

# KAUBANDUS-TÖÖSTUSKOJA

# TEATAJA

Nr. 17. III aastakäik

1. septembril 1928.

Ilmub kaks korda kuus.

**Tellimishind:**

Aastas . . .	kr. 2.50
Poolaastas . . .	„ 1.50
Välismaale . . .	„ 5.00
Poolaastas . . .	„ 3.00

**Toimetus:**

Kaubandus-tööstuskoda, Tallinn, Lai t. 45
Kõnetraat 17-77, toimetaja kodus 1-35
Toimetaja kõnetunnid: igal äripäeval 12—2 p. l.

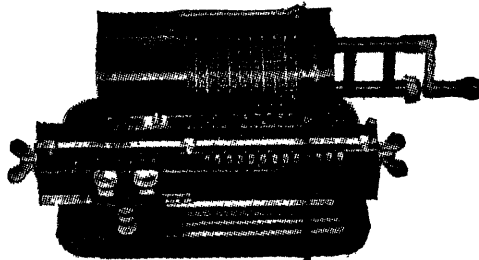
**Kuulutuste hinnad:**

1/1 lhk. . . . .	kr. 40.00
1/2 „ . . . . .	„ 22.00
1/4 „ . . . . .	„ 12.00
Kaanekülgedel—kokkuleppel	

**SISU:** Va ssavi kaubandus-tööstuskoda asutamisel Ameerika tööprobleemid. Miks on Kuresaares merekool tarvlik? Kivise- ja suhkurtööstuse rahvusvahelist kartellide ootel. Mele kanamunade eksport ja turud. Eesti laevasõit 1927. a. võrreldes eelmistega. Rahaministri juhatuskiri tulumaksu seaduse §§ 58 ja 60 käsitamiseks Laevaomanikkude ja laevaväe organisatsioonide märgukiri vabarilgi valitsusele. Eesti-Belgia vaheline kaubandus Eesti lina, taku ja linaseemne müügiturud. Majanduslikke teateid kodu- ja välismaalt. Polliateid. Turgude ülevaade. Välisborsid. Tallinna börsi kursisead.

## ORIGINAL-ODHNER

Maailma  
parim  
arvestus-  
masin



Üle  
75.000  
masina  
tarvitusel

## A. & P. MIETENS

Merepüestee 15 TALLINN Telefon 6-46

Peaesindus: Eesti, Lätti ja Leedu jaoks.

## Varssavi kaubandus-tööstuskoda asutamisel.

Endine suur Vene riik kartis igasuguseid seltskonna eneseavaldusi. Nii kui tõsise monarkistliku korra juures kunagi, hoolitses seal tsaar oma ametnikkude kaudu kõikide seltskonnakihitide eest, tagasi tõrjudes seltskonna enesekorralduse töödest. Lubatud olid vaid maa- ja linnade omavalitsused, kuid ka need seisid valitsuseasutiste kindla järelevalve all, — kes ei mäletaks neid hõõrumisi ja protsesse, millised alatasa olid päevakorral Vene semstvode ja valitsusasutuste vahel.

Kaupmeestele ja töösturitele oli siiski mingisugune omavalitsuse rakukene lubatud nende „upraavade“ näol. Need „upraavad“ ei saanud küll kuigi mõjuvalt avaldada oma arvamisi keskvallitsuse ees, kuid teatud tähtsus neil oli. Juba see tõstis nende mõju, et neil õigus oli saata oma esindajaid mitmesugustele kaubandus-tööstusse puutuvatele nõupidamistele. Suurima tähtsusega olid aga suurlinnade börsikomiteed, kelle arvamistega rahaministeeriumi ringkonnis õige tugevalt arvestati.

Kuid kõik need asutised polnud kaugeltki seda, mis olid Lääne-Euroopas kaubanduskodjad. Laialisele alusele rajatult tegid need kodjad tegelikku majanduspoliitikat, millega valitsused paratamatult arvestasid.

Teiste Kesk-Euroopa riikide hulgas olid kaubandus-tööstuskodjad Austrias väga väljarenenud asutised. Igas suuremas kaubanduse või tööstuse keskpunktis oli oma koda, milline kujutas enesest mingisuguse omavalitsuse asutise. Kuna nende kodade ümber olid koondatud kõik suur- ja keskkaupmehed ning töösturid, siis võisid need kodjad ka kogu kaubanduse ja tööstuse nimel rääkida. Ja nende hääl kostis üle riigi ja leidis kajastust valitsuse majanduspoliitikas.

Austria lagunemisega pärast suurt maailmasõda langesid mitmed suured Austria kaubanduse ja tööstuse linnad Poolale. Selle kaudu päris Poola endale ka esimesed kaubandus-tööstuskodjad, asutised, millised Vene-Poolas olid tundmatud.

Poola pealinn ja ärielu keskpunkt — Varssavi — oli aga ilma kaubanduskodjata. Siin andis tarvidus Koja järele ennast kõige kibedamalt tunda. Ei saa, näiteks, Lembergi või Krakovi kaubanduskodjad, olgugi, et mõlemad juba vanad asutised ja suurte kogemuste ning traditsioonidega, täita neid ülesandeid, millised on pealinnal Kodjal. Nii tekkis paratamatu tarvidus ellu kutsuda Varssavis kaubandus-tööstuskoda.

Poola seimi poolt võeti vastu 6. märtsil 1928. a. Varssavi kaubandus-tööstuskodja seadus ja 23. märtsil 1928. a. kuulutati välja see seadus („Statut izby przemysłowo-handlowej w Warszawie“) „Valitsuse Teatajas“ („Monitor Polski“).

Varssavi kaubandus-tööstuskoda nihästi oma valimise viisi kui ka sisemise ehituse poolest läheb märksa lahku Eesti kaubandus-tööstuskodjast. Nende Kodja jaguneb 3 sektsiooni: I sektsioon (tööstus) — 35 liiget; II sektsioon (kaubandus) — 35 liiget; III sektsioon (pangad ja kindlustusasjandus) — 10 liiget. Nii siis 80 liiget valimiste kaudu.

Aga ka mitte täiesti valimiste kaudu. Neist 80 liikmest valivad kaupmehed ja töösturid, kellele selleks hääleõigus, ainult  $\frac{2}{5}$  liikmeid, s. o. 32 liiget;  $\frac{3}{5}$  liikmeid, 48 liiget, valitakse kaupmeeste ja töösturite seltside poolt. 10 liiget määrab valitsus omalt poolt, ja need 90 liiget koopteerivad ise 10 liiget. Nii kujuneb kindlaks kogu Koja liikmete arv 100 peale.

Nagu sellest näha, on Koja valimistel jäetud kaupmeeste ja töösturite organisatsioonidele väga laialdased võimalused oma kandidaatide läbiviimiseks. Sest esiteks valivad seltside liikmed koos kõigi kaupmeestega  $\frac{2}{5}$  Koja liikmetest, ja teiseks saadavad nad oma organisatsioonide kaudu koguni  $\frac{3}{5}$  liikmeid Kotta. Aga ärgu seepärast meie kaupmeeste ja töösturite seltsid Poola seltside peale kadeda olgu. Poolas peab kaupmeeste ja töösturite selts või liit, kes oma esindajaid Kotta tahab saata, kolm aastat järjekindlalt tegutsenud olema; teiseks määrab kaubandus-tööstusminister kindlaks mis-sugune selts oma esindajaid Kotta võib saata ja kui palju liikmeid. Nagu möödunud valimised, mis paar kuud tagasi toimetati, näitasid, ei antud seda õigust mitte igale seltsile. Valimised Poolas sünnivad valitsuse kontrolli all ja valitsuse komisariiks möödunud valimistel oli hra ins. Klodecky.

Meile paistab vahest imelik, mispärast Varssavi kaubandus-tööstuskodja valimiste seadus on tehtud nii mitmepaiksels. Küsimus on aga siis täiesti selge, kui tuleme meele, et suurem hulk ärisid Poolas on juutide kätes. Kui nüüd kõik Koja liikmed valitaks otseskohe kaupmeeste ja töösturite poolt, siis ei pääseks vist küll ükski poolakas-kaupmees või tööstur Kotta, kuna juudid kaupmeeste ülivõim teeks selle võimatuks. Et aga kohti Kodjas ka poolakatele kindlustada, ongi valitsus valinud sarnase kirju tee valimiste läbiviimiseks.

Nagu ülemaal tähendasin, on Kojas valimised juba läbi viidud ja 1. jaanuarist 1929. a. algab Varssavi kaubandus-tööstuskoda oma tööd. Praegu kontraldavad kaubandusse puutuvaid küsimusi kaks suuremat kaupmeeste seltsi: „Stowarzyszenie kupców Polskich“ (Poola kaupmeeste selts), ja „Związek Kupców Centrale“ (Kaupmeeste keskkliit), kuhu koondunud ainult juudi kaupmehed. Teised väiksemad jäägu nimetamata. Nende ridade kirjutajal oli juhus tutvuda mõlema nimetatud seltsi tegevusega. See on kaugelt teissugune kui tegevus Eesti kaupmeeste seltsides. Varssavi kaupmeeste seltsides keeb töö hommikust õhtuni; suured bürood on tegevuses. Poola kaupmeeste seltsi esimeheks on endine seimi liige hra Stanislaw Wartalsky, väga

sümpaatlik ja haritud härra. Juudi kaupmeeste keskkliidus, mis asub põlises Varssavi linna südames, ei ole tegevus väiksem. Tutvusin seal keskkliidu asedirektoriga hra Ignacy Rozen'iga, kelle suuri kaubanduslikke kogemusi ja poliitilist asjatundmist esimesel pilgul võib konstateerida. Need mõlemad härrad avaldasid arvamist, et kaubandus-tööstuskoda ellukutsumine Varssavis on hädatarviline, mida tuleb tervitada ja mis aitab elustada kaubanduslikku läbikäimist ka naaberriikidega.

Varssavi kaubandus-tööstuskoda jääks Poola kaubanduskodade keskkohaks. Tema osakondadeks või allkoodadeks jääksid praegused kojad, kuna peale selle on karvatsus veel ellu kutsuda uusi kodasid Vilnos, Lodzis ja teistes linnades.

R. B.

## Ameerika tööprobleemid.

### Palgad ja elumaksumus. — Töölisarikraadid ja töölisproletariaat.

„Handels-Zeitung des Berliner Tageblatts“ avaldas hiljuti oma New-Yorgi erikirjasaatja Günther Steini sulest pikema kirjutise Ameerika tööprobleemidest, millest toome teise, eriti huvitava osa allpool täieliselt:

„Ühendatud riiges leidub suur osa töölisi, kelle teenistus püsib soodsamailgi juhtumel kaugelt allpool normaal elamisstandardi tasapinda. Ühesarvates tööliste perekondi ulatub nende inimeste arv, kes ei saa osa Ameerika hüvedest, 10 kuni 15 miljoni peale.

See tunnustus Ameerika tööministri — mitmekordse miljonäri — suust tõhiks Euroopas purustada mõned illusioonid Ameerika tööliste palkade kõrge tasapinna kohta. On ju tösi, et suurel hulgal töölistel Ameerikas teenistus on väga suur, kuid seda asjaolu ei saa, paraku, mitte üldistada. Ühendatud riikide sotsiaalolude iseäralduseks on, et seal valitseb tööliste keskel kuulmatu suur vahe majandusliku olukorra alal. Ametiühisuste juhtimisel, kelle liigete kogu piirdub vaid õppinud töölistega ja sedagi ainult teatava arvuga nendest, on hoogsa tööstuse arengu protsessis moodustunud isesugune töölisaristokraatia, kuna teine osa töölikonnast sedamööda, kuidas arenes tööstuse mehhaniseerimine, ikka enam ja enam elamisstandardist maha jäi ja võrreldes oma õnnelikumate seltsimeestega kujunes proletariaadiks. Sellises lõhestumises, vaatamata kõigile ülemineku võimalustele, peitubki olulisem põhjus, miks sotsialismil ühisrii-

ges puuduvad eeldused poliitiliselt mõjule pääsemiseks.

Nii vajaline kui see ka on juhtida tähelepanu sellele, et Ameerikas keskmised reaalpalgad ja elamisstandard milgi moel ei ole nii kõrged, kui seda mõne iseteadva ameeriklase avalduse või mõne soodsa üksiknäite (ütlemena näiteks Ford) järgi arvata võiks, siis vastuvaidlematult õige on ka see, et üldine tööliste ostujõu tasapind Ameerikas seisab tunduvalt kõrgemal kui üheski Euroopa riigis. Reaalpalka on raske arvestada ja veel raskem rahvusvaheliselt võrrelda. Püüame siiski anda sellest umbkaudset pilti, misjuures toome andmed mõnede tähtsamate töölikategooriate keskmiste palkade ja elumaksumuse kohta. Töölise keskmine nädalateenistus mitmesugustes tööstustes ametlikkude andmete järgi oli jaanuaris s. a. 108,35 Rm. (võrdluse hõlbustuseks on võetud Saksa raha. 100 Rm. = 89 Emk.). Üksikute aladel oli keskmine palk nädalas: paberi- ja trükitööstuses 137,65 Rm., automobilitööstuses 126,45 Rm., keemiatööstuses 123 Rm., elektritööstuses 119,70 Rm., raua- ja terasetööst. 119,45 Rm., metallitööst. 111,50 Rm., tsemendi- ja keraamikatööst. 107,90 Rm., elamistarbeainete tööst. 107,45 Rm., nahatööst. 94,42 Rm., tekstiiltööst. 81,85 Rm., jne. Kõige napim on nädalateenistus puuvillatööstuses (65,20 Rm.) tugeva konkurentsi tagajärjel Põhja-Ameerika ja Lõuna-Osa riikide tööstuse vahel.

Keskmisele nädalalpalgale 108,35 Rm. vas-

tab 47-tunniline töönael, mis tähendab piiratud produktsiooni, kuna normaal-töönädal Ühisriiges kõigub 49 ja 54 tunni vahel. Nii võiksid nädalapalga täienduseks tulla mõnesugused tunnitased (õppimata tööliste kohta keskmiselt võetud): ehitustööde alal 2,02 Rm., automobiilitööstuses 1,93 Rm., elektrotehnikatööstuses 1,85 Rm., raua- ja terasetööstuses 1,81 Rm., paberitööstuses 1,76 Rm., elektri-, gaasi- ja veevärgitööst. 1,64 Rm., ja masinaehitustööd. 1,55 Rm., kõige madalam tunnitasu, mida teenivad õppimata töölised (peamiselt mehhiiklased ja neegrid) ulatub 90 pennile. Viiks liig kaugele tuua kõik õppinud tööliste kategooriate tasu rekordid. Nimetame vaid, et 3 miljoni töölise nädalapalk kõigub 175 ja 250 Rm. vahel, samuti pole haruldane 300—350 R-margaline nädalapalk. Soodsail juhtumisel võib nädalapalk tõusta koguni 450 Rm. ja üle selle, mis juba võrdub kõrgemate riigiametnikkude palkadele. Sellest selgub, et statistiliselt kindlaks tehtud keskmine nädalapalk 108,35 Rm., teatava arvu õppinud tööliste väga kõrge nädalapalga tõttu tunduvalt tõuseb üle selle tasapinna, mis maksev on suurema hulga tööliste kohta. Tööliskonnast, mille koguarv umbes 28 miljonit, teenib 16 miljonit töölis vähem kui 100 Rm nädalas.

