

EESTI MAJANDUS

TÖÖSTUSE, KAUBANDUSE JA RAHANDUSE AJAKIRI

Tellimise hind: aasta lõpuni Emk. 880.— Väljamaale Emk. 1760.—
1. juulini „ 380.— „ „ 760.—

Toimetus: Pikk tän. 15, Tallinnas. Talitus: Lai tän. 38, Graafliline Ühting „Kiri“. Telef. 18-66

3. köide.

Tallinnas, 27. oktoobril 1923.

Nr. 36.

Sisu: Memorandum riigikogule ja valitsusele meie laevasõidu ja merekaubanduse poliitika ning riiklise kaubalaevastiku kohta. Missugust riigikontrolli vajab Eesti? R. Berendsen: Riigi majandusnõukogu uuesti tegevust alanud. Riigi sissetulekud 1. augustiks 1923. Sise- ja väljamõa kroonika. Teated ettevõtete tegevusest. Raha- ja kaubaturu ülevaated.

Memorandum riigikogule ja valitsusele meie laevasõidu ja merekaubanduse poliitika ning riiklise kaubalaevastiku kohta.

Riiklise kaubalaevastiku likvideerimise ehk ümbermoodustamise küsimus on meil viimasel ajal saanud aktiivseks, silmaspidades selle küsimuse arutamisele tulekut riigikogus, ühenduses valitsuse poolt esitatud „laevasõidu ameti“ ning üldse riiklise kaubalaevastiku likvideerimise kavaga.

Et sellel küsimusel meie üldmajanduspoliitika ning ligema majanduslise arenemise peale kahilemata esimese järgu tähendus ja et seda küsimust mitmesugustest vaatepunktidest, küll poliitilistest, küll majanduslistest, küll ka isiklistest väga mitmet moodi on käsitatud ning mitmesuguste, tihti ebaõigetest alustest välja minnes, diametraal vastupidiste, järelduste juure tulnud, — siis lubame enesele puht tehnilis-majanduslistel alustel seda küsimust selgitada ning selle alusel kindlat seisukohta võtta, mida alljärgnevalt avaldame.

Üle ilma on maksmas põhimõte: Ülemere laevasõit on vaba kõikidele rahvastele, mille juures tingimised kõikide tarvis ühtlased ning üheski riigis ülemere laevasõidus eesõigust ei saa antud mõnede laevadele. Ainult ligida rannasõidus oma sadamate vahel saab osa riikide poolt ainuõigus ehk suured eesõigused antud, millel aga mõju ei ole üld laevasõidu ja merekaubanduse peale.

Niisugune põhimõte on tingitud laevasõidu ja merekaubanduse vastastikkuse põhimõttest, mis ei luba ühelgi riigil siin teha tuntavaid vahesi, sest et teised riigid

selle riigi vastu samuti võiks talitada, mis kahjulik oleks oma enese laevasõidule ning merekaubandusele. Näituseks Ameerika katsed mineval aastal senatis läbi viia eesõigusi oma laevadele Ameerika sisse- ehk väljaveos kutsusid esile rahulolematuse tormi ning vastuabinõude tarvitusele võtmise ähvarduse üle ilma, mille järeldusel isegi Ameerika ei julgenud maksta panna kavatsatud eesõigusi.

Sellega — merel valitseb vabadus ja vaba võistlus terve ilma kaubalaevastikkude ning merekaubanduse tarvis.

Selle tõeasja järeldus on, et üksikute riikide kaubalaevastikud, kui nad tahavad edurikkalt töötada, sealjuures oma riigi merekaubandust juhtides, — peavad olema täielikult võistlusvõimulised mitte üksi võrreldes oma, vaid üleilmse laevasõiduga.

Et aga seda saavutada, peavad üksikute riikide kaubalaevastikud võrreldes teiste maade omadega, olema võimalikult ühtlastes tingimistes ning võrreldes oma maaga peab olema täieline vaba arenemise võimalus, ilma eesõigusteta ühele ehk teisele grupile. — Kitsendused, kunstlikud abinõud ja sammud ei vii kunagi kaubalaevastikku edule. Küll aga peab iga riigi valitsus oma kaubalaevastiku arendamiseks piinlikult olema valvel ning kaasa aitama vastava olukorra loomiseks, mis tarvilik kaubalaevastiku vabaks elujõuliseks arenemiseks.

Kunstlike abinõude hulka, millega üksikud riigid, sunnitud ehk vabatahtliselt on püüdnud oma kaubalaevastikku suurendada, kuulub ka riikliste kaubalaevastikkude asutamine ning ühenduses sellega riiklised laevaärid.

Enne maailmasõda ei olnud üheski maailma riigis riiklisi kaubalaevu, peale Venemaa, kus tegutses poolametlik „Vabatahtlik laevastik“ (Dobrovolnoi flot), mis aga küsimust sügavamalt uurides üheks suuremaks põhjuseks oli Venemaa kaubalaevastiku kängujäämises, ilma et ka „Vabatahtlik laevastik“ oleks suutnud ilma suurte abirahadeta tegutseda, ehk loomulikka arenemise märkisi avaldada.

Sõja ja revolutsioonide tagajärjel ununes kas pealesunnitult ehk vabatahtlikult laevasõidu algpõhimõte: „vaba võistlus vabal merel“ vaba ettevõtete poolt ning tekkisid paljudes riikides suuremad ehk vähemad riiklised kaubalaevastikud, mille küll tegelikult sõja ülesanded täita olid. Paljudel juhtumistel oli nende põhjuseks ka vaenlastelt saadud tonnaash.

Nii tekkisid sõjaalgsete ehituste (tuntud Standart laevad) ja Saksa laevade arvel Inglismaal 1918. a. lõpuks mitme miljoni tonniline riikline kaubalaevastik. Otse pärast rahutegemist tõusis ka seal tugev vool, kes nõudis riiklise kaubalaevastiku edasitõötamist laevaäri ehk kaubitsemise alusel. Kuid tuntavamate majandustegelaste ning riigimeeste poolt sai selgeks tehtud riiklise kaubalaevastiku võimata tegevus ning väärarvata kahju Inglise laevasõidu ja merekaubanduse arenemisele, mille järeldusel juba 1919. a. parlamendis otsustati riiklised laevad täielikult likvideerida, mis Sir Josef Maclay juhatusel kavakindlalt läbi viidi, laevu eraomanikkudele (osalt ka väljamaale) müües, nii et praegu see mitme miljoni riikline kaubalaevastik täielikult likvideeritud.

Ka Prantsusmaal tekkis sõja ajal tonnaashi puudusel ehituste kaudu ning Saksamaalt saadud laevade arvel üle miljoni tonniline riiklik kaubalaevastik, mille pärastise olemasolu kohta ka vaieldused ning uurimised tekkisid, mille järeldus oli Prantsuse saadikutekogu otsusel selle kaubalaevastiku täielik likvideerimine ning äramüümine era seltsidele, mille juures riik küll ühekordselt üle miljardi frangi vähem sai kui laevad maksid, kuid mis tuntavalt vähem nendest kahjudest, mis riik oleks saanud, ühtlasi nende laevade kasutamist ning Prantsuse kaubalaevastiku arendamist õigele alusele seades, mis tunnistust on leidnud kõikide Prantsuse ning Inglise tähtsamate tegelaste poolt.

Soome, kus vabadussõja järelduzel riik omas kümnekonna suuremat Vene kaubalaeva (nagu „Lahta“, „Joulan“, „Pal-

lada“ jne.), likvideeris need laevad rahulepinguga Venemaaga, andes neid tagasi Venemaale, kuid selle asemel ka kõik oma era ja riiklised laevad Venemaalt tagasi saades. – Soomes pole kunagi kuuldavale tulnud häälesi, et riik peaks omale kaubalaevastiku soetama, selleläbi Soome laevasõitu edendades.

Teised mereriigid, nagu Itaalia, Jaapan jne. on omad riiklised kaubalaevad, mis saadi peajasjalikult samuti Saksa laevadest, likvideerinud, neid üle andes eramanduseks.

Skandinaavia riikides ei ole ei sõja eel ei sõja ajal riiklisi kaubalaevu olnud ning eriteadlased ja avalik arvamine pole kunagi kuuldagi võtnud kaubalaevastiku arendamist riiklise kaubalaevastiku kujul.

Nii on talitanud ülevaltoodud põhimõtte alusel kõik riigid, kes kuulsad oma laevasõidu läbi, kellel sellel alal suur vilumus. Siin on läbi lõõnud loomulik ning ainus õige põhimõte: Vabal merel võib areneda ainult vaba ja paenduva iseloomuga kaubalaevastik era ettevõtlikuse alusel.

Selle vastu on mõned riigid olemas, kes olude sunnil, ehk rohkem oma vilumuste tagajärjel meresõidus ja mere ning kaubanduse poliitikas seda põhimõtet ei tahtnud omaks tunnistada, vaid, eriti veel kitsarinnaliselt pimestatult 1919–1920. a. kaubalaevastikkude nähtavatest ülikasudest, riiklisi kaubalaevastikka ei likvideerinud, vaid neid rahu ajal alles jätsid ning isegi arvasid sellel alusel oma kaubalaevastikka välja arendada. Elu aga on juba paari aasta jooksul näidanud, et see raske majanduspoliitiline eksitus liig valusateks viisadeks on saanud nendele riikidele ning nende riigikassale ja laevasõidule ning merekaubandusele.

Esimesel kohal niisugustest riikidest võiks nimetada Ameerika Ühisriiki, kus Saksa veealuste paatide hävitustööle vastuabinõuna riik sõja lõpu poole hakkas omal arvel küll puust, küll terasest laevu ehitama, sõja lõpuks tõstis tonnaashi üle 12 miljoni, mille juures ehituskulud kuni 3 miljardi dollarini ulatasid. Sõja lõppemisel sai Ameerika omale veel lisaks terve rea Saksa laevu. Selle asemel, et kõike seda riiklist kaubalaevastikku likvideerimisele määrata, otsustati teda lasta riiklise kaubalaevastikuna edasi töötada, isegi ära kasutades kõiki Saksa saadud laevu. Alles hilja ehitati näituseks ümber kuulus

„Vaterland“ (nüüd „Levithan“), makstes selle eest üle 9 miljoni dollari (suurejoonelisest „proovisõidust“ ainuüksi 600.000 dollari, mis tõsise rahulolematuse tormi elule kutsus).

Kuid võrreldes laevastiku „kasusi“, näeme, et need isegi Ameerikale üle jõu kipuvad minema. 1920–21. a. rehkendafi kahjusi kuus 16–15 milj. dollarit. 1923. a. eelarve järele, vaatamata et tonnaashi koosseis on kokku tõmmatud riigi kulul kuni 6 milj. tonnini, on kahjud kalkuleeritud 50.974.000 dollari, sealjuures arvestamata kapitaali %/o, amortisatsioon ja kinnitus.

