

# Laevandus ja Kalaasjandus

Nr. 4(24). Aprill 1928. III aastakäik

**ETK.**

**Kodumaa kalakaubad. Kalastustarbed  
ja mootorid. Kütte- ja määrdeõlid.**



**Thornycroft.  
Skandia. Penta**

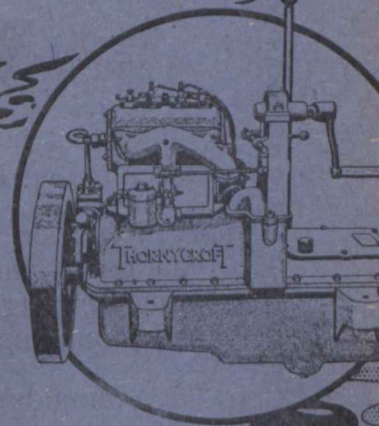
Kõige odavamad meremootorid sest tarvilikud ainult  
 $\frac{1}{2}$  naela kütet h. j. peale tunnis.

Ainuesitaja Eestis:

**Otto Eggers**

Tallinn, Harju 29.

End. jahtpaatide ja laevatehas.



# Kalurid!

Ainult

## „OLYMPIA“

on Teie

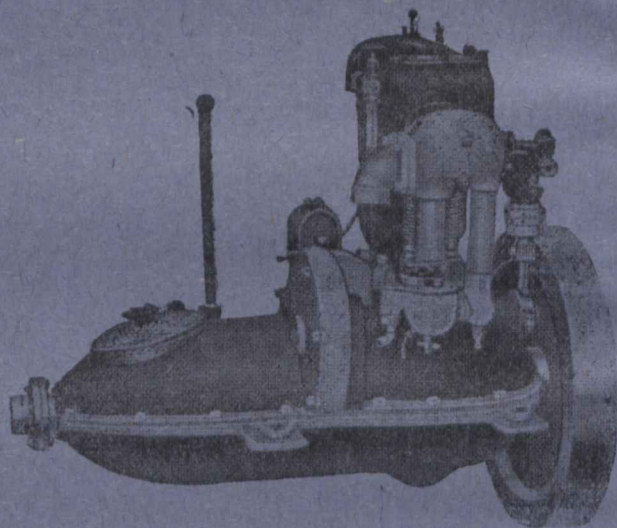
### paadimootor.



Siin on see kuulus Soome  
paadimootor

## „OLYMPIA“

millest iga edukas kalamees  
unistab.



Kindel ja tugev ehitus, ustav ja vaikne käik, äärmiselt väike  
kütteaineja määrdeõli tarvitamine, tugev tööjõud ja nägus välimus.

Need on „*Olympia*“ paadimootori vastuvaidlemata eri  
omadused. Suur nõudmine „*Olympia*“ paadimootorite järele  
tunnistab selgelt, et ka meie kalurid „*Olympia*“ kõrgeväärtus-  
tuslisi omadusi tunnevad.

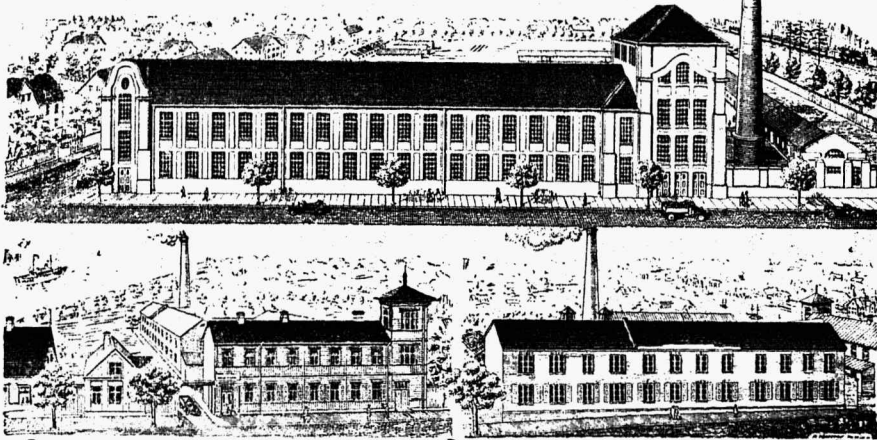
Võimaldame kaluritele soodsaid osamaksu tingimusi.

„*Olympia*“ paadimootorite peaesitaja Eestis:

## A. S. W. Schneider & Ko.

Tallinn, Estoniapuistee 19. Kõnetraat 26-34

# PÄRNU LINATÖÖSTUS A/S.



## **Suurem ja täielikum linatööstus riidevärvimise, villakraasimise- ja ketramisevabrik.**

Linatööstuses valmistatakse linast riiet, nagu: särigid, voodilina-, aluspüksi-, käteräti-, laupesu-, matratsi-, koti- ja vahariiet. Linast ja takust lõnga. Soovijatele vahetatakse riiet ja lõnga kohe linade vastu ümber.

### **Villatööstuses**

kraasitakse ja ketratatakse villu, ning korrutatakse igas jämeduses lõnga.

### **Värvitööstuses**

värvitakse riiet ja lõnga, vanutatakse (uhutakse) pressitakse, aurutatakse, šääritakse ja pestakse kangaid suurrätte ja vaipu. Värvitakse ja trükitakse vooditekke.

### **Võrgutööstuses**

valmistatakse kalameestele võrgulõnga ja nõöre, KOOTAKSE KALAPÜÜGI VÖRKE.

### **Ketramise- ja kudumisetööstus,**

PÄRNU, RÄÄMA T. 38. TEL. 1 - 25.

### **Värvimise-, villakraasim. ja ketramisetööstus**

V. Pärnus, Tallinna-Posti tän. 6 (Simusilla juu res). Tel. 1 - 24.

**Õlid ning rasvad, tõrv, terpentiin.**

**Nafta, bensiin, petroleum.**

**Mootorid „Andros“**

**A. B. Andrée Rosenqvist.**

**Värvid, tehnilised kaubad.**

**Keemilised kaubad etc.**

**Hans P. Eggers'i juures**

**Vene tän. 1 Tallinn,**

**Kõnetr. 14-39, 21-58, 32-68.**

**Wõrdlemata odavad hinnad.**

**Hoolitsege enda ja oma perekonna eest!**

Merele minnes kinnitage oma varandus ja elu

**Esimeses Eesti Kinnituse Seltsis**

**E E K S.**

Peakontor Tallinnas, Lai tän. 1 oma maja,  
telefon 7-85

◀ Kinnitustingimused soodsad. ▶

**Meil on:** Oma talust piim ja koor, oma aiast puu ja juurevili, oma maalt kõik roheline toit, oma kodust puhtus ja täpsus, omalaadi maitavad toidud. omaette odavad hinnad

— ja —

1000 võerast päevas!

**KOHVIK „ASTORIA“ EI VAJA REKLAAMI!!!**

**Tallinnas, Harju t. 19.**

**On teada:** et meil on oma kondiitri — kaks söögisaali 400 inimesele — muusika lõunaajal ja õhtuti — biljardisaal — hea vaadiõlu — ja sellepärast ei vaja KOHVIK „ASTORIA“ reklaami

# I Auto ja mootorite NÄITUS

Tallinnas 27 apr.— 1 mail s. a

Näituse platsil (Nunne t. 20)

Näitusel esinevad suuremas valikus:

1. Kalapaatide mootorid uuemad tüübid
2. Muud väikemootorid
3. Küttematerjalid, õlid, osad,
4. Autod, jalg- ja mootorrattad.

Näitus on esimene ja parem juhus uuemate mootoritega tutvunemiseks ja ostmiseks, ükski edukas kala ja laevamees ärgu jätku näitust külastamata.

## EESTI RAHVAPANGA

arvete seis 31. märtsil 1928. a.

### AKTIVA

### PASSIVA

Kassa, ja jooksvad arved pankades	81.230.89	Osa- ja muud kapitalid . . . . .	203.364.04
Väärtpaberid ja välismaa raha . .	4.399.81	Hoiusummad . . . . .	1.448.363.09
Laenud . . . . .	1.262.727.84	Vekslite rediskont ja muud laenud	
Korrespondendid . . . . .	837.707.54	Eesti Pangas . . . . .	77.705.57
Osamaksud teistes asutustes . . .	5.460.50	Korrespondendid . . . . .	595.180.31
Garantiide debitoorid . . . . .	233.944.30	Garantiid . . . . .	233.944.30
Riiklised laenud . . . . .	1.012.676.60	Riigikassa, tagasimaksetavad riik-	
Kinnis- ja vallasvarad . . . . .	149.713.60	lised laenud ja kalameeste riik-	
Mitmesugused aktivad . . . . .	135.004.89	lise laenu fond . . . . .	1.039.139.12
Ärikulud, maksud, %% ja komisjon	22.024.46	Mitmesugused passivad . . . . .	86.600.22
Liikmete kohustused . . . . .	325.800.—	Saadud %% ja komisjon . . . . .	39.539.63
		Liikmete lisavastutus . . . . .	325.800.—
		1927. a. puhaskasu . . . . .	21.054.15
	<u>4.070.690.43</u>		<u>4.070.690.43</u>

Juhatus.

# SHIPPING & COAL COMPANY,

LIMITED.

Baltic House, Leadenhall St., London, E. C. 3.

TELEGR. AADR.: „SACCOMPY, LONDON“.

## OSAKONNAD:

### Shipping & Coal Co., Ltd.,

Proctor House,  
Side.  
Newcastle.

Tel. address: Steamship, New-  
castle.

### Shipping & Coal Co., Ltd.,

31 St. Vincent Place,  
Glasgow.

Tel. address: SaccompY, Glas-  
gow.

### Shipping & Coal Co., Ltd.,

44, Bernard Street,  
Leith.

Tel. address: SaccompY, Leith.

### Shipping & Coal Co., Ltd.,

Alfred Gelder Street,  
Hull.

Tel. address: Stamship, Hull.

### Shipping & Coal Co., Ltd.,

63/9, Exchange Buildings  
Cardiff.

Tel. address: SaccompY, Cardiff.

### T. WARD & Co.,

Goole.

Tel. address: Replica, Goole.

Laevaomanikud, sõe-eksportöörid, punkerdajad, laeva- ja prahiagendid jne.

## PAKKUMISED

C. I. F. igas sadamas

## PUNKRID

igas inglise ja kontinendi sadamas.

Eesti ase-konsulaat:

Proctor House, Side, Newcastle-On-Tyne.

Kontroll-piirkond:

Counties of Northumberland & Durham.

Konsul:

Capt. R. B. Tinsley, C. B. E., R. N. R.

Eesti Laevasõidu Ameti akkrediteeritud agendid Inglismaal.

Tallinna esindaja:

Mr. J. W. Poskitt, Vene tän. nr. 11-a.

## Mere- ja kalaasjanduse ajakiri

# Laevandus ja Kalaasjandus

Ilmub kord kuus Eesti Laevajuhatajate Seltsi ja Eesti Kalameeste Ühingute Liidu toimetusel.

Toimetuse juhataja: A. GUSTAVSON, J. HELBERG, J. JÕGI, K. KORNEL, A. WARMA.

Toimetuse ja talituse aadress: Meremeeste Kodu, Uus-Sadama 11-a, Tallinn.

Kõnetunnid: igapäev (peale laup. ja pühapäev.) kell 1–2 p. l. Toimetaja telefon 41-48.

Tellimise hind 2 kr. 50 s. (12 numbriga eest). Väljamaale 100% kallim.

ÜKSIK NUMBER 25 snt

Nr. 4 (24)

Aprill 1928.

III aastakäik.

SISU: 1. Kalameeste Ühingute Liit asub süstemaatilisele kalaasjanduse arendamisele. 2. Pärnumaa kalanduse seisukord. 3. Kalurite varade kindlustusest. 4. Haugipüük ünnaga. 5. Kalapüüniste vastupidavamaks tegemine. 6. Kodu- ja väljamaalt. 7. IV laevaomanikkude kongress 11.–12. märtsil. 8. Üle Eestimaalise Meremeeste Liidu 1927 a. tegevuse aruanne. 9. Pärnu sadam jälnud aastal. 10. Kodu- ja väljamaalt.