Töömimisteriumi poolt on kokku seatud normaal elamisbühshet (millest allaminek juba tervise ja moraali peale laostavalt mõjuvat), mille järgi kolme lapsega töölise perekond peaks aastas teenima 9610 Rm., s. o. vähemalt 185 Rm. nädalas. Need arvud on maksvad New-Yorgi kohta; mõnede teiste linnade kohta on need arvud vähe madalamad, Chicago ja San-Francisko kohta aga kõrgemad, kui New-Yorgis. See normaalbühshet vastab umbes sellele, mis Saksa töölisele on inimvääriline elatismiinum. Kuid Ameerika töölise enamus ei teeni, nagu ülaltoodud arvudest näeme, ammugi mitte seda elatismiinumumi, kuna naised ja lapsed ühes ei tööta. Kuigi Ameerikas 2 miljonit abielus naist ja 1 miljon alla 15-aastaseid lapsi on töölisena tegevad, ei suudeta ometi ültähendatud elatismiinumumi kaugeltki välja teenida.

Kui keskmine ostujõud, s. t. Ameerika tööliskonna reaalpalk ametlikkude andmete järgi 1914. aastast tänaseni on tõusnud, siis osutab see sotsiaalelu arengut Ühisriikides. Ei saa salata,

et sellest ostujõu kasvust suurem osa langeb Ameerika farmerite arvele.

Euroopas püütakse ikka kõiki Ameerika jõukusesümptome, mõttes neid Euroopa mõõdupuuga, tublisti üle hinnata. Näiteks asjaolu, et Ameerika tööliskonnas autode omandamine olevat väga levinud. Kui seal tarvitusel on peaaegu samapalju automobile kui üldse olemas perekondi, siis on see eeskätt seletatav sellega, et seal jõukamad perekonnad omavad kaks, kolm ja enam sõidukit; edasi vahetavad paljud jõukad autoomanikud oma sõidukid sageli juba aastase tarvitamise järgi, igatahes kaugelt varem kui kestab auto normaalne töötamise aeg, uute modellide vastu. Selle tagajärjel täitub autoturg kuulmatu suure hulga odavate teise, kolmanda ja neljanda sordi sõidukitega, nii et igauks endale võib muretseda pruugitud auto 100—200 dollari eest. Ja mis puutub auto pidamiskuludesse, siis võimaldavad need, kõrgete raudteetariifide juures, teatava kokkuhoiu, eriti kui töökoht kaugel, nagu see Ameerikas harilik. Sellistel tingimustel pole ometi enam luksus, vaid ta võimaldab sageli ka asuda elama linna servale, kus korterihinnad hoopis madalamad kui linna südames.

Kuid siiski on Ameerika kõrgete palkade maa. Ja kui ühelt poolt mehhaniseeritud tööstus on tööstussaaduste hinnad viinud alla, siis on Ameerika tööstusel ometi see paremus, et siseturg on avar ja ostuvõimeline. Kas on aga relatiivselt kõrge palga tasapind Ameerika töösturite suurejoonelise ärireeniuse teadlik aksioon? Seda igatahes mitte. Pigemini põhjustab sellist olukorda Ühisriiges, vaatamata sisserändamisele, valitsev õppinud tööliste puudus pärast maailmasõda. Peale selle tuleb Ameerika nädalapalga kõrguse juures arvesse võtta veel kaht tähtsat faktorit: eriti tugev kõikumine tööstuses hooegade järgi mitmel alal, misjuures kestavad tihti pikad perioodid lühendatud tööaega, ja igasuguste sotsiaalseaduste täieline puudumine, mis töölisele kindlustaks osa muresid haiguse, vanaduse, surma, tööpuuduse jne. korral. Need asjaolud teevad Ameerika töölisele mõõdapääsmatult vajalikeks tagavara kogumise, mida aga ta Euroopa kolleeg harilikult paneb Ameerika töölise jõukuse arvele.

# Miks on Kuresaares merekool tarviline?

Kapt. J. Teär.

Kuresaare merekool on töötanud juba 1891. a. alates, on ette valmistanud hulga laevajuhte ja on olnud tõukeks kaubalaevanduse arenemisele, eriti saartel, ja suurel viisil kaasa aidanud saarte majandusliku seisukorra tõstmiseks. Maailmasõda oma tagajärgedega hävitas peaaegu täiesti saarte kaubalaevastiku. Seegipärast ei ole aga käed rüppes jäädnud ootama, vaid viimaste korjatud kopikatega asuti kohe peale Eesti riigi algust uuesti kaubalaevade ehitamisele, ja nii kasvab saartel kaubalaevastik vahetpidamata.

Saarte rahvas on kehv, ei leia kõik tööd ja ülalpidamist maast, vaid suur hulk neist saab oma ülalpidamise meresõidust ja seepärast piüavad saarlased, kel vähegi seks eeltingimusi olemas, omandada laevajuhi kutse, mis seni ka Kuresaares asuva merekooli tõttu oli hõlpus. Soovijaid merekooli sisseastumiseks on viimastel aastatel alati rohkesti olnud, ainult suured nõudmised meresõidu kohta ettevalmistusklassis ei võimalda neid kõiki vastu võtta. Siin tuleks ajutiselt kergendada vastuvõtu tingimusi ettevalmistusklassi, kuni meie kaubalaevastik on jõudnud tõusta suurema arvuliseks ja oleks võimalik merekooli sisseastujail saada kergemini tarvilise teenistuse meresõidus.

Merekoolil on Kuresaares oma hästi korras koolimaja, mis viimastel aastatel põhjalikult remonteeritud ja mille korrashoiuks ligematel aastatel enam midagi ei tule välja anda. Õppeabinõudeltki on Kuresaare merekool täiesti rahuldavalt varustatud ja sel alal ei ole teha enam peaaegu mingit väljaminekut. Kooli sulgemisega jääks aga see korrasolev varandus kasutamata.

Kuresaare merekooli kulude eelarve on alati olnud märksa väiksem kui ühelgi teisel merekoolil Eestis, seega majanduslikult kõige vähem koormav riigile. Nii oli 1926./27. a. Tallinna merekooli kulude eelarve 2.726.000 mk., Käsmu merekoolil 2.596.000 mk. (suur vist ainult erakorraliste kulude pärast), kuna Kuresaare merekoolil ainult 1.316.000 mk., seega on Kuresaare merekooli ülalpidamine riigile märksa odavam kui teiste merekoolide oma Eestis. 4 õppeaastasi o. 1923./24., 1924./25., 1925./26. ja 1926./27. a. jooksul on Eesti statistikaandmete järele Kuresaare merekoolis kulutatud keskmiselt ühe õpilase peale 53.434 mk., Käsmus 55.667 mk. ja Tallinnas 56.476 mk., seega on Kuresaares ühe õpilase peale kulutatud kõige vähem.

Õpilaste endi ülalpidaminegi on Kuresaares umbes 2—3 korda odavam kui näiteks Tallinnas.

Kuresaare merekooli juures on korraldatud tarviduse järele ka kursused väikeste 20—80-rg-tonnilliste laevade juhtidele, ja kui võtta arvesse needki laevajuhid, kokku 27 meest, siis on tegelikult Kuresaare merekoolis 4 aasta jooksul 1 õpilase peale kulutatud veelgi vähem.

Uus kaubalaeva juhtide ja meeskonna sõiduseadus — „R. T.“ nr. 115, 1927. a. — näeb ette kuni 100-rgt. laevade jaoks kipperite eksami õiendamise merekoolide juures, ja just eelseisval õppeaastal on oodata rohkesti osavõtjaid Kuresaare merekooli juures seks korraldatavatest kursustest.

Õpilaste vähene arv merekoolides on kindlasti ajutine. Viimastel aastatel on Eesti rohkesti laevu juure muretsenud ja kindlasti oestakse laevu veel rohkem juure Pikalaenu-panga tegevusse astumisega. Nii võib ligemate aastate jooksul kindlasti loota õpilaste üldarvu tõusu. Juba tänava sügisel on Kuresaare merekooli umbes 50% õpilasi rohkem loota kui eelmisel aastal.

Saaremaal on vähe kutsekoole. Peale merekooli töötab siin 1 tööstuskool ja 1 põllutöökool. Saarlased on kehvad ja ei suuda panna oma lapsi mujale kooli ja seepärast peab suurem jagu saartelt ja naabermaakondadestki päritolevaid õpilasi jääma ilma merekooli haridusest. Kuresaare on vaikne koht ja õppimiseks just kohane. Noori, eriti ettevalmistamise klassi õpilasi 15—17-a. noormehi saata saartelt Tallinna kooli ei julge peaaegu ükski lapsevanem, sest suurliin oma pahedega võib noore inimese ses cas kergesti viia libedale teele. Kavatsetaõv stipendium saartelt pärit olevatele õpilastele teiste merekoolide juures õppimiseks võib olla ainult ajutine, vähemasti Saaremaal selle sisse usku ei saa olla, sest eelarve korras tekiksid vaielused selliste eesõigustatud, saartelt pärit olevate merekooli õpilaste kohta, ja siis on muidugi kõige lihtsam viis stipendiumid hoopis kaotada. Ka on saarlastel teisi halbu kogemusi stipendiumidega, mis ei räägi viimaste kasuks.

Üldine õpilaste arv 3 merekoolis on aastas umbes 70—80. Nendest on vähemasti 15 pärit Saaremaakonnast. Rahva arv Saaremaakonnas teeb välja umbes  $\frac{1}{20}$  kogu Eesti rahvast, kuna saartelt pärit olevate merekooli õpilaste arv ulatub  $\frac{1}{6}$  kogu merekooli-õpilaste arvust. Kui vaadata meie praegusaja tegelikke laevajuhte ja laevade omanikke, siis näeme, et need on peaaegu eranditult kõik saarte- ja rannaelanikud, ja

suurem osa on saanud oma hariduse Käsmu ja Kuresaare merekoolides. Seepärast näib olevat õigustatud, et merekoolid oleksid eriti saarte- ja ranna-elanikkudele kättesaadavad.

Tihti kurdetakse, et meil oleval kohtaleta rohkesti kutsega meremehi. Meie teada ei ole see tösi, vähemasti mitte Kuresaare merekoolis õppinud meremeeste kohta. Ka ei või väide, et meie merekoolid valmistavad õppinud meremehi välisriikidele, olla põhjuseks merekoolide vähendamisele. Mereksõul annab ju laialdasi teadmisi, mida võib tanbekorral kasutada ka maal igasugustel kohtadel ja ametites. Ka ei ole need meremehed, kes sõidavad välismaal, meile kadunud, vaid see näht on koguni soovitatav kui praktika nii keelte õppimise otstarbeks. Varum või hiljem pööravad need meremehed jälle kodumaale tagasi.

Meie kaubalaevastik areneb nii-kui-nii juba liig aeglaselt põhjustel, mis meile kõigile teada. Ja merekoolide vähendamine tähendab minu arvates tagurpidiminekut ja seisukorra valesti hindamist. Loodetakse küll ühe merekooli sulgemisega vähendada riigi eelarvet 5.000—6.000 krooni võrra aastas, aga unustatakse seejuures, et kui see suletud mereksõul kaubalaevanduse arenemisele niigi palju aitaks kaasa, et ühe merekooli arvel ükski purjelaev umbes 200 st. kandejõuga juure muretsetakse, siis niisugune laev mitme võrra rohkem välisvaluutat kodumaale toob kui riik koolile kulutab.

Kõik eelpool nimetatud põhjused tehti haridusministeeriumile teatavaks, enne kui see sulges Kuresaare merekooli. Ainuke põhjus, miks haridusministeerium eelistas just Kuresaare merekooli sulgemist, oli see, et Kuresaare viimas-

tel aastatel on olnud vähem õpilasi kui teistes koolides. Kuid õpilaste arv on ikka kõikumine ja see võib edaspidi muutuda Kuresaare kasuks ja tänavu ongi juba oodata rohkem õpilasi.

Kõigil eeltoodud põhjustel tunnistati vastaval nõupidamisel tarviliseks asutada Kuresaare eramereksõul ja vastav registreerimise ettepanek ministeeriumile ongi juba saadetud.

Et kaubalaevastik meil hästi võiks areneda, peab laevaomanikkudel olema alati suur valik laevajuhtidest ja seepärast ei tohiks asuda merekoolide sulgemisele ja võtta inimestelt võimalused sel alal saada haridust. Loodame, et Kaub.-Tööstuskoda kui laevaomanikkude huvide kaitsja asub samal seisukohal.

Kavatsetav Kuresaare eramereksõul oleks 3-klassiline: ettevalmistamisklass, I kl. ligisõidutüürimeeste valmistamiseks ja II kl. kaugesõidutüürimeeste valmistamiseks. Õppekavad ja vastuvõtmise tingimused on ette nähtud ühesugused riigi poolt ülalpeetavate merekoolidega.

Kooli juure asutatakse internaatki. Tänavu sügisel on loota Kuresaare merekooli umbes 20—25 õpilast. See arv oleks umbes ühesugune mönegi aasta.

Eramereksõuli asutamine on läbiviidav ainult siis, kui riik annab kasutada eramereksõulile senised mereksõuli ruumid, inventari, õppevahendid ja saartelt pärit olevatele õpilastele määratud stipendiumi — 5.600 kr. Vastav palve on saadetud haridusministeeriumilegi.

Muu seas pean tähendama, et kohapeal on tutvustatud riigivanemat kõigi kavatsustega eramereksõuli asjus ja riigivanem on need heaks kiitnud ning omapoolt lubanud igapidi toetada eramereksõuli asutamist Kuresaare.

## Kivisõe ja suhkrutööstuste rahvusvaheliste kartellide ootel.

**Krooniline kriis suhkru- ja kivisõetööstustes. Juuremaks kivisõetoodangule. Saksa-Inglise võistlus — va banque. Järjekorraline „ballasti“ väljajaheldmine Ruhris. Võimalikud kokkulepped. Suhkrutööstus kartelliseerimisprotsessis. Rahvasteliit ja belglaste algatus.**

Lisaks arvurikkale reale rahvusvahelistele, olgugi täpselt ära määrates, veel Euroopa mandriga piirduvaile kaali-, toorraua-, keemilise suurtööstuse, siis tsingi-, alumiiniumi-, torude, roobaste j. t. trustidele, kartellidele, sündikaatidele, on esile kerkimas kahe teise kaasaja suurejoonelisema tööstusharu, kivisõe ja suhkru, kartelliseerimise võimalused, mis asjaomaste vingides teatud eelvuse esile on kutsunud ja millel ei puudu

võrratu suur sotsiaalne tähtsus rahvaste laelmate kihtide suhtes.

Kui lahkuminevad need kaks tööstusainet ka oma iseloomu, päritolu ja oma valmistusviiside poolest ei ole, siiski kannatavad nad ühise paratamatu kriisi mõjude all, millisest, vähemalt asjade praegusest olukorrast välja minnes, pea mingisugust väljapääsu pole ette näha.