Nüüd on ka Ameerikas aru saadud, et riikline kaubalaevastik ennast kunagi ära ei tasu, mille tõttu seal otse ähvardavad nõudmised on üles seatud selle kaubalaevastiku likvideerimiseks, mis surnud president Hardingi üks tähtsamatest ülesannetest oli. Alles hilja on Ameerika ülemaaline kaubanduskoda, üksikud osariigid ja paljud teised vastavate seletustega president Coolidge poole pööranud, ainukeseks õigeks väljapääseteeks riiklise laevastiku likvideerimist lugedes ning Ameerika laevanduse arenemist era ettevõtlikuse alusele rajades.

Kanaadas ja Austraalias on samuti sõja järeldusel tõusnud riiklised kaubalaevastikud, mille asutamiseks eriti Austraalias soodsad tingimised näitasid olema. Ka siin otsustati sõja lõpul riiklisi kaubalaevastikke edasi jätta vaatamata teadvate ringkondade hoiatuste peale. Kuid järeldused on sama halvad kui Ameerikas. Austraalia kaubalaevastik on annud nüüd avaldatud ametlike andmete järele 1922. a. operatsiooni lõpuks £ 1.171.569 kahju ja operatsiooniaastal, mis lõppes 30./VI.23. a. juba £ 1.626.150 puudujääki.

Ka Kanaada riikline kaubalaevastik on annud läinud tegevuse aastal ametlike arvamine järele üle 9 miljoni dollari kahju, mis järeldusel siin on asunud kaubalaevastiku likvideerimisele, esialgu otsustades 64 laevast ära müüa 27 vähemat laeva. — Praegu Inglismaal töötava Inglise ja Asumaade majanduskonverentsil võeti ka muude küsimuste hulgas üles asumaade riiklike kaubalaevastikkude küsimused, mis peale kahjude nende maadele teataval viisil ka vaba laevasõidu arenemist nende sadamatesse ning loomuliku ja vaba kaubalaevastiku ja merekaubanduse edu takistavad. Siin sai selle küsimuse eriteadlaste, laialdase teadmiste ja praktikaga majandus ja poliitiliste tegelaste, kui ka niisuguse

üleilmselt tuntud laevanduse eriteadlaste grupi, nagu Inglise „Chamber of Shipping“ jne. poolt vastavad memorandumid konverentsile antud, kus ära näidatakse riiklise kaubalaevastiku võimatut edu ning selle halba mõju laevasõidu ja merekaubanduse arenemise peale, mis üksikute mereriikide (asumaade) arenemisele takistuseks on. Kahtlemata põhjenevad need arvamisid mitte mõne kitsarinnalise huvide ringkonna, vaid objektiivsete asjatundjate arvamisega peale, millele põhja paneb tähendus meresõidu poliitikas.

Ka Portugaalias, Belgias ja mujal, kus otse pärast sõda sellel ehk teisel põhjusel riiklisi kaubalaevastikke ei likvideeritud, on paari aastane praktika äranägemisele toonud, et selle läbi riikide poolt kantav rahaline ja majandusline kahju niivõrd mõõduandev, et need kaubalaevastikud likvideerida tulevad.

Sellega näeme et riigid, kes algusest peale omaks ei võtnud esimese grupi mereriikide põhimõtet oma kaubalaevastiku ja merekaubanduse kohta — kibeda tööasjade õpetusel on sunnitud seda viimaks tegema ning üldist põhimõtet maksma panema. Mida pikemale üksikutel juhtumistel selle teostamisega on venitatud, seda raskemad on järeldused ning suuremad majanduslised kaotused vastavatele riikidele.

Üle minnes Eesti laevasõidu ja merekaubanduse poliitika ning riiklise kaubalaevastiku juure, näeme et ka meil era kaubalaevastiku kõrval vabadussõja järeldusel tekkis peaaesjalikult Venemaalt võidetud ehk meie sadamatesse jäetud laevade arvel riiklik kaubalaevastik, mis koos seisab osalt tarvilikkudest abilaevadest, nagu jäämurdjad, vedurlaevad, meremärkide laevad jne., osalt aga laevadest, mida kaubanduse otstarbeks võib tarvitada, nagu prahilaevad ja reisijate laevad. 1920.–21. a. teenistuste õhinal ning tolleaegse riigistamise poliitika järeldusel otsustati ka meil vaatamata teadvate ringkondade vastuvaidluse ja hoiatuse peale riiklist kaubalaevastikku edasi töötama jätta, selleks luues riiklist laevaäri, laevasõidu ametit, kes selle tonnaashi oma kasutada (võtab) sai ning isegi sammusi astus selle suurendamiseks, mille järeldusel juure said soetatud „Sakala“, „Kungla“, „Endla“ ning osalt „Risna“ ja „Suurop“ (küll sõjaministeeriumi arvel, kuid eeldusega neid riiklises laevaäris pärastpoole ära kasutada). Nii on ka meie riiklistest laevadest osa saadud loomulikult teel sõja läbi (sellega küll nähta-

vasti meie era tonnaashi Venemaale jätmise peale kaasa mõjudes, 10.900 reg. tn. suuruses), osalt aga suurenenud pärastiste ostmisteh ehk ehituste läbi, milleks ära kulu- tati kõik kõrge konjunktuuri juures saadud ülejäägid ning „Ristna“ ja „Suuropi“ eest juure lisatud summad (viimane umbes 50 miljoni). — Meil löi 1920.—21. a. kah- juks läbi põhimõte riiklise kaubalaevastiku soetamiseks, mille järeltusel see laevastik praegu olemas ning loomuliku arenemise sunnil, nagu seda majandusseadused ette kirjutavad, riigile hakkab kasu asemel kah- jusi tooma, mis küllalt selge kui arvesse võtta selle laevastiku tegevust viimasel 1½ aastal, ehk samuti seda võrreldes era kaubalaevastikkudega ka 1920.—21. aastal.

Teisest küljest mõjub riikline laevaäri teatavas mõttes halvavalt ka meie laeva- sõidu edu peale loomulikult teel — era- kaubalaevastikuna — küll selleläbi, et riik- lised laevad, olles rahva kulul, maksude ja väljaminekute ja kalkulatsiooni mõttes täiesti eesõigustatud seisukorras (ilma 0/0% kapitaal tarvitada, hiljuti laevade raamatu hinna mahakirjutamine, riigi ja kogukonna maksude puudumine jne.), sünnitavad sel- lega eesõigustatud laevaettevõtte, küll selle läbi, et riikline laevastik koordineerimise ning ühistöö mõttes era laevastikuga ühes ei lähe, nagu näitasid läinud aasta palga- normide kindlaks määramise katsed jne., küll selle läbi et riiklises ettevõttes, nagu elu on näidanud, laevameeste kasvatus ning distsipliin langeb ning laevades kord ja as- jaajamine meie laevade nime võib rikkuda, küll viimaks kõige rohkem selle läbi, et riiklise kaubalaevastiku olemasolekul meie riigi asutused, mis on asutatud meie lae- vasõidu tarviduste täitmiseks oma tähel- panekut pööravad üld-laevasõidu, ehk eriti era laevasõidu pealt riiklise laevaäri peale, nagu praktika on näidanud meil, üleval- toodud Ameerika, Kanaada, Austraalia ehk Vene riikides.

Sellest kõigest järgneki meie oludele vastavalt riiklise kaubalaevastiku vääramata kahju meie laevasõidu ning merekauban- duse arenemisele, nagu ka ülevaltoodud väljamaa eeskujude seda küllalt piltlikult tõendab.

Kui nüüd pöörata küsimuse juure, mis võiks siis ometi riiklisest laevaärist olla kasu, siis peame vastama nendele, kes on avalikult üles astunud selle riiklise ettevõtte kaitseks, ehk küll ülevaltoodu kõikide vas- tuvaidluste peale küllalt põhjaliku vastuse annab.

Esimeses järjekorras toonitatakse, et sõja korras peavad riigil olema võimalikult omad laevad ning vastaval arvul. See tõendus ei kanna aga välja vähematgi ar- vustust niikaua kui meie austame oma sea- dusi ning tunnistame reaalu olusid. Meil on nimelt laevade kohustusseaduse alusel kõik laevaomanikud kohustatud sõja korral vastuvaidlemata omad laevad andma riigi kasutada, kindlaks määratud maksu eest. Ja kui võrrelda meie era kaubalaevastiku suurus ja kasvamist isegi praegustes kit- sastes oludes riiklise laevastikuga, siis näeme, et ainult jooksva aasta 8 kuu jooksul on meil kauba ja reisijate laevas- tik kasvanud üle 7000 reg. tonni, kuna meil kogu riikline vastav laevastik (ilma praamideta) on kuus laeva 5454 reg. tonni suuruses, sellest „Kajak“ ja „Sakala“ ise kokku 4471 tn. Võrreldes vabadussõja lõpuga, on meie kogu tegev kaubalaevas- tik kasvanud juba kuni 100% võrra. Sel- lest on küllalt arusaadav, et sõja korral võib ning saab meie tarvidus küllalt rahul- datud era kaubalaevastikust.

Teised jällegi toonitavad, et riikline kau- balaevastik olevat meil tarvilik laeva liinide alleshoidmiseks meie oma randades, selle juures veo ja sõidu hindasi era seltsidel mitte üleliiga kõrgele kruvida lastes. Sellel tõendusel oli omajagu põhja all senikaua, kuni sõja järeltusena meil era seltsid veel ei suutnud oma liinisi teostada.

Nüüd aga on juba paari aasta jooksul teatavasti meie eraseltside poolt kaks korda rohkem laevu nende liinide peal käima pandud kui riigil olemas. Mis aga puutub suurte sõidu ehk prahiveo hindade mää- ramisesse era seltside poolt, siis määrab neid alati vaba võistlus, mis ükski mõõdu- andev, ja nagu eeskujude on näidanud, viib alati era ettevõtete tegevus hindade alan- damisele, mis eriti arusaadav, kui nime- tada, et praegu riigil tegutsevad liinilaevad kõik ebakohased ning mitte küllalt öko- noomilised on. Küll aga segab eesõigus- tatud riiklise laevaäri tegevus vaba arene- mist sellel alal, mille järeltus on muidugi ka kõrgendatud hinnad, nagu näitab meie ligem minevik, kus samal liinil lasti käia vaatamata esialgse suusõnalise kokkuleppe peale kaks laeva, kellel muidugi töö puu- dus ning sellega hindade kallidus.

Ranna liinide arendamisel, senikaua kui siin ei tegutse riikline monopool, ei saa kunagi riigi liin võistelda era omaga, kui ühesugused tingimised saavad loodud. Kui aga seda mitte ei ole, siis on need kah-

jud, mis riik niisuguste liinide läbi kannab, rõhuvad ka sarnaste kohtade arenemisele, kus niisugused liinid tarvilikud, sest et saab takistatud vaba arenemine, mis ainuüksi edu järelmaks.

Mõnelt poolt on soovitatud isegi ülemere riigi liinide asutamist meie riiklise laevaäri poolt. Kuid siin peab rehkendama ülemere kaubanduse ja laevasõidu vabadusega ning meie riikline laevaäri ei anaks siin sugugi paremaid järeldusi kui seda väljamaal nägime, sellega aga ka loomuliku laevasõidu arenemisele kahju tuues. Loodame, et niisugune mõte ka vähegi põhjalikuma asjaga tutvumise juures saab otsekohe kõrvale heidetud.

