'i“ läbiviimist ning oma laevu mitte vana charteri järele prahtida.

2. Samuti rõhutab teiste rahvusvaheliste laevaomanikkude organisatsioonide tähtsust ja soovitab Eesti laevaomanikkudel ühisuse kaudu nende tegevusest osa võtta.

Eriti aktiivselt kaasa aidata Daani puuprahtide minimaal normide läbiviimist.

4. Eesti rannasõit 1924. a.

Kapt. K l a a r.

Kantakse ette järgmine referaat:

Eesti rannasõidus läinud aastast on laevaliinid peaaegu muutumata. Muudatuseks võiks ainult vahest seda nimetada, et laevasõidu ameti korraldusel olev a.-l. „Ristna“ sel aastal reisisid enam ei teinud, vaid on seisma pandud a.-l. „Suturopi“ juure Miinisadamasse.

Eesti rannasõidus peeti üleval käesoleval navigatsioonil järgmised laevaliinid:

1-ne liin. Tallinna—Rohusadama—Kuivastu—Kuresaare liinil a.-l. „Eestimaa“, mis igal nädalal 2 korda ühendust pidas Rohusadama—Kuivastu—Kuresaare vahel ja igas kuus 2 korda pikendas omi reisisid Tallinna. Augustikuu jooksul tegi „Eestimaa“ 2 nädalat tarvitajate rohkuse tõttu 3 reisi Kuresaare—Kuivastu—Rohusadama vahel. Novembrist pandi „Eestimaa“ käima igal nädalal üks reis Tallinna—Rohusadama—Kuivastu—Kuresaare vahel, sellega võimalust andes saarlastele oma aineid otse merd mööda Tallinna turule tuua, mis raudteega neil liig kalliks läheb.

2-ne liin. Tallinna—Kuivastu—Virtsu—Pärnu liinil a.-l. „Grenen“ igal nädalal üks kord. Et Kuresaarel oleks otseühendus Pärnuga merd mööda, seks läks a.-l. „Grenen“ kaks korda kuus Tallinnast Pärnu, sõites Kuresaarest läbi. Pärnust Kuresaare sõitjatel oli võimalus igal nädalal üks kord Kuivastu kaudu Kuresaare sõita.

3-as liin. Tallinna—Kärdla—Heltermaa—Taaliku—Triigi—Sõru liinil a.-l. „Voldemar“.

4-as liin. Haapsalu ja Heltermaa vahel, kus ühendust pidasid a.-l. „Hiiumaa“ ja a.-l. „Endla“.

5-es liin. Haapsalu—Heltermaa—Rohuküla—Taaliku—Sõru vahel. Sel liinil pidas ühendust a.-l. „Endla“ suvel 2 korda ja ntiid 1 kord nädalas.

6-es liin. Tallinna—Tsitre—Loksa—Käsmu ja Võsu vahel pidas ühendust a.-l. „Kungla“. Kuid teadmata, mis põhjusel katkestas laevasõidu amet, kelle korraldusel „Kungla“ käis. reisisid 1. nov. s. a., mis tarvitajate hulgas palju nurinat esile kutsus. Laevasõidu amet kui riikline asutus oleks pidanud eeskujuks eraettevõtetele olema, kuid nagu meie nägime, võttis tema esimesena oma laeva liinilt ära, kui sissetulekud vähenesid. Seega lõppes korralik side Tallinna ja Eesti idarannaga.

Tallinna—Narva vahel korralikku laevaühendust pole olnud. Ainult juhuslikult on mõned laevad sidet pidanud.

E. T. K. a.-l. „Mars“ vedas kaupsid peajaslikult oma osakondadele Tallinna—Pärnu ja saarte vahel.

Käesolevat navigatsiooni Eesti rannasõidus ei saa õnnelikuks lugeda prahi poolest. Kaupsid on käesoleval aastal hulga vähem veetud kui läinud aastal. Iseäranis peab seda meie linnade Kuresaare ja Pärnu kohta ütleva. Osalt on see tingitud raha puudusest, kuid osalt ka sellest, et Pärnu ja Kuresaar on hakanud kaupsid otse väljamaalt tellima, mis muidugi kauba palju odavamaks teeb. Nii on otse väljamaalt tellitud Kuresaare soola, Pärnu — soola, suhkrut, petrooleumi ja heeringaid.

Meie praegune maksusüsteem, kus kaupmehed ja laevad on sunnitud igasuguseid maksusid maksuma sadama- ja puudamaksude näol, teeb kaubaveo ütlemata kalliks. Kui kaubad Tallinna kaudu lähevad ja siit edasi veeteel viiakse, siis tuleb kauba pealt kolm korda puudamaksu maksta. Võtame näiteks väljamaalt sisseveetava kõige tarvilikuma toiduaine — heeringa. Tuleb väljamaalt heeringalaev Tallinna, siis võetakse iga 100 klgr. heeringate pealt 10 marka. Lähevad needsamad heeringad mereteel Pärnu, Kuresaare või kuhugi mujale edasi, siis tuleb teist korda maksta puudamaksu iga 100 klgr. pealt 10 marka. Samuti tuleb Pärnus või mõnes teises mahalaadimise sadamas juba kolmat korda maksta iga 100 klgr.

pealt 10 marka. Tähendab, rannasõidulaeval tuleb maksta 6 puuda heeringate pealt puudamaksu 20 marka, mis umbes $3\frac{1}{2}$ marka puuda pealt teeb. Kui meie võtame tühjendamise ja laadimise kulud umbes 3 marka puuda pealt, siis tuleb laeval ühe puuda heeringate veo eest välja anda $6\frac{1}{2}$ marka. Kuna aga heeringaveo tariif raudteel odav on, siis ei või laev veoraha rohkem võtta kui 9 marka puudast. Nüüd kulud maha võttes jääb laevale kõigest $2\frac{1}{2}$ marka puuda pealt veoraha. Käesoleval suvel oli kord a.-l. „Grenen'il“ 7000 puuda heeringaid Pärnust Tallinna toomiseks. Veoraha saime 63.000 marka. Sellest olime sunnitud välja maksuma puudamaksu tollile 24.000 marka. Tööraha Pärnus ja Tallinnas läks 3 marka puudast, s. o. 21.000 marka. Mis meie näeme? Laev, kuigi tõi suure lasti heeringaid, sai selle eest veoraha ainult 18.000 marka.

Kaupa ja reisijaid on käesoleval navigatsioonil veetud Balti Pääste Seltsi laevadega: Kaupa 396.060.— puuda ja reisijaid umbes 43.800.

Sadamamaksusid makstud Mk. 1.357.000.—

Teine suur pahe meie rannasõidus on meie väiksemate sadamate korraldamatu seisukord. On sadamaid, kus Eesti vabariigi kestvuse ajal pole parandustöid tehtud. Need sadamad on veel rohkem lagunened ja palju kurvemas seisukorras kui ilmasõjast jäid. Paistab, nagu poleks praegustel meriasjandust juhtivatel jõududel soovi ka neid parandada. Iseäranis paistis võõrana, kui septembrikuu keskel ajalehes teade oli, et Kärkla liinituled kustutatakse 1. oktoobrist. Laevaomanikkude ühisus esines siin protesti-märgukirjaga teedeministeriumis. Selle peale jäi siis teedeministri korraldusel Kärkla liinituli põlema. Kustutada olevat tahetud tuled sel põhjusel, et Kärkla sild ei olevat riigi omandus, vaid vabriku Minu arvates, seni kui valitsus ei ole suutnud riigi kulul silda ehitada, peaksime tänulikud olema eraettevõtja vastu, et tema oma silda lubab tarvitada ka teistel laevadel.