Oleme olnud pealtvaatajaiks, kui möödunud

maailmasõja lõpupäevilt peale nii kivisõe kui ka suhkru hinnad rahvusvahelisel kaubaturul, ehk küll alul visalt, pärast aga seda kiiremas tempos, allamäge nihkusid ja, välja arvatud lühikesed, ruttu möödunud võnkumised, välja jõudsid tänapäeva kriisiolukorra hindadeni. Kogu selle aja intervallis, mis meid maailmasõja veristest päevadest lahutab, pole siis laienemishoosse sattunud kivisõe- ja suhkrutööstused suutnud sammude pidada kauba- ja tarvitajateturu nõudmistega ja on seda alati enampakkumisega üle trumpanud.

Kui suhkrutööstus, kui esimese järgu tarbeaine, produktendina sotsiaalsetele massidele, kui mitte ei tea kui suure kasuga, siis ikkagi vahest otsotsaga omaga välja tulnud, siis ei või seda kivisõetööstuse suhtes kaugeltki mitte öelda, vähemalt oli see seadus maksev kahe Euroopa suurima kivisõttu produtseeriva riigi — Inglise ja Saksamaa — kohta.

Just nende kahe kivisõttu produtseeriva ja pakkuva tööstusriigi omavahelise armuta võistluse tõttu kivisõe kaubaturu pärast tekib olukord, mis surub kivisõe hinnad niivõrt alla, et tulukusest enam juttugi olla ei või.

Teisest küljest raskendab kivisõe üldseisukorda kõikides maades kõrgemal määral vihane võitlus kapitali ja töö vahel, mis võistluse kivisõeturgude pärast muudab veelgi komplitseeritumaks.

Pole kaua aega tagasi, kui kivisõetööstuse kriisist väljakutsutud kaevurite osaline streik hargnes üleriiklikuks üldstreigiks Inglismaal, mis kogu riiklikule organismile tunduvaid põrutusi sünnitas ja 40—50 miljard. naela majanduslikke kaotusi esile kutsus. Oli tarvis inglaste poolt otse titaanilisi jõupingutusi tööpalga kokkutõmbmise ja tööaja pikendamise poole, et aeglaselt, kuid sihikindlalt vajuvat kivisõetööstust hoida veepinnal ja kaevanduste edasitöötamist võimaldada. Kuivõrt ka töölispositiooni poolt propageeritud kaevanduste natsionaliseerimine käesoleval juhul ja kaubaturu seisukorra juures kivisõetööstuse üldist olukorda oleks parandanud, on muidugi teataval määral küsimusmürgiks.

Et ka Saksa, eriti Ruhri piirk. kivisõetööstuse seisukord pole hiilgav, vaid enam kui kriitiline, näitavad kriisi seisukorda analüseeriva ametliku komisjoni ametlikud andmed. Nimetatud ekspertide komisjoni liikmete enamuse arvamise kohaselt tuleb Ruhri kivisõekaevandustel igale väljavõetavale kivisõe tonnile juure maksa 27 Saksa kuldpeni ehk sama palju Eesti marka. Sellele juuremaksu normile aga vaidleb komisjoni liikmete vähemus valjult vastu ja oletab juba 62-kuldpennilist juuremaksu pro tonn, järelikult

ei või ühe või teise kahjunormi fikseerimisega tulukusest siin enam juttugi olla. Maha arvates tööpalga kõrgenemist, kõrget amortisatsiooniprotsenti, siis masinate uuendamise edasilükkamata vajadust jne., mis just mitte Saksa kaevandustele ainuüksi pigistavatena ei tundu, vaid enam-vähem kõikidele kivisõttu produtseerivatele maadele Achillese kannaks on loodud — on võistlus Inglismaaga Saksa kivisõetööstusele finantslikult kõige rõhuvam ja kõik olemasolevad andmed tõendavad, et seda mõlemaid ruineerivat heitlust vaid selleks jätkatakse, et võimaliku kokkuleppe puhul enam soodsamaid tegevustingimusi ja suurimat kivisõe kvantumit toodangu piiramise korral välja kaubelda. Siis algab muidugi strateegiline manööverdamine „ammu enne valmis vaadatud positsioonidele“.

Kas see tähistab ja positsioonide ümbermoodustamine Inglis- ja Saksamaa kivisõetööstuses juba alanud on, pole täpselt teada, kuid on aja iseloomustavamaid märkmeid, mis kindlasti sinna poole näitavad. Et teatud ballasti väljaheitmine on olnud, seda näitab 30. aprillil s. a. Rheinisch-Westfalisches Kohlensyndikati peakorteris Essenis vastuvõetud otsus, mille põhjal kavatakse sündikaat tulevikus Hansalinnade, Hamburgi, Lübecki, Stettiini jne. piirkonda juhitavat kivisõekvantumit ühe kolmandiku võrra alandada. Siia veeteed kaudu tungiv Inglise süsi on siin eriti võistlusvõimeline. Kas peale nimetatud kontsessiooni inglastele veel teisi on tehtud ja millist vastutatu saksalased selle eest on saanud, selles suhtes on veel täieline teadmatus valitsemas. Et eriti viimane pole olnud mitte just tähtsusetu, seda näitab fakt, et ainuüksi Hansa piirkonna Saksa kivisõe kvantumi kontraheerimisega 1/3 võrra tuleb sündikaadil ca 50.000 kaevurit üle parda heita.

Belpoolnimetatud puhtkaubanduslikele, sotsiaalpoliitilistele raskustele on seltsimas kivisõetööstusele veel rida teisi, mis rohkem olenevad hoopis üldtehnilisest edust ja sellest välja kutsutud energia kasutusviisidest. Lugu on selles, et kivisõe peatarvitaja — aurumasin — on sunnitud aeglaselt, kuid siiski järjekindlalt, taganema mootori ees, ühes sellega on kivisõisi kui energia allikas alla jäämas vedelale kütteainele. Mootor kui liikumisvahend on jõudmas oma hiilgetipule. Auto, traktori või jõumasina kujul tungib ta ka kõige kaugematesse kolgastesse.

Autode arv oli 1927. a. üle 80 miljoni nihkunud. Aeroplaanidest, mille tehnika iga tunniga peadpööratavalt edeneb — mitte rääkidagi.

Kuid mitte uued, ennetundmatud leiutised ei võimalda mootorile paratamata ülevõimu auru-

masina suhtes, vaid ta tõrjub aurumasina ka nendelt aladelt, kus ta algusest peale jagamatult valitsedes oma hiilguse tipule on jõudnud.

Nii valitses kauba- ja sõjalaevanduses tänini jagamatult auruenergia, praegu on diiselmootor teda siit kõige otsustavamalt hakanud välja tõrjuma ja protsentuaalselt on nii kaubaku sõjalaevastikus mootorlaevad rõhuvas ülekaalus. Mootoril on rida paremusi, millede vastu aurumasin, kui liikumisvahend, kunagi ei saa. Nende üksikasjaline loetlemine võetaks ruumi, seepärast olgu siinjuures vaid mõnele olulisemale ja iseloomustavamale juhitud tähelepanu. Mis mootorile kohe esikoha annab, on tema võrdlemisi kõrge kasutuskoeffitsient = 33%, kuna aurumasinal see on maksimum 18—20%. Aurikute katlad on võrratu rasked ja mahukad, nende eemaldamine võimaldaks sõjalaevade juures suuremat ja otstarbekohasemat relvastust, kaubalaevastikus aga paremat ruumi ja koormatuse kasutamist. Aurikute juures on teatav aeg vaja nõuetava auru kvantumi saamiseks, mis peale aja tarvitab veel hulka kütteainet ja tegevuse lakkamisel on see kasutult välja lastav. Mootorlaeva juures sünnib laeva liikumapanek minimaalse ajakuluga ja suurema kütteaine kuluta. Vedela kütteaine laadimine ja hoidmine on hõlpsam ja lihtsam kui kivisöe juures, mis põlemise ärahoidmiseks sõehapu õhkkonnas tuleb hoida. Samuti langeb mootorlaeva juures ära korsten ja tüütavad suitsusambad.

Lõpuks on mootorlaeva aktsiooni raadius kaugelt suurem kui aurikul, tema meeskond võrratult väiksem, kuna kogu kütjate personaal välja on langenud, mis eksploatatsioonikulud tugevasti vähendab. Ainukeseks faktoriks, mis mootori edenemist tulevikus võiks piirata, oleks vedelate kütteainete tagavarade otsalõppemine, selleks ajaks on aga loodetavasti kivisöest nafta valmistamine juba tugeva tehnilise väljenduse saanud. Seega on aga kivisöetööstus saanud olenevaks keemilise suurtööstusest. Raua- ja keemilised tööstused on aga kartelliseeritud rahvusvahelises ulatuses. Nad vajavad kivisöetööstuse saadusi ümbertöötamiseks — esimene koksi, teine koksi valmistamisel tekkivat kivisöetõrva.

Praegu on Saksa kivisöetööstus Ruhri piirkonnas koondatud 9 hiiglatehasesse, mis jällegi omavahelise kokkuleppe alusel katavad ära kasutada vaid 30% oma teoreetilisest tootmisvõimest, et produktsiooni kontraheerimise teel koksi ja kivisöe hinda kõrgele nihutada, et võlgjäänud osa kuhjaga tasa teha.

Suhkrutööstuses on kartelliseerimisvõimalu-

sed lihtsamad selles mõttes, et siin on teatud pretseident minevikust olemas. Siin maksis 1903. aastast peale Brüsseli konventsioon, mille mõju kogu suhkru suurtööstuse peale on olnud kõrge-mal määral edukas ja viljarikas. Brüsseli konventsioon kaotas kõikides suurimates tööstusriikides, välja arvatud Põhja-Ameerika Ühisriigid, suhkru pealt igasugu preemiad ja sisseveotollitariifid ei tohtinud mitte rohkem kui 4,8 Saksa kuldmarka pro 100 kg. kõrgemad olla kui sise-maa maksustamise normid. 1908. a. loobus Inglismaa küll konventsioonist, kuid kuni maailmasõja alguni 1914. a. oli ta siiski maksev kogu Euroopa mandri suhtes. Nüüd, kus suhkrutööstust raske kriis pidevalt koormab, on rahvaste omavaheliste teravuste kaotamise küsimusest korduvalt juttu olnud Brüsseli konventsiooni uuesti ülesvõtmise ja uutele oludele kohandamise mõttes. Käesoleva aasta 20. jaanuaril on suhkrutööstusriikide vahel osaline konverents aset leidnud Berliinis ja seal on vastu võetud rida vastavaid resolutsioone, mis muuseas kindlat toodangu normeerimist üksikutele riikidele ette näevad. Et aga Berliini konverentsi otsused veel vastava riigi seaduseandliku asutuse ratifitseerimise ette näevad, siis ei pääsenud neist esiot-sa palju avalikkuse ette. Belglaste initsiatiivil kanti kivisöe- ja suhkrutööstuste mured ka Rahvasteliitu. Möödunud kevadel anti Rahvasteliidu majandussektiooni sekretariaati märgukiri, mille allakirjutajaiks olid niisugused ülemaailmliku tunnustusega autoriteetid nagu Belgia töösturite keskkomitee peadirektor hra Gustave L. Gérard ja Rahvasteliidu majandusnõuandva komitee esimees (président du Comité Consultatif de la S. d. N.) hra Georges Theunis.

Oma märgukirjas juhivad allakirjutanud tähelepanu nende kahe kaasaja tööstuse raskele seisukorrale ja usuvad, et leitakse abinõud selle eemaldamiseks. Edasi, arvesse võttes vastolusid, mis kivisöetööstuses üksikute riikide vahel valitsemas, rahulduvad nad esiot-sa sellega, kui see probleem igakülgse analüüsi ja informatsiooni alla võetakse. Mis puutub suhkrutööstusesse, siis soovib märgukiri Brüsseli konventsiooni põhimõtted kohe ellu viia. Prantsuse-šveitsi žurnaal „Pax“, mis Rahvasteliidu õhkkonnast informeeritud, teab erateel veel juure lisada, et prantslased, eriti nende tööstuse juht Loucheur, väga pooldavad kivisöetööstuse kartelliseerimist, küsimus on nüüd selles, mis teevad inglased. Kas ka mitte siin ei jää Suur-Britannia in splendid isolation.

Belglaste märgukiri on igal juhul esimene katse pinna sondeerimiseks, sest ta ei määra täp-



selt ära, kas soovitab ta produktsiooni või kivisöö hinna reguleerimist või taotleb mõlemaid sihte.

Lähemas tulevikus selgub see kõik ja kui oletused ja märgid ei peta — seisame varsti kahe võimsa rahvusvahelise kartelli sündimisvalude ees. „Voss. Zeitung“i viimaste teadete järele on Berliini konverentsi protokoll juba Varsavi jõudnud ja ootab peatset ratifitseerimist. Temas on muuseas ette nähtud Tšehhoslovakkia, Ungari

ja Poola kõnta toodangu üldkontingent 1928./29. aasta kohta 1,15 milj. tonni suuruses täpselt kindlaks määratud. Teiste maade normid muidugi ilmuvad pärastpoole. Järjekult, mööda minnes Rahvasteliidu vastavatest instantsidest, on suhkrutööstus asunud võimsaks kartelliks ümberkorraldamise teele ja selle mõjud ei jää vist kauaks tulemata.

A. K.

## Meie kanamunade eksport ja turud.

V. Raud.

Meie kanamunade eksport on käesoleva aasta alul haruldast tõusu näidanud. Eriti suur oli maikuu väljavedu, mil kuul üle 5 miljoni muna välja veeti. Arvatavasti edeneb munade eksport nüüd kiiremini, kuna kohapealne organisatsioon (kokkuvõtmine, jne.) välja arenemas on. Ka on Eesti munad välis-turgudel teatava rahuldava seisukoha omandanud, mis kaasa aitab paremate hindade saavutamiseks.

1927. a. veeti 60% Eesti munadest välja Saksamaale ja 40% Inglismaale. Võib arvata, et meie munade väljavedu Englise turule, kui maailma suuremale turule, käesoleval aastal protsentuaalselt juure võtab. Vaatleme allpool Englise munaturu mahutavust, nõudeid, müügi-korraldust, jne.

Inglise munaturu mahutavus.

Inglismaa tarvitab aasta jooksul keskmiselt 5.700 miljoni muna ümber, mis tuleb järgmistest allikatest:

	Britist	Välismailt	Kokku
Toodetud Inglismaal . . .	2.500 milj.	—	2.500 milj
Sisse veetud koorega . . .	620 „	1.980 milj.	2.600 „
Sisse veetudkui-vatatult ehk ved. seisukorr.	—	680 „	680 „
<b>Kokku</b>	<b>3.120 milj.</b>	<b>2.660 milj.</b>	<b>5.780 milj.</b>

Igast tuhandest Inglismaal tarvitatud munast langeb 540 tükki Briti arvele:

433 muna toodetud Inglismaal, 95 muna toodetud Iiri vabariigis, 5 muna toodetud Kanadas ja Lõuna-Aafrikas.

3 muna toodetud Austraalias, ja 460 tükki välismaade arvele:

138 muna toodetud Hiinas, 121 muna toodetud Daanis, 47 muna toodetud Venemaal, 35 muna toodetud Hollandis, 22 muna toodetud Egipt-

tuses ja Poolas, 11 muna toodetud Itaalias, 21 muna toodetud Belgias, 11 muna toodetud Lätis ja Leedus kokku, 10 muna toodetud Argentinas, 1 muna toodetud Eestis.