Nii näeme, et kõik riiklise laevaäri kaitsevad põhjendused loomulikult ära langevad ja kui siia veel juure lisada niisuguse laevaäri ülevalpõhjendatud negatiivlist mõju meie laevasõidu ja merekaubanduse edendamise ning majanduslise arenemise peale, siis on loomulik et ka meie teist teed ei saa valida, kui kõik meie vilunud ja ligemad ja kaugemad naabrid, kellega meid meri ühendab — nimelt: riiklise laevaäri likvideerimist ning oma laevasõidu ja merekaubanduse poliitika rajamist vaba alusele eraettevõtluse põhimõttel.

Ühenduses riiklise laevaäri likvideerimisega oleks õigustatud ning tungivalt soovitatav summasi, mis selle juures vabanevad, kas raha ehk vastavalt hinnatud laevade kujul, ära kasutada nende meie eralaevade tingitult kompenseerimiseks, mis teatavasti rahulepingu tegemisest saadik Venemaale on jäänud (kogu tonnaash 10.900 rg. tn., 23 üksust), ning mille seisukord niivõrd halvaks muutunud, et kui kord nende eest arvete õiendamine tuleb, siis nende laevadega enam rehkendada ei saa, selle juures aluseks võttes meie vastavat seletuskirja riigikogule 13. juulil s. a., kus viimane küsimus küllalt üksikasjaliselt valgustatud.

Loodame, et ülevaltoodud põhjendatud arvamised meie laevasõidu ja merekaubanduse üldpoliitika ja eriti riiklise laevaäri põhimõtte ning tegutsemise kohta suudavad küllalt põhjalikult valgustada küsimust, kaasa aidates selleks, et meil meie iseseisva ja arvurikka tuleviku pärast sama põhimõtte omaks võetaks, kui kõikides arenenud mereriikides, algades peale Baltimere riikidest ning lõpetades suurte ilma riikidega.

Eesti Laevaomanikkude ja ehitajate ühisuse juhatus ja Börse Komitee.

Missugust riigikontrolli vajab Eesti?

Õigust juurdlusti alustada ilmsikstulnud vääratuste puhul tarvitasid riigikontrolli ametnikud, vähemalt esimestel olemise aastatel, samuti üsna laialt. Nad ei toimetanud mitte ainult tunnistajate ülekuulamist, ega teinud ärakirju, vaid mõnel juhtumisel koguni nõudsid süüdlaste arreteerimist. Kuna esialgsel riigikontrolli ametnikkonnal ei olnud tarvilisi kogemusi, siis ei olnud nende teguviis mitte alati õige ja nad sünnitasid nii aruandekohuslikele isikutele kui ka riigi lepinguosalistele suurt tüli; kuid tuleb tähendada, et need juhtumised olid üksikud ja pärit minevikust, kus võitlus riigivargustega nõudis eriti energilist tegevust.

Mis puutub riigikontrolli ametnikkude õigusesse teatud juhtumistel juurdlust alustada, siis tekkib meil olulisi kahtlusi, kas see abinõu otstarbekohane on. Kriminaal kohtupidamise seadus paneb need kohused politsei peale, andes temale selles suhtes suuri õigusi. Kuid politseiametnikkudel on selles asjas küllalt kogemusi ja harjumust, mida ei või nõuda ja oodata kontrolli teenijatelt. Edasi on riigikontrolli funktsioonid ühelt poolt ja asutuse omad, mis toimetab kriminaal juurdlusti, teiselt poolt oma iseloomu poolest täiesti mitmesugused. Sellepärast näib täiesti taryilik vabastada riigikontrolli juurdlustest.

Kolmanda ja viimase grupi süüdistused sihivad sinna, et riigikontroll neelab Eestis palju rahva raha ja seal juures läheb meil märksa kallimaks, kui teistes maades. Selle süüdistuse puhul peab kõige pealt tähendama, et riigikontrolli ülespidamine on otsekoheses ühenduses seaduse poolt tema peale pandud ülesannetega ja töö suurusega nende ülesannete täitmise juures. Mida laiemad ülesanded, seda kallimaks läheb revideeriva asutuse ülevalpidamine; kuid selle eest, mida laiem revisjon, seda rahuldavamad on selle tagajärjed riigi sisetuleku suurendamise ja riigi kulude vähendamise mõttes. Venemaal, kust meie endi kontrolli korralduse aluse võtsime, tunti ka sarnaseid süüdistusi ja mitte ainult inimeste juures, kes täiesti ilmsüütad finansküsimuste tundmises, vaid isegi mõnede finansistide juures. Näit. üsna tuntud autoriteet finansküsimustes, prof. N. I. Bogoljepov luges omal ajal äraraisatud rahaks neid miljonisi, mis kulutatakse riigikontrolli ülespidamise peale. Kuid need süüdistused

lasevad endid peajaslikult seletada sellega, et nende autorid ei tunne riigikontrolli tegevust ja iseäranis selle tagajärgi. Laialt rahvemasil ei ole kindlat efekujutust riigikontrollist, mis vastaks umbkaudugi tõsisele olukorrale. Nii näit. mõistetakse raudtee kontrolli all enamasti ainult pileтите kontroleerimist rongides, kuigi see töö ei kujuta endast 5% tööst, mis on riigikontrollil raudtee operatsioonide revideerimisel. Üldse aga on paljud selles arvamisest, et riigikontrolli tegevus seisab igasuguse formalismi kindlustamises iga hinna eest ilma selle mõttesse tungimata, ilma ühegi huvita elusa töö vastu. Niisuguse vaate juures ei oodatudki riigikontrolli tegevusest häid tagajärgi ja et neid ei avaldatud, siis jäidki paljud selle kurva eksituse juure õigete kontrolli teenuste suhtes. Ometi aga olid sellel tegevusel tagajärjed ja pealegi nii tuttavad, et nendega tutvunemine pidi sundima inimesta isegi inimesi teatud eelarvamistega. Kasutades mõnesuguseid andmeid riigikontrolli üle, Venemaal ametliste allikate järele, lubame endile nimetada siin mõnda huvitavat nummert. Riigikontrolli üldiste kohuste ja õiguste hulka kuulub nii Venemaal kui Eestis esialgne krediitide läbivaatamine, mida nõuavad juhtivad asutused. Nende eelarvete kaalumisel püüab kontroll piirata kulusid tõsise tarviduse ulatavusega ja üleliigsete väljaminekute kärpimisega, samuti valvab ta majapidamis-operatsiooni kulude otstarbekohasuse ja nõuetavuse järele. Vähendades kulude eelarvet teatud summa võrra hoiab kontroll riigi raha vastava summa osa kokku. See Vene kontrolli tegevus avaldus järgmistes arvudes. Juba esimestel kontrolli tegevuse aastatel vähendati 1864–1866 aastate eelarvet 39 miljoni rubla võrra; 1867. aasta väljaminekuid vähendati 10 miljoni võrra, sissetulekuid aga suurendati 2 miljoni võrra, 1868. aasta väljaminekuid 18 miljoni võrra, sissetulekuid 1½ milj. võrra. Seal juures tuleb tähendada, et riigikontrolli aasta-eelarve ei ulatanud üle 2 miljoni rubla. Sellele järgneval ajajärgul 1882–1894. aastani suurendati riigikontrolli ettepanekul riigi sissetulekuid 26 miljoni võrra ja vähendati väljaminekuid 290 miljoni võrra.

Veel huvitavamad on alljärgnevad riigikontrolli aruanded 1918. aasta eest võetud kärpimiste numbrid, mis saadud valitsusvahelistel nõupidamistel riigikontrolli komisariaadi osavõttel eelarve läbivaatamise juures 1918. aasta esimese ja teise poolaasta eest. Esimese poolaasta eest vähen-

dati harilikka kulusid ümarguselt 4,766 miljoni võrra ja võeti eelarvesse 12,271 milj., erakorralisi kulusid vähendati 8,596 milj. võrra ja võeti eelarvesse 5.331 milj.; teise poolaasta eest vähendati harilikka kulusid 13,915 milj. võrra ja võeti eelarvesse 26.276 miljoni, erakorralisi kulusid ei vähendatud. Võttes arvesse, et 1918. aastal ammu enne kui komisariaat muudeti töölis-talupoegade inspeksiooniks, olid vastutavad ametid veel vanade ametnikkude käes, siis tuleb arvata, et nimetatud hiigla kärpimised tehti ainult nende viimaste nõudmisel.

Riigikontrolli samalaadilise tegevuse kohta Eestis võime tuua järgmised andmed. Eelarvekomisjonis, riigi eelarve läbivaatamise juures läks riigikontrollil korda 1923. aasta eelarvet vähendada 325 milj. marga võrra (sõja-, raha- ja teedeministeriumi eelarved arvamata). Peale selle läks korda riigikontrolli nõudmisel kärpida teedeministeriumi korralist eelarvet 175 milj. ja erakorralist 401 milj. marga võrra.

Andmeid riigikontrolli tegevuse tagajärgede kohta Eestis ei ole meil kasutada, sest et neid ei avaldatud, kuid meil on teatud, et raudteevalitsuse eelarve läbivaatamisel 1924. aasta eest läks riigikontrollil valitsusvahelisel nõupidamisel korda kulude eelarvet vähendada 450.000.000 marga võrra. Niisuguse hiiglasumma kokkuhoidmine riigikassale tõendab, et raha, mis on kulutatud meie riigikontrolli peale, ei ole kelutatud asjata.

Edasi ei oleks huvitusetu nimetada Vene riigikontrolli operatsioonide ja kulude revisjoni tagajärgi. Põhja frondi väljakontroll vähendas 1917. aasta esimese poolaasta eest nõuetavaid krediite 169.693.464 rubla võrra, kärpis majandusliste operatsioonide juures 2.420.237 rubla, krediitide eelrevisjonil 1.408.810 rubla ja tööliste tabelite ja hankelepingute läbivaatamisel 372.648 rubla. Peale selle tehti avalikuks ja anti riigile tagasi kassade, magasiinide, ladude ja teiste riigivaranduste hoiupaikade revisjoonil ning sõjaväe osade ja sõjaasutuste majapidamise kontrollimisel 6.889.139 rubla.

Meil ei ole andmeid riigikontrolli revisjonide tagajärgedest Eestis; kuid et meie kontrolli revisjonide ulatavus on enam-vähem sarnane Vene omale, revisjoni võtmed ja meetodid aga ühesugused, see asjaolu laseb arvata, et tagajärjed on siin mitte vähem soodsad. Pealegi on meie kontroll võrreldes Vene omaga täiesti iseseisev. Venemaal ei tohtinud mitte igakord tõtt ütelda; võitlus tugevate ja mõjuvate isiku-

tega käis kontrollil üle jõu; Eestis aga ei ole kontrollil tarvis kedagi ega midagi karta.