Virtsu silda, mis täiesti korratumas olekus, ei tulnud enne parandama, kui üks inimene ja paar hobust oli sisse kukkunud. Parandus aga sündis nii, et võeti silla otsa poolt planki ära ja parandati nendega maapoolset otsa. Kui Virtsu sild korda seatakse, siis oleks see paremaks meie rannäärseks sadamaks, kus iga tuulega võib sillal olla ja kus vett 14 jalga.

Kuivastu sild on ilmasõja ajal ummistatud, nii et silla otsas harva üle kümne jala vett on, mispärast madala veega ja tugeva tuulega ei ole võimalik laeval alati silda minna. On juhtumisi olnud, kus laev on sunnitud olnud reisijaid ja kraami maha jätma.

Taaliku sild, mis sel ajal ehitati, kui asutati Taalikul vabrik, on nii hooletusse jäetud, et hobustega peaaegu võimatu sillale minna. Sild on kui poriauk ja väga tihti rikutakse selle tagajärjel reisijate ja kaupmeeste kaubad.

Nendest pahedest hoolimata võetakse igas sadamas suuri silla- ja puudamakse. Kui need maksud sadamate sildade korraldamiseks kulutatakse, siis peaksid sillad tõesti hästi korras olema. Balti päästeselts on katsunud omalt poolt nii palju korraldada, et reisijate kraami ei tarvitseks porisse panna ja on sadamatesse omal kulul kuurid ehitanud.

Ka merimärkide panemise üle peab nurisema. Kevadel pannakse neid jaanipäevani, kuna tufeboid on peaaegu alati kustunud. Väga tähtsad merimärgid on Nukke, Vormsi ja Manila laevasõiduliinidel. Ümber Vormsi ja Kihno sõites läheb laevatee umbes kaks tundi pikemaks, mis laevalt asjata kulusid nõuab ja reisijatelt rohkem aega.

Alati on toonitatud, et meie riik on meririik, aga kui vaadata nende puuduste peale, mis meil meriasjanduses valitsevad ja mõelda selle peale, et neid ei soovita kõrvaldada, siis tärkab tahtmata küsimus, kas meie juhtivad jõud ei saa asjast aru või ei soovi sellest aru saada. Selleks väike näitus. Elevaatori puusillal keelati autodega sõitmine. Kuna aga praegusel ajal kaubavedu suuremalt jaolt autodega sünnib, siis tuli umbes kümne sülla kauguselt kaup autodelt laeva tuua ja samuti laevalt autodele. Juhtusid kolid 60—70-puudalised olema, siis tuli neid rullide abil laevast autodele viia, seal kolmjalg üles seada ja blokiga (Flaschenzug) autole tõsta.

Lugupeetud laevaomanikud, meie rannasõidul on vääramata tähendus meie rannaelanikkude ja maakohtadega ühenduse pidamiseks. Vaatamata raskuste peale, on rannasõidu arenemine läinud rahuldavalt. Kui aga selle peale vastavalt poolt veel suuremat tähelepanu pöördakse, siis võib kindlasti loota, et meie rannaliinid ja laevad oma ülesannet täita suudavad ning veel rohkem arenevad.

Referaadile järgnevatel läbirääkimistel rõhutab esiteks kapt. A. Gustavson, et meie peaksime oma rannasõidu arenemise rajama eralaevade peale. Seni on meil siin aetud kahepaikset poliitikat, toonitades riigilaevade tähtsust rannasõidus, andes nendele igasuguseid eesõigusi ning siis võistlema pannes eralaevadega. Kuid võistlus on seni lõppenud suurte kahjudega riigile. Ka rahva huvidest ei hooli riigilaevad, nagu näitab tänavune sügis, kus Viru liinil riigi laev juba 1. nov. seisma pandi, samuti Hiiumaa vahel, kuna eraliinid senini töötavad.

Ka teiste poolt rõhutatakse riigiliinide negatiivseid külgi (Masik, Neuhaus, Treilmann j. t.). Pööratakse veel tähelepanu selle peale, et riik on katset teinud praamidega ka puid vedada, sellega võistlust alates rannasõidu purjekatega, hindasid alla surudes. Kuid järeldus on mitme praami kaotus randades, missuguste kahjudega ei arvestata.

Veel rõhutatakse uute sadamamaksude seaduse nõudmist rannasõiduliinide sõiduplaani kinnitamise asjus teedeministeeriumi poolt, näidates, et sarnane nõudmine ainult kahju võib tuua ja liinide arenemist takistab.

Puudamaksu asjus nõutakse rannasõidus alandamist.

Rannasadamate eest hoolitsemist tuleb rajada kindlamale alusele.

Pärast läbirääkimisi võetakse vastu resolutsioonid:

1. Kongress tunnistab tarvilikuks, et sadamamaksudes ettenähtud puudamaks enam otstarbete vastavalt liigitataks, eriti rannasõidu tarvis.

2. Kongress loeb tingimata meie rannaliinide arenemisele tarvilikuks, et rannaliinide sõiduplaanide kohta sadamamaksude tariifide seaduses § 29 teedeministeeriumi poolt „sõiduplaanide kinnitamise“ asemel maksma pandaks „teatavaks tegemine“, vastavalt sama seaduse § 4-a välisliinide tarvis.

3. Et rannasadamad, kus need juba olemas on, võimalikult kiires korras korda seataks, eestikätt: Taaliku, Orjaku, Mõntu, Virtsu, Kuivastu ja Rohusadama sild. Süvendamise tööd peaks tuleval suvel läbi viidama Kuivastus ja Roomasaares, Kuivastus kuni 12 jalani ja Roomasaares kuni 13 jalani, ja Suursadam korda seatama.

4. Et meremärgid kevadel eestikätt just seal kõige enne välja pandaks, kus neid kõige rohkem tarvis, nagu: Nukkõ, Vormsi ja Manila laevaliinidel; niisama ka Muhu väinas (mitte aga nii, nagu viimastel aastatel, kus merimärkisid pandi kuni juuni lõpuni). Kongress tunnistab merimärkide tarvidust Mõnto ja Orjaku sadamate sissesõidu teel.

5. Tuleboid peaksid kohe peale jääminekut sisse pandama. Undva maanirasse tuli üles seatama, sest et seal juba tuletorn Vene ajast ehitatud on.

5. Eesti sadamad ja veeteed 1924. a.

Dipl. ins. H. Viikmann, mereasjand. peav. projekt-büroo ülem.

Referaadi kokkuvõte on järgmine: Üksikasjalik tutvustamine ehitustöödega Tallinna sadamas, millest tähtsamad Vanas sadamas Lääne muuli täitmise lõpetamine, elevaatori kordaseadmine, kahe aida lõpetamine, raudteede ja uulitsate korraldamine; Uues sadamas on mitmed tööd lõpetatud, saades sellega suuri laduplatse ja kaisid. Peale selle tutvustab referent töödega Pärnus ja Narvas. Esimeses on peaaesialjult süvendustööd läbi viidud. Viimases hakati imejaga süvendama, kuid ei jõutud lõpule, nii et farvater oli bari peal ainult kuni 10'. Siis kannab referent ette Emajõe—Peipsi ja vähemate sadamate tööd, mis võrdlemisi väikesed. Tulevikukavadest oleks Tallinna sadama edaspidine arendamine, eriti külmetusladu ehitamine, samuti Narva sadama väljaehitamine ja jõesuu kaitsmine.

Vastavatel läbirääkimistel rõhutatakse mitmelt poolt Narva Jõesuu süvendamise tähendust, toonitades, et seisukord sel aastal seal tõsiseks muutus ning süvendamistöde peale küll suuri summe kulutati, kuid täiesti tagajärjeta.

Ins. E. Maasik peatab pikemalt meie sadamate arendamise ja valitsemise üldpoliitika juures. Pöörab sellele tähelepanu, et näiteks Tallinnas on juba ehitatud kuni 5 km. sadama kaisid, on seda varustatud sisseseadete ja aitadega, mis võivad mahutada kuni 250.000 tn. sadam võib kergesti läbi lasta üle 2 miljoni tn. aastas. Meil seati Baltiski sadam korda. On kavatsusel suured laiendamisprojektid Pärnus, Narvas, Tallinnas.