Keskmiselt antakse välja Inglismaal sisseveetud munade peale üle £ 18.000.000 ehk Ekr. 327.000.000.—

Kanade arv mitmetes maades.

Üldist kanade tsensust maailmas on raske esile tuua, kuna mitmetes maades puuduvad selle kohta andmed. Ka tehniliselt on arvude toomise juures raskused. Seepärast ei ole allpooltoodud andmed täpsed (võetud „The Report on Marketing of Poultry“ist“):

Maa	Kanade arv tuhandetes	Muid kohtu-linde tuhandetes	Aasta	Linde isiku kohta
Ameerika Ühisr.	678.300		1921	6,4
Põhja-Iirimaa	6.768	1.148	1926	6,3
Daanis	20.284	216	1921	6,3
Iiri vabariigis	13.026	4.253	1925	5,8
Kanadas	43.703	4.431	1925	5,0
Uue-Merimaa	3.491	500	1921	6,3
Lõuna-Aafrikas	9.419	308	1921	1,9
Inglismaal	48.800	4.000	1926	1,4
Saksamaal	63.439	9.003	1921	1,2
Schotimaal	5.015	411	1926	1,1
Poolas	19.148	6.045	1921	0,9
Eestis	592	132	1925	0,65

Mitmed ülaltoodud arvudest on üle kuue aasta vanad ning kahtlemata alahindavad üksikuid maid, kelle edenemine kanakasvatuse alal on viimaste aastate jooksul olnud kiire.

Sellest tabelist näeme, et Ameerika Ühisriigid, Põhja-Iirimaa ja Daani kasvatavad sulgloomi ligi 10 korda rohkem kui Eesti.

Tarvitamine.

Inglise põllutöministeerium arvestab munade tarvitamist isiku kohta Inglismaal 110 peale

aastas. Siia peab veel juure lisama 15 muna, missuguseid tarvitatakse vedelas või kuivatatud seisukorras, seega kokku 125 muna isiku kohta aastas. Kuipalju tarvitatakse teistes maades mune aastas isiku kohta, on raske välja arvata, ning allpooltoodud arvused tuleb võtta teatava reservatsiooniga. Mune tarvitatakse isiku kohta aastas:

Kanadas	337
Belgias	213
Ameerika Ühisriikides	180
Prantsusmaal	133
Inglismaal	125
Saksamaal	117
Rootsis	35
Daanis	75
Norras	61
Eestis	45

#### Turu nõuded.

Munade müügivõimalused Inglise turul on rippuvuses nende välimusest, värvist, kaalust, värskusest ja pakkimisest. Nendest nõuetest on praktiliselt esimese järgu tähtsusega kaal ja värskus, ehk küll määratud munade juuresolek müügihinda tunduvalt vähendab. Munade sorteerimine puhtuse järele on niivõrra lihtne, et eksimine sel alal tähendaks lihtsalt lohakust. Inglismaal on olemas teatav eelistamine pruunide munade vastu. Seks otstarbeks on mitmetes Euroopa tootjate maade rajoonides, mis Inglise turgu varustavad, pruune mune hakatud tootma. On soovitatav valgete munade sekka panna ka mõned pruunid munad, mis üldiselt jätab ostjale parema mulje. Sorteerimine värvi järele on aga vähema tähtsusega kui kaal ja värskus. Eksportijad maad ja kaubandusettevõtted on adopteerinud standard-sordid munade turustamiseks, baseerudes nende kaalule ja kvaliteedile.

Kaalu aluseks on võetud Inglise naeltes 120 muna (suure saja) pealt; seega on hinnamääraks munade kaal. Daanis ostetakse mune üles ainult kaalu järele. Peab tähendama, et ei ole küllaldane, et 120 muna kaaluksid teatava arvu naelasiid, vaid munad peavad olema ühtlase suuruse ja kaaluga. Mitmetes maades, kes teatavad väljaveo määrused on maksmas iga sordi kohta, on kindlaks määratud üks kaalu miinimum muna pealt ning ühtki muna alla selle miinimumi ei tohi asetada sellesse teatavasse sorti. Täpset kaalust ja sordist kinnipidamist tuleb võtta hea sorteerimise tundemärgiks ning see leiab erilist poolehoidu turul. Inglise turul on suurkaubanduses pruuk lubada  $\frac{1}{4}$ -naelalist kaalu kõikumist per 120 muna. Daanlased aga

peavad täpselt kaalust kinni ning see toob neile kahtlemata suure paremuse Inglise turul. Eesti munade juures aga peab kahjuks krooniliselt konstateerima alakaalu. Sel alal on viimaste aastate jooksul palju kaebusi olnud Inglise ostjate poolt ning sama viga on tulnud ette ka käesoleval aastal. Alakaal Eesti munade juures rikub üldist usaldust meie kauba standardi vastu.

Kaalu järele sorteerimine on aga täiesti asjatu, kui puudub eeldus, et kaup on värske. Väljavedajates maades on kvaliteedi standardi aluseks võetud värskus ning selle kindlaksmääramiseks vaadeldakse mune vastu valgust. Standardiseerimine.

Kõik sisseveetavad kanamunad on hästi sorteeritud ja kontrollitud väljavedajate riikide vastavate asutuste poolt. Nõudmised sorteerimise suhtes on peaaegu ühetaolised igas väljavedajas riigis ning nad on sisse seatud vastavalt Inglise turu nõuetele. Viimasel ajal on märgata tendentsi nõudmisi standardiseerimise suhtes kõvendada. Friti püüab omamaa kanamunade standardiseerimist läbi viia Inglismaa ise. Üsikute nõuete suhtes sorteerimise alal pole põhjust siinkohal pikemalt peatuda, kuid üldiselt on selge, et täielist kaubanduslikku paremust sorteerimisest võib saavutada ainult kindla standardi adopteerimise läbi. Sorteerimise tagamõte on:

- a) kindlust. tootjale täiel. tasu munade eest vastavalt nende kvaliteedile ning varustada teda näpunäidetega tehtud vigade parandamiseks;
- b) kergendada kaubanduslikke operatsioone;
- c) arendada üksikkauplejate ja tarvitajate ringkonnis usaldust pakutava artikli vastu ning harjutada neid teatava kindla kauba tarvitamisele.

Mitmearvulised standardid ning sorteerimise süsteemid, missugused lähevad lahku väikes-tes üksikasjades, takistavad kaubandust ning vähendavad kaubanduslikke paremusi, missuguseid võiks saavutada kindla standardi adopteerimise läbi.

#### Pakkimine.

Kaubanduslikud paremused, missugused on saavutatud kõrgekvaliteedilise toodangu ja ettevaatliku sorteerimise abil, võib kergesti kaotada ükskõikse pakkimise läbi. Munadele hakkab kergesti külge igasugune lõhn halvast pakkimismaterjalist, seepärast peab see viimane olema eriliselt hea.

Mustad ning inetu välimusega kastid mõjuvad halvasti ostja peale ning sarnase kauba

müük on raškendatud. Praegu tuleb Inglismaale mune kastides à 1.440, 1.080, 720, ja 360 muna. Viimast pakkimiseviisi (kastidesse à 360 tükki) on peetud kõige sobivamaks, ning seda soovivad edaspidi võtta tarvitusele ka Daani ja Briti põllutööstusteeringud.

#### Munade turutamine Londonis.

Suurem osa sisseveetavatest kanamunadest Inglismaale ostetakse kohalikkude importijate poolt, kusjuures väljamaksud sünnivad fob või cif alusel. Oige suur osa munadest aga saadetakse ka komisjonile, kusjuures see võetav komisjon kõigub 3—5 vahel. Mitmetel tähtsamatel välismaa ühistegelistel või tootjatel müügiasutustel on Londonis oma esindajad või agendid ning nemad ajavad äri ainult sarnaste esindajate kaudu. Suur osa Daani munadest müüakse Inglismaal „Dansk Andels Aegekseport'i“ (Danish Co-operative Egg Export Association) kaudu, kes Daani kõige suurem ühistegelise muna-deeksportija, kuid samuti ka Daani tapamajade esindajate ja crakaupmeeste läbi. Umbes 75% Austraalia ja Uue-Merimaa munadest veetakse sisse ja paigutatakse siin firma „Overseas Farmers' Co-operative Federation'i“ poolt ning ülejäänud osa erakaupmeeste läbi. Lõuna-Aafrika munad müüakse siin komisjoni alusel mitmete maakerite kaudu Londoni turul, kuid viimasel ajal on nende müük hakanud üle minema „The Overseas Federated Farmers' Ltd.'i“ kätte. Kanada munad on peaaegaliselt müüdnud Inglise importijatele kindla hinna eest fob Kanada sadamates või cif London.

#### Londoni munade böns.

Sisseveetud munade müük sünnib Liverpooli ja Manchester'i toiduainete börsidel, kuid peatransaktsioonid sünnivad Londonis, kus olemas eriline munade börs. Londoni munade börs (The London Egg Exchange. Ltd.) asutati 1862. a. ning temal on praegu oma maja ja tema liikmete arv ulatub 200 peale. Etteostusid viimasel ajal pole ette tulnud. Importija ja suurkaupmehe funktsioonid hakkavad viimasel ajal ühte minema: ühelt poolt on importija lähemat kontakti hakanud otsima üksikmüüjaga, teiselt poolt on suurkaupmees ühendusi loonud välismaa eksportijatega ning seega importijaks hakanud.

#### Munade märkimine.

Kuna Inglise põllumajandus 1926. a. valitsevate madalate hindade tõttu eriti kannatas ning võistlus välismaaga põllusaaduste tootmise alal muutus raskeks, siis müüdnud Inglise põl-

lumehed leida abinõusid oma saaduste kaitsmiseks Inglise turul üksikutel aladel (siinkohal munad).

Seks otstarb. esit. 1927. a. alul Rahvusl. Põllupidajate Liit (The National Farmers' Union) ning Rahvuslik Linnukasvatuse Nõukogu (The National Poultry Council) valitsusele ettepaneku sunduslikult läbi viia sisseveetavate munade märkimise päritolumaa nimega. Vaatamata sellele, et munakaubanduse esindajad olid sisseveetavate munade märkimise vastu, on tähendatud seaduse eelnõu parlamendis juba teisel lugemisel vastu võetud, ning peab arvestama, et seadus sunduslikult sisseveetud munade märkimise kohta käesoleva aasta lõpul hakkab maksma.

#### Munade sissevedu Inglismaale kuude järele.

Et saada pilti munade sisseveo kohta Inglismaale enne ja pärast sõda, toome mõned allpool Briti Impeeriumi Majandusliku komitee (The Imperial Economic Committee) poolt avaldatud statistika andmed selle kohta, tähendades möödamilles, et sissevedu Venemaalt enne sõda tegi välja 50% kogu sisseveost Inglismaale. Pärast sõda aga on munade sissevedu Venemaalt olnud võrdlemisi väike (3,5%) ning esimesel kohal asub Daani 25—30%-ga kogu sisseveost. Temale järgneb Poola — 12,3 protsendiga.

#### Sissevedu kuude järele.

Kuud	1925. a.		1926. a.	
	Suured sajad tuhandetes	0/00	Suured sajad tuhandetes	0/00
Jaanuar	1.349	7,05	1.494	6,75
Veebruar	1.644	7,45	1.312	5,93
Märts	1.828	8,25	2.141	9,68
Aprill	1.909	8,69	2.360	10,66
Mai	2.297	10,45	1.911	8,64
Juuni	1.941	8,83	2.033	9,19
Juuli	1.595	7,26	1.933	8,83
August	1.489	6,77	1.732	7,83
September	1.875	8,53	1.806	8,16
Oktoober	2.019	9,14	1.936	8,75
November	1.907	8,68	1.671	7,55
Detsember	1.937	8,82	1.776	8,08
Kokku	21.974	100,00	22.125	100,00

Ülaltoodud tabelist näeme, et kõige väiksem munade sissevedu Inglismaale on jaanuari- ja veebruarikuul, kuna kõige suurem langeb aprillija maikuule, mil toodang Euroopas jõuab oma kõrguspunktile. Teiste kuude jooksul on sissevedu protsentuaalselt enam-vähem ühetaoliselt jaotatud.

Hinnad.

Vaatamata sellele, et munade sissevedu jaanuaris ja veebruaris väike, näitavad munadehinnad nende kuude jooksul langemist, kuna Inglismaa oma toodang sel ajal tõusmas. Suureneva sisseveoga ja omamaa toodanguga märtsis, aprillis ja mais jätkuvad ka hinnad langemist. Harilikult on nemad oma madalamale

punktile jõudnud aprillis-mais. Juuni lõpust peale, kus sissevedu ning omamaa toodang vähenemas, hakkavad munade hinnad näitama taset tõusu ning jõuavad oma kõrguspunktini harilikult novembris, detsembri alul, et siis jälle langeda. Peale sõda on munade hinnad väga regulaarselt näidanud tõusu ja langemist.

## Eesti laevasõit 1927. a. võrreldes eelmistega.

### II. Sisesõit.

Sisesõit tuleb jaotada kahte ossa: a) Sõit mererandades või rannasõit ja b) sisemiste vee- teede sõit. Vaatame nende arenemist eraldi.

#### a) Rannasõit.

Rannasõit sünnib kaupade ja reisijate vedamiseks üksikute rannasadamate või sadamate ja rannakohtade vahel. Selliste sadamate arv on üle 20, kuid statistilised andmed on toodud 19 kohta. Kogu laevade, kaupade ja reisijate liikumist kolme viimase aasta jooksul näitab järgmine tabel:

	Laevu sisse (t. n.) arv n. reg. sisse	Kaupu (tn.) välja kokku	Reisijaid sisse välja kokku
1927. a.	6111	329.806. 76.390	33.891. 110.081. 48.795. 47.958. 90.748.
1926. a.	5678	325.547. 87.813. 37.559.	125.872. 50.121. 51.819. 101.740.
1925. a.	6235	355.995. 80.781. 34.899.	115.180. 55.277. 55.208. 110.485.

Sellest näeme, et kaupade vedu on kõikuva iseloomuga, näidates läinud aastal võrdlemisi suurt langust. Reisijate vedu aga näitab aasta-aastalt langemist umbes 5—8% võrra. Viimase nähtuse põhjuseks on peaaegaliselt omnibuste võistlus, mis meie lahtiste randade ja väikeste rannasõidu-laevade juures annab ennast väga tunda. Huvituseks olgu veel nimetada, et 1928. a. läks kaupadest 26,4% ranna liimilaevadel, kuna muu osa juhuslikkudel laevadel — peaaegaliselt metsamaterjalid, põletispuud, kivid ja teliskivid.

Vaatame, kuidas arenes üksikute sadamate tegevus, mille toome järgmises tabelis 10 tähtsama sadama kohta.

# TALLINNA LAENU- JA HOIUKASSA

ASUT. 1872 A.

Tallinnas, S. Karja t. 4

Nõmme osak.

Tel. 32-88

Bilanss 30. juunil 1928. a.