Kuidas riigikontrolli tegevus mõnel juhtumisel käega katsutavaid tagajärgi andis, sellest mõned näitused. Riigikontrolli ametnikud leidsid Boeckeri tehastes 5 laeva, mis enne Vene valitsuse omad olid ja sellepärast vabariigi valitsusele kuulusid. Nende väärtus oli 59,4 milj. marka. Riigikontrolli poolt tehti kindlaks Vene-Balti tehase võlg Vene valitsusele 92 milj. rubla suuruses, mille tagajärjena vabariigi valitsus tehaseft võlakohustuse sai 140 milj. marga peale.

Kuid tõsiste tagajärgede saavutamiseks on kontrollil tarvis enam-vähem laialist organisatsiooni, mis nõuab suuri kulusid. Sest selleks, et läbi viia näit. krediidi vähendamist raudteevalitsuse eelarves, ei ole küllalt ühest kontrollametnikust, kes sõidaks eelarvet reviderima, kuigi ta raudtee asjandust hästi tunneks. Tarvis on peale selle faktilisi kontrolloõre liinile, kes mitte ainult hästi ei tunneks majapidamise seisukorda üksikute teosade peal, vaid kes oleks informeeritud kõigist sellest, mis tehakse ja mõeldakse teha nende teosjal. Ainult nende abil ja nende poolt toodud andmete ja arvamiste põhjal võib kontrolli esitaja eelarve komisjonis tõeks teha, missugused küsitud krediitidest on üleliigsed ja nõuda vastavaid kärpimisi.

Krediidi vähendamine riigikontrollile tooks kaasa ametnikkonna vähendamise, järjekulult ka revisjonide piiramise ja vähemad tagajärjed. Nagu eelpool tähendatud, oleks näit. faktiliste raudtee kontrolloõride ameti ärakaotamisega kõige pealt halvatud riigikontrolli tegevus raudteevalitsuse eelarve läbivaatamise alal. Kuid kas on soovitatav kokkuhoidmine niisuguste ohvrite arvel, kui kahtlust ei ole, et kulutatud summad tasutakse kuhjaga läbiviidud kärpimiste abil. Seal juures tuleb silmas pidada, et aruannetes toodud numbritega ei lõpe veel kontrolli abil saadud kokkuhoidmised, sest mitte kõiki tema läbi takistatud operatsioone, kulusid ja kahjusid ei ole võimalik arvata kindlates summades.

Edasi võib vaielda meie kontrolli suurte kulude vastu üldiselt. Meil on käepärast andmed raudtee kontrolli kohta Venemaal mitme aasta eest, alates 1900. aastaga; nende andmete järele läks kontrolli ülevalpidamine maksma 4,8 rubla aastas 1000 rubla läbikäigu pealt. Kui aga võtta Eesti riigikontrolli teedeosakonna ülevalpidamine 1923. aasta eest, siis näeme, et

kulud on siin natuke üle kahe marga 1000 marga aastase läbikäigu pealt. Tähendab, oleks vaevalt õige lugeda meie riigikontrolli kulusid üleliigseteks võrreldes Vene omadega enam-vähem ühesuguste ülesannete, vastavate meetodide ja revisjoni võtete juures.

Ainuke asi, mille vastu võiks vaielda meie riigikontrolli vastased — see oleks laialise revisjoni ulatavuse puudumine ja võimalus märksa piirata oma ülesandeid, mis teeks võimalikuks organiseerida kontrolli kõige kitsamal alusel, näit. Soome eeskujul. Meie oleme kindlas usus, et niisugune põhjalik pööre Eesti riigikontrolli põhimõtetes oleks vähemalt lähematel aastatel täiesti lubamata ja nimelt järgmistel põhjustel. Soomes ei olnud tõesti, vähemalt sel ajajärgul, kus ta Vene alla kuulus, kontrolli korraldus ja selle ülesanded kuigi keerulised; faktilist ja eelrevisjoni ei olnud ning kontrolli funktsioonid piirdusid tehtud kulude läbivaatamisega ja summade sissenõudmisega, mis aruannetega ei olnud õigustatud. Selle tõttu ei olnud ka summad, mis kulutati kontrolli ülevalpidamise peale, kuigi suured. Kuid ei tohi unustada, et Soome on maa, kus valitseb klassiline ausus, kord ja seaduspärasus. Riigi omandust peeti pühaks ja isegi kodusõda 1918. aastal ei suutnud kõigutada seda põhimõtet. Hoolimata sõjaõhinast ei kannatanud ükski riigi maja, samuti mitte kogukondline; ja kui meie ei eksi, siis vaevalt kannatasid isegi erapankade, kinnitusseltside j. t. varandused. Kodanikud, kes tarvitasid raudteed, olid nii harjunud maksma sõidu eest, et oli täiesti üleliigne määrata trahvi ilma piletitä sõitjale ja kui juhtumisi keegi sattus rongi ilma piletitä, siis maksis ta hariliku vastava sõiduraha konduktorile. Viimane aga, kui tal juhtumisi kümnet penni tagasi anda polnud, otsis omale võlauskuja pärast kogu rongi mõõda, et oma väikest võlga tasuda.

Edasi olid ametnikud riigi asutustes kogemustega ja proovitud; teenijad, saades head palka, hindasid omi kohti ja jäid kaua oma ametisse, iseäranis vastutavate kohtade peale seda enam, et kui mitte üldiselt, siis vähemalt paljudes asutustes andis ühes ametis olemine 5 aasta jooksul õiguse igaaastase teatud palgakõrgenduse peale, kümne aasta jooksul aga uue kõrgenduse peale.

Teadagi, ei ole meie suureks kurvastuseks Eestis midagi sellesarnast. Veel väga mitte ammu elasime Vene tsaarivalitsuse

surve all ja imesime endisse tahtmata tol ajal valitsevaid põhimõtteid ja vaateid, ega ole suutnud lühikese aja tõttu nendest loobuda. Venemaal aga, nagu teada, valitsid laia rahvamassi juures väga omapäraseid vaated riigi varanduse peale, mis olid täiesti vastandid Soome kodanikkude vaadetele. Vene vanadsõnad „kroonul jäme kael“, „kroonu rikas“ andsid enamasti tunnistust, missugune oli massi seisukoht kroonu omanduse suhtes. „Kroonu ei jää vaeseks“, rahustasid endid lihtsameelsed elanikud, — inimesed, kes üldiselt mitte halvavad ei olnud ja muidu ausate vaadetega, — kui nad jänestena rongis sõitsid, varandust maksude eest varjasid, margimaksu ei tasunud või üldse kroonut igasugusel teisel teel petsid. Kuid niisugune meeololu ja seisukoht kroonu omanduse vastu ei valitsenud mitte lihtelanikkude keskel, ka kõrgemad seltskonnakihid ei olnud palju kaugemal sellest arusaamisest. Ei ole tarvis tuua näitusi, küllalt on meeletuleta väga populaarse Vene rahaministri Vöshnegradski lauset: „kroonu selleks ongi, et igaüks teda kasutaks“.

Tõenduseks sellele, et meie ei eksi oma arvamistes, missugused veel meie juures valitsevad vaated riigi varanduse kohta, võivad olla abinõud, mis tarvitusele võeti ilma piletitä reisijate vastu. Venemaal tegi niisuguste reisijate vedu vanemad konduktorid rikkaks ja tõi kroonule määratud kahju, kuid ometi määras seadus ilma piletitä reisijale trahviks ainult kahekordse pileti hinna. Eestis on aga see trahv veel kõrgem.

Edasi on meie maal ametnikkude koosseis riigi asutustes ja ettevõtetes märksa halvem kui Soomes. Kõige pealt ei ole meie ametnikkudel enamal juhtumistel tarvilist ettevalmistust ja kogemust, pealegi on nad materjaalselt halvemates tingimistes kui Soome ametnikud. Sellepärast ei ole neil huvi oma kohta hoida, seda enam, et määrust palga kõrgenduse kohta ühes ametis püsinud teenistuse eest teatud arvu aastate jooksul meil üldse ei ole. Nendel põhjustel vahetavad ametnikud asutustes alalõpmata ja sageli vastutavatel kohtadel, mis iseenesest juba suur pahe on. Siis veel sattub ametnikkude keskele isikuid, kes ei vasta nende peale pandud nõudmistele ja kes tihti mitte ausameelsed ei ole; see mõjub veel rohkem kaasa muutusteks ametnikkude koosseisus riigi asutustes ja ettevõtetes. Meie teame näituseks juhtumist, kus raudtee materjaalse osa ülema vastu-

tusrikkal kohal vahetati isikut 5 aasta jooksul kuus korda.

Otsustage nüüd ise, kas on võimalik maksvate olude juures, mis täiesti lahku lähevad Soome omadest, piirata kontrolli korraldusega, nagu see maksev Soome maal. Muidugi mitte, sest meile on tarvis nii eelkontrolli kui faktilist, missuguseid seal ei ole, ja tarvis on neid sellepärast, et meil esiteks, nagu tähendatud eespool, harjutud ei ole kroonu varandust hoidma ja teiseks sellepärast, et paljud isikutest, kellele usaldatud nende varanduste hoidmine või käsutamine, ei ole veel õppinud või ei taha seda veel küllalt kokku hoida.

Kui me lõpuks vaatleme teisi riike, kus kontrolli ülevalpidamine esimesel vaatlemisel paistab odavam kui Eestis, siis tuleb silmas pidada, et enamal juhtumistel eelrevisjon ei kuulu mitte riigikontrolli ülesannetesse, vaid seda toimetatakse ühel ehk teisel kujul kas iseäraliste asutuste poolt iga ministeeriumi juures või eriasutuse poolt rahaministeeriumi juures. Sellepärast kui võrrelda meie riigi kontrolli kulusid vastavate kuludega teistes maades, siis tuleb nendele viimastele juure arvata eelrevisjoni asutuste kulud. Pärast niisugust parandust, mille täpiseid summasid meie andmete puudusel nimetada ei või, ei ole vahe Eesti riigikontrolli ja väljamaa omade ülespidamise vahel kuigi suur. Siin juures tuleb arvesse võtta, et seal faktilist kontrolli ei teostata üldse või teostatakse seda vähe, meil aga on ta väga laialt tarvitusel, mispärast mõistetavalt ka kulud selle kontrolli ülevalpidamiseks suuremad on.

Niimoodi on suurem osa süüdistusi ja etteheiteid riigikontrollile kas tähtsusetu või põhjendamata ja ainuüksi tõsiseks peaksime meie etteheiteid praeguse eelkontrolli korralduse puuduste suhtes. Ometi ei saa tervitamata jätta riigikontrolli otsust, läbi vaatamisele võtta maksvat põhimäärust riigikontrolli kohta Eestis ja üksikuid seadusmäärusi ühes seni muutmata ja maksvate seadustega kontrolli üle. Põhimäärus sai rutuga kokku seatud ja sellepärast ei ole ta küllalt täielik ja küllalt kindel. Edasi on viieaastane kogemus palju õpetanud ja esile toonud puudusi niihästi maksva süsteemi enese kui selle teostamise juures. Sellepärast on riigikontrolli reform praegu täiesti ajakohane.

Edaspidi avaldame omi vaateid selle üle, missugused ülesanded peaksid olema riigikontrollil Eestis ja missuguste abinõudega oleksid need teostatavad.