Kuid meie sadamad tühjenevad laevadest aasta-aastalt ikka rohkem ja rohkem. Nii on see Tallinnas, veel rohkem Baltiskis. Mis on selle põhjus? Põhjust ei tule otsida meil oodatud transiidi ärajäämises, vaid see põhjus on palju laialdasema ulatusega. Meie sadamate valitsemisel ja korraldamisel puudub kommertskül, kaubandusline vaim. Sadam on surnud, kuni sinna elu tuuakse kaubanduslise tegevuse kaudu. Kui vaatleme väljamaa sadamaid selles suhtes, siis näeme, et sadamad, mis on erakätes, mis on linnade mõju all, kes nendest otse huvitatud, arenevad, kuna aga kroonu sadamad tagurpidi lähevad. Näituseks Riia sadamat valitsetes enne sõda Riia linn ja kaupmeeskond — ja kas ei olnud see üheks mõjuvaks põhjuseks tema kiireks kasvamiseks. Hamburg, London, Stettin, Göteborg — kõik arenevad, sest selle eest hoolitsevad neid valitsevad linnad ja kaupmehed. Le Havre aga suikub — sest seal on kroonu. Ka Prantsusmaa on aru saanud, et sadamad ei või olla kroonu asutused ning on seda hakanud ümber organiseerima, andes valitsemise eraringkondade mõju alla. Ka meie peame oma sadamate korraldamise ja nende üle valitsemise andma kommertsringkondade mõju ja käsutusse — sellest on tõsine kasu meie riigile ja rahvale. Selle läbi ainult suudame oma sadamate arendamisel käsikäes käia kaubanduslise läbikäimisega, võime palju vähemate kuludega palju suuremat saavutada. Tõstan selle küsimuse laevaomanikkude kongressil avalikult üles, et sellega alus panna lahendusteede otsimisele. Muidu võime juure ehitada veel 5 km. kaisid ning sinna rahulikult ootama jääda. Siin on sõna öelda meie asutaval kaubandus-tööstuskojal.

Mõte leiab elavat poolehoidu ning mitmelt poolt toonitatakse vajadust meie sadamate korraldamisesse ja valitsemisesse kommertsvaimu ja abinõusid sisse tuua.

Läbirääkimiste järele võetakse vastu resolutsioon:

1. Meie sadamate valitsemise ja korraldamise asjus üldiselt avaldab kongress soovi: et tulevikus saaks selles mõõduandes sõna kaasa ütelda eraringkondadel, eriti kaubandus-tööstuskojal, millele vastavalt sadamate valitsemise seadused ja korraldused tulevad ümber töötada.

2. Sadamate arendamises kindlat ühtlust tarvitada, mitte mõnd sadamat teise asemel enam arendada kui oludele vastavalt vähemaga läbi saaks, kuna aga mitmed sadamad, mis erilist tähelepanu vääriavad, korda seada. Üheks elulisemaks Narva-Jõesuu lugeda.

6. Sisevete laevasõit ja laevateed.

Kapt. F. Vichmann.

Esimest korda laevaomanikkude kongressil on üles võetud ka sisevete laevasõit. Siin esineb endine Tartu sadama kapten hr. Vichmann referaadiga, mis järgmine:

Kolmest tähtsast transportabinõust — raudtee, meresõit, sisemaa laevasõit — on viimasel suur tähtsus. Ta on üks vanematest, kuid tehniliste uuenduste poolest üks noorematest.

Meie sisemaa laevasõit piirdub praegu Peipsi-Emajõe basseinis. Sellel on suur tähendus kohaliku ühenduse abinõuna.

Veeteed jaguneb: 1) Peipsi ja Pihkva järved üle 3600 r.-klm. ja üle 200 klm. pikkusega. 2) Siia voolavad jõed, Emajõega eesotsas, mille sõidukõlbuline pikkus üle 200 klm. 3) Virtsjärvi ühes jõgedega, eriti Väikese Emajõega.

Peipsi ja Pihkva järvi on võrdlemisi soodus veeteed. On aga soovitatav arendada siinseid sadamaid ning veeteed uurimist vastavate kaartide ja mõõtmiste abil korraldada. Emajõgi on suure tähendusega, ühendades laialisi maa-alasid. Peipsist Tartuni on ligipääsev 6' laevadele. Kuid on tarvis süvendustöid teha jõe suus, samuti õkvendustöid, mis võimaldaks suurematel laevadel sõita. Tartust kuni Virtsjärveni aga on Kärevere ja teiste madalikkude tõttu ainult kuni 3' laevadel võimalik sõita. Siin on tarvilik süvendus. Samuti on ka korraldamata jõeäärsed sadamasillad, mis oma hoole alla peaksid võtma maakonna valitsused. Virtsjärve täpsed andmed ja mõõtmised puuduvad. Neid tuleks ette võtta ja seda basseini ühes sissevoolavate jõgedega paremini kasutada.

Sadamatest on tähtsam Tartu, millel selles transportbasseinis ühendus raudteega. Sadamast kaupade läbikäik oli 1922. a. 4,1 milj. puuda, 1923. a. 6,9 milj. ja 1924. a. umb. 6 milj.

Peale selle umbes 50.000 reisijat ja hulk palgiparvi. Seda sadamat tuleks laiendada, ajakohaste abinõudega varustada.

Peipsil sadamaid ei ole peale Mustvee ja Võõbsu. Teistes kohtades tuleb laadida või laevadele tulla ja maale minna paatide abil, mis muidugi tülikas ja kallis. Mustvee ja Võõbsu on võrdlemisi korras sadamad, mille kaupade läbikäik 1923. a. tõusis: Mustvees 164.200 pd. ja Võõbsus 578.000 pd.

Soovitav oleks aga ka mujal sadamaid korda seada ja ehitada ja sissevoolavaid jõgesid laevasõiduks korraldada, eriti Rannapungerja ja Lohusuu jõgesid.

Seilel veeteel liikuvatest laevadest on nimetada: lodjad, praamid ja masinatega liikuvad laevad. „Lodi“ on ajalooline nähtus ning peaks uuema aja praami vastu ümber vahetatama. Praegu veavad lodjad peaaesjalikult puumaterjaale, kuna segakaup ja reisijad liiniaurikutel veetakse. Praegu on seal registreeritud arvu järele: lotje 93, järve ja jõe reisijate aurikuid 13, vedurid 10, mootorpaate 10.

Laevasõidu korralduses puuduvad meil sisesõidus kindlad seaduslised alused, nagu: laevajuhtide ja juhtkonna, veolepingute, avari jne. kohta. Enne olid siin kombes, mida nüüd ei tunnistata. Tarvis vastavad seadused osalt iseseisvalt, osalt mere seaduse alusel välja töötada.

Reisijate aurikute korraldajateks on vastavad seltsid, nagu: „Kütteveo“, „Peipsi“, „Kook ja Ko“ jne. Laevad tarvitavad Tartust Vasknarvani 11 t. ja Võõbsuni 6½ t. Lodjad on üksikute isikute omanduses.

Laevade ehitus on peaaegu seismas. Samuti ei ehitata ka lotje, kuna endised õige vanad. Et aga nendel transportabinõudel suur tähendus, peaks rohkem tähelepanu pöörama ning igapäev kaasa aitama laevade tüübi parandamiseks ning ehituse võimaldamiseks pikajalaliste krediitide, odava metsamaterjaali ning muul kujul.