## Kalameeste Ühingute Liit asub süstemaatilisele kalaasjanduse arendamisele.

Põllutööstuste nõusolekul on kõik kalaasjanduse instruktorid alates 1. aprillist ületatud Eesti Kalameeste Ühingute Liidu juure, ning jäävad nüüdsest peale täielikult Liidu käsutada. Ühtlasi suurendati Riigikogu eelarve-komisjonis instruktorite palgakrediiti, mis võimaldab nende arvu suurendada 3 isiku võrra ning varustada instruktoritega kõiki rannamaakondi. Läbirääkimiste tulemusena maavalitsustega on lubatud instruktoritel kasutada alalise asupaigana maavalitsuste ruume. Allpool toome üksikult raiooni-inspektorite asukohad.

### I. Saarte instruktor.

Piirkond — Saaremaa, ühes Muhu- ja Hiiumaaga. Alaline asukoht — Kuresaare linn.

### 2. Pärnumaa instruktor.

Piirkond — Läti piirist — Matsalu laheni, Kasari jõeni. Alaline asukoht — Pärnu linn.

### 3. Virumaa instruktor.

Piirkond — Vene piirist — Harju piirini. Alaline asukoht — Kunda alev (kavatsetav).

### 4. Harjumaa instruktor.

Piirkond — Viru piirist Matsalu laheni, Kasari jõeni. Asukoht — Tallinn.

### 5. Sisevete instruktor.

Alaline asukoht — Tartu.

Peale selle jääb üks instruktor tegutsema eriliselt ümbertöötamise alal. Nõuandjana perenaistele kalade ümbertöötamise ja kalatoitude valmistamise alal tegeleb naisinstruktor. Viimase ülesanne on korraldada kursusi kalatoitude valmistamise ja koduse kalade ümbertöötamise alal ning õpetada algkoolide täiendusklassides, majapidamise koolides jne.; kus puudub vastav erioppejõud. Kõik instruktorid on kohustatud mitte ainult teoreetiliselt õpetama ja kursusi korraldama, vaid ka vajaduse korral kohal viibima kuni teatava töö lõpuni ja üldse kalaasjandusesse puutuvais küsimusis kalureid teoga ja nõuga toetama. Tundes meie kaluriskonna huve, peab mainima, et Liit siin kõigiti on püüdnud neile vastutulla. Kuna varemalt kuulda võis kaebtusi vilunud nõuandja puudumisest püügihooaegadel on nad nüüd

rannaraioonides käepärast, ning igal ajal on võimalus, kui mitte isiklikult instruktorit kohale kutsuda, siis vähemalt kirjaliselt nõu küsida, teades tema alalist asukohta. Ka võimaldab sarnane raioonidesse jaotamine instruktoritele produktiivsemalt töötamist, kuna neil aega rohkem on, oma tööd põhjalikumalt võivad teha ja oma ümbruskonna oludesse süvendada.

Eestkätt kavatses Liit instruktorite kaudu tutvustada kalureid paremate, kuid siiski lihtsate, ümbertöötamisviisidega, nagu soolamine, suitsutamine. Ehkki, võib olla, mõni arvab, et ta seda isegi küllaldaselt tunneb, peab veel väga palju õppima kui tahame omamaa kalale, eriti silgule, laialisemat turgu, esialgu kas või sisemaal leida. Siis on valusamaks küsimuseks külmhoiuruumid. On nii mõnda korda juttu olnud selle ajakirja veergudel jääkeldrite asutamisest randades, vast ehk aitab siingi tublisti kaasa instruktori kohalolek, kes võiks juhatust ja näpunäiteid anda ja ka tööle ergutada. Põlevamaid päevaküsimusi kaluriskonnas praegu on ka püüniste parkimine. Loodetavasti suudavad ka siin instruktorid palju korda saata.

Kalaümbertöötamise propageerimiseks korraldab Liit tänava kevadel püügihooajal ümbertöötamise kursusi ja võistlusnäitusi randades. Võistlusnäituste eesmärk on asjast huvitatud isikute tööle ergutamine ja ümbertöötatud kalaproductide kvaliteedi tõstmine.

Liidu juhatuse ja instruktorite ühisel koosolekul otsustati kursused korraldada järgmistes kohtades, kui erilisi takistusi ei tule.

**S a a r t e l:** Nõmmkülas ja Randveres käesoleval kevadel silguga. Salineeme ja Kihelkonna piirkonnas — 4 kohas sügisel siiaga, ühes kohas silgu ja kiluga.

**P ä r n u m a a l:** 3 kohas — Tahkurannas — silguga, Pootsis — vimмага ja silguga, Pärnus — kevadel — vimмага.

**L ä ä n e m a a l:** Puisel — silguga.

**H a r j u m a a l:** Päriseal ja Kolga-Leesil — sügisel — kiluga ja räimega.

**V i r u m a a l:** Narva-Jõesuus — silguga — aeg kindlaks määramata. Peale selle veel kahes kohas, kus olud soodsamad, näit.: Purts-Jõesuus ja Toilas.

**Sisevetel:**

**Olesnitsast — Kallasteni, juu-**

nis, juulis ja augustis — rääbisega (suitsutamine, soolamine).

**V ä r s k a ü m b r u s e s** — mais, juunis — latikaga (suitsutamine ja soolamine).

**P i k a s i l l a l** — mais, juunis — latikaga (suitsutamine ja soolamine).

**P i i r i s a a r e l** ja **P e d a s p ä ä l** — augustis — siiaga (suitsutamine ja soolamine).

Parkimisviiside levitamiseks randades soetab Liit omale tööabinõud, missugustega randades toimitakse prooviparkimist. Parkimine on maksuta. Parkimisel tarvitaminevad ained muretsevad kalurid ehk kalameeste ühingud, kes instruktori kohale kutsuvad, hoolitsedes seal juures prii küüdi, instr. ülalpidamist ja korteri eest.

Kiisa ja tindi kuivutamise propageerimiseks kavatakse korraldada ka katseid, et selgusele jõuda kuivõrt nad vastavad meie turu nõuetele.

Meie kalakaupadele välisuru saavutamise otstarbel kavatses EKÜL pöörata palvega Kaubandustööstuse ministeeriumi poole, et Eesti-Läti kaubalepingu sõlmimisel kaotataks toll Lätisse veetavatelt kalakaupadelt.

Et, eriti sisevetel, püügiviisid vananenud, siis kavatses EKÜL korraldada katsepüüke sisevetel üle-maa kalurite tutvutamiseks uemate püügiviisidega.

Liidu instruktorite juhatusel asutatakse kolm liikuvat parkimispunkti, esialgu: 1) S a a r e m a a l e; 2) Harjumaale; 3) Pärnumaale.

Püüniste parkimise levitamiseks tahetakse ka sisevetel tähelepanu pöörata ning instruktoritel on ülesandeks tehtud seda asia esialgu teoreetiliselt kaluritele selgitada. Kui soovijaid leidub, siis saadetakse parkimise abinõud ühe instruktoriga kohale.

Eesti Kalameeste Ühingute Liit soovib kalameestele ja töösturitele igal ajal ia kõigis nende elukutsesse puutuvais asjus pöörata oma raiooniinstruktori ehk otsekohe Liidu poole. Kalameestel on Liidu läbi võimalik omale püüniseid, mootoreid, kalapakkimisenõusid ine. tellida, ia ka turuküsimusi lahendada. Ka on Liidul rida isikuid, keda võib soovitada kalameeste ühingutele ja töösturitele: kui vilunudid jõude kalaasjanduse alal. G.



## Pärnumaa kalanduse seisukord

Kuna käesoleval aastal kalanduse alal statistiliste andmete kogumisele asuti, siis võib loota, et peagi korda läheb üksikasjalisi andmeid saada kalasaagi hulga ja väärtuse üle. Pärnumaal on kalapüük tuuallikaks suurele hulgale. Rahvalugemise andmetel on Pärnumaa rannavaldade elanikkudest umbes 20% kalureid, terve maakonna elanikkude hulgast aga 4%. Kalapüügi alal kasutatakse olevatel andmetel Pärnumaal 127 aeru-, 277 purje- ja 84 mootorpaati. Ligikaudse kokkuvõtte järgi on Pärnumaal püünistesse ja paatidesse investeeritud kapit. üks miljon krooni.

Kalurid elavad õige viletsasti. Turg on korraldamata. Kuid mõndagi võib kalur ise — ühiselt teistega — parandada.

### K a u b a h e a d u s p e a b p a r a n e m a .

Tähtsama püügiobjekti moodustab räim. Et teda aga hooajal palju enam väljapüütakse kui maakond tarvitada suudab ja raudteel laiali veetakse, siis tekib ülejääk üksikutel päevadel, kus teda kuhugile panna ei ole, mis on üldiselt meie väikese mahutusega turul harilik nähtus. Värskekala tarvitamine on piiratud. Puuduvad võimalused mõnedki päevad alal hoida, mis on aga turu reguleerimiseks väga suure tähtsusega.

Torkab silma, et hoolimata suurest püügist ka Pärnu ja maakonda palju välismaa kala soolasilgu näol sisse veetakse nagu tollivalitsuse andmed näitavad. Näiteks 1926. aastal isegi Lätilt. Ebaloomulik nähtus, kuna meie silgule varemadel aegadel oli Läti linnades kindlustatud turg.

Eriti on Soome silk ka Pärnumaa kalameeste kaubale võistlejaks. Selle kurva nähtuse põhjustest on juba mitu korda selle ajakirja veergudel juttu olnud. Tuleb veel kord mõne asjaolu juures paari sõnaga peatuda. Märgime, et umbes paarikümmend aastat tagasi oli Soome silk sama vilets kui meie oma praegu. Selle aja jooksul on aga soomlased oskanud kujundada kaupa, mis väärib tähelepanu meil ja nagu kuulda isegi ka Põhja-Ameerikas.

Kuid meil häbenetakse silku sarnasel kujul nagu ta müügile tuleb isegi kalameeste poolt müüa ja pakkuda, mida tähelepanin Pärnu laadal.

Teatavasti müüvad Pärnu laadal kalamehed vahest kaunis palju silku kalameestele ja ka linnalastele. Viimasel laadal oli 200 tünni ümber silku. Noor kala-

mees, krae kaelas ei julgenud silku müüa, vaid vaatas eemalt kuidas tema noorik silkudega askeldas ja neist nähtavasti suure vaevaga, viimaks lahti sai. Tõesti ei olnud need silgud kuigi isuäratavad. Sarnased silgud ostjaid ei meelita.

Siin peab asjast ülesaama kalameeste enda algatusel. Tuleb värskest räimest valmistada täieväärtuslikku kaupa, mis ostjat eemale ei peleta ja ka kalamehele häbiks müügil ei oleks. Muidugi ei saa sellest väiksest räimest, mis hooaja viimastel päevadel püütakse, soolatult kõige paremat, aga paranduseks võiks teha nii mõndagi.

Pearõhku tuleb panna just pakkimisele. Tuleb reatada ja vähematesse nõudesse pakkida, siis ei tarvitseks kalamehel naelaviisi müüa laatadel ja oma kallist aega raisata. Ostja saaks omale aga palju väärtuslikuma kauba. Loomulikult, kui ostja laadalt ostab naela- ehk puudaviisi silku ja neile peab ise soolvett peale tegema muutub see tülikaks, soolveeta aga on kaup mõne päeva pärast paras maha matmiseks.

Õeldakse, et vähematesse nõudesse pakitud läheb kaup kallimaks, et veerandid ja üldse vähemad nõud maksavad palju enam, kui üks suur heeringatünn. See on küll õigus. Ometi tuntakse kaubanduses palju niisuguseid artikleid, mis vähestes pakkides turule lähevad ja nii tarvitajale meeldivad. Nõudlik tarvitaja juba seda vähest kulu arvesse ei võta, mis temal enam tuleks maksta. Peaasi on, et ta oma maitsele vastavat kala saab.

Loodetavasti saadakse vähemate nõude küsimusest tänavu osaliselt üle. Ainult tellimistega peaksid kalamehed ruttama. Tünnide tellimisi võiksid kalamehed oma ühingute ja seltside kaudu korraldada. Aegsasti tuleks tellimised ärasaata Kalameeste Ühingute Liidule. Viimaselt on eeltöid tehtud kalameeste osaliseks rahuldamiseks. Kui tellimistega viivitakse on see tellijate süü, et hooajaks tellimist täita ei saa.