Riigi sissetulekud 1. aug. 1923.

Esimese 7 kuu jooksul on sisse tulnud korralisi tulusid 3.655,3 milj. mrk., ehk 64% eelarvest. Allpool sissetulekud eraldi §§ järele milj. markades. Võrdluseks on toodud 1922. a. tulud sama aja eest (klamrites tähtsamate eelarve § punktide järele on toodud 1922. a. tulud).

I. Otsekohesed maksud:		1923. a.	% eelarvest	1922. a.	% eelarvest
1. Tulumaks		139,7	67	231,1	61
1923. a. maks — 1,6 (0,3), eelmiste aastate maksud — 128,1 (220,6) ja trahvid ning viivitusrahad — 10,1 (10,2).					
2. Äri- ja tööstusmaks		194,1	73	133,0	67
Põhiärimaks — 24,7 (19,9), lisaärimaks mitteavalikult aruandvate ettevõtete pealt — 97,9 (53,9). Lisaärimaks avalikult aruandvate ettevõtete pealt — 62,9 (54,6).					
3. Maa- ja hoonetemaksud		25,4	61	23,6	62
Linnades — 1,1 (1,1) ja maal — 23,8 (22).					
4. Maks kapitaali % pealt		9,6	78	13,2	213
5. Krepostimaks		31,8	90	16,7	33
6. Pärandusmaks		4,5	107	0,7	40
II. Lõivud ja tasumaksud:					
7. Tempelmaksud		161,3	81	111,6	79
7-a. 20% kitsarööplise raudtee maks		27,8	77	—	—
8. Patendid, kaalud ja proovid		6,2	44	5,7	76
9. Mitmesugused tasumaksud		20,2	50	26,6	61
Maks väljamaa passide pealt — 16,9 (6,8).					
III. Segatulud:					
10. Kulude tagasimaks, mis on tehtud erasutuste ja isikute arvel		170,3	43	65,5	53
IV. Kaudsed maksud:					
11. Tollid		752,0	67	685,9	105
Tollimaks sisseveetud kaupade pealt — 648,6 (579,9), tollimaks väljaantud kaupade pealt — 77,4 (67,5), 50% aktsidensid — 15,0 (14,8).					
12. Aktsiisid		174,0	72	127,9	81
Aktsiisid: veinide, napside ja likööride pealt — 12,6 (11,3), õlle pealt — 39,6 (27,4), tubaka pealt — 111,4 (77,4).					
13. Piirituse monopool		618,8	62	589,6	53
V. Tulud riigi ettevõtetest:					
14. Tulud riigi maadest, metsadest ja hoonetest		471,8	74	223,0	38
Rendimaksud: maadest, metsadest, vetest — 27,7 (5,8), hoonetest, veskitest — 10,4 (2,9) ja metsade ning metsamaterjalide müügist — 418,9 (188,9).					
15. Raudtee		519,7	57	550,6	73
16. Sadamad ja laod		51,5	44	82,1	90
Loomamaksud ladude tarvitamise eest 8,5 (2,2), laeva ja sadamate maksud — 42,9 (79,9).					
17. Post, telegraaf ja telefon		148,7	67	128,5	65
Postimaks — 67,4 (47,5), telegraafimaks — 30,1 (43,6), telefonimaks — 48,5 (34,5).					
18. Eesti Pank ja mitmesugused teised ettevõtted		127,9	69	130,2	100
Kokku		3655,3	64	3148,6	67
Eelmiste aastate tagasimaksud		19,3		4,7	
Ülejääk 1. augustiks 1923.		3636,0	64	3143,9	67

Riigi majandusnõukogu uuesti tegevust alganud.

R. Berendsen.

Enam kui poolteise aastalise puhkeaja järele on riigi majandusnõukogu enesest jälle elumärke annud: esmaspäeval, 22. oktoobril peeti riigi majandusnõukogu koosolekut, kus ka uus juhatus valiti ja eeloleva tegevuse kava kohta juhtmõtted üles seati. Sel puhul pole ülearune selle asutuse ülesannete ja mõõdaläinud tegevuse juures peatada kui ka lähemale vaatlemisele võtta, kuipalju riigi majandusnõukogu oma praeguse põhikirja juures suudab oma ülesandeid täita ja edurikast tegevust avaldada.

Riigi majandusnõukogu seadus leidis kinnitust Asutava Kogu päivil, 3. sept. 1919. a. seadusandliku delegatsiooni poolt. See oli ajal, kus Asutav kogu nõnda ütelda Eesti vabariigi loomisega ametis oli, põhi-seadust valmistas ja kõige hädalisemaid ja põhjanevamaid küsimusi korraldas. Loomulikult ei olnud Asutaval Kogul siis aega ega mahti majandusliste asjadega suuremat tegemist teha, nagu sise- ja väliskaubanduse juhtimisega, riigi maade ja muude varanduste kasutamise ja teiste riikliselt tähtsate rahvamajandusliste küsimustega. Selleks asutati majandusnõukogu, kelle ülesandeks anti riigi majandusse puutuvaid põhimõtteid selgitada, valitsuse tähelepanu juhtida nähtuste peale, mis riigimajanduses soovitava korraga kokku ei käi, kokkukõla luua tööstuse ja kaubanduse alal üksikute riigivalitsuse harude vahel jne. Riigi majandusnõukogu pidi asja arutama oma enese algatusel kui ka valitsuse ehk üksikute ministrite ettepanekul. Majandusnõukogule anti õigus oma otsusi peaministri kaudu valitsusele teatavaks teha. Juhtumisel, kui üks ministerium majandusnõukogu otsusega nõus ei ole, läheb küsimus valitsuse otsustada, kes majandusnõukogu ettepaneku tagasilükkamise puhul ettepaneku ühes oma põhjendustega majandusnõukogule uuesti läbivaatamiseks tagasi saadab; ei leia ka uuesti läbivaadatud ettepanek valitsuse vastuvõtmist, siis ei astu ta jõusse.

Sellela oli riigi majandusnõukogule temale alluvais asjus teatav veto-õigus antud.

3. septembri 1919. a. seaduse järgi moodustavad riigi majandusnõukogu kõikide ministeriumide esitajad ja 10 asutava kogu, resp. riigikogu liiget. Need esitajad

ja liikmed on ka majandusnõukogus kõikide küsimuste otsustajad. Peale nende võtavad sõnaõigusega majandusnõukogu koosolekust osa 12 seltskondliku asutuse esitajat. Kuid, nagu tähendatud, on viimastel ainult sõnaõigus, nad ei võta hääletamisel, ega juhatuse valimistest osa, ei saa küsimusi oma algatusel päevakorda üles võtta ega ka muul otsekohesel teel majandusnõukogu tegevuse peale oma mõju avaldada.

Juba tegevuse algusest peale tuli ilmsiks, et riigi majandusnõukogu tema peale pandud lootusi täita ei suuda. Vabariigi valitsusel enesel ei olnud selleks aega, et majandusnõukogu harutusele tähtsamaid majanduslisi küsimusi läkitada; üksikutele ministeriumidele ei pakkunud see aga mingit huvi; just vastupidi — püüti tülitavast asutusest võimalikult eemale hoida ja raskemaid küsimusi valitsemise korras ära otsustada. Ja nii oleme tunnistajateks, et ei tollide küsimus, kaubalepingute sõlmimised, kaubanduse reorganiseerimise ja teised majandusliselt väga tähtsad küsimused ilma majandusnõukoguta lahendamist leidsid.

Majandusnõukogu ise, kui sarnane, oli oma ülesannete vastu äärmiselt loid. Koosolekutele ilmusid peaaegselt ainult ministrite asemikud ja seltskondliste asutuste esitajad, kuid viimastel polnud seal palju kaasa rääkida. Seadusandlike asutuse liikmed puudusid pahatihti täiesti, sest majandusnõukogu istangute eest ei makseta eritasu. Ja nii olime jällegi tunnistajateks, kas pika ootamise peale korda ei läinud sagedasti kvoorumini kokku saada; päris piinlik oli lugu aga valimistega. Hääleõigusliste seast ei tahtnud keegi end juhatusesse lasta valida, sõnaõiguslisi aga arusaadavalt valida ei või. Nii tekkis olukord, et majandusnõukogu kõige oma kõlava nime ja veto-õigusega tükkis paberile jäi, tegelikka resultaate aga väga vähe andis. Nende ridade kirjutajal, olgugi, et ta kauemat aega majandusnõukogu istangutest osa võtnud, ei ole ainustki korda teada, kus mainitud asutus oma veto-õigust oleks tarvitanud. Aga oletame, et seda vahest vaja ei olnud.

Lõpuks jõudis majandusnõukogu ise arusaamisele, et sellel kujul tema olemasolemiseks mõtet ei ole. Värskust asjaajamisesse oleksid võinud tuua seltskondliste asutuste esitajad, kuid nende kohta oli maksev tuntud kõnekään sikkudest lamaste kõrval. Ja poolteist aastat tagasi

võttis majandusnõukogu ise otsuse vastu, majandusnõukogu seadust muuta, ennast põhjalikult reorganiseerida, nii et kõik osavõtjad oleksid ka üheõiguslised majandusnõukogu liikmed. Teadmata põhjustel pole aga valitsus sellekohasele eelnõule käiku annud ega seda riigikogule esitanud.

Vahepeal aga tekkis kaupmeeste ja töösturite ringkondades ikka kindlam nõue kaubandus-tööstuskoja järele, missugune asutus rahvamajandusesse puutuvaid küsimusi selgitama peaks ja nende küsimuste kohta oma arvamisi valitsusele esitaks. Kaubandus-tööstuskoja küsimus on ägedat vastuvaidlemist leidnud mõnede meie poliitikategelaste poolt. Ja vastukaaluks kaubandustööstuskojale püütakse nüüd riigi majandusnõukogu tema endisel kujul uuesti üles soojendada. Isegi majandusnõukogu seaduse muutmisega ei olda seal pool hästi päri; sest nagu h-ra J. Tõnisson majandusnõukogu koosolekul 22. oktoob-

ril tähendas, ei pidavat tema seda otstarbekohaseks, kui seltskondliste asutuste esitajatele majandusnõukogus needsamad õigused antaks, nagu seda on valitsuse ametnikkudel ja riigikogu saadikutel.

Majandusnõukogu tähtsust ei saa eitada. Aga selleks, et see asutus edukalt töötada võiks, tulevad teatavad eeltingimused luua. Kui valitsus ja riigikogu majandusnõukogu kaudu seltskonna arvamisi ja seltskonna kaastööd riigimajanduslistes küsimustes soovivad, siis tulevad eestkätt kõrvaldada vaheseinad, mis selles asutuses seltskondliste asutuste esitajaid lahutab valitsuse ametnikkudest ja riigikogu saadikutest. Muidu muutub majandusnõukogu ainult „kokkusaamise kohaks“, nagu töösturite esitaja oma lihtsuses viimasel majandusnõukogu koosolekul tähendas. Meie arvates peaks aga sellel asutusel sootu teised ülesanded täita olema, kui „kokkusaamise kohaks“ olla.