Referent näitab veel võrdluses hariliku lodja teenistuse kalkulatsiooni, kust näha, et eriti halbade laadimisolude tõttu (sadamate puudumisel) teenistus on võrdlemisi väike. Enne sõda oli siin liikumine palju elavam, minnes Pihkvani, ja lodja omanikud olid jõukad mehed. Paremate veoabinõude soetamiseks peab esimeses järjekorras ehitama sadamad ning oleval korda seadma. See ei nõua iseäranis palju kulu, kuid aitab tähtsalt kaasa selle maanurga ühenduste parandamiseks.

Lõpuks oleks tingimata soovitatav selle veeteel administratiivkülge seadusandliselt korraldada, mis sisaldaks:

Laevade liikumise määrused. Laevade ehituse, tugevuse ja varustuse nõuded. Isikliku koosseisu määrused. Laevade mõõtmise, registreerimise ja järeelvalvenõuded jne. Senised Vene määrused sellel alal on meie oludes kõlbmatuks muutunud ning nõuavad kiiret ümbertöötamist, võimalikult teatavates osades veel enne tuleva navigatsiooni algust.

Järgnevais läbirääkimistes rõhutatakse suurt tähtsust, mis meie siseveeteedel ühenduste teostamisel, ning avaldatakse soovi, et tehtud algatusele järgneks ligem kaastöö mere ja sisevete laevaomanikkude vahel, milleks tuleks asutada sisevete laevaomanikkude ühisus, kes võiks kontaktis olla ülemaalse laevaomanikkude ühisusega ja tulevase kaubandus-tööstuskojaga.

Võetakse vastu resolutsioonid:

1. Sisevete laevade omanikkudega läbirääkimistesse astuda Tartus laevaomanikkude ühingu asutamise asjus, mis Tallinnas asuva Eesti laevaomanikkude ja ehitajate ühisusega liidus oleks ehk nimetatud ühisuse jaoskonna moodustaks.

2. Eesti vabariigi valitsuse poole pöörata palvega ka edaspidi rõhku panna Eesti sisevee laevasõidu peale ning suuremate puuduste kõrvaldamiseks ühtlasi vastavaid korraldusi teha, nimelt:

- a) Et võimalikult pea Emajõe-Peipsi märkimise süsteem kindlaks määratud ja seni valgustamata jäänud tähtsamad Peipsi-Pihkva järve osad automaatlaternatega valgustataks.
- b) Et esimesel võimalusel Emajõe ülemine osa Tartust Virtsjärveni laevasõidu kergenduse otstarbeks korda seataks.

3. Korraldus teha, et Tartu maakonnaavalitsus Emajões ja Ahja jõel olevad pe-remeheta jäänud laevade peatussillad oma hoole alla võtaks ja neid remonteeriks ning peale selle, kus tarvis, uusi peatussilldu ehitaks vastavalt meriasjanduse peavalitsuse nõuetele, lubades Tartu maakonnaavalitsusele selleks toetust tasuta metsamaterjaali näol.

4. Ranna-Puungerja jõesuu süvendamise ja moolidega kaitsmise küsimust aru-tusele võtta, läbi rääkides selles küsimuses huvitatud metsa eksportfirmadega, nende poolt toetuse saamise suhtes.

5. Kiires korras välja töötada ja võimalikult veel enne tuleva aasta navigat-siooni algust maksma panna uued täielikumad sisevee laevasõidu administratiivsed määrused, ning peale selle arutusele võtta sisevee laevasõidu korraldamise küsimus eraõiguslikul alal, kusjuures esimeses järjekorras lahendada sisevee laevade juhtide ja masinistide (diploomide) küsimust kutsehariduse alal.

7. Meriseaduste arenemine Eestis 1924. a.

Cand. jur. A. T i e f, kohtuminist. kodific. osak. juhataja, meriseaduste komisjoni esimees.

Annab ülevaate meriseaduste väljaandmise arenemisest läinud aastal, milles alla kriip-sutab alalise meriseaduste komisjoni asutamist kohtuministeeriumi juures laevaomanikkude ühisuse algatusel. Liikmeteks juristid, herrad : T i e f, Tannebaum, Kornel ja ins. E. Masi k ning juurekutsutud liige kapten Kuldner. Komisjona töötab augustikuust, on selle aja jook-sul mitned seadused läbi vaadanud ja uued algatanud, millest tähtsamad: merimeeste sea-dus, laevameeste registreerimise ja merimeeste kodu seadus, juhtiva meeskonna koosseisude seadus jne. Edasi loeb üles kõik seadused, mis viimase aasta jooksul riigikogu poolt meri-seaduste alal vastu võetud ja Riigi Teatajas välja kuulutatud, nagu: kinnistusseadus, sadama-maksude seadus, mõõtmisseadus, mõõtmismäärus jne. Pikemalt tutvustab kinnistusseadusega, ära näidates, et see seadus moodsamal viisil laenuusaldajatele annab kindlustuse laeva hü-poteegi kujul, millel õige suured eesõigused teiste võlgade ees, vastavalt Brüsseli konventsioo-nile. Jääb ainult soovida, et laevaomanikkudel võimalus leiduks allikaid leida hüpoteegi laenu saamiseks.

Ins. E. M a s i k avaldab laevaomanikkude ühisuse nimel, millega terve kongress ühe-hääliselt ühineb, tänu hra T i e f'ile suure saavutuse eest meriseaduste väljaandmise küsimuse korraldusel ning palub kõikide nimel sügavamalt tänu edasi anda kohtuministrile. Läbirääki-miste juures pööratakse mitmelt poolt tähelepanu selle peale, et viimases s a d a m a m a k-s u d e tariifi määru ses (R. T. 147, 16/XII 24) § 29, märk. 1 all nõutakse rannaliinide tarvis teedeministeeriumi poolt sõiduplaani kinnitamist, kuna § 4 järele välisliinide tarvis vastu võe-tud teadaandmise kord, nagu see olemas ka kõikides teistes riikides. Sõiduplaani kinni-tamise nõuet loetakse rannaliinide tegevuse arenemisele täiesti vastuvõtmatuks ja koormavaks. Pööratakse selle peale tähelepanu, et eraliinid alati on katsunud vastu tulla j u s t rahva nõue-tele, kuna olevates riigiliinides seda märgata pole.

8. Tolliseadus ja meie laevasõit. Soovitavad uued seadused laevasõidus.

Vann. adv. J. T a n n e b a u m.

Esitaks tähendab, et meil tihti seadusi välja on antud, mis kokkukõlas ei taha olla eluga. Üks niisugustest seadustest on uus tolliseadus, mis avaldatud „R. T.“ 45/46 1923. See seadus paneb näiteks § 414 alusel laeva peale kapteni ehk meeskonna administra-tiiv karistused. Kuid meie tolliülemad on seadust veelgi kurnavamalt laevadele kasutama hakanud, seletades et § 83, märk. 1 alusel pidavat laev isegi vastutama meeskonna salakauba-veo trahvide eest. See seletus põhjeneb nähtavasti eksiarvamisel ning seaduseandja ei ole

siin mitte muud arvanud kui trahvisid, mis § 403 all laeva kapteni peale pannakse. Kui ei suudeta saavutada § 83, 1 seletust rahaministeeriumi poolt sarnasel kujul, peaks kas riigikohustus selgitust nõutama ehk seaduseandlisel teel seda paragrahvi vastavalt selgemalt redigeerima. Peale selle on uus tolliseadus väga vali kapteni vastu, tehes teda igal juhtumisel vastutavaks samuti meeskonna salakaubaveo kui ka vastavate trahvide maksmise eest. Siis on veel laeva adressaatide suhtes raskendavad § 286—287, mille alusel mõnel juhtumisel adressaat isegi peab vastutama tolli ladus kaupade hoiurahade tasumise eest, kui kaubaomaniku mitteilmumisel ning kaupade müügil müügisumma ei jatku kulude katmiseks.

Meie laevasõidu ja kaubanduse elustamiseks peaks tolliseadusest need puudused kaotama. Kahtleb, et praegusel silmapilgul seda on võimalus täies ulatuses läbi viia, kuid vähemalt § 83, 1 seletust peab kiires korras nõutama.