Tähtsat osa etendab pakkimises reatamine, mis annab kaubale ilusa, maitseka väljanägemise. Iga kalamees on seda isegi tähele pannud.

Siin kerkib päevakorrale ajaküsimus kaebatakse, et oma perega sellest kuidagi üle ei saa. Teatavasti soolavad ka kalurid räimi ainult siis kui Pärnu turg on üle kuhjatud ja kuhugile kalu enam mahutada

värskelt ei saa. Loomulikult on siis ka räime igal mehel ja keegi naabrile abiks ei lähe.

#### J ä ä t ä h t s u s.

Eelpool märgitud kuhjumise korral pakub teatud abi jää tagavara. Tuleb ehitada omale ehk mitme peale Norra kalapüügi inspektor Valleni süsteemilised kodused külmhoiuruumid. Siin peab end õigel ajal jääga varustama, siis ei sünnita räime värskelt hoidmine suuremaid raskusi, ning võib hääde tagajärgedega soolata ja reatada nii kuidas aeg lubab ja on tahtmist. Muidugi võib nii ka räimi pike-malt värskena hoida ja teda värskena turule toimetada. Lihtsatest kodustest jääruumidest kirjeldati läinud aasta „L. & Kalaasj.“ veergudel.

Suuremate ja moodsamate külmutusmajade küsimus on nüüd küll põllutööstusteeringus päevakorraks kerkinud, siiski laseb kavade teostamine kaua oodata. Kuid veel kord rõhutan: silgule turgu leida aitaks väiksem pake s.o. vähemad nõud nagu  $\frac{1}{4}$ ,  $\frac{1}{8}$  ja  $\frac{1}{16}$  tünnid ja reatamine.

Vimmad leiaksid samuti rohkem tarvitamist, kui neid paremini soolatakse. Seni tuntakse küll ainult Pärnus ja ümbruses soolatud vimma, kaugemates kodumaa nurkades aga pea mitte sugugi. Praeguse soolamise mooduse juures peab soolavimma soovitamine kaugemates kodumaa nurkades täielise ettevaatusega sündima, muidu on aga vimm küllalt vääriline kodumaal suuremal hulgal tarvitamist leidma.

Vahest lahendaks küsimuse siia moodi soolamine ja vähemad nõud.

Parema soolamisviisidega ja praktiliste nõuannetega tutvustavad kevadel, räimepüügi hooajal kalanduse instruktorid kalamehi. Selleks tuleks kalameestel vastavatest kursustest osavõtmisele mõelda.

#### Eluskala hoid.

Üldiselt on aga ka Pärnumaalt saada suuremal arvul eksportkala nagu koha, haug ja angerjad. Ka on väga soodsad võimalused neid kalu välisturule toimetada. Eluskala hoiuks puuduvad aga kalameestel vastavad sisseseaded, ainult Pärnu linna piirkonna kalamehed on enam-vähem varustatud eluskala sumpadega, maakonna kalamehed on jäänud endisesse seisukorda.

Maakonnas on elukutselisi kalamehi vähe, ainult 183 perekonda. Suurem osa on seotud maaga ja selle tagajärjel on kalapüük kõrvalise tähtsusega, millele ainult

siis suuremat rõhku pannakse, kui kala on kalda lähedal. Loomulikult hoolitsetakse siis ka tema turuletoimetamisest palju vähem. Maakonnas puuduvad täielikult jääkeldrid, mis on kalahoiuks tingimata tarvis. Nii on jää see vahend, mis Pärnumaa kalameestele paremaid tulevikuväljavaateid anda suudaks.

Püügiviisid vajavad samuti katseliselt selgitamist, kas ei saaks praeguse kuluka vaiamõrdade asemele leida odavamalt ja tagajärjelikumalt püügiviisi. Siin peaks valitsus toetama, kalameestele käib uue- mate püügiviiside katsetamine ja nende võrdlemine ülejõu.

Noorematele kalameestele nende elukutsesse puutuvate teadmiste täiendamine võiks sündida kalameeste täiendusklassides, missugused tuleks asutada 6 kl. algkoolide juure, muidugi neis valdades kus on selleks kõige enam eeldusi. Täiendusklasse võiks avada Kihnu, Tahkuranda, Selistesse, Audrusse, ka Häädemeestele ja Orajõeale, kus rannajoone pikkus küllalt soodsaid võimalusi kalapüügiks loob. Kalaasjanduse täiendusklassid pakuvad ka meremeestele mõningaid vajalikke algteadmisi, mis vahest ka laevanduse edendamiseks sündsad oleksid.

#### A l a m õ ò d u l i s e d k a l a d.

Räimepüügi hooajal hävitatakse suurel hulgal väikseid alamõõdulisi koha ja vimma poegi. Siin peaks kalamehed, endast mõistetavalt, rohkem tähelepanu pöörama oma tööpõllule, sest et hävitades noori kohasid ja vimme, kes veel kudeküpsed pole, vähendatakse üldiselt kohade ja vimmade arvu. Viimastel aastatel kaebavad kalamehed, et kohad ja vimmad vähenevad. Siin ei aita seaduse järelvalve, kui kalamehed oma elukutsesest täiel määral lugu ei pea ja noorte koha ja vimma poegadele elu ei kingi. Muidugi saavad tänava kevadepole ka järelvalve asutused palju suurema innuga kalapüügi seaduse täitmist kalameestelt nõudma. Seaduse täitmise nõue ei ole asjata, sest ta sünnib täiel määral kalameeste enda kasudes. kuna paljudel kalameestel näiks lugupidamine oma tuleviku vastu nõrk olevat, mida tõendab seadusest igatpidi mööda hiilimine. Tüübiline näitena nim. vast seda asjaolu, et Pärnu muuli ümbrusest mudast, talveninäkule pugenud angeriaid armastavad mõned kalamehed västradega öösiti väljaraiuda. Loomulikult viastatakse nii palju angerjaid, mis üldiselt väga suurt kahju sünnitab. Piirivalvel on raske seda jälgida, sest tavaliselt valitakse selleks spordiks üdused ööd. Võib küll olla, et seda ei tee

tõsised kalamehed, vaid sarnased kellele kalamehe nimetus ei kõlba. Sellest pahest saaks üle ehk kalameeste registreerimisega, kusjuures igasugused õnnekütid, kes kalameeste elukutsele häbiks ja teotuseks osutuvad, kalameeste nimekirjast välja jääks, mis üldiselt meie kalaasjanduse arendamisele väga tähtis oleks.

Üldises kokkuvõttes peab ütleva, et

Häädemeeste kalameeste selts	9 liikme	a. ühingusse koondunud	23,6%	kalameestest
Orajõe	31	"	52,5%	"
Tahkuranna	56	"	39,4%	"
Pootsi	61	"	39,8%	"

Tõstamaa ja Uulu kalameeste seltsid on hingusele minemas. Esimene ei ole kaugemale saanud kui põhikirja registreerimiseni, teisel on aga tegevuses mitmed äpardused olnud ja et kalameeste arv seal väike — siis ei suudeta seltsi ülevalpidada.

Pärnu seltsidest on esikohal liikmete arvu poolest M. Ja kalameeste selts „Meri“ 190 liikmega, M. ja km. selts „Jahta“ — 90 liikmega ja M. & km. selts „Laine“ — 83 liikmega. Tõsiasi on see, et seltsidesse ja ühingutesse koondumine võib siis ede-

on palju teha Pärnumaa kalaasjanduse parandamiseks, milleks ka kalameeste enda hoogsamat tegevust tarvis läheb, sest omaabi-ühistegevus on jäänud seni kasutamata milleks annab kujuka pildi kalameeste koondumine oma ühingute ja seltside ümber.

Praegu on Pärnumaal registreeritud 6 kalameeste seltsi ja Pärnu linnas 3.

neda kui liikmed omast ühingust ja seltsist majanduslikku tulu saavad. Selleks tuleb igas seltsis tõsiselt kaalumisele võtta seltside majandusliku tegevuse alustamise. Ei saa nii ükskõikselt omaabi-ühistegevuse peale vaadata nagu seni, kus loiult elatud ja oma elujärje paranduseks kõiki võimalusi kasutatud ei ole. Ühine koostöö oma seltsides ja ühingutes, mis omakord koondunud on keskühingu Kalameeste ühingu Liidu ümber viib ka Pärnumaa kalamehi oma sihtidele lähemale.

*J. Šoberg.*

## Kalurite varade kindlustusest

*H. E.*

Kalurite varade kindlustusvõimaluste selgitamisele tuleb tõesti asuda. Alljärgnevas artiklis vaadeldakse mootorite ja paatide kindlustamist, kuid tuleb kaaluda ka püüniste kindlustust. Toim.

Kalurite varade kindlustusest on juttu olnud küll kalurite kongressidel, päeval, ajakirjanduses jne., isegi vastavaid resolutsioone selleks on võetud vastu, kuid senini ei ole aga siiski asja liikuma suudetud panna. Suurimaks takistajaks oli peamiselt kalandusstatistika korraldamatus. Ilma statistikata on aga raske väljatöötada kindlust, põhimõtteid, määrusi ja preemiaid, sest puudub ülevaade hukkunud püüniste hulgast, väärtustest ja hukkumise põhjustest. Nüüd, kus kalandusstatistika asi juba liikumas on, tuleks meil ka kalapüüniste kindlustusküsimused uuesti päevakorraile võtta.

Eestis ei ole praegu ühtegi kindlustuseltsi, kes kindlustaks kalurite varandusi õnnetuste vastu. Mõned kindlustusseltsid kindlustavad meil küll kalapaate ja mootoreid, kuid ainult tulehädadohu vastu. Sellest on aga vähe abi, sest õnnetused on ikkagi tingitud peamiselt ilmastikoludest.

Kalurite varandusi tuleb kindlustada igasuguste õnnetuste vastu.

Et kalurite varade kindlustamisel tihti võimalikud spekulatiivsed väärnähused ning seltsi määrustest ja tingimustest kõrvalekaldumised, siis on kalapüüniste kindlustamine otstarbelisem vastastikkuse järelevalve all — vastastikku-kindlustusseltsides. Nii on ka pea igal pool, kus kalurite varade kindlustamine korraldatud nagu Prantsusmaal, Taanis, Norras jne. Ka meil tuleks asutada selleks randadesse vastastikku-kindlustusseltse, kas iseseisvaid kalurite ühingute või valdades olemasolevate vastastikku-kindlustusseltside juurde.

Kuna kalapüüniste ja kalapüügi mootorite, paatide j. n. e. kindlustusküsimused oma iseloomult täiesti erinevad, siis tuleb neid ka lahus arutamisele võtta ja mõlemile alale ülesseada eri-põhimõtteid ja norme.

Et üldist ülevaadet saada kalalaevade, mootorite, paatide jne. kindlustusest, vaatleme lühidalt, kuidas on kindlustusasi sel alal korraldatud teistes maades, näiteks Prantsusmaal.

Prantsusmaal loetakse vastastikku-kindlustusseits seaduslikult asutatuks, kui kindlustussumma tõusnud 5.000.000 frankini. Iga kalur, laeva- või paadiomanik, kes soovib enda varandust kindlustada maksab kindlustusseltsi vastutuseks  $\frac{2}{10}$  laeva väärtusest või esitab mainitud summa peale garantii. Neist summadest moodustatakse vastastikku-kindlustusseltsi juurde tagavara fond. Kindlustuspreemia, mis seltsi juhatuse poolt iga-aasta kindlaks määratakse, makstakse igakuu ette  $\frac{1}{12}$  aastastest preemiast.

Kindlustusselts vastutab alltähendatud hukkamiste eest, mis sünnib kindlustatud laevaga, tormis, kokkupõrkel teiste laevadega, tulekahjude, sõidu sundusliku muutumise ja üldse kahjude eest, mis sündinud merel.

Kindlustusselts ei vastuta 1) Sõja ja revolutsiooni korral tekkinud õnnetuste eest. 2) Salakaubaveol arestitud ja konfiskeerimisele määratud laevade, mootorite jne. eest. 3) Kui kalalaev või mootor on jäetud järelevalveta. 4) Kui kalapaat on ankrus ning sõidul kalapüügile tormise ilmaga.