Eesti.

Kaubandusline läbikäimine Nõukogude Venemaaga. 11.–20. oktoobrini on Narva ja Irboska kaudu nõukogude Venemaale saadetud (tuh. kilogr.)

I. Eksportkaupe.

28 vagunit paberit, kaal 353,3 tonni ja 1 vagun segakaupa, kaal 12,7 tonni.

II. Transiitkaupe:

1 vagun finavalget, kaal 15,3 tonni; 3 vagunit feraslinti, kaal 45,6 tonni ja 1 vagun segakaupa, kaal 16,4 tonni.

Sama aja jooksul on Venemaalt Eestisse tulnud: 1 vag. arbuusisi, kaal 11,6 tonni; 20 vagunit kaeru, kaal 267 tonni; 1 vag. kanamune, kaal 10,4 tonni; 1 vag. roguskiit, kaal 4,7 tn.; 6 vag. linu, kaal 44,9 tonni; 81 vag. rukist, kaal 1334,5 tonni; 4 tsisterni masinaõli, kaal 38,6 tonni; 3 vag. võid, kaal 31,6 tn.; 3 tsisterni määreõli, kaal 32,6 tonni ja 1 vag. segakaupa, kaal 3,2 tonni.

1. jaanuarist kuni 30. septembrini on nõukogude Venemaale saadetud raudteed mööda Narva ja Irboska kaudu kaupasi (vagunites):

	Eksport.	Transiit.
Jaanuari kuul	38	89
Veebruari „	1	79
Märtsi „	71	1367
Aprilli „	94	903
Mai „	71	58
Juuni „	76	41
Juuli „	109	66
Augusti „	143	65
Septembri „	165	39

Kokku 768 2707

Kokku eksport ja transiit kaupasi 3475 vagunit ja 7 Eesti tehastes parandatud nõukogude Vene raudteede vedurit.

Kroonika.

Sama kuude jooksul on nõukogude Venemaalt raudteed mööda Eestisse tulnud:

Jaanuari kuul	50 vagunit.
Veebruari „	614 „
Märtsi „	112 „
Aprilli „	1700 „
Mai „	901 „
Juuni „	522 „
Juuli „	289 „
Augusti „	391 „
Septembri „	60 „

Kokku 4639 vagunit

Sellest arvust on rukist tulnud 3965 vagunit.

Venemaa rukkivedu alganud. Käesoleva kuu lõpu poole algas suurem rukki vedu Venemaalt läbi Eesti väljamaale. Kuni 20. oktoobrini on septembri kuu jooksul Eestisse tulnud 159 vagunit rukist mis välja teeb 157.000 puuda.

Suuremat saadetust teravilja on tuleval nädalal veel oodata.

Klaasitööstus ja klaasiturg Eestis. (Kaub.-Tööst. min. informatsioonist Eesti välisesitusele).

Klaasivabrikud jäid sõjaajal seisma. 1919. ja 1920. a. töötas ainult Järvakandi vabrik. 1921. aastal oli juba kolm vabrikut väikesel määral töötamas ja 1922. töötasid kõik neli vabrikut.

1922. a. toodang. Eelteadete järele, mis vabrikute poolt statistika keskbüroole saadetud, on Eesti klaasivabrikud 1922. a. kokku 23.122 puuda akna-klaasi ja umbes arvata 1.500 000 pudelit ja klaasnõu valmistanud.

Mõnesuguste ainete tarvitust vabrikutes. Klaasikauba valmistamiseks on tarvitanud vabrikud:

Liiva	36.000 puuda.
Keemialaineid	15.300 "
Klaasipuru	4.500 "
Lupja ja muud vähemal määral	

Klaaskaupade sisse- ja väljavedu. 1922. aasta jooksul on statistika keskbüroo andmete järele klaaskaupad sisse ja välja veetud.

Sisseveetud kaubad:

Pudelid ja purgid	49.600 puuda.
Aknaklaas	28.730 "
Peegliklaas	1.144 "
Klaaskaup	30.474 "

Väljaveetud klaaskaupa on mõnikümmend puuda.

Selle järele võib arvata, et kõik meie klaasivabrikute toodang omamaa tarvituse katmiseks läheb ja hulk klaaskaupa veel väljast tuleb. Klaasivabrikutel on seega turu poolest laiad võimalused oma tegevust suurendada.

Läti.

(Eesti Riia konsuli aruandest.)

Läti-Vene majanduslikest sidemetest. Läti rahaminister Punga on ajakirjanikkudele järgmist teatanud: Majanduslike küsimuste üle oli minul läbirääkimine rahakommissari abi Vladimiroviga ja välis- asjade kommissari abi Kopp'iga, kes ühes endise Riia saadik Hanezkiga Balti riikide osakonna juhataja on. Venelased nõuavad oma viljatransiidile meie tariifi alandamist, tähelepanu Eesti võisiluse peale juhtides, kes olevat lubanud Vene transiidile enamsoodustusi. Läbirääkimistel selgus, et Läti tariif on kolm korda Vene omast odavam. Tihti peavad Läti raudteed Vene transiiti vedades kahjuga töötama. Et venelastele suuremat vastutulekut näidata, leppisime sellega, et seame kokku Vene transiidile „liikuvu tariifi“ so. transiidi suurusele vastavalt alaneb tariif. Tariifi alandamise küsimus jäi lahitseks ja jahtatakse selle lahendamist Riias Vene esitajatega, kellele on antud selleks volitused. Vene viljaeksporti üldsuurus olevat umbes 125—150 miljoni puuda, millest umbes 20—30 miljoni puuda kavatsetakse Läti kaudu saata. Transiidi küsimusega ühenduses nõuavad venelased Vindavi elevaatori uuendamist ja väljarenkimist nendele. Põhjusemõttelikkult on selles asjas kokkuleppele jõutud. Vene on valmis üht summat selleks andma avansi näol rendi arvel.

Läti linamonopooli ärakaotamisest. Läti panga nõukogu esimees R. Kalnings teatas järgmist:

Riigi linamonopool asutati sel ajal kui kaubandus ei olnud veel organiseeritud ja riigil raha vaja oli, mida linamonopool andis. Nüüd on aeg muutunud ja linaharijate huvidele peab vastu tulema. Riigi aparaat on selleks liig raske. Valitsus on sellele otsusele jõudnud, et linamonopooli ära kaotada ja linakaubandust era ettevõtjate kätte anda. Selleks on aktsiaselts „Läti lina tsentraal“, kes on juba pööranud valitsuse poole ettepanekuga — juba nüüd linamonopooli tema kätte üle anda. Valitsusel oli sisseseatud 104 lina ostmise punkti. Seega on Läti linaid võõra kapitali eest hoitud. „Tsentraali“ kaugem siht oleks linaharimist edendada, linaleotamist ja väljatöötamist silmas hoides. Seega tõuseks lina sordid ja hinnad. „Läti lina tsentraal“ pöörab oma tähelepanu eriti Venemaa linade peale, idas kauplemist organiseerida ja nende linakaubandust ja transiiti Lätiisse juhtida,

Rootsi.

(Stockholmi Eesti saatkonnalt).

Piimahinna tõus Stockholmis. 15. oktoobrist tõstis Stockholmis piimakeskühisus piima hinda 2 öri, kohvikoores hinda 5 öri ja vahukoores hinda 10 öri võrd pr. liter. Hindade tõstmist põhjendatakse halva heinasaagiga, mis piima juurevedu on vähendanud.

Eesti kartulid võiksid siin tänava viist head turgu leida, sest Rootsi kartuli saak on vähene. Kuuldavasti maksetavat siin headest söögikartulitest kuni 10 kr. pr. 100 kg. Sissevedajail tuleb meeles pidada, et Rootsi määruste järgi ainult uutes plombeeritud kotides kartulid sisse lastakse, mis on varustatud Eesti Põllutööstusministeeriumi sellekohase tunnistusega.

(Stockholmi Eesti konsulaadilt).

Eesti osatähtsus rootslaste kätte. Sv. Dagbl. teatel on Landskroona pürjermeister A. Munch af Rosenschiöld, advokat E. Vehje, Malmöst, Landskroonast ja direktor Einar Vehje Bromöllast Rootsi osatähtsuse asutanud, mille ülesandeks on Tallinnas asuva „Eesti turba-mineraalidejalustus A./S. (Estnische Torf & Mineralveredelungs A./G.)“ aktsiaid osta ning selle aktsiaid selti kaudu ölikivi, fosforidi, turba, mineraalide jm. tööstust edendada ning kaubanduslist ja laevanduslist tegevust harjutada. Aktsia kapital on vähemalt 1 milj. krooni, millest pool sularahas sisse makstakse ning teine pool Tallinna seltiit omandatud aktsiaid. Rootsi ühisuse asukoht on Stockholmis. Aktsiaid on ä 1000 krooni.

Rootsi valitsuse abiraha Sveabolaget'ile, korraliku laevanduse pidamiseks Stockholmis, Riias, Memelis ja Danzigis vahel on nüüd 27,000 kr. suurusel valitsuse poolt lubatud. Tingimised on, et ühisuse ülemalnim. kohtade vahel vähemalt kaks korda kuus korralikku reisijate- ja kaubavedu laevadel korraldada, posti veab ning kohata jäänud Rootsi merimehi kodumaale maksuta üle toob. Uus liin hakkavat käima vast tuleval aastal.

Daani.

(Eesti konsulaadi aruandest Kopenhagenis.)

Mis Daani Moskva delegatsioon Vene kaubandusolude üle teatab. Daani delegatsioon Moskvas teatab, et Vene „Eksportühisus“ 15. aug. oma tegevust vilja väljaveo alal on alganud. „Eksportühisus“ hakkab, niihästi omal arvel kui ka Vene eksportööride poolt, välja vedama vilja, õliseemneid, ölikooksi ja taimeõli. Ka võtab ta oma peale nimelt kaupade ladus hoidmise, vedamise ja kinnitamise nii Venes kui ka väljamaal. Tal olla osakonnad Petrograadis, Mustamere linnades, Berliinis, Hamburis, Riias, Tallinnas ja Kopenhagenis. Londonis esitada teda „Arkos“. Olla arvata, et „Eksportühisus“ Kopenhageni osakonna ülesandeks eriti ölikookide müümine Daanile jääb. Daani ölikoogiimportöörid pidada seega „Eksportühisus“ koostöötama, kui nad ei soovi Vene valitsusega erilepinguid teha, mis neid õigustavad Venes oisekohe ülesostmisi teha. „Eksportühisus“ huvitsid Daanis kaitseda siinne Vene delegatsioon.