Edasi läheb üle kohtuasjade ajamise viisi juure merisõidu ja kaubanduslistes küsimustes ning näitab pikemas põhjalikus seletuses, et praegu maksev kohtupidamise viis väga pikaldane ja mitte otstarbekohane. Põhjus seisab selles, et siin tegemist erivahekordadega, millest tihti vähe aimu, nii et tuleb asja selgitada ekspertide ja asjatundjate kaudu. Suurem pahe on aga see, et praeguse viisi juures meri- ja kaubandusajade ajamine kohtutes väga aeglaselt läheb.

Et selles abi leida, peaks meil ellu kutsutama kaubanduskohtud. Esimeses järjekorras tuleks luua niisugune kohus Tallinna-Haapsalu rahukogu juures. Koosseisus võiks olla peale kahe kohtuniku-juristi veel üks kohtu liige vastavate eriringkondade poolt. Käsitab pikemalt sarnase kaubandus-kohtu organisatsiooni ja ülesandeid ning toonitab selle asutamise kiiret tarvidust, mis muu hulgas ka praeguseid kohtuid õige palju kergendaks.

Referaadile järgnevates elavates läbirääkimistes toonitatakse üksmeelselt, et meie praegune tolliseadus ülevaltoodud punktides laevadele liig suuri raskusi teeb ning meie elu ise nõuab nende muutmist. Selle kohta võtavad sõna O. Treilmann, kapt. Klaar, kapt. Pahlberg j. t.

Pikemalt peatab küsimuse juures veel ins. Masik, tähendades, et J. Tannebaum liig ettevaatlikult meie praeguse tolli seaduse puuduste parandamise tarvidust kaitsnud. Meie tolliseaduse puudused on niisugused, mis tingimata nõuavad muudatusi, kui meie tahame, et see seadus ei saaks komistuskiviks meie laevasõidule ja sadamate tegevusele. Et meil avalikult on seletatud, et meie tolliseaduses on aluseks võetud Rootsi seadus, siis võrdleb viimast meie omaga, eriti osa, mis puutub trahvidesse ja korraldusse lubamata laevadel maale toodud kauba eest (Rootsi seadus 8/VI 1923. a.) Meie ja selle seaduse sisu ja põhimõtte vahel on määratu vahe. Esimene ja tähtis on see, et meil määrab trahvi kogemata või meelega maale toodava salakauba eest trahvist huvitatud külg — tollinõukogu, trahvi määravad on ise pärast osalt raha jaotajad. Rootsis aga on nende süütegude arutamine ja trahvide määramine erapooletu kohtu käes. Kui seal selles kohtus tunnistajaks on tolliametnik, kes ise peaks trahvirahast osa saama, jääb ta sellest ilma. Edasi on Rootsis trahvi ülimäär piiratud 500 kr. trahviraha summast. Meil võib välja maksta tollitrahvidest üksikutele isikutele miljonid. Edasi, mis puutub laeva vastutusse juhusliselt laeva sattunud kuid prahtkirjas nime tamata kauba eest, siis ei vastuta Rootsis laev mitte. Ka ei vastuta laev meeskonna salakaubaveo eest, kui laevaomanik ei ole ise kaassüüdlane. Ka kapten ei ole vastutav meeskonna tollitrahvide eest. Ta on ainult vastutav, kui ise salakauba veab või kui ei ole kõik teinud, mis temast rippuv, et salakaubavedu ära hoida. Viimasel juhtumisel aga ei ole tema vastutav kaubatrahvi summa piirides, vaid ainult vähema trahviga. Meil aga on teatavasti seaduse järele niisugune kord maksev, et kapten vastutab täielikult mitte ainult selle salakauba eest, mis laeval leitakse, vaid isegi, mis kail tema meeskonna hulka kuuluva mehe taskust leitakse (§ 428, märkus). Edasi kantakse vastutus salakauba, või administratiivveo trahvi, eest kapteni pealt täiel määral laeva peale (§ 414, § 426, § 83, 1). Ühe sõnaga, meie seadusest jääb niisugune mulje, et siin on peaeesmärgiks olnud mitte salakaubavedu ära hoida, süüdlast karistades, vaid kõik abinõud kasutada, et mitte nendest trahvirahadest ilma jääda. — Sellest ka järeldus mitesüüdlaste teiste süütegude arvel trahvide tasumine. — Sama põhimõte kui Rootsis on maksev Soomes, Norras ja mujal. Meie uues tolliseaduses on aga endist Vene korda veidi võrdsustatud ja see on kõik. Kui meie tahame olla Euroopa riik, siis peame nimetatud puudused kõrvaldama. — Selleks on ainuke õige tee vastava tolliseaduse

muutmise seaduse eelnõu kiire läbiviimine riigikogus, mida meie kõik peaksime ühel häälel toonitama.

Selle ülevaate järele ühinevad kõik ühiselt selles, et tingimata meie laevasõidu, kaubanduse ja ka salakaubaveo ärashoidmise huvides on — võimalikult kiires korras vastavad muudatused tolliseaduses läbi viia, nagu seda juba õieti läinud kongress on toonitanud. Tuuakse veel näitusi, kuidas Eesti laevad on pidanud meeskonna salakaubaveo eest aasta jooksul maksma miljonid tollitrahve, kuna mehed vabalt ümber liiguvad. Sarnaste meeste nimed on küll otsustatud laevaomanikkude poolt mustale tahvlile kirjutada, kuid see ei aita üksi.

Kaubandus-kohtute asutamine, eriti meriasjade ajamise suhtes, leiab elavat poolehoidu ning tehakse ülesandeks vastavate sammude astumine.

Võetakse vastu resolutsioon:

1. Kongress tunnistab elulisemaks tarviduseks meie uues tolliseadustikus vastavad muutused ette võtta, eriti:

- a) Laeva vabastada vastutusest meeskonna salakaubaveo trahvide eest ja laeva aresteerimise võimalust sel juhtumisel ära jätta (§ 83, 1, § 414, § 426).
- b) Samuti vabastada laeva kapteni peale pandavate trahvide maksmisest, ehk vastutusest (§ 83, 1, § 414).
- c) Kapten vabastada meeskonna või laevas teiste isikute poolt veetava salakauba trahvide eest, kui kapten ei ole süüdlane või kui tema kõik on teinud, mis tema kohus. (§ 428 j. t.)
- d) Laeva adressaatisid vabastada vastutusest § 287 alusel, ainult kaupa vastutajaks jättes.
- e) Salakauba- ja tollitrahvide jaotamine ja määramine peab andma erapooletu asutuse kätte, asjast või trahvidest osalisi kõrvaldades.
- f) Autasud peavad üksikutele isikutele piiratud olema.
- g) Kõikide nende punktide kiireks läbiviimiseks samme astuda, et riigikogus arutuselolev „Tolliseaduste muutmise seadus“ kiires korras maksma pandaks.

Et selle teostamiseni aga ära hoida võimalikult uute trahvide määramist, meeskonna salakaubaveo arvel laevadele, tuleks rahaministeeriumis selgust nõuda tolliseaduse § 83, 1 kohta, mis peaks käima ainult administratiiv- kuid mitte salakaubaveo-trahvide kohta.

2. Kongress tunnistab ebakohaseks ja laevadele koormavaks praeguse tolliluba nõutamise tollidirektorilt juhtumisel, kui laevad väljamaalt kuhugi randa tulevad ning palub samme astuda korra muutmiseks selles sihis, et sarnane lubanõutamine ära jääks ning kohalik tolliilem küsimust lahendaks.

3. Praeguse korra laevade registreerimiseks piirivalves tunnistab kongress ebakohaseks ja laevadele vastuvõtmatuks ning palub samme astuda vastavaks muutmiseks, ehk piirivalve postide täiendamiseks.