Kui kindlustatud laevaga, mootoriga on juhtunud avarii ning vigasaanud kindlustusobjekti paranduskulude üldsumma tõuseb  $\frac{3}{4}$  kindlustusobjekti väärtusest, siis loetakse kindlustusobjekt kõlbmatuks, ning kindlustajal on õigus nõuda kindlustusseltsilt täielikku kindlustussumma väljamaksmist, siia kulude hulka ei arvata ekspertiisi ega päästmisega ühndusesolevaid kulusid.

Kui kalalaev või -mootor, millega merel juhtunud avarii, on jõudnud omal jõul sihile, siis ei või kindlustaja tõsta kindlustusseltsi vastu abandon\*-kaebtust, sellele vaatama, et kulud võivad olla suuremad  $\frac{3}{4}$  laeva väärtusest, vaid tasu võib nõuda ainult kulude piires.

Kui kindlustaja ühe ehk teise kindlustusseltsi juhatuse otsusega rahul ei ole, siis võib kindlustaja tõsta kindlustusseltsi vastu kaebtust ning tüli lahendatakse kas peakoosoleku poolt valitud komisjoni (arbitraži) ehk sellekohase kohtu poolt.

Vastastikku kindlustusseltsi liikmetele soovitatakse vastastikkust abiandmist, kusjuures kindlustusselts maksab abiandjale tasu selleks kindlaksmääratud normidel kulutatud aja eest ja H. P. pealt. Kuni 100 H. P. makstakse päevas 2 franki H. P.

ja päevalt, suurematele kalalaevadele 100—200 H. P. 1,5 franki H. P. pealt. Abiandjale laevale või mootorile on preemia alammääraks 200 franki, sellele vaatamata kui kaua kestis abiandmine, kusjuures algatud päevad loetakse terveteks.

Vigasaanud laevale, paadile, või mootorile teeb paranduse kindlustusselts. Laevaomanikul on lubatud teha parandusi ka omal riisikol, tasu aga määratakse selleks kindlustusseltsi ekspertide poolt kindlaks tehtud normidel.

Kahju või avarii korral peab huvitatud isik sellest teatama seltsile võimalikult pea ja andma lähemaid seletusi oma deklaratsioonis. See deklaratsioon peab koostatud ja äraantud olema vähemalt 48 tunni jooksul kas kirjalikult või telegrafiteel pärast kahju või avarii möödumist.

Kui kahju suurus ning kindlustussumma kindlaks määratud, siis maksab kindlustusselts võlgneva summa välja ühe kuu jooksul pärast nõudmise vastuvõtmist või hiljemalt kolme kuu jooksul 5% arvates möödunud kuust. Samad määrused on maksvad ka sel juhusel, kui laev on kadunuks tunnistatud.

Need on mõningaid iseloomustusi Prantsuse riigi kalapaatide, laevade ja mootorite kindlustuse kohta.

Mida tuleks aga meil kõigepealt teha asja liikuma panemiseks?

Nagu juba ülemal nimetatud, tuleks asutada:

1) kõigepealt vastastikku-kindlustusselts, ehk esialgu vähemalt valdades olemasoleva kindlustusseltsi juurde eriosa-kond 2) väljatöötada kalapüügi mootorite ja paatide kindlustuse kohta vastav põhikiri ja poliisi tingimused, eeskujuks võttes teiste riikide kalapüügi laevade kindlustuse põhimõtteid ja norme. 3) Tuleks nõuda diikliku laenuga ostetud kalamootorite sunduslikku kindlustust kuni laenu tasumiseni, nagu see on Taanis. Seega aitaksime ühtlasi kaasa ka mootori levimisele, sest sagedasti on juhuseid, kus kaluritele ei anta laenu mootori ostmiseks tarviliste laenukindlustajate (käemeeste) puudumisel.

abandon\* — Kui vigasaanud kindlustusobjekt kaotab omast väärtusest teatava protsendi ning muutub seega tarvitamiskõlbmatuks, siis võtab kindlustusselts selle kindlustusobjekti omale ning tasub kindlustajale täieliku varanduse väärtuse.

## Haugipüük unnaga

Haug on suuremaid röövkalu; elutseb meie vetes pea kõikjal, nii riimveelistes merelahedes kui ka jõgedes ja järvedes.

Püütakse teda peajasjalikult mõrdadega. Peipsil —, ning viimastel aastatel Saare- ja Hiiumaal talvel ka undadega.

Unnaga võib hauge püüda aastaläbi, kui aga sööta on.

Et suvel unde püügile seada, asetatakse vette vaiad. Vaiad kinnitakse põhjale poollängus, et söodakala end sinna ümber ei mässiks. Vaiadeks on sünnis tarvitada puid, mis veest läbiligunenud ning kaetud vee kõntsaga, ehk teisi, mis enam-vähem vastavad vee värvile.

Ka pannakse sageli märk (tähis) nööri otsa ja lastakse raskus põhja, ning unnakala kinnitatakse nööriga selle tähise külge. Arvamane, et söodakala end märginööri ümber mässib, pole õige, sest tuul või veevool viir märgi edasi, nöör jääb viltu, ja söodakala täiesti vabasse vette.

Mõnelpool kinnitatakse unnakala nöör põhjas raskuse külge, mis on tähise raskusega ühenduses, kuid paar meetrit sellest eemal. Siin tõstetakse und korgi abil, mis on söodakala külge kinnitatud, vastasse kõrgusesse. Suvel asetatakse unad vesikasvude lähedusesse, kus haug harilikult saaki varitseb.

Talvel pannakse üle jääaugu latt või kepikene auguäärele püsti, kuhu unnanööri kinnitatakse. Parem kui lati küljes on hark või konks ja alles selle küljes nöör, sest muidu võime kinnikülmanud auku lahti raiudes nööri katki teha. Und valmistatakse traadist. 1—1½ mm. jäme traat keeratakse kahekorra 3—4 sm. pikkuselt, nii et ta kaheharuliseks jääb. Harud umbes 2—3 sm. pikkused, otsad vahedad. Unnahaagi küljes on peenike traat umbes 40 sm. pikkuselt, mille külge nöör kinnitatakse. Väga hea on selleks tarvitada telefoni kaabli traati. Nöör keritakse puust looga või hargi peale, ja lõpuks pan-

nakse veidi lõhki tehtud hargi otsa vahele, nii et ta haugi otsa hakkamisel sealt vabalt järele jookseb. Unnakalale jäetakse umbes 1—2 mtr. vaba nööri. Et hark veepinnale ei kerkiks lisatakse talle väikene raskus külge. Nööri pikkus, mis hargi või looga peale keritakse, peaks olema 1½—2 korda vee sügavusest. Haug, tundes end sööda otsas, hakkab tõmblema ja katsub otsida põhjast varju, lühikene nöör võib selle juures kergesti katkeda.

Söödakalaks on paremad elavad särjed. Sarnaste puudumisel asendavad neid ka ahvenad, viidikad või isegi surnud särjed.

Kalale tehakse terava nooga paar lõiget, nii et ainult nahk läbi lõigatakse, ja pistetakse und naha alla, nii et harud väljajäevad kala peapoole. Niiviisi seisab söodakala enam kui nädal elavana ja jääb ka surnuna siis ujumisasendisse. On aga und suust sissepandud, nagu seda paljud teevad, siis hoiab kala end tihti püstloodis ja surnuna jääb täiesti püsti vette.

Teatavasti võtab haug aga sööta palju paremini kui see on ujumisasendis.

Kuivõrt põhja lähedal sööt peab olema, oleneb ajast ja veekogust. Jahtides väiksemaid kalu järgneb havi harilikult nende liikumisele. Sügisel ja kesktalvel külmade ja pilvesilmadega asub haug põhjakihtides, kevadepoole aga kui on soojad päikesepaistelised ilmad, — rohkem pinnakihis. Keskmiselt ükskolmandik kuni pool vee sügavusest.

Harilikult teeb söödasaak talvel raskusi, seepärast peab katsuma suvel püütud söodakala talveni säilitada. On mõni sügavam tiik või väike umbjärv käepärast, siis võiks särge suvel sinna asetada. Ei ole seda, mahutatakse nad sumpi, mis seatakse läbijooksvasse vette, ehk nii sügavale lahe või järve põhja, et ei külmeta. Suvel peaks unde järelevaatama iga paari päeva järgi. Talvel aitab kui järelevaatusust paarkorda nädalas toimitakse. A. H.

### Meie räimesoolamine peaks paranema

Teatavasti on soolamine meil tähtsamaid kalaümbertöötamisviise. Kahjuks pannakse sellele aga randades väga vähe rõhku ja soolamisviisid on praegu veel sarnased, kui nad isaisadelt on pärandatud. Majanduslikult tähtsamaid meie merikaladest on — räim, kahjuks peame aga konstateerima, et õige tüsedaks sisseveoartikliks on veel tänini silk. Sarnast silgu importi, peajasjalikult Soomest võib seletada, nagu seda juba varemalt on mainitud, ainult puudulikkusega kodumaa kalaümbertöötamises. Selle ebahariliku nähtuse vastu võitlemiseks korraldab Eesti Ka-

lameeste Ühingu Liit tänava kevadel randades kalasoolamis-kursused, millele järgnevad võistlusnäitused. Näitusel avaneb võimalus näidata omi töötulemusi, leida puudusi ning end täiendada. Kõik kalameeste ühingud ja kalurid, kes kalatööstusesse ehk üldse kalaasjandusesse puutuvad küsimusi soovivad selgitada ja nõu vajavad, pööraku Eesti Kalameeste Ühingu Liidu poole.

Samuti töösturid, eriti algajad, kes vajavad nõu ja vilunud tööjõude — leiavad seda E. K. Ü. Liidult.

Tursk.

## Kalapüüniste vastupidavamaks tegemine

Randades liikudes kuulub tihti kalureid kurtma, et praegusaja püünised pole küllalt vastupidavad. Peab ka tõesti tunnistama, et püüniste materjal enam nii vastupidav ja tugev ei ole kui varemalt, aga ka kalurid ise on osalt süüdi püüniste kiires kõdunemises, kuna neid nii ei kindlustata, et nad ilmastiku oludele suudaksid rohkem vastu panna. Nii, näit., oli mineva-aastane soe, niiske sügis eriti suur võrkude hävitaja, sest kalurid ei jõudnud püüniseid korralikult kuivatada, niiskena aga mäda-  
neb püünis ruttu. Juba sageli on selle ajakirja veergudel juttu olnud võrkude parkimisest ja korraliku parkimise mõjust püünistele. Välismaadel tuntakse parkimist juba ammu ja seal ei võeta ka ühtegi võrku parkimata tarvitusele. Ka meil Eestis on juba 1923.a. alates katseid tehtud püüniste parkimisega, mis üksikutes rannarajoonides isegi suurt poolehoidu leiab, näit., Narva-Jõesuus ja selle ümbruses, kuid kahjuks peab tunnistama, et mitte kõik kalurid veel vastavalt ei hinda parkimise tähtsust vaatamata igasugustele kursustele ja loengutele, mis korraldatud sel alal. Näib, nagu kardetakse sellega seotud töid ja väheseid kulusid, kestub

endiselt nutulaul püüniste hävinemisest ja toetuse nõudmine uute muretsemiseks.

Just nüüd, kevadise kalapüügi algul, kus uusi püüniseid muretsetakse, peaks eestkätt mõtlema nende vastupidavamaks tegemisele-parkimisele enne rakendust.

Et püüniste parkimist, mis meil veel vähe tuntud, kalurite seas levitada, siis korraldab Eesti Kalameeste Ühingute Liit laiaulatuslikumate katsete teostamiseks ning kalurite parkimise-meetodidega tutvustamiseks randades esialgu kolm rändavat püüniste-parkimise punkti: Saaremaale, Pärnumaale ja Harjumaale. Katsete korraldamiseks ja abinõude muretsemiseks on eelarve korras lubatud vastav summa, mis lähemal ajal realiseeritakse.