Daani pangad ja Daani-Vene kaubandus. Nagu Daani lehed teatavad, peetud hiljuti Daani riigipangas („Nationalbanken“) koosolekut, millel Daani-Vene kaubanduslist läbirääkimist harutatud, ja millest hulk Daani raha- ja tööstusilma esitajaid osa võtnud, m. s. Daani tööstusnõukogu (Industriraadet) esimees ja insener Lange, kes määratud Daani tööstuse eest-

tajaks Daani Moskva delegatsiooni juures. Harutatud nimelt küsimust, kuidas tsentraliseerida pankade osavõtmist Daani-Vene kaubanduslisest läbikäimisest. Mõned osavõtjad soovitanud asutada Vene eksportpanka, mis Venega äriühenduses oleval Daani ärisid rahaga varustaks. See olla tarvilik kaubandusl. läbikäimises Venega, kes nagu harilikult, õige pikaajalist krediiti nõuda. Daani tõöstus olla niisuguse panga asutamise eriti huvitatud. Peale seda koosolekut olla pankade esitajad erikoosolekul kõnes oleva eksportpanka asutamise küsimust harutatud. Nagu kuulda, ei olla plaan sellel koosolekul suurt poolehoidu leidnud. Pangad tahta aga siiski asja lähemas tulevikus põhjalikuma harutamise alla võtta.

(Eesti saatkonna aruandest Rootsis.)

Daani võiväljaveo seisukorrast. Kommersiella Meddelanden'i viimases vihus on avaldatud Kopenhageni Rootsi saatkonna 1922. a. aruanne, milles seletatakse, et Daani võiekspord viimasel aastal rahutu seisukorra all on kannatanud. Daani raha kõikuv kurs on võikauba kindlusest teinud ja mitmed väljamaa turud, mis Daani endale peale sõda on muretsenu, et mitte ainult inglise turust ärarippuv olla, on nõudmise suhtes väga suurt kõikumist osutanud. Peale selle on Daani võieksporditõrised võidelda kahe suure inglise firma võistluse vastu. Mõlemil neil on kontorid Daanis ning peaaegu piiramata kapitaalid tarvitada. Need firmad on: The Maypole Dairy Company ja The Cooperative Wholesale Society. Kõneldakse, et mõlemi firma käes juba nüüd üks kolmandik kogu Daani väljaveost on ja kui Daani eksporditõrised võistluses alla jäävad ning üle poole väljaveetavast võist inglise firmade kätte läheb, siis on viimased seisukorra peremeesteks saanud ning võivad daanlastele või hinda ette hakata kirjutama. On enesest arusaadav, mida Eesti võiväljaveofirmad sellest võivad õppida.

Belgia.

Belgia väliskaubandus esimesel poolaastal ja juulikuul. Tänavu esimese kuue jooksul on Belgiasse toodud 12,429,080 tonni kaupasid 5,788,940 miljoni frangi väärtuses. Väljaveetud on samal ajal 8,015,789 tonni 3,820,675 miljoni frangi eest.

Juulikuu väliskaubandus oli järgmine: sissevedu 2,196,789 tonni, 1,023,2 milj. fr. väärtuses, väljavedu 1,501,615 tonni, 732,2 milj. fr. väärtuses.

Kaubaliikide järele on seitsme kuu jooksul veetud:

Sisse veetud:

	Tonnid.	Milj. fr.
Elusloomad	22,696	75,188
Toiduained	1,680,484	1,889,121
Toores- ja poolvalmis saad.	12,182,903	2,858,012
Valmissaadused	739,763	1,981,286
Kallismetallid	23	8,528
Kokku	14,625,869	6,812,135

Välja veetud:

	Tonnid.	Milj. fr.
Elusloomad	9,375	51,344
Toiduained	321,559	325,634
Toores- ja poolvalmis saad.	6,974,429	1,414,087
Valmissaadused	2,211,687	2,742,917
Kallismetallid	38	15,444
Kokku	9,517,088	4,549,426

Tähtsamad maad, kuhu Belgia oma kaupa müüb ja kust ka ostab, on järgmised:

Sissevedu:

	Tuh. tonnid.	Milj. fr.
Hollandi	1,581	687,425
Inglismaa	3,232	1,056,232
Prantsusmaa	5,483	1,481,276
Saksamaa	1,034	417,729
Ühisriigid	628	855,623

Väljavedu:

	Tuh. tonnid.	Milj. fr.
Hollandi	1,472	578,953
Inglismaa	938	887,143
Prantsusmaa	4,520	1,073,100
Saksamaa	348	221,401
Ühisriigid	196	174,795

Teated ettevõtete tegevusest.

Viru Panga a/s juhatus, Rakveres, teatab, et panga peakoosoleku otsuse põhjal 4. märtsist s. a. ja herra rahaministri loa suurendatakse panga põhikapitaal; milleks uude aktsiad välja antakse.

Endistel aktsionäridel on eesõigus uute aktsiate omandamiseks kuni 15. novembrini 1923. a. arvates iga vana aktsia peale üks uus aktsia.

Uute aktsiate väljaande hinnaks on määratud 300 marka.

Peaks 15. novembriks 1923. a. osa aktsiaid realiseerimata jääma, siis jaotatakse ülejääk selleks soovivavaldatale endiste aktsionäride vahel ära proportsionaalselt enamalt omandatud aktsiate arvu vahekorras.

Sooviavaldused ülejäägi realiseerimisest osavõtmiseks tulevad panga juhatusele kuni 1. detsembrini s. a. sisse anda.

Uute aktsiate omandamisel on vanade aktsiate ettenäitamine tarvilik.

Panga juhatus palub härrasid aktsionäride oma eestõigust kasutada uute aktsiate omandamisel.

A./S. „Asserin'i“ tsemendivabriku juhatus teatab, et peakoosoleku otsuse teostamiseks 27. juulist s. a. kaubandus-tõöstusministri loa 31. juulist s. a. nr. 942 all aktsiakapitaali suurendatakse 24 000 000 marga võrra selle läbi, et VIII seeria aktsiaid välja antakse 240 000 tükki à 100 marka nominaalhinna järele.

Uute VIII seeria aktsiate väljalaske hinnaks on 110.— (sada kümme marka) iga aktsia eest, millest 100 marka põhikapitaaliks läheb ja 10 marka uute aktsiate väljalaske kulude kateks, tempelmaksuks jne.

VIII seeria aktsiate väljalaske hind tuleb ära tasuda järgmisel:

tellimise juures ja mitte hiljem
30. novembrist 1923. a. mk. 35.— iga aktsia eest, 30. jaanuari 1924. a. mk. 25.— iga aktsia eest, 30. aprillil 1924. a. mk. 50.— iga aktsia eest.

Igal endisel aktsionäril on õigus iga kolme vana aktsia peale kaks uut saada, kuna ülejääk ära jagatakse proportsionaalselt nende aktsionäride aktsiatele, kes soovi on avaldanud ülejäägist osa võta.

VIII seeria aktsiad võtavad osa seltsi dividendist ühtlasi vanade aktsiatega 1. jaanuarist 1924. a.

Tellimine on avatud ühe kuu jooksul selle kuuluse ilmumise päevast arvates ja kõige hiljem kuni 30. novembrini 1923. a. Tallinnas, a./s. „Asserin'i“ juhatuses, Meripuiestee nr. 17.

Arikalender.

29. oktoobril.

A./S. „Räpina paberivabrik“, erakorraline peakoosolek, kell 12 p., Tartus, Suurturg 13.

31. oktoobril.

Eestimaa kinnitus-a/s. „Eka“ erakorraline peakoosolek, kell 6 p. l., Tallinnas, Pikk t. 6.

4. novembril.

Töölise o/ü. „Töölise maja“. avamis-peakoosolek, kell pool 11 e. l., Tallinnas, Vabaduspuistee 4, tööliste keldris.

5. novembril.

J. Toome, Liis, Johan ja Ann Eichenbaumide kinnisvara oksjon (vaata „E. Majandus“ nr. 22).

6. novembril.

Kinnitus a/s. „Eesti Union“, erakorraline peakoosolek, kell 12 e. l., Tallinnas, V. Karja t. 1, krt. 2 (omas ruumes).

Tähtsamad enampakkumised.

(Metsa oksjonid.)

21. novembril s.a. Pärnus, maakonna politseivalituse ruumides, Jäärja metskonnast **61,77 hfinu** 44 üksuses, hinnatud 2.725.925 mk.

22. novembril s. a. Tapa alevis, politseijaoskonna ruumides:

a) Tapa metskonnast **25,31 hfinu** 22 üksuses, hinnatud 1.902.342 mk.

b) Jäned metskonnast **23,03 hfinu** 16 üksuses, hinnatud 962.493. mk.

23. novembril s. a. Viljandis, Viljandi vallavalituse ruumides, Vastsemõisa metskonnast **56 puud** ja **80,92 hfinu** 79 üksuses, hinnatud 3.516.707 mk.

24. novembril s. a. Võrus, Kreutzvaldi tän. nr. 15, maakonna metsaülema kantseleis Vastseliina metskonnast, **70,61 hfinu** 79 üksuses, hinnatud 1.600.694 mk.

26. novembril s. a. Nurtu mõisas, metsaülema kantseleis Valgu metskonnast **32,26 hfinu** 43 üksuses, hinnatud 1.161.418 mk.

Ligemaid teateid metsatükkide üle annavad kohalikud metsaülemad ja metsade peavalitsus - Tallinnas, Toomkiriku pl. 3.

Turu ülevaated.

Rahaturg.

Tähtsamate arvete seis Eesti-Pangas - Tallinnas (ilma osakondadeta).

	(miljon markades)		
	16.X.	23.X.	Muutus
Kassa	534,1	516,5	- 17,6
Välisvaluuta kassas, pankades ja väljamaa vekslid	488,8	534,7	+ 45,9

Diskont. vekslid	1.130,8	1.125,5	- 5,3
Konto-korrent	2.242,0	2.241,5	- 0,5
Pangatähed	2.250,0	2.250,0	muutuseta
Riigikassa	2.072,9	2.162,7	+ 89,8
Jooksv. arved.	536,4	496,7	- 39,7
Väliskohustus- sed	189,4	146,1	- 43,3
Kassa osa- kondades.	547,5	527,3	+ 2,2

Eesti Panga arved iseloomustavad kõigeparemini sügist seisakut äriilmas: üksikud arved kõiguvad vaid vaikselt, ilma mingit kindlat tendentsi näitamata. Paranemist on olnud läinud nädala välisvaluuta arvetel, vähenemise tendentsi võiks ehk märgata laenu arvetel, kuna riigi kassa arve (tulumaksud) fõusnud on.

Kaubanduses tehakse hooaja läbikäigust kokkuvõtteid. Põllutöömasinatest ja riistadest on suurematel äridel umbes pool müümata jäänud, manufaktuuris samuti - vastavad välistratted on tulnud aga kinni maksta. Põhjuseks on võrdlemisi halb viljasaak, mis maa ostujõudu vähendanud ja mis ka lähemaks tulevikuks õhulasse ei luba ehitada. Et meid sarnase halva konjunktuuri juures suuremaid vapustusi pole olnud, on hea tunnistus meie majanduslisest tasakaalust. Kuna välistratted enam-vähem aga juba kinnimastud ja ettevaatlikumad ärid uut kaupa tellinud ei ole, enne kui vänad müüdu, siis on üldiselt põhjus arvata, et ainult seisukorra paranemist rahaturul oodata on, mitte enam aga halvenemist.