Resolutsioon kommertskohtu kohta.

4. Kongress leiab tungivalt soovitavaks Tallinna-Haapsalu rahukogu juures kommerts-kohtu asutada, kuhu kuuluks ka meriasjade lahendamine. Kohtu koosseis peaks peale kohtunikku-juristide olema ka kohtu liikmed vastavate kaubanduse ja laevasõidu ringkondade poolt. Sarnane kohus hõlbustaks ja kiirendaks asjaajamist ja kergendaks praeguse üldkohtu tegevust.

9. Laevasõidu krediit ja liinide toetus.

J. Kukk, Eesti Panga direktor.

Laevasõidukrediitide kohta kavatsesid rääkida rahaminister L. Sepp ja ins. E. Masik. Kuid esimese haiguse tõttu esines ülevaatega dir. J. Kukk, kes kokkuvõetult järgmist seletab:

Meie rahvas kaotas sõjas omale ennem kogutud tegevus-kapitalid. Praegu oleme neid suutnud soetada ka veel vähe, ainult 20—25 miljonit kuldrubla. Tegevuskapitali tarvitab ka eriti laevasõit, sest laevade alla on tarvis paigutada suuri kapitale, mis ainult aegamööda amortiseeruvad. Kuid laevastiku teenistus puhtakasuna ei ole nii suur, et võiks kapitalist maksta isegi niisuguseid protsente, nagu praegu Eesti Pank võtab, s. o. 10%, sest laevade kinnitus maksab keskmiselt 10% ja kui veel arvesse võtta amortisatsioonid ja remonti, siis peaks teenistus tõusma sarnase protsendini, mida laevasõit ei võimalda. Sellega, kui tahame, et meie laevasõit peaks arenema, tuleks tingimata luua võimalus selleks odavaprotsendilist laenu anda pikema aja peale. Meil ei ole seni seda tehtud. Kuid arvan, et tingimata laevasõit on niisugune majanduse ala, mida meie majanduslistes huvides arendama peab, et meie saaksime tuntava osa oma vedudest oma laevadel vedada, laevu meie majanduslise seisukorra kindlustuse tööle rakendada. Meil on seni kulutatud mereasjanduse peale õige suuri summe. Kuid neid summe ei ole mitte küllalt ratsionaalselt tarvitatud, näituseks on meil sadamate sisseseadmises liig laiutatud, mille tagajärg see, et sellesse asetatud kapital kasutamata seisab. Nii on Baltiskis. Nii on Tallinnas. Ei ole tarvis panna suurt lootust transiidi peale. Meie sadamates peaks meie oma lipp olema ülekaalus, et ära hoida valuuta voolu teiste maa laevadele, juhtida väliskaubandust. Laevastiku krediidi küsimuse lahendamiseks oleks kaks teed — kas asetada kapital laevadesse riigi ettevõttena või finanseerida eraettevõtteid. Ei poolda esimest viisi, sest riiklike ettevõttena ei ole laevasõidul edu. Ainuke tee oleks võimaldada odavaprotsendilist, pikaajalist laenu laevasõidule. Et Eesti Pank seda oma põhikirja järele teha ei saa, peaks küsimust lahendamata vastava eriseaduse kaudu, riigikassast vastavaid laenusumme määrates. Ka võiks kõne alla tulla sarnase laenufondi finanseerimine Eesti Panga puhaskasudest.

Kõnele järgnevad elavad läbirääkimised O. Treilmanni, R. Pahlbergi, J. Kahu, J. Suksdorfi ja teiste poolt, kes kõik toonitavad, et odavaprotsendilise pikaajalise laenu küsimus laevasõidule on „olla või mitte olla“ küsimus; et teisi allikaid ei ole, peaks praegu kohe asutatama vastav laenufond, kust võiks laevasõidule kindlate garantiide vastu pikaajalist laenu saada. Tingimata tuleks juba 1925. a. eelarvesse vastav summa üles võtta.

In s. E. Masik, sama küsimust käsitades, näitab esiteks meie kaubalaevastiku ja laevasõidu praegust seisukorda, samuti näituste abil kinnitades, et peapõhjuseks meie kaubalaevastiku tagurpidiminekul on see, et selle majandusala tõsist tähendust ja seisukorda ei ole küllalt suudetud hinnata. Kuid eelkõneleja sõnadest võib järeldada, et meie siin nüüd teelahkmele oleme jõudnud. Krediidküsimus on laevasõidus tähtsam küsimus, eriti kui soovime sammu pidada praeguse aja moodsa ja tasuva laevasõiduga. Kannab üksikasjaliselt ette, kuidas eriti laevasõidu krediidi küsimus kõikides, isegi kapitalirikastes maades, nagu Inglis-, Rootsi-, Prantsusmaa, Hollandi, alati suuremat tähelepanu rahva ja valitsuse poolt on leidnud, kus kas antakse vastavaid pikaajalisi laene (Rootsis selleks fond 2 miljardit mk.) või garanteeritakse riikliselt odavaprotsendilist laenu, või antakse ühekordseid pikaajalisi laene. Kuid nendes maades on veel rohkem tähendust mere hüpoteegi pankadel, kust antakse laenu 10—20 a. peale 4—6%. Niiviisi ainuüksi on suudetud üles ehitada või soetada kaubalaevastikud Skandinaavia riikides, kus ühe inimese peale tuleb 5—25 korda rohkem tonnaaši kui meil. Nii on tehtud ka Inglismaal, Hollandis. Rootsis asutati vastav laenufond 1903. a. ja sealte peale on Rootsi laevastik jõudsalt arenenud. Minnes üle küsimuse lahendamise võimalustele meil, arvab et era hüpoteegi pangast meil midagi välja ei tule, sest ei ole era kapitaal. Jääb üle asutada ainult kas riigi panga juure laevade hüpoteegi panga osakond, seda riigikassast finanseerides, või vastava seaduse alusel laenufond. Laevomanikkude ühisus on kadunud teedeministri ettepanekul seisma jäänud viimase süsteemi peale; välja töötades Rootsi eeskujul vastava seaduse eelnõu ja seda juba läinud kevadel ministriumile esitades. Tutvustab kongressi seaduse põhimõtetega, kust näha, et laen saaks antud kindlate tagatiste vastu kuni 10 a. 6%, tagasimaksmine peale viiendat aastat. Teine paralleel võimalus eriti väliskapitali juuretõmbamiseks oleks, et riik annaks garantiid laevade ostmisel või ehitusel väljamaalt. Nii oleks võimalus saada väljamaal hüpoteegilaenu 5—6% kuni 10 a. kuni 60% laevade väärtusest. Neid mõlemaid võimalusi peaks meil tingimata ära kasutatama; esimeses järjekorras aga esimest, selleks nimetatud seaduse eelnõule käiku andes ja 1925. a. eelarvesse laevasõidu laenufondi vastav summa üles võttes, nagu ette

nähtud 100 milj. mk., mis aastas vähemalt 75 miljonit valuutat riiki tagasi tooks. Lätis on vastav laenu-fond ka asutatud ja ainult 1923. a. jooksul üksi kasvas eriti selle kaudu Läti tonnaash 16.500 reg.-tn. suurte aurikute võrra.

Mitmetelt poolt toonitatakse ühel häälel krediitide küsimuse kiiret lahendamise tarvidust ettepandu kujul.

Võetakse ühel häälel vastu resolutsioonid:

Resolutsioon laevasõidu krediitide kohta.

III. ülemaaline laevaomanikkude kongress, kus esitatud üle 75% Eesti kaubalaevastikust, pöörab erilist tähelepanu sellele, et meie kaubalaevastik on viimasel ajal hakanud vähenema, mille peapõhjuseks on krediitide küsimuse raskus.