Kalameeste Ühingud ja kalurid, kes soovivad lasta omi püüniseid parkida ning parkimisviisidega tutvuneda, pööraku soovivaldusega E.Kal.Üh.Liidu poole (Uus Sadama, 11-a, Tallinn) E.K.Ü.L määrab kindlaks aja, korraldajail tuleks kohapeal muretseada aga instruktoreile korter ja ülalpidamine ning parkimise juures tarvitaminevad ained ja ühtlasi hoolitseda tööabinõude kohaletoomise eest lähemast punktist. Pandagu tähele — muud kulu kaluritel kanda ei tule. *Tursk.*

## Kodu- ja väljamaalt.

### I mootorite näitus Eestis

Tallinnas, 27. apr. kuni 1. maini s. a.

Juhime kalameeste tähelepanu Tallinnas 27. apr. kuni 1. maini korraldatavale I Auto ja Mootorite näitusele. Näitusel esinevad kõige suuremas valikus uuemad välismaa ja kodumaa petroleumi, nafta ja bensiini mootorid kalameestele, põllumeestele ja muud väikemootorid. Üles on antud mootoreid kodumaalt, Rootsi, Saksamaalt, Taanist, Inglismaalt, Soomest ja Ameerikast.

Kuna näitus on just kevadise ostu eel, siis võib igale kalamehele soovitada tutvuneda uuemate mootori tüüpidega sellel esimesel mootorite ja autode erinäitusel.

### Kihnulased hülgejahil

Nagu teada poegivad hülged märtsis ja just sel ajal asuvad need kummalised loomad jäätükidel. Seda aega kasutavad siis Kihnusaare elanikud-hülgekütid nende jahtimiseks. Kihnu hülgekütid sõidavad märtsi algul mitmeks nädalaks

kodunt välja, kaasavõttes söögimoona, puid soendamiseks, ja paate. Hulgutakse ümber Riia lahes Saaremaa ümbruses j.n.e.

Paadid on eriti selle jaoks valmistatud. Nendega liigutakse jää ja sõidetakse vees, nii kuidas meres juhtub olema — vabavesi või jää. Tünderid võetakse kaasa, kuhu paigutatakse hülgerasv ja nahad. Jahivahenditeks on hülgeküttidel hülgeraud ja vintpüssid, mis neile valitsuse poolt on lubatud kanda.

Hülged tulevad vahetevahel jääs olevate aukude kaudu veepinnale hingama ja neid silmapilke kasutabki kütt hülge surmamiseks.

Kütid hiilivad altkuule jääaugu juurde, niipea kui kütt jääaugu juures varitsedes märkab hülge veepinnale tulekut heidab ta hülgerauda, mis kahe kisuga ja pika ridva otsas ning nõõriga varustatud, hülgele kehha. Silmapilkselt kaob hülge vee alla, kuid raud on kehas. Rauritv jääb aga jääle, kuna raud oli vaevalt ridva külge kinnitatud. Nüüd ujub haavatud hülge vees, raud kehas. Loom tuleb aga peagi vee pinnale hingama, samal hetkel lööb kütt talle ridvaga

pähe ja tõmbab ta veest jääle. Nahk ühes rasvaga nülitakse, asetakse paadis olevasse tunni ja edasi läheb hülgejaht järgmiste jääaukude juurde.

Tänavu olnud hülgesaak lahtise jää tõttu kaunis hea.

Huvitavaid lugusid jutustavad hülgekütid. Näiteks jääda hülge poeg ikka 3—5 päevaks jäätükkile, juhtub nüüd hülgekütt niisugusele noorukesele peale, siis ei taha ta veel kuidagi vette minna kuigi pelgab inimest ja turtsub nagu kass. Hülge ema tiirleb aga lähedal vees ja katsub poega päästa. Tõmbab tihti isegi esimese kápaga pojakese jäätükilt ära, surub ta oma kõhu alla ja kaob vee alla, tuleb aga varssi jälle veepinnale ja paneb poja jää äärelle.

Hülge ei armasta ulgumerd. Nende asupai-gaks on harilikult üksikute saarte ümbrus. Suvel tulevad nad seal veest välja et soendada end kividel; juhtub aga mõni paat neile ligninema, siis kaovad nad kohe

—o—

### Pärnu sadamas talvekorteris 46 laeva

Tänavu oli Pärnu sadamas 46 laeva talvekorteris, nendest 36 rannasõidu- ja 10 välissõidulaeva.

Rohke metsamaterjali tõttu sadamas, on rannasõidulaevadel loota käesoleval aastal paremaid teenistusvõimalusi kui möödunud navigatsiooni ajal.

—o—

### Pootsiranna kalurite soovid

Pea iga aasta pööravad kord Pootsiranna kalurid — maatamehed palvekirjadega põllutöömisteeriumi poole, ehk „kulutavad kohalikkude põllutöömisteeriumi ametnikkude uksi“, ja paluvad, et lahendataks nende maaküsimus, sest praegusel ajal ei ole siinsel kaluril enam võimalik ilma oma aiamaata elada. Kuid seniajani on aga kõik need palved „hüüdjaks hääleks“ jäänud ja kalur ootab edasi.

Üldiselt tuntud on tõsiasia, et kalurite praegune seisukord on väga raske välisturu puudusel ja sellest tingitud kalahindade langemisest, kuna samal ajal võrkude ja muu püüniste hinnad, mitmekordseks on tõusnud, kalasadamad korratud, j. n. e.

Kõik seda silmaspidades peaks põllutöömisteerium omalt poolt ometi kord vastavate korralduste ja abinõudega püüdma siinsete kalurite seisukorda parandada. Praegustel oludel on kalur sunnitud muudele tööaladele üleminema, mille läbi järjekult aga suureneb töötatööliste arv. Kui on aga kaluril oma maalapike tarvitada ja ta tunneb ning teab, et valitsus võimalikult tema huvide eest hoolitseb, siis ei lahku ta kergelt oma põlisest tegevusest — kalapüügist — ja meie tegelik kalapüüdja jaksab üle elada praeguse kriisi, mis tekkinud möödunud sõdade ja revolutsiooni mõjul ja ajutiste turgude puudusel.

—mik.—

### Kalakasvatusjaam Narva.

Pühapäeval olid nõupidamisele kogunud Narva kalurite ja linnavalitsuse esindajad kalasvatusjaama korraldamise asjus Narva jões.

Aastast aastasse on kalasaak vähenenud. Asja parandamisele toob kindlasti kasu püügi-aegade, -riistade ja -kohtade normeerimine ministeeriumi kaudu, mis viimasel ajal päevakorral.

Teisest küljest on aga ka tarvis sihikindlalt kaasa mõjuda kallimate kalasortide levinemisele ja kasvamisele. Selleks peeti vajalikuks Narvas ellu kutsuda kalakasvatusjaam, kus välja hau-taks lõhe, siiakala ja sudaka marja. Sarnane asutus on praegu Tartus olemas ja töötab väga heade tagajärgedega.

Vastavasse eelkorraldusi tegevasse komisjoni valiti linnapea abi J. L u t s, kalurite esindajad Tooming ja Drušinin ja o.-ü. „Delta“ esindaja J. Rotberg.

Ettevõtte hakkab arvatavasti eraettevõtteks töötama. Komisjoni poolt sõidab J. Luts juba käesoleval nädalal Tartu ja Tallinna, et sealsete vastavate asutustega tutvuneda.

„Põhja Kodu“.

### Kesk-Kala lõpetab tegevuse

Sisevete kalameeste keskküing „Kesk-Kala“ on otsustanud oma tegevuse lõpetada. Mineval pühapäeval, 4. märtsil Tartus peetud peakoosolekul valiti likvidatsiooni komisjon, koosseisus h-rad Sisask, Simm, Rasin, Venikov ja Artaschov.

Nii on sedakorda keskküingu olemasolul vormilikult lõpp. Tegelikult oli töö juba mõnda aega seisus, sest puudujäägid olid suured ja uusi krediite ei olnud enam kusagilt saada.

Teatavasti tekkisid keskküingu puudujäägid peamiselt ebaõnnestunud tindikala operatsioonidest. Tindituru korraldamine käis kaluritele üle jõu. Ei aidanud siin ka riiklised toetused. Kül-lap tehti ka juhtimises vigu, sest puudusid vastavad eriteadlased.

Nüüd on peipsiäärsed kalurid jälle saatuse hooleks jäetud. Keskküingu tegevust hinnati rannikul kõrgelt, nüüd ollakse ka sellest toest ilma. Peakoosolek volitas likvidatsiooni komisjoni Vabariigi Valitsuse ees palvega esinema, et sisevete kaluritele ja nende organisatsioonidele antud riiklised laenukustutatakse, sest sissenõudmise korral hävineks kalurite majapidamised täielikult.

Koosolekul väljendati veel soovi uut keskorganisatsiooni uut alustel luua. Vaevalt aga saaks sellestki praeguste olude juures elulooma.

Loodame, et likvidatsiooni komisjonil kuidagi korda läheb ummikusse sattunud keskküingu asju niiviisi korraldada, et vähemalt kehvade kalurite majapidamised kokku ei variseks.

„Ühist. Uudised“.

—o—

### Heeringad tungivad peale.

Lõuna Jüütimaalt teatatakse, et seal määratutes parvedes heeringad ranna poole liiguvad. Püügi toodang ulatab juba miljonitesse kilodesse, aga kala vähenemist pole märgata. Vanemad kalurid ei mäleta sarnast heeringate pealetungi. Keskmine päevane püük on umbes 200.000 kilo. Pakkimise materjalid on otsas, kala lastitakse otsekohe raudtee vagunitesse ja saadetakse minema.

Vene teatete järgi olla ka Valgel merel haruldaselt hea heeringasaak.

### Novgorodist hakatakse eksporteerima kala välismaile.

Peale kümneaastast seisakut kalaekspordis tahetakse lähemal ajal hakata eksporteerima Novgorodist jälle kala välismaile, missugune ala varemalt kuni 1 milj. rubla sissetulekut andis. Eksportkalaks on peaaesjalikult sudakas ja lõhe. Kala läheb suuremalt osalt Saksa ja Prantsusmaale. Suurt poolehoidu leiab Novgorodi kala ka Varsavis. Eksporteeritakse peaaesjalikult värsket kala. Ilmeni järvele ehitati spetsiaal-kalalaev (mootor), missugusega igapäev hakatakse värsket kala tooma Novgorodi, kust need juba vastavates külmvagunites välismaile edasi saadetakse.

Murmanis, Seidjärvel leiti haruldaselt suuri siigu. Üks sarnane eksemplar kaalub kuni 5

klgr. Käesoleval ajal uuritakse siigu ja harutatakse nende üleviimise võimalusi teistesse järvedesse.

Tobolskis avati kalurite kool. Kooli ülesanne on valmistada kalaasjanduse instruktoreid ja tehnikuid.

Viimaste teatete järgi on Soome lahes veebruaris möllanud tormi ohvriks langenud 7 kalurite onni ja 2 hobust. Kadunud on umbes 1500 võrku; kalurite kahju ulatab 50 rubl. Inimesetega õnetusi ei juhtunud. Osa kalureid jõudis omaranda tagasi, osa pääses Soome ja saartele.

Volhovil lõpetati hiljuti suurima kalakasvatustamaja ehitus. Kasvatustamaja mahutab 219 mil. siiakala marja ja hakkab varustama kõiki Nõukogude vesistuid siiamaimudega.

### Raadio ja aeroplan kalurite teenistuses.

Murmanis algas veebruari esimestel päevadel hülgete-püük. Tänavu võetakse kalureile abiks siin raadio ja aeroplan. Kõik jäälohkjad omavad raadiojaamad, millede abil ühendust peetakse Morzovetzi saartega, kus asub spetsiaal raadiojaam. Luuramiseks tarvitatakse aeroplani, kelle ülesandeks on märkida loomade (hülged) asukohte ning sellest teadustada lähemasse raadiojaama, kust teate edasi antakse.