Marga väliskurs on endiselt dollar 347,5. Viimase ajal on aga põhjendud kahtlused, kas õigus on m. kursi dollariga siduda. On märgata, et kõik Euroopa stabiilsed valuutad, Rootsi kroonid, guldendid, Helveetsia frangid dollari vastu ühtlaselt kõiguvad, olenedes kogu Euroopa kaubahindadest, Ameerika omadega võrreldes. On arvamisi avaldud kas meie äriilmal parem poleks, kui m. kurs näit. Rootsi krooniga ehk Hv. frangiga ühtlaselt liiguks, sest ka meie kaubavahetus sünnib Euroopaga, aga mitte Ameerikaga. Kindlat seisukohta sellel alal võetud aga ei ole.

Võiturg.

15-20. oktoobrini on kontroll komisjoni poolt võid läbi vaadatud:

Inglismaale saamiseks	499	tünni
Rootsimaale	246	„
Saksamaale	1	„
Väljaveoks kõlbm. tünnist.	29	„

Kokku 838 tünni.

15-20. oktoobrini ei olnud inglise võiturul suurt hindade muutust, kuid igasugune muutus sündis ostjate kasuks. Kauplemine oli vaikne. Tõsist hindade langemist ei ole enne novembrikuu lõppu karta.

Eesti või müüdi:

I s. - 186 s. - 190 s.
II „ - 180 „ - 184 „

Tallinna börsed kursisedel

Kuupäev		1 dollar	1 naelsterling	1 milj. Saksa marka	100 Soome marka	100 Rootsi krooni	100 Daani krooni	100 Prantsuse frk.	100 Holl. guld.	100 Läti rubla	100 Tšehosl. kr.	1 kuld rubla	100 Itaalia liiri	100 Helveetia fr.
20.X	O.	346,5	1569	—	922	9135	6035	2065	13600	133,25	1045	170	1570	6225
	M.	347,5	1575	0,10	932	9185	6135	2115	13700	136,75	1075	—	1600	6275
	T.	—	—	—	932	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22.X	O.	346,5	1565	—	921	9125	6025	2050	13550	133,25	1020	170	1570	6225
	M.	347,5	1571	0,10	931	9175	6125	2100	13650	136,75	1050	—	1600	6275
	T.	347,5	1571	—	—	9175	—	2090	—	—	—	—	—	—
23.X	O.	346,5	1560	—	919	9110	6000	2000	13550	133,25	1020	170	1545	6200
	M.	347,5	1566	50*)	929	9160	6100	2050	13650	136,75	1050	—	1575	6250
	T.	—	1566	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
24.X	O.	346,5	1562	—	920	9125	5985	2000	13525	133,25	1020	170	1545	6200
	M.	347,5	1568	0,30	930	9175	6085	2050	13625	136,75	1050	—	1575	6250
	T.	—	1568	—	930	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25.X	O.	346,5	1559	—	920	9125	6000	2000	13500	133,25	1020	170	1545	6200
	M.	347,5	1565	0,30	930	9175	6100	2050	13600	136,75	1050	—	1575	6250
	T.	—	1565	—	—	—	—	—	—	—	1050	—	—	—
26.X	O.	346,5	1562,5	—	921	9125	6025	1995	13525	133,25	1020	170	1545	6200
	M.	347,5	1566,5	0,30	931	9175	6125	2045	13625	136,75	1050	—	1575	6250
	T.	—	1562,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

*) 23. X alates noteeritakse Saksa riigimarka miljardides.

Tähtsamate en gros kaupade hinnad, mis käesoleval nädalal kauba börsel koteerimise komisjoni poolt koteeriti.

Jahud: nisu, pehme, kõrgem Ameerika sort. pd. 570—620 „ sõre Ameerika „ 610—640 A/S. Rotermanni tehaste jahud: nisu, pehme, „ 460—595 „ sõre „ 605—630 „ pehme, teised sordid „ — Rukki jahud „ 245—260 „ püül „ 400—420 Nisu, Eesti „ 330—340 Rukis „ — „ Vene. „ 220 Kaerad, toidu, Vene „ 230—235 Odrad, õlle „ — Erned, rohelisad, Eesti „ 440—550 „ Hollandi „ 780—800 Riis, Burma II. „ 540—560 Kartulid, eksport „ 80—85 „ piirituse „ — Kartuli tärklis „Superieur“ „ 550 Piim, pudelites ltr. 19 Väi, meierei, eksport. pd. 4200—4400 Margariin, väljamaa „ 1680—2800 Juust, kohalik, Schveitsi. pd. 2400—2600 „ „ — „ „ — Kaseiin „ — Munad, eksport I. s. (sinine tpl.) „ 16—17 „ II. s. „ 14—15 Kakao, Inglis „ 1200—1400 „ Ameerika „ 1000—1200 „ Hollandi „ 1450—1600 Kohvi, Rio, Santos „ 2600—3000 „ „ 3100—3300	Kohvi, Kesk-Ameerika sordid „ 3100—4000 „ Mexiko „ — Tee, lahtine Pekoe broken, Java „ 4000—4200 „ Orange Pekoe, Java „ 5700—6000 „ „ „ Tseilon „ 6000—6400 „ „ „ Hiina „ 4200—4800 Suhkur, peenike, valge, Dantsigi „ — „ Ameerika, Java „ 900—910 „ Tšehoslovaakia „ — Siirup, kartuli, B 42° „ 725 „ B 38° „ — „ Glucose „ 700 Sool, lahtine „ 38—40 Heeringad, Yarmouth, Mattie tünn — „ Shotti Mat Full „ 3400—3600 „ Mattie „ 3200—3450 „ Norra Full „ — „ Islandi „ — Liha, sea, I. sort pd. 1600—1800 „ looma, I. sort „ 500—900 „ „ — Pekk, eksport. I s. „ — Heinad, aasa vaguniviisi — „ ristik „ — Õlkoogid, puuvillaseemne. „ 245 „ palmi „ 185—190 „ päevalille „ 255 „ soja „ 295 Nisukliid „ 175—180 Rukkikliid. „ 160 Puuvilla riie, Bjas, D. I. ars. 37,5—41,75 „ Mitkal, ekstra „ 29—30,75 Lina, Liivi R. 10 pd. — „ Võru-Petseri „ —
---	---

Lina seemned, õli 87 ¹ / ₂ % basis fr. Tall. „	—	Paber, rotatsioonid	430
„ külvi 98—99 „ pd.	—	Tsement, Portland, Port-Kunda	745
Takud, Cödilla I.	—	pütt 10 pd. 10 naela frko Tall.	745
„ II.	—	Tsement, Portland, Port-Kunda	700
Kivisüsi, auru, Yorkshire 2k. pest.	54—56	pütt 10 pd. 10 naela fr. Kunda.	690
„ Newcastle	52—53	Tsement, Portland, Aseri „ Tallinn	655
„ sepa	60—61	fr. Aseri	100
Koks, valu	95—100	Kriit, toores	110—130
„ gaasi	85	pestud	—
Põlevkivi, I. sort	10	Asfalt	—
Põlevkivi, II. sort	7,5	Tõrv, kivi	260—275
„ III. „	5	puu	300—350
Raud, sordi	275—290	Lubi	35—40
„ latt	—	„	—
„ vits	420—480	Gips, tükides frko Isborsk	—
„ raud plekk	440—500	jahvatatud „ „	—
„ „ tsingitud	680—720	krohvimise, loko	70
„ „	—	Teliskivid, I. sort, tuhat, fr. Tall.	6300
Teras Inglis	—	Puumaterjalid, saetud D/B/B/	—
„ Saksa	—	Eesti Strd I, II ja III s. frko Tal. .	—
„ nikkel	—	Puumaterjalid	—
„ vedru	450—500	„	—
„ valu	—	„	—
„ tööriistade	1000—1100	„ IV s.	—
„ talla	325—350	„ propsid; 7×7	—
„	—	„ liiprid	—
Malm	220—230	Põletispuud, sega 20% kaski, k. sld.	—
Inglitina	6000—6200	„	—
Seatina	850—875	Nahk, talla, Eesti kodumaa too-	4400—4600
Vask, plekk punane	4000—4800	resnahast valmistatud . pd. I s.	5000—5200
„ valge	3600—4600	Nahk, talla, Ameer. tooresn. val-	4400—4600
Tsink-plekk	1600	mist. I sort	5850—5850
„	—	Nahk talla, Ameer. tooresn. val-	—
Masinaõli, Vene, Nobel No. 6.	480—	mist. II sort	—
„ Ameerika	460—500	Tuletikud, origin. kast (500 pakki)	—
„ solaar	—	Toores nahk väiksed ja suured .	—
„ auto Vacquum Comp.	1200—1400		
„ auto	650—800		
Tsilindriõli, Vene	—		
„ Ameerika	520—625		
Põlevkivi õli	200—240		
„ pigi	300		
Nafta, Vene	230—240		
„ Ameerika	170—190		
Petrooleum, Vene	195—205		
„ Ameerika	195—200		
Bensiin, Vene	680—700		
„ Ameerika	660—680		
Piiritus, eksport. (excl. vaat) fob ltr.	\$ 0,20		
Pesuosoda	200—210		
Seebikivi 72% Inglis	540—570		
Parafiin 102 ¹ —110 ⁰ }	650—740		
120 ⁰ —134 ⁰ }	—		
Parkimise ekstrakt	850		
Väävel, õie 98%	360		
Värvid, nigrosin vees sulav, välj. kg.	525		
„ tsinkvalge Saksa roh. PZ. pd.	1550		
„ Prantsuse	1500—1600		
„ tinavalge Inglise	1200—1360		
„ ooker Prants.	300—350		
Väetisained Superfosf. „Silva“ (k. 6 pd.)	—		
„ 17-18% fr. Tallinn.	605		
„ Superfosf. E. T. K. must kukk	—		
(k. 6 pd.) 18—20% fr. Tallinn.	615—625		
„ Thomasjahu k. 100kg. 15-17%	560—		
„ Kaalisool, 30% kott 6 pd. frko jaam	445		
„ 40%	605		
„ Kainiit 12% lahtine, pd.	—		
„ Norra salpeeter, kott 6 pd.	2100		
„ Vosvoriit, Eesti 6%	34—36		

Prahid :

Liua			
Tallinn — Stettin	tonn	Emk.	1500
„ — Ghent	„	24 sh.	—
„ — Dundee	„	—	—
„ — Belfast	„	—	—
„ —	„	—	—
„ —	„	—	—
Takud + %			
Puumaterjalid D/B/B/ standard			
Tallinn — London	„	—	—
„ — E. C. C. P. (Ingl. idarand)	„	£—45—47/—	—
„ — Antwerpen	„	B. fr. 120	—
„ — Southampton	„	£—46/—	—
„ — Manchester	„	—	—
„	„	—	—
„	„	—	—
Segakaup	tonn		
Tallinn — Stettin	„	Emk.	800-1200
„ — London	„	—	—
„ — Stockholm, või	„	Rkr.	12—25
„	„	—	—
„	„	—	—
Kartulid			
Tallinn	„	—	—
„	„	—	—
„	„	—	—
„	„	—	—
„	„	—	—
„	„	—	—
„	„	—	—
„	„	—	—
„	„	—	—