Raudtee t. 56. Tel. 1-31

### Aktiva

### Passiva

Kassa . . . . .	Kr. 12.878.79	Osakapital . . . . .	Kr. 21.670.—
Jooksvad arved teistes rahaasutustes . . . . .	„ 268.114.16	Tagavarakapital . . . . .	„ 10.489.—
Väärtpaberid . . . . .	„ 9.213.05	Erategevuskapital . . . . .	„ 1.095.62
Diskonteeritud vekslid portfellig . . . . .	„ 273.218.06	Pensionikapital . . . . .	„ 1.000.—
Laenud väärtpaberite kindlustusel . . . . .	„ 133.289.—	Hoiusummad: jooksvad . . . . .	„ 669.002.74
Kontokorrent-arved . . . . .	„ 299.615.69	„ tähtajalised . . . . .	„ 258.639.29
Vallasvara . . . . .	„ 5.683.12	Kontokorrent-arved . . . . .	„ 1.864.10
Ärikulud . . . . .	„ 12.035.62	Saadud % 0/0 ja komisjon . . . . .	„ 54.202.62
Osakonna arve . . . . .	„ 25.089.71	Väljamaksmata % osakasu . . . . .	„ 952.12
		1927. a. puhtakasu arve . . . . .	„ 1.132.—
		Osakonna arve . . . . .	„ 25.089.71
	<b>Kr. 1.039.087.20</b>		<b>Kr. 1.039.087.20</b>

Juhatus.

		Arv	Laevu sisse n.-reg.-tn	K a u p u t n.			R e i s i j a i d		
				Sisse	Välja	Kokku	Sisse	Välja	Kokku
Tallinn . . .	1927. a.	1458	78.087	46 696	13 155	59 849	8.668	6.150	14.818
	1926. a.	1522	86 011	53.334	13.871	67.205	11.257	9.220	20.477
	1925. a	1755	91 782	53 353	13.131	65.484	11.508	9.954	21.462
Pärnu . . .	1)	850	44.488	16.315	6.218	22.533	1.488	1.358	2.847
	2)	833	44 205	22.698	6.382	29.080	1.256	1.255	2 511
	3)	624	36.684	17.419	5.905	23.324	1.050	764	1.814
Rohuküla . .	1)	227	24.928	1.419	125	1.544	6.085	8.178	14.263
	2)	226	27.989	2.771	146	2.917	7.488	10.019	17.507
	3)	253	31.332	1.565	173	1.738	10.007	12.691	22.698
Kuresaare . .	1)	174	24.010	4 624	1.747	6.371	6.658	7.279	13.937
	2)	192	25.322	2.854	1.424	4.277	7.389	7.986	15.375
	3)	181	23 697	2.867	1.489	4 356	7.880	7.938	15.818
Kuivaste . . .	1)	509	43.979	436	723	1.159	4 635	4.549	9.184
	2)	475	42.348	375	741	1.116	3 854	5.580	9.434
	3)	668	51.165	563	865	1.428	5.022	5.568	10.590
Heltermaa . .	1)	297	16.169	333	472	805	4.580	4.973	9.553
	2)	268	15.683	309	429	738	4.736	4.523	9.259
	3)	420	24.954	317	525	842	6.623	6.441	13.064
Haapsalu . . .	1)	729	12.169	1 051	154	1.205	8.306	7.249	15.585
	2)	581	8.255	611	246	857	6.705	6.261	12.966
	3)	677	15 102	1.481	100	1.581	6 846	5.396	12.242
Loksa . . . .	1)	474	31.362	933	3 772	4 705	530	519	1.049
	2)	248	15.604	1.060	2.789	3.849	634	555	1.189
	3)	324	19.646	1.103	5.055	6.158	1.095	776	1.871
Narva-Jõesuu	1)	101	11.536	1 398	2.847	4.245	333	280	613
	2)	70	4.869	227	1.473	1.700	62	41	103
	3)	61	13.761	185	1.853	2.038	17	167	184
Virtsu . . . .	1)	435	16.709	843	549	1.412	2.970	2.860	5.830
	2)	387	15.703	999	401	1.400	2.726	2 585	5.311
	3)	539	20.855	197	400	1.296	3.426	3.355	6.781

Siit näeme, et rannasõidus mängib tähtsat osa Tallinn ja Pärnu, kust kaudu on läinud 1928. a. 23,6+13,5=37,1% laevu ja 54,5+20,4=74,9% kaupu.

Kaupade läbikäigus mängisid veel suurt osa Kuresaare, Loksa ja N.-Jõesuu. Üldiselt aga olgu märkida, et rannasadamate statistika ei anna täit ülevaadet kaupade liikumisest, kuna siin peaks, kui oleks kõigi laadimis-lossimise kohtadega arvestatud, sissevedu võrduma väljaveole. Siin aga on vahe 76:390—33.691=42.699 tn., mis on toodud nähtavasti ranna kohtadest, kus sadamates puudub registreerimine.

Üksikute sadamate arenemist vaadates näeme, et Tallinna tarvis kahaneb tonnash, kaupade ja eriti reisijate vedu. Pärnus on seisukord kõlvuv, reisijate vedu näitab tõusu. Rohukülas on mõlemad kahanevas, eriti reisijate vedu. Kuresaares näitab kaubavedu väikest tõusu, reisijate vedu kahaneb. Kuivastus ja Heltermaal pole

kaupade veol suuremat tähtsust, reisijate vedu kahaneb. Ainult Haapsalus näitab reisijate vedu tunduvat tõusu. Teistes sadamates pole märkida suuri muudatusi.

Mis on selliseks rannavedude tagasimineku või vähemalt seisaku põhjuseks, on raske öelda ja seda tuleks veel eriti uurida. Siin mõjuvad kaasa mõnes rannas kaupade veol raudteed (Orajõe tee, Pärnu otsetee käesoleval aastal), üldiselt aga randade kehv majanduslik seisukord. Reisijate veo vähenemiseks annavad kahtlemata põhjust kiiremlt liikuvad omnibused, saarte reisijatel aga nähtavasti see, et inimesed enam nii suurel arvul ei tule suurele-maale tööd otsima kui eelmistel aastatel ning nähtavasti on vähem reisihimulisigi.

Igatahes annab rannavedude statistika pildi randade nõrgast majanduslikust seisukorrast ja arengust. Sisemiste veeteede kohta pole andmed veel avaldatud, nii et seda käsitame edaspidi.

## Rahaministri juhatuskiri tulumaksu seaduse §§ 58 ja 60 käsitamiseks.

Tulumaksu seaduse § 58 näeb ette, et uute asjaolude ilmsikstulekul, pärast komitee otsuse tegemist, kui need asjaolud asja arutamisel teada ei olnud, on komitee esimehed õigustatud järgmise instantsi ees (peakomitee või riigikohus) esinema palvega tehtud otsuse maksvusetus tunnistamise ja asja uuesti arutamisele määramise kohta. Tulumaksu seaduse § 60 lausub, et maksukohuslased, kes maksumääramisel juhtumisi vahele jäänud, või kes põhjusetult maksust vabastatud või jälle vähemas suuruses on maksu alla pandud kui nõuetav, tulevad selle selgumisel maksu alla täiel määral ehk lisandlikult kõige vahelejäänud aja eest, kuid mitte rohkem kui läinud viie maksuaasta eest.

Nende tulumaksu seaduse paragrafide käsitamise kohta on rahaminister annud juhatuskirja („R. T.“ nr. 66 — 14. aug. 1928), millise toome alljärgnevalt ära täieliselt:

### Juhatuskiri tulumaksu seaduse §§ 58 ja 60 käsitamiseks.

Tulumaksu seaduse § 58 kohaldamisel tuleb pidada silmas järgmist:

a) selle paragrafi määrusi tuleb tarvituse kordadel käsitada ainult nende otsuste suhtes, mis tulumaksu seaduse alusel maksualusele juba kuulutatud on;

b) peab ilmsiks tulnud olema uus fakt, mitte aga ainult uued põhjendid või kaalutlused;

d) faktil peab olema oluline tähtsus selle otsuse kohta, mille tühistamise aluseks teda kavatakse käsitada;

e) fakti ilmsikstulemine võib olla vahetu või kaudne;

f) fakt peab olema uudsel ilmsiks tulnud, s. o. vastavale maksuasutisele varemalt teadmata.

Tähendatud paragraafi võib seega käsitada niihästi maksu kõrgendamise kui ka alandamise alal ning tema kohaldamine ei ole seotud tähtajaga.

Tulumaksu seaduse § 60 käib ainult juhtumiste kohta, kus maksuasutised on eksinud laega (fiskuse) kahjuks ja kus seetõttu tuleb ette võtta lisandlik maksustamine. Sarnane lisandlik maksustamine on aga lubatud mitte rohkem kui läinud viie maksuaasta eest, kusjuures maksuaasta all tuleb mõista aastat, mil maksustatav tulu saadud. Esialgse maksustamise § 58 korras tühistamine selle paragraafi (60) käsitamisel nõuetav ei ole.

8. augustil 1928. a. Nr. 596 — M.

Rahaminister A. Teetsov.

## Laevaomanikkude ja laevaväe organisatsioonide ühine märgukiri vabariigi valitsusele.

Ülemaised organisatsioonid — laevaomanikkude ühing, laevajuhtide selts, laevamehhanikute ühing ja meremeeste liit — on pöörnud vabariigi valitsuse poole ühise märgukirjaga tänavu aastal praeguse valitsuse ajal laevasõidu laenu protsentide tõstmise ning laevasõidu maksustamise asjus.

Märgukirjas juhitakse tähelepanu kaubalaevastiku tähtsusele rahvamajanduse ja inimestele töömuretsamise alal, alla kriipsutades, et meie kaubalaevastiku väikuse tõttu siin suur tööpuudus valitsemas. Kuid praegune valitsus selle asemel, et täita riigi majandusnõukogu poolt selle majandusala arendamiseks soovitatud abinõusid, on neid ignoreerinud ja isegi annulleerinud eelmise valitsuse poolt läbi viidud laenu protsendi alandamise, lubades Pikal- ja Eesti p. protsendi tõstmist poolte juba ennem välja an-

tud laenudelt. Peale selle pole maksude suhteski täitmist leidnud majandusnõukogu soovitusel maksude reguleerimiseks võistlevate välismaade tasapinnani.

Märgukirjas öeldakse selle kohta: „Meil kui laevasõidu alal ettevõtjate ja tööleidjate organisatsioonidel on au vabariigi valitsuse tähelepanu juhtida sellele, et need viimased sammud võivad saada saatuslikuks meie laevasõidu arenemisele, luues seisukorra ja tingimused, mis kaubalaevastiku juurekasvu teevad võimatuks ja suurendavad tööpuudust sel alal ning teevad meid välis-transportis veelgi rohkem olenevaks välismaast.“

Lõppeks tuues veel näiteid muude maade, eriti Läti, poliitikast ja tagajärgedest sel majandusalal

palutakse vabariigi valitsust astuda samme, seks, et riigi majandusnõukogu otsused 15. märtsist ja 1. aprillist 1926. a. leiaksid täitmist, eriti:

1) annulleeritaks 6 % väljaantud laenude protsendi tõstmine Pika-laenu- ja Eesti pangas;

2) võimaldataks Pika-laenu-pangast laevandusele 6 % laene;

3) et uutemaksuseadustes maks ei tõuseks üle kindla normi.

\*

See ühine märgukiri tööandjate ja töötajate organisatsioonide poolt on selgeks tõendus, et sel alal tõesti tarvidus on astuda kiireid samme, seda rohkem, et praegune valitsus oma deklaratsioonis kui ka mitmel teisel puhul on toonitanud tööpuuduse kõrvaldamist ja eraldi laevasõidu arendamist; tegelikud sammud sel alal käivad aga sellele risti vastu.

Nagu kuuleme on teedeminister, kelle kaudu läinud aastal läbi viidi 6 % laenu asi, lubanud kõik teha, et protsendi tõstmine annulleeritaks.

## Eesti ja Belgia vaheline kaubandus.

Viimasel viiel aastal on meie väljavedu Belgiasse väärtuse järele alaliselt suurem olnud kui sissevedu Belgiast. Kõige suuremaks kasvas meie väljavedu Belgiasse 1926. a., sissevedu Belgiast aga oli kõige suurem 1925. a. Järgnevas tabelis arvilised andmed:

	Sissevedu Belgiast		Väljavedu Belgiasse	
	Tuh. marg.	% üld- sissev.	Tuh. marg.	% üld- väljav.
1922. a.	56.004	1,0	346.902	1,0
1923. a.	218.366	2,3	513.055	9,0
1924. a.	131.688	1,6	517.295	6,6
1925. a.	238.206	2,5	411.413	4,3
1926. a.	163.889	1,7	586.369	6,1

Missugustele Eesti kaupadele Belgia suuremat ja püsivamat turgu on pakkunud, selle kohta näitavad viimase kolme aasta andmed:

Üldväljavedu Belgiasse	1924. a.	1925. a.	1926.
	Miljonid margad.		
Sellest:	517,3	411,4	586,4
Linad	411,6	329,3	463,7
Takud	5,1	2,0	26,1
Linaseemned	12,5	3,1	16,6
Männi- ja kuuselauad	27,3	28,1	21,8
Propsid	27,4	18,7	17,4
Toolipõhjad ja vineer	13,0	27,4	22,2
Metsjänese nahad	5,8	1,0	7,9

Üksikutel aastatel oleme Belgiasse veel mõnda kaupa suuremal hulgal saatnud. Nii läks sinna 1924. a. vasikanahku (11,9 milj. m.) ja tikutraati (1,2 milj. m.) ja 1926. a. piiritust (7,0 milj. m.) ja kartulijahu (1,8 milj. m.).

Muude meie kaupade väljavedu Belgiasse on olnud õige väike.

Eesti sisseveos Belgiast esinevad väga mitmesugused kaubad, kuid püsivalt ja suuremal hulgal on sisse veetud metalle, metallkaupu, väetisaineid ja kiuainete rühma kaupu.

Üldsissevedu Belgiast	1924.	1925.	1926.
	Miljonid margad.		
Sellest:	131,7	238,2	163,9
Metallid	63,2	164,6	87,3
Metallkaubad	10,9	20,8	9,7
Väetisained	21,2	24,3	8,1
Kiuained	4,0	8,0	9,8

Üksikud tähtsamad kaubad neis rühmades olid meie alalises sisseveos Belgiast: latt- ja sordiraud ja samasugune teras, lehtraud, vormraud, raudtorud, raud- ja terastraat, kaalisool ja villad.

## Eesti linade, takkude ja linaseemne müügiturud.

Statistika keskbüroo andmetest selgub, et tähtsamad turud, kuhu Eesti linad on kolmel aastal (1924—1926) läinud, olid Belgia, Prantsuse ja Inglismaa. Teised tähtsamad turud meie linadele olid Saksamaa ja Soome. Võrdlemisi väikesel hulgal, kuid siiski järjekindlalt on meilt

veel Läti ja Daani linu saanud. Ühel ja teisel aastal on meilt ka Ühisriikidesse, Hollandisse ja Norrasse natuke linu saadetud. Järgnev tabel näitab meie linade väljavedu tähtsamatele ostuturgudele;

1924. a. 1925. a. 1926. a.

T o n n i d.