**United Baltic Corporation Ltd.**  
 158, Fenchurch Street, London E.C.  
**Anglo-Baltic Line**  
 London — Reval — Riga — London service  
 per Mail steamers  
**„Baltrader“, „Baltabor“ & „Baltannic“**  
 all with refrigerated cargo space \* carrying passengers  
 For full information concerning passenger fares and freight rates apply  
**United Baltic Corporation** **Estonian Agency.**  
 Telephone 22-34. Lai tän. 41. Post Box 344. Telephone 22-34

**Toimetusest olenematul põhjusil  
 number ilmub vähendatult.**

**Toim.**



## IV laevaomanikkude kongress 11.-12. märtsil

Laevaomanikkude Ühingu algatusel peeti 11—12. märtsi s. a. järjekorralist ülemaalist laevaomanikkude kongressi Tallinnas. Kongressil oli esindatud üle 80% Eesti kaubalaevastikust. Peale selle võtsid kongressist osa paljud laevajuhid ja mehaanikud, riigikogu liikmed, mereseaduse komisjoni liikmed, valitsuse asutuste, pankade ja maaklerite esindajad jne.

Kongressi juhatajaks valiti h-ra E. Rosenvald, abideks h-rad H. Neuhaus ja K. Kornel, sekretäriks adv. Grossholm ja h-ra Akmann. Esinesid referaatidega: ins. E. Masik (Laevastiku ja laevasõidu arenemine ja politika läinud kolmel aastal), Dir. H. Neuhaus (Prahilolud, kinnitus), h-ra A. Vielhaack (Veolepingud ja konossementid), kapt. Klaar (Rannasõit), Dir. L. Sepp (Krediidi küsimus), kõnet täiendas laevasõidu krediit. alal E. Masik ja Pikalaenu panga seisukohast panga sekretär h-ra Fiskar, sadamate ja mereteede kohta — dir. E. Avik, laevasõidu maksustamise kohta — A. Neuhaus, mereseaduste kohta — adv. O. Tief.

Referaatidele järgnesid elavad läbirääkimised.

Lõputulemusena võeti vastu rida resolutsioone, mis alamal avaldatud.

Loodetavasti leiavad, need tegelikust elust tingitud otsused, vastavat tähelepanu ja kiiret täitmist.

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

IV Ülemaaline laevaomanikkude kongress, kus esitatud üle 80% Eesti tonnaazist: a) Kriipsutab korduvalt alla suurt tähtsust, mis on kaubalaevastikul ja laevasõidul kodumaa majanduslise seisukorra parandamisel, rahvale töö ja sissetulekute võimaluste loomisel, transport- ja väliskaubanduse küsimuste lahendamisel ja riigi välispoliitilisel kindlustamisel.

b) Tuletab meelde üldiselt tunnustatud põhimõtet, et ükski mereriik, kes tahab näha oma kaubalaevastiku kasvamist vabas võistluses teiste rahvaste laevastikkudega, nagu see rahvusvaheliselt tunnustatud, ning arvesse võttes eeltoodud kaubalaevastiku suurt otskohest ja kaudset tähtsust, ei ole teinud kau-

balaevastiku fiskaalhuvide eesmärgiks, vaid püüab arendada seda isegi teatavate otskoheste või kaudsete soodustega või tegutsemise tingimuste ühtlustamisega, võrreldes võistlevate välisriikidega.

c) Märgib läinud kolme aasta jooksul kasvavat huvi ja tähelepanu meie rahva keskel, nii Riigikogu, Valitsuse, riigi majandusnõukogu ja majandusorganisatsioonide poolt laevasõidu ja kaubalaevastiku ning selle tähtsuse, tegevuse iseäraduste ja tarviduste vastu, mis on avaldunud paljudes sammudes, mis kaasa on aidanud kindlama poliitika väljakujunemisele sellel alal.

d) Kuid kongress ei saa kõige kindlamat sellele tähelepanu juhtimata jätta, et vaatamata nendele esialgsetele sammudele ei ole viimase kolme aasta jooksul kodumaa kaubalaevastiku kasvamine kokkuvõttes kaugelki veel ulatanud nii kõrgele, et võiks katta laevastiku loomuliku kahanemist vananemise tõttu. Samuti kodumaa laevasõidus, eriti linnalaevanduses pole veel märgata Eesti lipu tõusu, mis näitab, et meie kaubalaevastiku ja laevasõidu arendamise poliitika ei ole veel jõudnud nende alusteni kust peale arenemine võimalik oleks.

e) Üldiselt neid aluseid iseloomustades ning tunnustades üleilmiselt omaks võetud põhimõtet: vaba ja üheõiguslik tegevus kõikide maade sadamates kõikidele lippudele, — juhib kongress Valitsuse; Riigikogu kui ka teiste majandusalade tähelepanu sellele, et: 1) välissõidus peavad meie laevad olema ilma mingi üksiku kaitseta (võrdlus: tollid teistel aladel) võistluses teiste maade laevadega, mis ainult siis võimalik kui meie tegevuse tingimused kulude ja tulude suhtes keskmiselt mitte halvemad pole kui mujal, mis peaks aluseks olema maksustamise, kapitali % ja muu kulude juures, mis riigist olenevad. 2) rannasõidus on takistuseks ebakohased puudumaksud, mida teistel võistlevatel veoabinõudel pole, samuti ka sadamate arenematus, eriti aga randade ja saarte majanduslik nõrkus, mis ei õigusta tegema veevedusid riigile maksude näol sissetuleku allikaks, vaid nõuaks esialgu isegi juurdemaksu, mis on omaks võetud põhimõte meie maanteedel ja raudteedel (kui amortiseerida ja kapit. % arvestada). f) Juhib kõige kindlamalt sellele tähelepanu, et meie Valitsuse

asutustes, kelle ülesandeks on meresõidu ja kaubalaevastiku eest hoolitsemine, on juhitud terve huvi meresadamate ja teede tehnilisele küljele või riigilaevadele, — kaubalaevastiku, laevasõidu ja merekaubanduse kaubanduslik külg ning laevasõidu arenemise poliitika on jäetud aga tagaplaanile, pealegi pillatud laiali mitmesse asutusse, mis suureks takistuseks kindla poliitika ja sihtjoonte määramisel ja tegelikkude tarvidustele vastutulekul Valitsuse kui ka Riigikogu poolt, mis nõuab põhjalikku ümberkorraldust lähemal ajal.

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

IV. Ülemaaline laevaomanikkude kongress, a) Konstateerib, et välissõidus on tramp-laevade prahitingimused 1927. a. lõpust kuni käesoleva ajani niisugused, mis paljudel juhtumistel otstarbekohaseid kahjusid järeldavad, nagu süteveo prahid Inglismaalt või Danzigist, metsaprahid Danzigist või Riistast ning pakutavad f. o. w. metsaprahid Soomest, Rootsi ja meie sadamatest.

b) Kongress, arvesse võttes, et loodetav prahtide kvantum eeloleval navigatsioonil ei vähene, soovib Eesti laevaomanikkudele hoiduda mittetasuvatest prahtidest, samuti allapakkumistest, võimalikult koostöötada prahihindade kohta vastastikusel informeerimises või prahtimise koondamiseks.

c) Ühineb põhimõttelikult Skandinaavia laevaomanikkude seisukohaga, et tramp-prahtide reguleerimiseks tuleb võimalikult läbiviia ühine aktsioon tonnaži ülepakumise kõrvaldamiseks.

d) Soovib Soome/Rootsi — Taani vahelises metsaveos Eesti purjekate ja m/p. omanikkudele võimalikult ühineda Rootsi/Soome purjelaevaomanikkude ühiste minimaal-normidega.

e) Juhib sellele tähelepanu, et on ebaloomulik ning rannasõidu väikelaevastiku raskustesse viimisest ja hävinemist järeldav, et riigi abilaevad ja praamid pannakse suvel vedusid korraldama, seejuures hindade kalkuleerimisel mittevastades paljude majanduslike kuludega, nagu amortisatsioon, kapit. %, kapit. remondi osa jne., mistõttu hinnad näidatakse odavad, kuna tegelik hind oleks üle keskmise rannasõidu turuhinna, leides tungivalt soovitavaks, et riik loobuks prahiveost jättes seda rannalaevastiku looleks.

f) Rannasõidus soovib rannasõidu väikelaevaomanikkudel ühineda raioonide kaupa ja ülemaaliselt prahtimisel, vedude ja veotingimuste ja hindade reguleerimiseks.

g) Kongress, alla kriipsutades senist head vahet ja vastastikku arusaamist Eesti kaupmeeste/töösturite ja laevaomanikkude vahel, loodab ja avaldab kindlat soovi, et kaupade veolantaks „preference“ Eesti laevadele ning üldes rohkem müüakse cif. ja ostateks fob., võimaldades vedusid kodumaa lipule.

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

i) Veolepingute alal soovib kongress tungivalt kõikidele laevaomanikkudele täpselt kinnipidada „Baltic & International Shipping Conference“ normaallepingutest.

j) Rannasõidu tarvis peab kongress soovitavaks, et saaks Kaubandus-tööstuskoja poolt välja töötatud ühine rannasõidu veolepingu ja konossementi normaal-tüüp.

Laevade kindlustuse küsimuse kohta.

IV. Ülemaaline laevaomanikkude kongress:

a) Konstateerib, et laevade kindlustus Eestis on kõrgete preemiate ja ebakohaste tingimuste, samuti mõnede laevaliikide kindlustuse täielise võimatuse (purjelaevad) tõttu väga mõjuvaks takistuseks kaubalaevastiku arenemisele, tõstes kulusid mitmete protsentide võrra, samuti suurendades riisikot ja üldes takistades loomulikku arenemist.

b) Küsimuse lahendamiseks leiab tarvilikuks ja palub, et laevaomanikkude Ühing ja Kaubandus-tööstuskoda leiaks abinõusid koostöös kindlustusseltsidega, misjuures tuleks kaalumisele võtta:

1) Paremaste tingimuste saavutamiseks üksikute laevaomanikkude ühinemist liikide kaupa.

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

3) Avarii põhjuste uurimiseks välismaa eskuljul vastava kompetentse asutuse ellukutsumine.

4) Nõuande büroo loomine laevaomanikkude Ühingu juures kindlustuse ja avarii küsimustes laevaomanikkudele abiks olemiseks.

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

d) Kongress tunnustab täiesti ebaõigeks Saksa kindlustus seltside poolt Tallinna ja Paldiski sadamates maksuma pandud jääklauseli, millega need sadamad asetatakse jääraskuse suhtes ühele astmele Soome sadamatega Helsingist-Turkuni, Riialahe sadamatega ja Rootsi sadamatega Stockholmist-Geffleni.

Selles küsimuses ühineb kongress Kaubandus-tööstuskoja ning teiste Eesti majandusorganisatsioonide arvamisega ja protestiga ning palub sammusi astuda soovitavaks lahendamiseks.

(Järgneb).

# Ule Eestimaalise Meremeeste Liidu 1927 a. tegevuse aruanne.

## Juhatus.

Liidu juhatusse koosseis oli järgmine: esimees — Johannes Hammer, abiesimees — August Uusi, laekur — Jaan Randmets, kirjatoimetaja — August Tiitus ja ametita juhatusse liige — Aleksander Tõru. Juhatusse liikmete Tallinnast eemal viibimise tõttu kutsuti juhatusse kandidaate — Ernst Treffneri ja Priidik Kipperiti korduvalt juhatusse koosolekutest asemikkudena osavõtma.

Revisjonikomisjoni koosseis oli: Eugen Veber, Robert Süld ja Joh. Akk.

## Liikmed.

31. detsembril 1927. a. oli Liidul tegevliikmeid — 300. Uusi liikmeid võeti aasta jooksul vastu 84.

## Liidu tegevusest märgime:

### Kõnekoosolekud.

Liidu juhatus korraldas läinud aastal 4 referaati ainetel: „Meremeeste seadusandlusest Eestis“ — refereeris Rkl. M. Martna; „Rahvasteliidu tööorganisatsiooni töö meremeeste seisukorra parandamiseks“ — refereeris kapten Aug. Gustavson; „Kutselise organiseerimistööstusest“ — refereeris Rkl. E. Jonas ja „Meremeeste Kodu seadus“ — refereeris kapt. A. Gustavson.

Osavõtt kõigist neist referaatidest oli väga elav. Jääb soovida et ka uus juhatus tulevikus sarnaseid referaate tihedamalt korraldaks ja et ka meremehed kõigist referaatidest elavalt osavõtaks.