Meie kaubalaevastiku arenemise võimaluste andmiseks on ilmtingimata tarvilik, et laevasõidukrediitide küsimuse lahendamisel riik oma enese huvides vastu tuleks nimelt:

1. Asutatakse vastav laevasõidu laenufond, kust kindlate tagatiste vastu antaks laevade soetamiseks ja laevasõiduks pikaajalist laenu kuni 10 a. kõige rohkem 6%, tagasimaksmisega alates kuuendast aastast. Laenufondi aluseks võtta vastav seaduse eelnõu, mis laevaomanikkude ühisuse poolt välja töötatud ja kongressi poolt heaks kiidetud.

2. 1925. a. riigi eelarvesse võetakse laenufondi tarvis 100 milj. mk.

3. Väljamaalt laenude saamiseks riik annaks kindlate tagatiste vastu riiklise garantii.

Resolutsioon liinilaevade kohta.

1. Kongress pöörab erilist tähelepanu Eesti lipu all sõitvate laevaliinide arendamise peale; konstateerib, et selleks möödapääsemata tarvilik on: 1) Liinilaevade soetamisel krediitide kujul riigi poolt vastu tulla ning teiseks liinidele postiveo nime all vastavaid toetusi anda, selleks eriseadust välja andes ning igal aastal vastav krediit määrates. Eriti 1925. a. tarvis toetab kongress vastava krediidi nõutamist vähemalt 7½ miljoni marga ulatuses.

2. Kongress leiab meie põllutöösaduste väljaveo kergendamiseks ja läbikäimise hõlbustuseks soovitavaks riiklise laenu abiga toetada Tallinn—Stettin—Hull laevaliini ja vastava külmetuslaeva soetust.

10. Laevade maksustamine.

Laevade maksustamise küsimus on samuti meie merisõidu arenemises üks koordinaal-küsimustest ning tõuseb kongressil tähtsama küsimuseks üles, samuti nagu kõikidel senistel kongressidel. Selle küsimuse ignoreerimine meie ametiasutuste poolt on, nagu juba eelpool alla kriipsutatud, üheks põhjuseks meie kaubalaevastiku tagurpidiminekus. See on küsimus, kus fiskus peab teatavad kõrvalkaldumised tegema üldreeglitest, maksude koorma kergendamise abil seda võimaldades, mis teistel aladel saavutatakse teiste abinõudega, nagu kaitsetollid, abirahad jne. Kuid vaatamata selle lihtsa põhimõtte peale, pole just maksustamise küsimust meil suudetud kasutada sellele majandusalale tee lahendamiseks. Otse selle vastu — laevu, laevasõitu on maksustatud kõvemalt kui ühtki teist majandusala. Laevad peavad maksma endiste Vene seaduste ja üldkorra alusel oma erimakse, nagu: lipupatendimaks, mõõtmise ja registreerimise maks, kõlblustetunnistuse, sadama jne. maksud. Kuid peale nende on laevad ja ettevõtted veel painutatud hariliku äri-, tulu- ja puhtakasumaksu alla ning isegi iseäralise „laevade ärimaksu“ alla, mis suurem kui teistes ettevõtetes. Arusaadav, et sarnane keeruline ja raske maksukoorem viimaks üle jõu käib — nagu ka tegelik elu ise on näidanud.

Sarnase konjunktuuri juures on selles küsimuses kongressi arvamine täiesti ühemeelne. Ins. E. Masik kirjeldab pärast üldist ülevaadet praegust seisukorda, kust näha, et pärast viimast konjunktuuri meie kodumaa kaubalaevastiku arenemises viimaks ometi on hakatud selle peale tähelepanu pöörama, et kaubalaevastiku maksustamine tuleb tegeliku muutmise

alla võtta. Esimeses järjekorras tuleks muuta 1920. a. väljaantud „laevade ärimaksu seadus“, mis laevade peale, võrreldes teiste ettevõtetega, paneb suuremad ärimaksukohustused. Rõõmustaval viisil on ka riigikogu rühmad ja ka otsekoheste maksude peavalitsus siin oma tähelepanu kinkinud — ja on loota, et vastav seaduse eelnõu riigikogus ka varsti päevalvalget näeb. Kuid edasi tuleb kogu laevade maksustamise süsteemi parandada, milleks tuleb kasutada riigi majandusnõukogu vastavat komisjoni, mille kaudu laevade maksustamise põhimõtte kindlaks määratakse. Kui meie tahame, et meie laevasõit areneks, siis tuleks selle raskeid tingimisi tuntavalt parandada, kõige õigem ja riiklisem oleks aga laevad maksudest täiesti vabastada, peale laeva erimaksude. Riigimees või valitsus, kes seda suudab läbi viia, paneb meie kaubalaevastikule selle nurgakivi, mis praegu alles kõikuv. Selleks ei tarvitse muidugi olla sarnase julgusega mees kui Bismarck, vaid võib lihtsama kalkulatsiooniga selgeks teha, et kahjud, mis fiskus siin kannab, rüik ja rahvas kuhjaga tagasi saab kasudena.

Maksustamise kohta võetakse mitmelt poolt elavalt sõna ning toonitatakse üksmeelselt, et praegune kord on kaubalaevastikule väljakannatamatu ning riigi majandusele kahjuks. Siin peab abi ja parandust leidma nii ruttu kui vähegi võimalik.

Võetakse ühel häälel vastu resolutsioonid:

1. Kongress konstateerib, et maksustamise suhtes laevad üleliigselt koormatud ja maksustamise süsteem laevadele üleliia keeruline.
2. Küsimuse lahendamiseks tuleb laevade maksustamine ümber töötada, esimeses järjekorras aga tühistada laevade põhiärimaksu seadus, milleks praegu riigikogus olev seadus võimalikult 1925. a. algult maksuma algavaks teha.
3. Laevasõidu arenemise võimaldamiseks tuleksid aga laevad tulevikus võimalikult vabastada teistest maksudest, peale eriliste sadama, laeva lipupatentide ja mõõtmise ning registreerimise maksu.

11. Laevameeste registreerimine, munsterdamine, merimeeste kodu.

Kapt. Kuldner, Tallinna sad. kapten. Kapt. Klaar.

Laevameeste registreerimise, hoolekande ja merimeeste kodu kohta refereerivad kapt. Klaar ja Kuldner.

Kapten Klaar tutvustab lühidalt Tallinnas ehitatava merimeeste maja seisukorraga. Maja ehituseks saadi teatavasti töö- ja hoolekandeministeeriumilt 10 miljonit toetust. Ühes teiste summadega on koos umbes 13 miljonit. Majaehitus anti ära kütte, veevärgi ja valgustuseta 21 miljoni m. eest. Ühes kütte, veevärgi ja valgustusega tuleb maja lõpulikult maksta umbes 25 miljonit. Maja ehitatakse praegu vastava organisatsiooni „Merimeeste Kodu“ poolt, mida aga on kavatsus ümber moodustada vastava seaduse alusel töötavaks „Merimeeste Koduks“, nagu juba läinud kongress soovitas.

Kapt. Kuldner räägib merimeeste registreerimise, munsterdamise ja hoolekande üle. Seni registreerimist meeskonna tarvis pole olnud. Meeste kohta ei saa kusagilt soovitavaid teateid. Pahe kõrvaldamiseks on laevaomanikkude ühisuse algatusel ja läinud kongressi resolutsiooni täideviimiseks otsustatud asutada meil omavalitsuse põhimõttele alluv asutus, merimeeste kodu, kuhu koondatakse merimeeste registreerimine, munsterdamine ning hoolekanne. „Merimeeste Kodu“ põhimõtete selgitamiseks oli „mereseaduste komisjoni“ poolt hiljutit kokku kutsutud vastav laialdasem nõupidamine, kus ühel häälel otsusele tuldi meie merimeeste kodu tarvis aluseks võtta Rootsi ja Soome eeskju. Nende aluste põhjal töötatakse ligemal ajal mereseaduste komisjoni poolt välja vastav seaduse eelnõu, mis üldjoontes juba kindlaks määratud ja võib loota, et selle järele meil merimeeste registreerimine ning nende eest hoolitsemine saab täiesti kindlale alusele. Muu hulgas on ette nähtud, et merimeeste kodu sissetulekuteks ka merimehed ise kulused kandma peavad, peale selle on sissetulekud tonnaashi maksudest, munsterdamisest, trahvidest jne. Peab ainult soovima, et vastav seadus varsti teguneks.