Linade üldväljavedu	10.433	7.574	10.326
Sellest: Inglismaale	3.781	1.838	1.577
Belgiasse	2.696	2.018	4.222
Saksamaale	1.923	1.022	442
Soome	1.091	551	402
Prantsusmaale	602	1.838	3.457

Tähelepanu väärib, et nende andmete järele Inglismaale meilt aasta-aastalt vähem on linu läinud, Belgiasse ja Prantsusmaale saadetud linade hulk aga kasvanud. Peab meeles pidama, et need andmed ei näita, kus kohal linad ära tarvitati. Belgia turule läinud linadest võib igaühes arvata, et osa neist edasi teistele maadele läks.

Eesti takkude suuremad ostjad on Inglismaa ja 1926. a. ka Belgia, Prantsusmaa ja Soome. 1924. a. läks suurem jagu Eesti takkused Inglismaale; üldse väljaveetud 878 tonni-st 563 t. 1925. a. veeti takkused välja ligi 466 tonni ja neist läks 185 tonni Inglismaale.

1926. a. väljaveetud takkudest — 1555 tonni — on läinud Inglismaale 318, Belgiasse 429, Prantsusmaale 345 ja Soome 324 tonni. Mõni-

kümmend tonni igauks said veel Saksamaa, Läti, Rootsi ja Daani.

Eesti linaseemnete väljaveost samade aastate jooksul selgub, et tähtsamad püsivad turud meie linaseemnete jaoks on Inglismaa, Belgia ja Saksamaa.

Kaalude järele läks:

	1924. a.	1925. a.	1926. a.
	T o n n i d.		
Üldväljavedu	2824	910	4971
Sellest: Inglismaale	1561	280	1158
Belgiasse	387	127	855
Saksamaale	350	370	586

Peale nimetatud turgude on veel läinud meilt linaseemneid Soome, Prantsusmaale ja mujale, kuid vähemal hulgal ja järjekindluseta. Nime-tamist väärib, et 1926. a. läks Lätisse üle 2000 tonni, kuna varem Lätisse õige vähe on läinud. Suurema hulga linaseemnete saatmist 1926. a. Lätisse võib arvatavasti sellega seletada, et 1926. aastal Lätis samuti kui meil linu rohkem külvati ja seekordne sissevedu oli juhuslik. 1924. ja 1925. a. on Lätisse Eesti linaseemet vähe läinud.

## Majanduslikke teateid kodu- ja välismaalt.

### Tartu-Petseri raudtee siht.

Riigikogu poolt maikuus 1928. a. vastu võetud uute raudteede ehituse seaduse järele on esimesejärgu ehitusteks ette nähtud Tartu-Petseri ja Rapla-Virtsu teed.

Esimesele teele määras riigikogu sihi üle Vastse-Kuuste-Orava, jättes lahtiseks, kuidas see siht läheb vahepeal. Küsimuse otsustamiseks oli ministeeriumi poolt aetud kaks sihti — läänepoolne Vastse-Kuustest Põlva kaudu Vilustesse ja teine Vastse-Kuustest Kauksi kaudu Vilustesse. Esimese variandi järele oleks tee pikkus 58,98 km ja teise järele 59,10 km. Teise järele oleks tee ehitus umbkaudsete kalkulatsioonide järele 60—70 milj. senti kallim. Kummagi variandi suurim vahekaugus oleks ca 6 km.

Kaub.-Koja esindajad ins. E. Masik ja K. Maurits, kes osa võtsid küsimuse selgitamisest kohapeal, andsid oma arvamise esimese, s. o. Põlva, variandi heaks, võttes arvesse, et 1) sellel on laialisem tagamaa, kui arvestada, et Peipsi-poolseis maakohis aitab Emajõe-Ahja-Peipsi-Võhandu veetee tähtselt kaasa, 2) tee tuleb odavam ja lühem; 3) Räpina nurga huvid on rahuldatused tee kõverdamisega Viluste kudu.

Raudtee ehitust on kavatsus alata käesole-

val aastal ning tee peab valmis olema 1932. a. Sel teel on suur majanduslik tähtsus sise- kui ka transiit-liikumise probleemide lahendusel. Seega tuuakse suur osa Tartu-Võru-Petserimaad Tallinnale ligemale ja luuakse transiit-tee üle Pihkva, mis vähendab praegust kaugust üle 100 cm.

### Lõikuse väljavaated.

Erakorraliste ilmastikuolude tõttu tänava suvel korraldati 1. augustiks ankeet viljade seisukorra kohta, mis andis järgmised tulemused: Lõikuse väljavaated üle kogu maa on väga mitmesugused, kusjuures selgus, et viljade seisukord Lõuna-Eestis on tunduvalt halvem kui Põhja-Eestis, mis osalt oleneb liigveest Lõuna-Eesti osas. Kogu Eestis on külma suve tõttu taimekasv olnud viletsam kui muidu, siiski on põldude seisukord, eriti Põhja-Eestis praegu hea. Lõikus viibib arvatavasti taliviljal 2—3 ja suiviljadel 3—4 nädalat. Taliviljasaaki arvatakse 6—12 prots. üle keskmise ja suiviljasaaki 7—13 prots. alla normaali. Kartulisaaki hinnatakse 25 prots. alla keskmise ja lina koguni 30—40 prots. alla keskmise saagi. Seejuures vaadatakse lõikuse aja peale väga ja väga pessimistlikult —



kardetakse varaseid külmi, Käesoleval silmapilgul on raske lõikuse tulemuste kohta öelda midagi kindlat — kõik oleneb ilmade seisukorrast lähematel nädalatel.

## Maks laevateenijate palgast „Meremeeste Kodu“ heaks.

„Meremeeste Kodu“ vanem pöördus Kaubandus-tööstuskoja poole palvega, et viimane laevamanikele teeks teatavaks, et laevade kaptenid „Meremeeste Kodu“ seaduse („R. T.“ nr. 13, 1928. a.) §§ 31, 32, 33 ja 34 põhjal, palgamaksimisel laeva meeskonnale „Meremeeste Kodu“ heaks kasseeriksid 1 % palgasummast, millest enim toiduraha tuleb maha arvata — meeskonnale kr. 30.— ja juhtkonnale kr. 45.—, alates 1. septembrist s. a.

Nimetatud maksu kinnipidamisel tuleb igale laevateenijale anda kviitung, kasseerimine laeva päevaraamatusse kanda ning mehe mahamunsterdamisel „Meremeeste Kodule“ kas otsekohe või selle kohaliku esindaja kaudu üle anda.

Välismaal tuleb kasseeritud palgamaks vastavale Eesti konsulile edasi anda sel juhul, kui kõik mehed laevalt maha munsterdatakse ja munsterroll ära antakse.

## Riigivanem ehituste- ja mööblinäituse patrooniks.

Härra riigivanem on lahkelt annud nõusoleku olla ehituste- ja mööblinäituse patrooniks. Sellekohasel jutuajamisel näituse komitee esindajatega kiitis härra riigivanem sarnase erinäituse mõtet ja kriipsutas alla tähtsust muu hulgas eriti ehitustegevuse korraldamisel maal ja linnas. Puudutati ka erinäitusteks tulevikus tarvilikkude ruumide küsimust ning härra riigivanem pooldas väga mõtet, et selleks pealinnas ehitataks ühiselt majandusringkondade, omavalitsuse, valitsuse asutiste, spordi- ja teiste selliste osavõtul ühine suur hoone, kus võiks korraldada näitusi, spordipidusi, võimlemist, suuri koosolekuid, mängu jne. jne.

## Soome:

Diskontoprotsendi kõrgendamise. 7. augustil otsustas Soome Panga nõukogu tõsta diskontoprotsenti  $\frac{1}{2}$  prots. võrra. Neli aastat on diskontoprotsent Soomes arenenud alanemise suunas, nüüd on aga järsku sündinud pööre. Selle põhjuseks on pinev meeolu rahaturul, mis omakord on tekkinud väliskaubanduse liig suurest passiivsusest (1.750 milj.

Smk.) esimesel poolaastal. Soome panga välisvaluuta tagavarad on s. a. ühtlugu vähenenud. Emissioonikate on praegu väiksem kui see juba mitme aasta jooksul on olnud. Soome väljavedu on s. a. kõvasti takistanud sadamatöölise streik; streik on vähendanud ka välislaenusid ekspordi otstarbeks. Lõikuse lootused on ka halvad; ehitusepalavik on aga viimasel ajal paisunud liig suureks. Nii leiti tarviliseks anda esimene hoiautus. Erapangad ei ole veel Soome Panga sammu peale reageerinud, küsimus tuleb harutamisele järgmisel pankade nõukogu koosolekul.

Erapangad juulis. Seisukorra halvenemist rahaturul näitavad ka erapankade arved. Juuli lõpus tundus juba suur puudus rahast. Pankade kassad vähenesid, rediskontod kasvavad. Hoiummad vähenesid erapankades kuu jooksul 63 milj. Smk. võrra, kuna laenude summa veelgi suurenes 97,5 milj. Smk. võrra. Juuli lõpul oli erapankadel hoiummasid 7743,7 milj. Smk. (l. a. 7033,4 milj. Smk.) ja välja antud laenusid 9471,2 milj. Smk. (l. a. 7970,7 milj. Smk.). Vahekord väliskorrespondentidega on vähe parenenud: nettovõlg välismaale vähenes kuu jooksul 59,3 milj. Smk. võrra.

Tähtsamate kaupade väljavedu. Puukaupa on müüdnud kuni 31. aug. käesoleval aastal väljaviimiseks 790.000 standarti (l. a. samal ajal 1.010.000 standarti). Või eksport juulis — 1140 tonni; seega on juba teist kuud või väljavedu Eestist (1642 tonn.) suurem kui Soomest. 7 esimese kuuga veeti võid Soomest välja 8.282 tonni (Eestist samal ajal 6,365 tonni).

## Läti:

Läti transiit möödunud 10 aasta jooksul.

Oma geograafilise asendi poolest on Läti transiitmaa. Läti territooriumil asuvad Läänemere kallastel tuntud sadamad Riia, Liibavi ja Vindavi ja sinna jooksevad kokku ka mitmed raudteeliinid, mis ühendavad ida läänega. Samuti ristuvad Läti sadamatest igas suunas minevad raudteed Vene tähtsamate kaubaveo-teeedega. Tänu oma soodsale asendile on Läti sadamad juba ajaloolises minevikus etendanud tähtsat osa lääne- ja idavahelises kaubavahetuses.

Läbikäigud ülaltähendatud kolmes Läti sadamas 1913. aastal olid järgmised (tuhand. \$).

	Riia.	Liibavi.	Vindavi.	Kokku.
Import	95.103	17.299	9.681	122.083
Eksport	115.912	25.075	38.470	179.457
Kokku:	211.015	42.374	48.151	301.540

ütlaltoodud arvud ei anna üksnes pilti nende Läti sadamate transpordist enne maailmasõda, vaid näitavad ka nende sadamate tähtsust rahvusvahelises kaubavahetuses.

Sõja-aastatel oli laevasõit Läti sadamates täieliselt suletud ja tuli see Läti iseseisvusega korraldada täiesti algusest peale. Järgnev tabel näitab Läti laevasõidu arengut 1913.—1927. a.:

Sadamates käinud laevade arv.

Aastad	S a d a m a d				Arv	Kokku netto-tonni
	Riia	Liibavi	Vindavi	Heinaste		
1913.	2923	1738	628	—	5289	3591
1919.	173	386	234	—	793	343
1920.	750	805	123	—	1679	480
1921.	1049	845	210	—	2104	785
1922.	1382	885	534	77	2878	1293
1923.	1823	981	653	120	3577	1442
1924.	2217	920	678	122	3937	1495
1925.	2379	972	610	156	4117	1444
1926.	2377	807	530	143	3857	1412
1927.	2514	835	552	140	4041	1761

Sõja lõppedes, nagu toodud andmetest näeme, algab hoogus kasv ja 1927. a. oli kaupade tonnaash tõusnud juba 49 prots. peale 1913. a. nettotonnashist, laevade arv aga koguni 76 prots. peale 1913. a. arvust.

Sõda ja sellele järgnenud poliitiline ümberkorraldus hävitas kauaks ajaks Vene majanduse ja sellega ühenduses ka Vene kaubanduse ning ostujõu. Kuid vaatamata sellele on Läti transiit aast-aastalt kasvanud, nagu seda näitab järgnev tabel:

üle Läti saadetud kaup (tonnides).

1921. a. —	99.021	1925. a. —	472.303
1922. a. —	483.407	1926. a. —	626.127
1923. a. —	360.746	1927. a. —	839.868
1924. a. —	574.34		

Tabelist selgub, et Läti transiit on 7 aasta jooksul kasvanud 8-kordseks. Esimesel kohal transiitlähikäimises üle Läti on loomulikult Venemaa, mis aga võrreldes ennesõjaaegsega on veel koguni tähtsusetu. 1927. a. langes kogu transiidist üle Läti 40 prots. Vene ekspordi ja 19,7 prots. Vene impordi arvele.

## Rootsi:

### Rootsi reederid ehitavad laevu.

Kümme Rootsi laevaäri on Rootsi kaubandusosakonnast palunud laenu laevade ehitamiseks, kogusummas 15.654.000 kr.. Rootsi „Ameerika-Mehhiko liin“ nõuab 2.662.000 kr. 4 uue mootorlaeva ehitamiseks 5070—6400 t., millest üks juba valmis. „Nordstjernen“, kes peab ühendust Kaliforniia ja Lõuna-Aafrika sadamate va-

## Müüa

550 pda vaskkaablit 70 m/m<sup>2</sup>, isoleerimata, 57 paari rattaid 750 m/m raudtee tarvis, ühebordilisi, 72 paari sama, 600 m/m tee tarvis ja 5 paari kahrebordilisi rattaid 750 m/m tee tarvis.



Lähemaid teateid saab riigi turbatööstuse juhatuselt,  
**Tallinn, Lai tän. 41.**

hel, palub 6 miljonit krooni kahe uue reisijate- ja kaubalaeva ehitamiseks mootorite jõul. „Transoil“ Göteborgis nõuab 2 milj. kr. uue mootortanklaeva ehitamiseks, mis juba valmimas laevaehitustehases „Götawerken“ Göteborgis. Laevaäri „Transatlantic“ Göteborgis palub 2.426.000 kr. kolme auru- ja kahe mootorlaeva ehitamiseks. Laevaäri „Svea“ Stokholmis soovib laenu 1.500.000 kr. ühe 8100-t. diiselmootorlaeva ehitamiseks, mis juba Kockam-behasest Malmö tellitud ning määratud ühenduse pidamiseks Põhja- ja Lõuna-Ameerika sadamate vahel. Metsaparvetus Rootsi jõgedel ja piki kaldaid.

Sundsvall kaubanduskogas, mis asub metsaväljaveo keskpunktis, esines selle asjanduse tundja Sandström hiljutil referaadiga, millest toome järgmised andmed:

Rootsil on 31.825 km. metsaparvetuse teid, mis on kaks korda enam kui ta raudteede pikkus. Nende parvetuste läbilaske võime on kokku 565 miljonit cbm. Veeteede tähtsus metsatranspordis selgub sellest, kui tähendame, et ühe tonni puukauba parvetamine maksab kõigest 3,40 kr., mis siis kaugelt odavam kui raudteel. Metsa parvetamine Rootsis ulatub tagasi ürgaegadesse, ta hoogus kasv aga algab 1850. aas-

tast, mil asutati Rootsis esimene saeveski. Hiljem ehitati jõgede suubumise lähedusse puupapiveskeid.