1927. a. astus Liit Töölisühingute keskliidu liikmeks, mille juhatus asub Tallinnas. Läinud aastast Konverentsist võeti osa kahe Liidu esindaja läbi.

Konverentsil toodi Liidu esindajate läbi ette, et vaja kiiremas korras püüda ka Eesti palgalised meremehed töökaitse- ja õnetu juhuste, vanaduse ning haiguste vastu kindlustusseaduse alla viia.

Sidet on peetud informatsiooni eesmärgil ka Rahvusvahelise Transporttöölise keskliiduga Amsterdamis (I. T. F.), kellel ka meremeeste osakond olemas. Otsustati Eesti Töölisühingute Keskliidu Kongressile minevatele Liidu esindajatele ülesandeks teha rahvusvahelise ametiühisuste internatsionaaliga, missugune Amsterdamis asub, ühinemise poolt hääletada. See viib Eesti meremeeste liikumist rahvusvaheliselt tuntavalt edasi.

Kodumaal on püütud Liidu organisatsiooni igatepidi suurendada ja laiendada, selleks on

meremeeste keskel laiali laotatud üleskutseid, peetud koosolekuid selgitava iseloomuga ja suusõnaliselt seletatud meremeestele organiseerimise tähtsust jne. Peab rõõmuga märkima, et sel tagajärgi on olnud. Ühinemise tähtsus on meremeeste ringkondades läbilõõnud, igapäevaga kasvab liidu liikmete arv.

Kuid Eestis on veel palju meremehi, kes ühel või teisel põhjusel Liidust eemal, sellepärast peaks iga Liidu liige püüdma organiseerimise tööd oma ametvendade seas teha. Asugu iga liige tööle uute liigete ligitõmbamiseks. Tugev meremeeste organisatsioon tähendab meie käekäigu parandamiseks väga palju, eriti veel nüüd kus Meremeeste kodu seadus võimaldab meid ise osavõtta meremeeste käekäigu juhtimisest.

## Osavõtmise mereseaduste arutamise.

Meremeeste Liidu esindaja A. Tiitus võttis õige tihedalt osa Riigikogu vastavate komisjonide koosolekutest, kus meremeeste seadusi arutati. Tööaja seaduse kohta esitatud kujul, oli Liidu seisukoht eitav, kuna tema mingisuguseid paremusi üldse meremeestele ei lubanud, sellepärast tuli seaduse eelnõu tagasilükkamist soovitada.

„Laeva deki juht- ja meeskonna söidu-“, „Meremeeste kodu-“ ja „Meremeeste seaduste“ arutamisest võttis Liidu esindaja Riigikogu üldkomisjonis osa, samuti ka Kaubandus-tööstuskojas. Neis seadustes läks korda nii mõndagi parandust läbi viia, seaduste vastuvõtavaks tegemiseks.

Liidu juhatus kutsus kokku palgaliste meremeeste organisatsioonide omavahelise nõupidamise palgaküsimuse lahendamiseks, mis rahuldavaid tulemusi andis ja selgesti näitas, et palgaliste meremeeste organisatsioonide vahel täieline üksmeel palgaküsimuses valitseb.

## Palgaküsimus.

Liidu juhatus pidas läinud aastal korduvalt läbirääkimisi oma esindaja läbi laevaomanikkudega meremeeste palgakõrgenduse küsimuses, kirjutati märgukirje jne., mille peale E. Laevaomanikkude ühisus Liidu esindajad ühisele läbirääkimistele Kaubandus-tööstuskotta kutsus. Nõupidamisest võtsid osa E. Laevajuhatajate seltsi esindaja A. Gustavson, Liidu esindajatena A. Uusi ja A. Tiitus, E. Laevaomanikkude üh. esindajatena: kapt. J. Loosberg, kapt. O. Treilmann, ja kapt. A. Horst. Liidu esindajad nõudsid laevaperemeestelt prii laevasööki praegusele pal-

gale lisaks ja olid nõus seda õige minimaalselt ümberarvama mk. 2500:— suuruse palga lisa peale kuus.

Laevaomanikud lubasid ainult mk. 500:— palgalisa kuus ja sedagi ainult pootsmanile, puusepale, vanema madrusele ja assistendile, kuna laeva juhtkonna palkasid ei tõstetud.

Suurem osa meremehi pole ka möödunud aastal sedagi palgakõrgendust saanud.

Liidu juhatus peab praegu palgavõitlust edasi, märgukirjaga on pööratud jällegi laevaomanikkude poole kuid vastus veel saamata. Suusõnaliselt on palgaküsimuse üle Liidu esindajal A. Tiitusel laevaomanikkudega korduvaid läbirääkimisi olnud, kuid laevaomanikud lubavad seda küsimust endi peakoosolekul ülesse tõsta. Mingit kindlat vastust nemad veel pole andnud, väljaarvatud mõned üksikud nende esindajad, kes palgakõrgenduse arvasivad läbiminevat, kuid kui suurelt, see on teadmata.

#### Mitmesugused asjad.

Läinud aastal Liit võttis osa oma esindaja A. Tiituse läbi „Meremeeste kodu“ juhatuses, samuti paljudest koosolekuteest Kaubandus-tööstuskosjas ja mujal.

Pandi Liidu kulul ajakiri „Laevandus ja

Kalaasjandus“ paljudele laevade-meeskondadele käima.

Liidul on peetud palgaline asjaajaja — organisator, organiseerimistöde ja muude ülesannete täitmiseks.

Liidu juhatus astus samme välisministee-riumis ja Inglis konsulaadis Eesti meremehe Mitti isa palvel pensioni saamise pärast. Samuti vana meremehe Villem Ruthbergi pärast. Tagajärjed on veel teadmata.

Einelaua üürileping uuendati praeguse einelauapidaja H. Promanniga 1928. a. peale.

Liidu juhatus on püüdnud soodustada Liidu liikmetele kohtadesaamisel eesõigust. Meremeeste kodu juhatus on liidu juhatuse soovivalduse vastuvõtnud ja püüdnud võimalust mööda kohti anda meremeestele — liidu liikmetele.

Raskusi teeb Liidule raske võla koorem, mis endise einelauapidaja Ivanovi ja endise asjaajaja Ammermanni pärandused, neist on raske mööda pääseda, kuid kuidagi peab Liit neid kõrvaldama.

Tulevikus tuleks püüda üksmeelselt Liidule liikmeid juure võita ja seega liikmete arvu suurendada.

11. märtsil valiti uus juhatus koosseisus: A. Tiitus, A. Tõru, A. Uusi, E. Treffner ja A. Trelberg.

## Pärnu sadam läinud aastal.

**Sadama tegevus hoogsalt kasvanud. Väljavedu ligi 8 korda sisseveost suurem**

Pärnu, kui loomulik Lõuna-Eesti sadam, on aast-aastalt näidanud tegevuse suurenemist. Igal navigatsiooni hooajal on sadamas kibe töö. Eriti intensiivne oli ta viimase navigatsiooni algul, kus sadamas korruga seisid ja lossisid üle 10 laeva.

Nagu Pärnu sadama tegevuse aruandest 1927. a. kohta näha, tuli sadamasse sisse väljamaalt 217 laeva ja läks välja 203 laeva. Laevade liikumine oli suurem kui eelmistel aastatel. Väljaläinud laevade arv oli sellepärast ülekaalus, et paljud rannasõidulaevad ülelaksid välissõidule.

#### Laevade liikumine riikide järgi.

Sadamast lahkunud laevade sihtkohana omab esimese koha Soome, kuhu peaaeglikult suundub meie telliskivi, õunte ja kurkide väljavedu. Telliskivi suuremaks eksportööriks oli Sindi telliskivivabrik ja osalt ka Voltveti kivitehas. Soomele järgmine oli Inglismaa, kuhu läks peaaeglikult metsamaterjal, siis Hollandi, Rootsi, Taani, Belgia j. t. Peaeksportainks olid lauad ja propsid. Lätisse viidi ainult mõni lae-

vatäis metsikkive, milline vedu toimus rannasõidulaevadel.

#### Kaupade liikumine.

Kaupu veeti aastajooksul Pärnu sadama kaudu sisse 17.204.067 kg., 195.550 kr. väärtuses, samal ajal veeti välja 128.598.436 kg., 7.127.442 krooni väärtuses. Väljavedu ületab seega sisseveo kaupade koguhulgalt ligi 8 kordselt ja väärtuselt ligi 4 kordselt. Väljaveomaadest seisab esikohal kaubaväärtuse poolest Inglismaa, laevade liikumise poolest aga Soome. Sissevedu oli kõige suurem Sakсамaal, kust importeeriti peaaeglikult suhkurt, keedusoola ja segakaupu. Järgmine oli Rootsi, põllurammu ja masinatega. Sisseveetavatest ainetest on esikohal väetisained (ligi 8.000.000 kg.), siis keedusool (4.000.000 kg.) ja suhkur (850.000 kg.). Väljaveetud on kõige rohkem planke ja laudu (ligi 65 miljoni kg.), propse (35.920.453 kg.), haavapakke (6.784.458 kg.). Eriti tõusnud on kahe viimase artikli — haavapakke ja telliskivide väljavedu, kuna, näit. mõne aasta eest haavapakke üldse välja ei veetud.

**Sadama tegevus on aast-aastalt kasvanud**

Suurem väljavedu on tingitud sadama tegevuse kasvamisest, mis näitab järjekindlat tõusu, nagu alljärgnevatest andmetest näha võime.

	Sissevedu.	Väljavedu.
1919. a.	880.729 klg.	1.408.924 klg.
1920. a.	31.565 —	27.058.720 —

1921. a.	1.672.669 —	22.048.439 —
1922. a.	7.471.709 —	50.010.439 —
1923. a.	10.917.086 —	88.788.796 —
1924. a.	14.523.585 —	73.514.997 —
1925. a.	17.761.000 —	86.407.131 —
1926. a.	15.702.481 —	112.403.875 —
1927. a.	17.204.667 —	128.598.436 —

## Kodu ja väljamaalt.

**Laevandusele ja kalaasjandusele krediit**

Vabariigi Valitsuse poolt 16. märtsil kinnitatud deposiit-summade jaotuskava järgi on lubatud rahaministrile paigutada deposiit-summasid m. s. järgmiselt:

1. Pikalaenu panka — laevade soetamiseks 200.000 krooni ja samuti laenudeks kalameestele kuni 100.000 krooni. Kaubandus-tööstusministeeriumile on ülesandeks tehtud määrusi väljatöötada laenude andmiseks Pikalaenu pangast nimetatud otstarbeteks. *Kr.*

—o—

**„Laevanduse“ referaadid.**

Peale eelmises numbris märgitud referaatide on „Laevanduse“ Seltsi poolt „Meremeeste Kodu“ järgmised referaadid peetud.

Kpt. M. Tiitus — Raadio-peilimise praktiline teostamine laeval; kpt. A. Gustavson — Meremeeste kindlustamine haiguste ja õnnetujuhuste vastu naaberriikides ja ins. H. Viikman — Meie sadamate arendamise kavatsused. K. o. talvel rohkem referaate ei korraldata. *Kr.*

—o—

**Sunduslik raadio.**

Teatavasti on paljudes mereriikides raadio sunduslik reisijate- ja suuremates kaubalaevades. Märjime tähtsamate mereriikide sundnorme raadio kohta.

Riik.	Raadio *) on sunduslik.
Austraalia	Laeval, mis kannab 50 ja rohkem reisijat või on üle 1600 br. reg. tonni suur.
Belgia	Laeval 1500 br. reg. tonni ja üle.
Kaanada	Reisijate laeval, mis kannavad 50 r. ja üle.
Prantsusm.	Kõik merereisijatelaevad ja laevad üle 2000 br. reg. tonni. Laevad 500—2000 br. reg. tonni peavad omama vastuv. jaama.
Inglismaa	Kõik merereisijatelaevad ja laevad 1600 br. reg. tonnist üle.
Itaalia	Kaubal. 1600 br. reg. tonni ja üle ning reisijate laevad üle

\*) Saate- ja vastuvõttejaam.

500 br. reg., või mis lähevad rannast üle 50 miili eemale.

Jaapan Laevad, mis kannavad üle 50 reisija ja laevad mis üle 2000 br. reg. tonni.

Rootsi Laevad, mis kannavad 50 ja rohkem inimest.