Kongress kiidab heaks senise tegevuse merimeeste maja ehitamisel ning tunnistab ühel häälel õigeks seaduste komisjoni poolt aluseks võetud põhimõtted merimeeste maja tarvis.

Võetakse vastu resolutsioonid:

Resolutsioon merimeeste kodu kohta.

Kongress loeb tarvilikuks merimeeste kodu seadust kiires korras välja töötada omavalitsuslisel alusel, maja hooleks jättes merimeeste registreerimist, munsterdust, hoolitsemist. Merimehed peavad ka ise kodu kuludest osa võtma.

12. Rahvusvaheline laevaomanikkude koostöö ja Eesti osavõtmine sellest.

Dipl. ins. E. Masik.

Kapt. O. Treilmann.

Viimase ra kongressi päevakorras olid ins. E. Masik'u ja kapt. O. Treilmann'i ettekanded rahvusvaheliste laevaomanikkude ja laevasõidu-ühingute tähenduse ja tegevuse kohta. Olgu nimetatud, et mõlemad on „Baltic and White Sea Conference'i“ juhatuse liikmed: O. Treilmann juhatuse liige ja E. Masik asetäitja.

E. Masik jaotab sarnaseid ühinguid kahte gruppi:

1. Vastavates riikides töötavad laevaomanikkude ühingud, kes aga teiste maade ühingutega alalises elavas läbikäimises. Meie laevaomanikkude ühisus on näiteks otsekoheises läbikäimises vastavate ühingutega Rootsis, Norras, Daanis, Hollandis jne. Erilise tähenduse sarnaste ühingute hulgas omab Inglismaal tegutsev „laevasõidu kodu“ (Shipping chamber), sest tema mõju ulatab kaugele üle Inglismaa piiride, eriti laevaveo lepingute (charter partie) tingimiste ühtlustamisel ning ühiste lepinguvormide maksmapanemisel kõikide lippude tarvis.

2. Puht rahvusvahelise iseloomuga ühingutest on kahtlemata mõjuvam ja tähtsam „The Baltic and White Sea Conference“. See rahvusvaheline laevaomanikkude ühing on enese ümber koondanud juba kuni 7 miljonit br.-tonni laevu, ehk praktiliselt suurema osa Balti ja Nordi merel sõitvatest laevadest. Eriti on siin esitatud laevad, mis huvitatud Balti ja Euroopa merede sõidust. Ühisusel on alaline võimne büroo ning mitmed alagrupid, nagu — dokumentide konsilium, kes teeb tegemist peaaesjalikult laeva veodokumentide ühtlustamisega ja tingimiste parandamisega, siis veel läinud aastal asutatud puurveo-komitee, ühes alakomiteedega kõikides riikides. Selle ühisuse liikmeteks on eriti Skandinaavia ja Balti mere ümbruse riigid, kuid ka Inglismaa, Hollandi ja Prantsusmaa võtavad elavalt osa. Ühisus on laevasõidu tingimiste parandamiseks juba võrdlemisi õige palju teinud ning iga ühisuse liikmel on otsekohe kasu seal olemisest. Ühisuse tähendus kasvab aasta aastalt, näidates, et eriti laevasõidu alal rahvusvaheline kaastöö on mõeldav ja viljarikas, mis muudugi sellest tuleb, et meredel lippude üheõiguslus maksev.

Ühisuse iga-aastased peakoosolekud, mis peetakse kevadel, on saanud laevaomanikkude suuropäevadeks ja jõu demonstratsiooniks. Eelolev kongress on Kristianis, kust ka loodetavasti Eesti esitajad jällegi osa võtavad.

„Baltic and White Sea Conference'i“ kõrval on teised rahvusvahelised ühingud puht laevasõidule vastavalt vähema tähtsusega. Siin oleks vahest nimetada ainult rahvusvahelisi laevaomanikkude kongresse, mida peetakse iga 3—4 a. tagant, kus arutusele tulevad laialdasemad päeva- ja üldpoliitilised või tehnilised küsimused, nagu näiteks läinud kongressil Londonis „Lippude üheõigusluse ja riigi laevade eesõiguste kaotamise“, laevade dekk-laadungi, veekindla jaotuse, veolepingute ühtlustamise jne. küsimused. Nendel kongressidel on suur rahvusvaheline tähendus ja jääb ainult soovida, et tulevikus ka Eesti nendest aktiivselt osa võtaks.

Siis võiks veel nimetada mõnd juriidilist rahvusvahelist ühingu ja organisatsiooni; viimastest on puhtlaevaomaniku seisukohalt tähtis Hamburgis asuv vastastikkune juriidilise abiandmise selts, kes oma peale võtab välisriikides laevade kohtuasjade ajamist vastastikkusel alusel, mille tõttu kulud märksa vähemad kui üksikult asia ajades.

Järgnevates läbirääkimistes toonitatakse mitmelt poolt rahvusvahelise koostöö tähtsust ning soovitatakse ka Eesti laevaomanikkudel rahvusvahelistes aktsioonides laevasõidu seiskorra parandamiseks alati solidaarselt kaasa töötada. Eriti rõhutatakse „Baltic and White Sea Conference'i“ suurt tähendust, soovitades võimalikult laialdaselt selle liikmeks astuda.

Võetakse vastu resolutsioonid: Vaata p. 3.

13. Lõpukokkuvõte.

Kongressi resolutsioonide teostamiseks ning ülemaaliselt Eesti kaubalaevastiku esitamiseks volitatakse ühemeelselt endise eeskujul Eesti laevaomanikkude ja -ehitajate ühisust, mis järgnevas resolutsioonis väljendati:

Lõpuresolutsioon.

III ülemaaline laevaomanikkude ja -ehitajate kongress volitab kõikide Eesti laevaomanikkude nimel kongressil vastu võetud resolutsioone vastavatesse kohtadesse teatama ja nende läbiviimist saavutama Eesti laevaomanikkude ja -ehitajate ühisust.

Sisu:

	Lhk.
Eessõna	2
Kongressi kokkukutsumine ja eesmärk	3
Kongressist osavõtjad, juhatus ja päevakord	3
1. Laevaomanikkude ühisuse aruanne läinud kongressi resolutsiooni täitmisest ja laevasõidu üldseisukorrast. Dipl. ins. E. Masik	4
2. Aruanded kohtadelt	6
3. Prahiturg ja Eesti laevasõit 1924. a. Kapt. O. Treilmann	8
4. Eesti rannasõit 1924. a. Kapt. Klaar	11
5. Eesti sadamad ja veeteed 1924. a. Dipl. ins. H. Viikmann	13
6. Sisevete laevasõit ja laevateed. Kapt. F. Vichmann	14
7. Meriseaduste arenemine Eestis 1924. a. Cand. jur. A. Tief	16
8. Tolliseadus ja meie laevasõit. Soovitavad uued seadused laevasõidus. Vann. adv. J. Tannebaum	16
9. Laevasõidu krediit ja liinide toetus. J. Kukk, Eesti Panga dir.	18
10. Laevade maksustamine	20
11. Laevameeste registreerimine, munsterdamine ja merimeeste Kodu. Kapt. Kuldner, kapt. Klaar	21
12. Rahvusvaheline laevaomanikkude koostöö ja Eesti osavõtmine sellest. Dipl. ins. E. Masik, kapt. O. Treilmann	22
13. Lõpukokkuvõte	23

7 B
266

121 66