Huvitav on asjaolu, et Rootsis transporteeritakse metsa ka pilki merekaldaid saarestikus põhjast lõunasse. Mitu parve köidetakse kokku ja vedurlaev veab nad oma järel alla sae- ja puupapiveskite juure. 1912. aastast alates, mil-

lisest ajast peale seda parvetamismeetodit tarvitatakse, on sel moel parvetatud metsa hulk järjest kasvanud ja ulatub väärtuselt nüüd 25 miljoni krooni peale aastas. Kaotust selle meetodi juures hinnatakse kõigest 0,5% peale. Rootsi seadusandlus peab tarviliseks oma laevasõidureegleid sellekohaselt täiendada.

## Tolliteateid.

**Tollikomitee otsusi mõnede kaupade tollimise kohta.**

1.

Avaldatakse teadmiseks, et tollikomitee otsustas tunnistada:

### I. A. Sisseveotariifis.

Siidijätistest, vähese puuvilla lisandusega, vatt, t. t. § 180 p. 3 alla kuuluvaks, kui siidijätised soetud (siidivatt). T. K. otsus 27. VII. 28. a. Nr. 1882).

Piimaklaasist, aukudega kuulikesed, kunstlikkude pärilte valmistamiseks, t. t. § 214 p. 1 alla kuuluvaks, kui klaasist helmed ja neetsamad kaetud pärlisarnase massiga, t. t. § 67 alla kuuluvaks, kui kunstlikud pärlid (T. K. otsus 27. VII. 28. a. Nr. 1883).

Kleepiva seguga kaetud kärbsepüüdja pabeririba, mis asetub torusse keeratult pappkarbis, millega ta koos üles riputatakse, t. t. § 177 p. 1-b alla kuuluvaks, kui paber putukate hävitamise seguga kaetud. (T. K. otsused 27. VII. 28. a. Nr. nr. 1893 ja 1914).

Masina abil väljalõigatud puulusikad, lihtsad või kaetud kullaga ja lihtsate värviliste ilustustega ning lakeeritud, t. t. § 61 p. 3 alla kuuluvaks, kui puust lõiketöö, sest et selles punktis pole ainult käsilõiketöö ette nähtud. (T. K. otsus 27. VII. 28. a. Nr. 1894.)

Fajansist nõud, kaetud seest valge ja väljaspoolt pruunivärvilise glasuuriga, t. t. § 75 p. 2 alla kuuluvaks, kui fajansist teosed mitte olluses värvitud. (T. K. otsus 27. VII. 28. a. nr. 1896.)

Kunstiidist oksadega kuusepuu oksakesed, millel külge kinnitatud käbid, kunstlikud marjad või seemed, osalt üle riputatud kinnikleepunud, lund järeleaimava seguga, t. t. § 213 p. 2 alla kuuluvaks, kui dekoratiivtaime osad kunstiidist. (T. K. otsus 27. VII. 28. a. Nr. 1899.)

Valgest puhutud klaasist kann, nikeldatud vaskplekist kaetud, kaane ja käepidemega, t. t. § 77 p. 2-b alla kuuluvaks. (T. K. otsus 27. VII. 28. a. Nr. 1900.)

Värvilisest klaasist sukrutoos, mille väliskülge puhutud lainejoontega ja üksikute, ringi sees, lehtornamentidega, toosi avast ümbritseva nikeldatud metallist võru ja selle külge kinnitatud sangaga, t. t. § 77 p. 4-a alla kuuluvaks. (T. K. otsus 27. VII. 28. a. Nr. 1900.)

Valgest klaasist sukrutoos, värteta lehtaoliste matiks tehtud muustritega ilustatud, toosi avast ümbritseva nikeldatud metallist võru ja selle külge kinnitatud sangaga ning lahtise kaanega, t. t. § 77 p. 5 alla kuuluvaks. (T. K. otsus 27. VII. 28. a. Nr. 1900.)

Vaalikute peale tõmbamiseks eelketramisega vaterna ja selfaktorite masina juures tarvitata nahk (Roller Skins, опоекъ), t. t. § 55 p. 1 alla kuuluvaks, kui eraldi nimetamata nahk, (parkimise viisi arvesse võttes). (T. K. otsus 27. VII. 28. a. Nr. 1901.)

Värvitud nahk, õhukese lakikorruga kaetud, t. t. § 55 p. 4 alla kuuluvaks, kui lakknaha taoline nahk, talitades t. s. § 216 järele. (T. K. otsus 27. VII. 28. a. Nr. 1902.)

Juustutükikesed, pakitud tinapaberisse, pealekleebitud firma nimetust ja märki kandva etiketiga, asetatud kuuekaupa ümmargusse, juustu ja firma nimetust ning märki kandvasse pappkarpi, t. t. § 35 alla kuuluvaks, ühes karpidega, selle §-i märkuse täpse mõiste kohaselt. (T. K. otsus 27. VII. 28. a. Nr. 1905.)

Ananas tükkides, leotatud, vaatides sisse toodud, t. t. § 6 p. 1 alla kuuluvaks, kui puuvili leotatud. (T. K. otsus 27. VII. 28. a. Nr. 1906.)

Kollasest pudeliklaasist õllepudelid, millel puhutud: ovaal firma nime-tuse ja lihtsa mustri-ga, selle all firma märk ja pudeli kaelal ilustuseks kiirtena allajooksvad jooned, t. t. § 77 p. 1-c alla kuuluvaks, kui pudelid lihtsate mustritega kaela ümber. (T. K. otsus 27. VII. 28. a. Nr. 1907.)

Ühisel puust alusel elektri-kohviveski, mille jahvataja veski on ühisel kor-puses elektrimootoriga, mootoril peale selle mal-mist alus, veski trehter ja aluskast on lahtivõe-tavad: kohviveski ühes trehtriga ja aluskastiga, t. t. § 167 p. 1-a, elektrimootor ühes tema alu-sega, t. t. § 167 p. 3-a/aa alla kuuluvaks. Veski ja mootori kaaluvahekord ekspertiisi abil kind-laks teha, kui tarvis — kaubakäsutaja kulul. (T. K. otsus 27. VII. 28. a. Nr. 1908.)

„Agfa“ foto-filmid tselluloidist, t. t. § 169 p. 1 alla kuuluvaks, kui fotograafi tar-beasjad. (T. K. otsus 27. VII. 28. a. Nr. 1917.)

2.

## II. A. Väljaveotariifis.

Toore naha jäätised kuivatatud (vene-keelne nimetus *мездра* ja saksakeelne „Leim-leder“, t. t. § 3 p. 8 alla kuuluvaks, kui toorest nahast jäätised. (T. K. otsus 27. VII. 28. a. Nr. 1884.)

3.

Kultuurkapitali maksu võtmise kohta seletas tollikomitee, et kordadel, kus välismaa al-koholsed joogid oksjoni teel müü-dud on summa eest, mis suurem kui osuv tolli-maks, tuleb kultuurkapitali maksu arvata tolli-

maksu pealt, vastasel korral aga müügisumma pealt. (T. K. otsus 27. VII. 28. a. Nr. 1888.)

4.

Kaubakäsutaja poolt kokkuseatud spetsifi-katsioonis oli üles antud: „Kahe rattalised jalgrattad — 26 tükki“; revideerimisel leiti peale jalgrataste veel 26 jalgratta laternat. Tollinõu-kogu otsustas spetsifikatsiooni tunnistada mitte-korralikuks. Tollikomitee jättis kaubakäsutaja kaebuse tollinõukogu otsuse peale tagajärjeta, arvesse võttes, et kaubakäsutaja poolt kokkusea-tud spetsifikatsioonis ainult jalgrattad üles an-tud, ilma et oleks näidatud, et tarbeasjad juure kuuluvad. (T. K. otsus 27. VII. 28. a. Nr. 1915.)

5.

Kaubakäsutaja poolt kokkuseatud spetsifi-katsioonis oli üles antud „Puu villane kangas, valge“. Revideerimisel leiti: „Puu vil-lane värvitud kangas ühes klg. alla 10 ruutmeetri, palist, t. t. § 188 p. 1 alla + 10%. Tollinõukogu otsustas tunnistada spetsifikatsiooni mittekorralikuks.

Kaubakäsutaja omal kaebuses tollikomiteele märkis asjaolu, et tema ülesande järele oleks võinud kaup ka t. t. § 187 p. 3 alla kuuluda, kus toll kõrgem kui revideerimisel leitud ja seepä-rast ei ole tema ülesanne riigile kahjutoov.

Tollikomitee otsustas jätta kaebuse tagajär-jeta, arvesse võttes, et kauba omadus värvimise mõttes spetsifikatsioonis mitte õieti üles antud, kuna kauba omadus peensuse poolest väielust ei äratanud. Peale selle on revideerimisel leitud valmis teos kangast (palistatud), mitte lihtne kangas. (T. K. otsus 27. VII. 28. a. Nr. 1916.)

# H. Illison, Tartu

Kaubahoov nr. 37.

Aleksandri tänn. 6.

**Sadulsepäätõustus ja kauplused.**

Alaliselt ladus suures valikus esimese järgu materjalist valmistatud hobuseriistad, riimad, loogad, sadulad jne., reisitarbed, portfellid, koolimapid, käekottid, traksid jne.

# Turgude ülevaade.

## Seisukord rahaturul.

Olukord Eesti rahaturul viimaste kuude jooksul on arenenud protsenidi alanemise tähe all, mõjudes selleks, et vaba kapital otsib teisi kasutamismõimalusi kui pankades seista. Esijoones on märgata huvi tõusu reaalkrediitide vastu; eriti otsitavad on majade esimesed hüpoteegid 10—12% p. a., kuna pangad hoiusummadel maksavad 8% aastas. Teisest küljest on suurenenud erakapitali osavõtt majanduslikust tegevusest, nii näiteks võib märkida tunduvalt elavust ehitustegevuses. Samuti on pankades laenude tõusu märgata, milline näht tingitud krediiditurul elavusest. Pankade portfelli suurenemine oleneb kahest asjaolust: riigile on kogunenud suuremal määral välisvaluutat ja teiseks on erapankade vahetalitlusel voolanud väliskrediite Eesti majandusse.

Riigi Pikalaenu-pank on käesoleval aastal suuri summasid pannud ringvoolu meie majandusse. Eesti Pank, saades 1. jaanuarist puhtemisjonpangaks, toimetas ainult lühiajalise krediidi operatsioone. Ta bilanss näitab kindlat alust väga tugeva kulla- ja deviisidefondi näol, olles ühtlasi elavalt tegev krediiditurul. Juulikuu alul tekkisid tema bilansis tunduvalt muudatused; tikustrusti lepingu põhjal 3 milj. Rootsi krooni sissemaksimise tagajärjel valuutafond suurenes tublisti.

Teravili, jahu, jõutoidud. Teraviljaturul valitseb mõõdukas vaikus, hinnad ilmutavad langemise tendentsi. Raskekks kujuneb rukkiseemne muretsemise küsimus, sest küllma suve tõttu hilineb rukki valmimine tublisti, ja külv

peab selle tagajärjel edasi lükatama. Seemnerukis noteeritakse 5 kr. pd. ja sellegi hinna eest on saadaval ainultapid tagavarad. Väiksema partii oma „raudvarast“ andis kaitseministeerium.

Jahuhinnad on tugevasti langenud ja ilmutavad edasi langemise tendentsi. Äritegevus välismaa jahuga on õige elav. Samuti on hooaja kohast elavust märgata jõutoitude turul.

Karjasaadused. Võieksporit eelmise aastaga võrreldes pole kuigi palju tõusnud; tähtis on aga, et hinnad tõusu poole lähevad. Esimest sorti eksportvõi eest läinud nädalal maksti 46.80—48.80 kr. pd. Tugevasti kerkinud on ka munahinnad; kastist (360 tk.) maksti juba 39.60 kr. Sealiha noteeriti 17.80—18.40 ja loomaliha 8—12 kr. pd.

Lina. Piiratud nõudmine avaldub läinud aasta lina lõputagavarade järele, ometi on hinnad läinud tagasi. Pakutakse läbistikku 25 kr. pd. baasis R. Tänavused linasaagi lootused on nõrgad, kuid soojade ja kuivade ilmade kestes võiks oodata rahuldavat saaki. Igatahes ei anna tänavune lina pikka kiudu ega kuigi rahuldavat linaseemne saaki.

Õlid. Petrooleumi ja bensiini hinnad on langenud. Turule ilmus kodumaa põlevkivibensiin, mida produtseerib ja müüb Rootsi selts. Bensiini kvaliteet, mida müüakse pisut odavamini kui Ameerika oma, on väga hea.

Prahiturg. Prahihinnad Baltimerel on suurenenud nõudmise tagajärjel tõusnud. Puukaubast D/B/B Tallinnast makstakse: Antverpeni sh. 36/—, Southamptoni 45/—, Manchesteri 52/6, Grangemouthi 37/— ja Hulli 44/—.

## Toiduainete turg.

London.	
28. VIII. 28. Nisu, kaal—496 Ingl. nl.	
Northern Manitoba . . . . .	£ 45/—
Hard Winter . . . . .	43/3
Rosario Santa . . . . .	43/3
<b>Jahu, kaal — 280 Ingl. naela.</b>	
Manitoba . . . . .	33/9
Austraalia . . . . .	33/6
Kansas . . . . .	33/6
<b>Odrad Kanada Nr. 3, kaal —</b>	
370 Ingl. naela . . . . .	—
California, kaal — 424 Ingl.	
naela . . . . .	41/6
<b>Kaerad, kaal — 320 Ingl. naela.</b>	
La Plata . . . . .	25/3
Canada Nr. 2 . . . . .	—
25. VIII. 28. Linad, cif.	
Riga Z. K. . . . .	97.0 — 98.0

Pärnu H. D. . . . .	£	—
Slanetz U/A Medium . . . . .	—	—
<b>Bacon, kaal 112 Ingl. naela,</b>		
Iiri . . . . .	sh.	106.0 — 114.0
Daani . . . . .	—	106.0 — 112.0
Kanada . . . . .	—	96.0 — 104.0
Ameerika . . . . .	—	—
<b>Munad, kaal — 120 Ingl. naela</b>		
Inglise . . . . .	—	18.0 — 22.0
Iiri . . . . .	—	—
<b>Või, kaal — 112 Ingl. n.</b>		
Hollandi . . . . .	sh.	182.0 — 186.0
Daani . . . . .	—	188.0 — —
Uus-Meremaa . . . . .	—	182.0 — 190.0
Austraalia . . . . .	—	148.0 — 182.0
Argentiina . . . . .	—	170.0 — 176.0
Eesti või . . . . .	—	—
Läti või I sort . . . . .	—	—
„ II „ . . . . .	—	—

## Hamburg.

28. VIII. 28. Nisu

Sisemaa, tonni eest . . .	Rmk.	238—240
Manitoba, cif 100 kgr. eest term. fl.		12.85
Hard Winter, cif 100 kgr. eest termiin . . . . .	fl.	11.85
Ameerika jahu, cif. 100 kgr. eest termiin . . . . .	\$	5 <sup>3</sup> / <sub>4</sub> - 7

Rukis

Sisemaa, tonni eest . . .	Rmk.	232 - 236
Western II, cif 100 kgr. eest	fl.	11.70

Kaerad

Sisemaa, tonni eest . . .	Rmk.	228—230
---------------------------	------	---------

26. VIII. 28. Odrad, talve

Sisemaa, tonni eest (tänavu-aastane) . . . . .	Rmk.	202—206
------------------------------------------------	------	---------

Odrad, suve

Sisemaa, tonni eest (minevuaastane) . . . . .	"	240—260
-----------------------------------------------	---	---------

Suhkur

C. S. R. Feinkorn, 50 kgr. eest, loco . . . . .	£	14/3 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>
-------------------------------------------------	---	----------------------------------

Saksa „Eksport“, 50 kgr. eest termiin . . . . .

£ 13/9<sup>3</sup>/<sub>4</sub>

Jaava, 50 kgr. eest, termiin  
American Fine Granulated  
50 kgr. eest . . . . .

Riis Burmah II, 50 kgr. eest " 13/6

Rasv

Purelard American, 100 kgr. eest . . . . .	\$	33 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Steamlard . . . . .	"	31 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>

Või Berliini en gros hinnad,

tsentneri eest . . . . . Rmk.

Sisemaa I sort	"	178
" II " . . . . .	"	163
" III " . . . . .	"	146

Välismaa I sort . . . . . " 205—209

" II " . . . . . " —

Eesti või . . . . . " 184—186

Läti punane . . . . . " —

" must . . . . . " —

## Välisbörsid:

	L O N D O N										
	16. VIII	17. VIII	18. VIII	20. VIII	21. VIII	22. VIII	23. VIII	24. VIII	25. VIII	27. VIII	28. VIII
Frank . . .	124.27	124.21	124.16	124.14	124.16	124.21	124.25	124.22	124.27	124.30	124.28
Dollar . . .	4.8534	4.8540	4.8540	4.8534	4.8528	4.8528	4.8528	4.8537	4.8529	4.85 <sup>1</sup> / <sub>8</sub>	4.8528
Rootsi kroon	18.135 <sup>5</sup> / <sub>8</sub>	18.13 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	18.13 <sup>3</sup> / <sub>8</sub>	18.13 <sup>5</sup> / <sub>8</sub>	18.13 <sup>5</sup> / <sub>8</sub>	18.13 <sup>5</sup> / <sub>8</sub>	18.12 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	18.127 <sup>8</sup> / <sub>8</sub>	18.127 <sup>8</sup> / <sub>8</sub>	18.13	18.127 <sup>8</sup> / <sub>8</sub>
Daani kroon	18.185 <sup>8</sup> / <sub>8</sub>	18.187 <sup>8</sup> / <sub>8</sub>	18.187 <sup>8</sup> / <sub>8</sub>	18.18.8	18.187 <sup>8</sup> / <sub>8</sub>	18.18.8	18.18.8	18.18.8	18.187 <sup>8</sup> / <sub>8</sub>	18.19	18.189 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>
Norra kroon	18.187 <sup>8</sup> / <sub>8</sub>	18.187 <sup>3</sup> / <sub>8</sub>	18.18 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	18.19	18.187 <sup>8</sup> / <sub>8</sub>	18.18.8	18.18.8	18.18.8	18.187 <sup>8</sup> / <sub>8</sub>	18.19	18.187 <sup>8</sup> / <sub>8</sub>
Saksa mark	20.36 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	20.35.8	20.36 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	20.36 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	20.367 <sup>8</sup> / <sub>8</sub>	20.37	20.36 <sup>5</sup> / <sub>8</sub>	20.36	20.35 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	20.36	20.35 <sup>8</sup> / <sub>8</sub>
Soome mark	192.85	192.90	192.90	192.87	192.85	192.85	192.80	192.85	192.80	192.75	192.70
Floriin. . .	12.1025	12.1025	12.1062	12.1050	12.1050	12.1062	12.1050	12.1046	12.1056	12.1050	12.1050
Liira . . .	92.82 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	92.82	92.81	92.80	92.79	92.70	92.69	92.67	92.68	92.70	92.51
Helveetsia fr.	25.21 <sup>1</sup> / <sub>8</sub>	25.20 <sup>5</sup> / <sub>8</sub>	25.21 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	25.20 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	25.20 <sup>1</sup> / <sub>8</sub>	25.20	25.20 <sup>1</sup> / <sub>8</sub>	25.20 <sup>5</sup> / <sub>8</sub>	25.20 <sup>5</sup> / <sub>8</sub>	25.20	25.198
Tshehhosl.kr	163.87	163.75	163.78	163.78	163.75	163.68	163.68	163.68	163.68	163.75	163.75
Belgia frank	34.90	34.90	34.8.8	34.897 <sup>8</sup> / <sub>8</sub>	34.897 <sup>8</sup> / <sub>8</sub>	34.897 <sup>8</sup> / <sub>8</sub>	34.90	34.90	34.90 <sup>1</sup> / <sub>4</sub>	34.90	34.90 <sup>5</sup> / <sub>8</sub>
Shillingid .	34.42	34.41	34.41	34.43	34.42	34.42	34.42	34.42	34.42	34.425	34.42
Pengo . . .	27.85	27.85	27.86	27.86	27.86	27.85	27.85	27.85	27.84	27.87	27.85
Latt . . .	25.30	25.30	25.25	25.25	25.27	25.27	25.27	25.27	25.30	25.30	25.25
Litt . . .	49.—	49.—	49.—	49.—	49.—	49.—	49.—	49.—	49.—	49.—	49.—
Tsherv. . .	9.48	9.48	9.47	9.48	9.47	9.47	9.47	9.47	9.47	9.47	9.47
Eesti kroon .	18.12	18.12	18.12	18.12	18.12	18.12	18.12	18.12	18.12	18.12	18.12
Höbe p/unts	2/3 <sup>1</sup> / <sub>16</sub>	2/3 <sup>3</sup> / <sub>16</sub>	2/3 <sup>1</sup> / <sub>8</sub>	2/3 <sup>3</sup> / <sub>16</sub>	2/3 <sup>1</sup> / <sub>8</sub>	2/3 <sup>3</sup> / <sub>16</sub>	2/3 <sup>1</sup> / <sub>8</sub>	2/3 <sup>15</sup> / <sub>16</sub>	2/3 <sup>15</sup> / <sub>16</sub>	300/310	2/3 <sup>13</sup> / <sub>16</sub>
Plaat. p/unts			300/310							300/310	
Kuld p/u. .						84/11 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>			84/11 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>		

	B E R L I N										
	14. VIII	15. VIII	16. VIII	17. VIII	20. VIII	21. VIII	22. VIII	23. VIII	24. VIII	27. VIII	28. VIII
Naelsterling	20.377	20.87	20.365	20.36	20.366	20.369	20.368	20.364	20.359	20.352	20.334
Frank . . .	16.39	16.39	16.385	16.395	16.395	16.405	16.40	16.385	16.385	16.37	16.375
Dollar . . .	4.1985	4.1975	4.1965	4.1915	4.1965	4.1975	4.198	4.1965	4.195	4.1945	4.195
Rootsi kroon	112.35	112.31	112.29	112.27	112.30	112.32	112.30	112.28	112.28	112.29	112.28
Daani kroon	112.05	112.01	111.97	111.96	112.—	112.—	112.02	111.98	111.93	111.92	111.92
Norra kroon	112.04	111.99	111.95	111.91	111.96	111.97	111.97	111.96	111.91	111.91	111.91
Soome mark	10.56	10.548	10.56	10.557	10.562	10.564	10.563	10.563	10.557	10.556	10.557
Floriin. . .	168.31	168.26	168.29	168.24	168.24	168.26	168.26	168.20	168.17	168.11	168.15
Liira . . .	21.945	21.95	21.95	21.945	21.95	21.955	21.975	21.98	21.97	21.97	21.985
Helveetsia fr.	80.79	80.76	80.77	80.775	80.80	80.82	80.82	80.79	80.77	80.74	80.755
Tshehhosl.kr.	12.442	12.436	12.437	12.428	12.438	12.438	12.44	12.46	12.432	12.429	12.43
Belgia frank	58.39	58.38	58.365	58.35	58.355	58.365	58.36	58.34	58.34	58.32	58.325



Värvid, nigrosiin, veessulav, välism. pd.	88.—
" isinkvalge, välism. . . . .	13.—13.60
" tnavalge, " . . . . .	12.75—14.
" ooker, " . . . . .	3 10—4.35
<b>Väetisained,</b>	
salpeeter, Norra 100 kg. tünn	—
" " Tshiili 75 kott	17.—
" superfosfaat 18—20% 100 kg.	5 50
" thomasjahu 16—17% 100 kg.	4.50
" kaalisool 30% 100 kg. . . . .	9.50
" " 40% . . . . .	4.35
" kainiit 12% . . . . .	—
Väävelhappuammoniaak 75 kg kott	—
Lubjalänmastik 100 kg. . . . .	—
Vosvoriit, Eesti 25—27% 100 kg.	4 80
Eesti rikast. vosvoriit 28—30%	—
Paber, rotatsiooni . . . . . pd	4.40
Tsement, Portland, Kunda	
pütt 10 pd. 10 nl. . . . . tünn	8.75
Tsement, Aseri . . . . .	—
Kriit, toores . . . . . pd.	—
" pestud . . . . .	1.15—1.25
Asfalt . . . . .	1 35
Kivitõrv, välisma . . . . .	2.80—3.10
Puutõrv . . . . .	3.50—4
Lubi . . . . .	0.43—0.50
Kips, tükkides . . . . .	0.25
" jahvatatud . . . . .	0.40
" krohvimise . . . . .	0.60—0.70
Tulitikud, orig. kast (5000 toosi)	1.25
Nahk, talla, Eesti, kodumaa tooresnahast, I s. . . . . pd.	66.—70.
Nahk, talla, Ameerika tooresn. valmistatud, I sort . . . . .	74.—74.50
Nahk, talla, Ameerika tooresn. valmistatud, II sort . . . . .	68.—70.

### Puuvill. Liverpooli börs.

American Fully Middling Inglise naela (lbs) eest augustil 27. Inglise pensil (d) loko 10.54, okt. 9.74, jaan. 9.67, märts. 9.71, augustil 28. Inglise pensil (d) loko 10.39, okt. 9.78, jaan. 9.70, märtsis 9.75.

### Prahid:

<b>Lina</b>	
Tallinn — Stettiin . . . . .	tonn sh. —
" — Ghent . . . . .	" " —
" — Dundee . . . . .	" " —
" — Belfast . . . . .	" " —
<b>Takud</b>	
<b>Puumaterjalid</b>	
	Standard
Tallinn — London . . . . .	" sh. —
" — E. C. C. P. (Inglise idarand) . . . . .	" " —
" — Antwerpen . . . . .	" " 36/—
" — Southampton . . . . .	" " 45/
" — Manchester . . . . .	" " 52/6
" — Hull . . . . .	" " 44/—
" — Amsterdam . . . . .	" " —
<b>Segakaup</b>	
Tallinn — Stettiin . . . . .	tonn sh. 12—25/—
" — London . . . . .	" " —
" — Stockholm . . . . .	" Rk. 10—30
<b>Või</b>	
Tallinn — Stettiin . . . . .	tünn sh. 1/6
<b>Kartulid</b>	
Tallinn . . . . .	tonn Rkr. —

### Tallinna börsi kursisedel.

		23. VIII	24 VIII	25 VIII	27. V. II	28 VIII	29 VIII
New-York	T.	—	—	—	—	—	—
	O.	3.72.90	3.72.90	3.72.90	3.72.90	3.73.—	3.72.90
	M.	3.73.90	3.73.90	3.73.90	3.73.90	3.74.—	3.73.90
London	T.	—	—	—	—	—	—
	O.	18.10	18.10	18.10	18.10	18.10	18.10
	M.	18.15	18.15	18.15	18.15	18.15	18.15
Berliin	T.	—	—	—	—	—	—
	O.	88.85	88.85	88.90	88.90	88.85	88.90
	M.	89.45	89.45	89.50	89.50	89.45	89.50
Helsingi	T.	—	—	—	—	—	—
	O.	9.37	9.37	9.37	9.37	9.37	9.38
	M.	9.42	9.42	9.42	9.42	9.42	9.43
Stokholm	T.	—	—	—	—	—	—
	O.	99.80	99.80	99.85	99.80	99.80	99.80
	M.	100.10	100.40	100.15	100.10	100.40	100.40
Kopenh.	T.	—	—	—	—	—	—
	O.	99.50	99.50	99.50	99.50	99.50	99.50
	M.	100.10	100.10	100.10	100.10	100.10	100.10
Oslo	T.	—	—	—	—	—	—
	O.	99.40	99.40	99.40	99.40	99.40	99.40
	M.	100.10	100.10	100.10	100.10	100.10	100.10
Pariis	T.	—	—	—	—	—	—
	O.	14.60	14.60	14.60	14.55	14.55	14.55
	M.	14.85	14.85	14.85	14.80	14.80	14.80
Amsterd.	T.	—	—	—	—	—	—
	O.	149.50	149.50	149.55	149.50	149.50	149.50
	M.	150.30	150.30	150.35	150.30	150.30	150.30
Riia	T.	—	—	—	—	—	—
	O.	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80
	M.	72.30	72.30	72.30	72.30	72.30	72.30
Zürich	T.	—	—	—	—	—	—
	O.	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80	71.80
	M.	72.40	72.40	72.40	72.40	72.40	72.40
Brüssel	T.	—	—	—	—	—	—
	O.	51.85	51.85	51.85	51.85	51.85	51.85
	M.	52.35	52.35	52.35	52.35	52.35	52.35
Milano	T.	—	—	—	—	—	—
	O.	19.50	19.50	19.55	19.55	19.55	19.55
	M.	19.90	19.90	19.95	19.95	19.95	19.95
Praha	T.	—	—	—	—	—	—
	O.	11.05	11.05	11.05	11.05	11.05	11.05
	M.	11.25	11.25	11.25	11.25	11.25	11.25
Viin	T.	—	—	—	—	—	—
	O.	52.60	52.60	52.60	52.60	52.60	52.60
	M.	53.20	53.20	53.20	53.20	53.20	53.20
Budapest	T.	—	—	—	—	—	—
	O.	64.95	64.95	65.—	65.—	65.—	65.—
	M.	65.65	65.65	65.70	65.70	65.70	65.70
Varssavi	T.	—	—	—	—	—	—
	O.	41.50	41.50	41.50	41.50	41.50	41.50
	M.	42.70	42.70	42.70	42.70	42.70	42.70
Kaunas	T.	—	—	—	—	—	—
	O.	36.75	36.75	36.75	36.75	36.75	36.75
	M.	37.35	37.35	37.35	37.35	37.35	37.35
Moskva	T.	—	—	—	—	—	—
	O.	191.—	191.—	191.—	191.—	191.—	191.—
	M.	192.50	192.50	192.50	192.50	192.—	192.50
Danzig	T.	—	—	—	—	—	—
	O.	72.40	72.40	72.40	72.40	72.40	72.40
	M.	73.—	73.—	73.—	73.—	73.—	73.—