Ühisriigid Sama mis Rootsis.

Nagu näha, puudub sellel alal ühtlus. Nüüd kavatseb Briti valitsus vastava ühtlustamise ettepanekuga esineda sügisel rahvusvahelisel elupaaste küsim. käsitlemise konverentsil.

—o—

**Kesk-Euroopa laevanduse näitus Viinis.**

Ilmasõjast tingitult on nii mõnedki Kesk-Euroopa riigid omi territooriume pidanud muutama, ühtlasi on ka muutunud nende riikide vee- teed, sadamad, sadamate tagamaad jne. Kaubanduslistes ringkondades tekitas see asjaolu algul palju segadusi ja ka praegu pole vast nii mõnede Kesk-Euroopa sisemise läbikäimise kui ka otseühenduses võimalused kuigi tuttavad. Ja see on siin mitmele riigile, näit., Šveitsi, Saksamaa, Austria jne. väga tähtis, sest nende riikide otseühenduse võimalused meredega huvitavad õige paljud, eriti turistide ringkonda, mis nim. riikidele suureks sissetuleku allikaks. Tänavu aastal korraldatakse 2. kuni 9. septembrini Viinis rahvusvaheline näitus, mille ülesandeks on igakülgsest tutvustada kõiki näituse külastajaid Kesk-Euroopa laevandusega selle sõna kõige laiemas ulatuses. Näitus korraldatakse ühiselt 15 Viini rahvuslase messiga. Näitus peab tutvustama külastajaid lühimate ühendus-võimalustega igast Kesk-Euroopa riigist Nordi-, Adria-, ja Vahemerele tutvustama sadamatega, nende töö- võimega, sisseseadetega, sadama plaanidega, sadama vesistute üksikasjadega, kaidega, angaari- dega, lastimise ja lossimise võimalustega jne. Peab võimalust mööda andma ettekujutuse prahi ja reisihindade suurusest, raudteede ühendusest nende sadamatega. Üksikute laevauhingutel on võimalus tutvustada näituse külastajaid oma laevade arvuga, nende liinidega; dokid ja laevatehased võivad ülevaadet anda oma võimetest. See saavad messi külastajad ülevaatliku pildi

üksikute sadamate ja laevaühingute võimetest. Sarnane näitus on uudis ning etteöelda kuivõrt ta õnnestub on raske, siiski loodetakse kõige paremat.

—o—

### Uudisi laevatehnika alal. Katsed Maier'i laevavormiga.

Hamburgis laevamudelite proovimise vesistus korraldati põhjalikud katsed n. n. Maier'i laevavormiga. See laevavorm on juba 20 aastat tagasi ühe Austria insenerilt Maierilt,

Kalalaev . . . . .	573 m <sup>3</sup>	deplasementiga ja 10 s. kiirusega	10%	kasu
Reisijatelaev . . . . .	300 tn.	„	22	„ 25% „
Kaubalaev . . . . .	4 500 „	„	10	„ 16,76% „
„ . . . . .	18 300 „	„	14	„ 15,5% „
Reisijatelaev . . . . .	16 500 „	„	27	„ 11% „

Katseid jätkati ka lainetusel ja ka siin Maieri vorm osutus väga soodsaks, ning ei võtnud laevalaale vett.

Ülalnimetatud laevatehasele on juba ehitusel mõned laevad Maieri vormiga. Need laevad omavad Eauer-Wach'i süsteemilised masinaseadised, s. o. töötanud aur aurumasinast lastakse m. s. turbiini, millised seadised seniste andmete järgi on tõstnud masinajõudu 25% võrra, endise kütteeaine tarvituse juures.

—o—

### Meremeeste hoolekanne Soomes.

Helsingist, 11. märtsil. Omal ajal asutati vastav komitee, et uurida meremeeste sotsiaalse hoolekande teostamise võimalusi. Enne kui komitee küsimust terves ulatuses käsitada hakkas, piirdus ta hoolekande kava väljatöötamisega käesoleva aasta eelarves.

Meremeeste sotsiaalseks hoolekandeks on Soome parlament reserveerinud 250.000 Soome marka. Peale selle on meremeeste kodude korraldamise seltsi kaudu antud 203.000 Smrk. Mainitud seltsi poolt on asutatud meremeeste kodud Hamburgis, Rotterdamis ja Antwerpenis. Käesoleva aasta jooksul tahetakse kodusid suurendada ning täiendada söögisaalidega. Ühtlasi kavatakse asutada uusi kodusid mõnedes suuremates sadamalinnades. Oma kavatsuste teostamiseks pretendeerib selts 100.000 Smrk. peale. Komitee leiab soovitavaks seltsi palvet rahuldada.

Teiseks meremeeste eest muretsevaks seltsiks on usulise eesmärgiga Soome Meremeeste Misjoni selts, kes aga oma eriülesannete kõrval ka hoolekande alasse puutuvaid ülesandeid lahendab. Ka see selts on asutanud nii väliskodumaal misjonijaamu, kus peale vaimutoidu ka kehakatte ja toitmise eest hoolt kantakse. Komitee leiab ostarbekohase olevat ka selle seltsi seisukorra kergendamiseks ja tegevusvälja laiendamiseks anda 100.000 Smrk.

„Postimees.“

—o—

Viinist, väljamõeldud; tema iseäraldus on selles, et laevakaarte (spantide) pindade raskuspunktid ühte teatavat kõverjoont kujutavad. Kaarte aluminepool on kolmenurgeline. Selle tõttu lüheneda veete, mis mööda laev edasi libiseb, ning veeõõrumine ja veekeerised väheneda.

Suurema Hamburgi laevatehase — Deutsche Schiffs & Maschinenbau A.-G. tellimisel tehti rida katseid mitmesuguste laevade mudelitest harilikult ja Maieri vormides. Selgus, et Maieri vorm annab suurt kokkuvõtet laevamasinate võimes, ja nimelt:

### Tšiili vabariik kavatses 1928. a. oma kaubalaevanduse toetuseks anda £ 50.000

Ühtlasi suurendab valitsus makse Tšiili sadamates käivadele välislaevadele. Inglise laevanduse ringkondades sünnitas see kuuludus suurt ärevust, sest viimased näevad selles peaaesjalikult oma sissetulekute vähenemist.

—o—

Märtsi algul oli Helsingi Soome, Norra, Rootsi ja Taani riikide esindajate konverents, kus päevakorras olid järgmised küsimused: 1. Vastus Inglismaale rahvusvahelise elujulgeoleku konventsiooni uuendamise konverentsi kutse asjus. 2. Ülalnimetatud maade delegaatide istungite juhtnõõride väljatöötamine. 3. Taani kaubandusministeeriumilt väljatöötatud ettepaneku teatavaks tegemine, mis käsitab laevade varustamist raadioga. 4. Kaupade vigastuste eest hoidmine lastimisel ja lossimisel. 5. Rootsi ettepaneku sundusliku lastimisliini sisseseadmisest ka laevaldel, mis sõidavad Baltimeres.

—o—

Poola riiklik laevasõiduamet „Zegluga Polska“ organiseerib käesoleval aastal rea huvireisusid välismaile uuesti ümberehitatud aurikul „Gdynia“.

Esimene reis algab 24 mail Kopenhagenisse; 16 juunil sõidetakse Stokholmi. Peale seda sõidetakse 10 päevaks Balti riikidesse ja nimelt: Tallinna, Riiga ja Helsingi. Jaanilaupäeva öö saadetakse mööda Soome skäärides.

13 juulil sõidetakse uuesti Eestisse, Lätti ja Soome.

Aurik „Gdynia“ võtab kuni 100 reisijat peale.

—o—

### M-p. „Fünf Schwestern“i arest.

Teatavasti arestiti nimetatud mootorpurjek läinud aasta detsembris Hamburgis — ühe prahilepingu mittetäitmise pärast. Selle üle ilmus „Laev. ja Kal.“ jaanuari numbris lähem kirjeldus.

Asi oli jaanuari keskel Hamburgi Amtsgericht'is otsustamisel ja viimane mõistis laeva vabaks, tühistades aresti. Laev sõitis pea Hamburgist välja — ja tegi ka õieti.

Arestija firma Wendemuth & Co. ei jäänud selle otsusega rahule ja kaebas Hanseatisches Oberlandesgerichti Hamburgis edasi, kus asi 23. märtsil arutusel oli. 5. aprillil kuulutati välja nimetatud kohtu otsus, mille järgi Amtsgerichti otsus tühistati ja M/p. „Fünf Schwestern'i“ arestikask maksvaks tunnustati. Kohtuotsuses etteoodud põhjused ja motiivid on äärmiselt väheveenvad. Kuna aga käesolev juhus — arest on, siis ei ole kahjuks selle Oberlandesgericht'i otsuse vastu teisu õigus-abinõusid ja ta on õigusjõuline. Seega tuleb M/p. „Fünf Schwestern'il“ Saksa sadamatest eemale hoida, et mitte uuesti aresti alla sattuda.

Tuleb märkida, et laevale asi siiski enam-vähem õnnelikult lõppes, nimelt, et esimene instants ta vabaks mõistis ja tal selle tõttu võimalus avanes Saksast välja sõita. Vastasel korral oleks ta pidanud edasi aresti alla jääma ja, arvestades viimase Oberlandesgericht'i otsusega oleks võinud lugu hoopis kurvalt lõppeda, sest vahepeal kõrgendas arestija oma nõudmist ligi poole-võrra ja kui sellele veel kõikstugu protsendid, kohtu-, advokadi kulud, laeva seisust tekkinud võlad, jne. juure arvata, oleks üldsumma

nii suureks tõusnud, et omanik teda tasuda poleks suutnud ja laev paratamatult vasara alla oleks langenud.

Nüüd aga — purjetab ta vabana vist kodumaa poole.

8.-IV.-28.

A.

—o—

### Eesti p.-l. „Katarina“ oksjon.

„Katarina“ arestiti Kiilis läinud suvel tema avariist tekkinud võlgade ja kulude kindlustuseks. Kuna aga omanikud neid ei tasunud, siis oksjoneeriti laev. Oksjon oli 11. aprillil Kiilis Amtsgericht'is; pakkujaid oli ilmunud kõigest 5, kõik sakslased ja üks neist Firma A. Casati omanik E. V. aukonsul Kiel-Holtenaus D. Bauer, kes laeva ka üsna odavalt — RM. 1.500.— eest omandas ja valmis on kohe teda viibimata edasimüüma. Ostust huvitatul tuleb pöörata lähemate ostutingimuste teadaaamiseks aadressil — Fa. A. Casati. Kiel-Holtenu.

Enampakkumisest saadud rahast — RM. 1.500.— jätkub aga hädavaevalt, et katta laevajärelvalve, inventari-hoiu ja kindlustus, sadama ekspertide, advokadi, kosulaadi j. t. m. kulusid; selle tõttu jäävad kapteni ning meeskonna saamatajäänud palgad, Bodmeri-laen, päästekulud jne. hoopis tasumata.

12.IV.-28.

A.

### PURJEK

3-mast kahvelshooner „KATARINA“, männipnust, tammest kaartega, ehitatud 1916 a. Vergis (Eesti), laeva mahutus: 146,25 brutto ja 126,75 netto rgt., mõõdud 27,13 X 7,80 X 3,12 mtr., täielise inventaariga müüa. Laev seisab pääle kollisiooni hädaplaastriga Kiili sadamas. Muidu on hääs seisukorras ja temaga on võimalik pääle vähema hädaparanduse välja sõita.

Ostust huvitatuid palutakse pöörata järelpärimistega aadressil: A. Casati Kiel-Holtenu, Saksamaa.

### TÄHELEPANEMISEKS

laevaomanikkudele ja kaptenitele.

Kompassi deviatsioonikaotamine ja määramine. Kompassi kõlblikkuse kontrollimine, kohale asetamine j. n. e. Tallinnas ja soovikorral teistes kohtes.

A. GUSTAVSON,

CERTIF. DEVIATOR

Uus-Sadama 11-a, krt. 4 Tel. 41-84.

Kinnitage oma varandus ja elu

„Eesti Lloid'is“

**Mikspärast** ostavad kõik kalamehed

## R. Stryck'i paadi mootore?

**Sellepärast**, et need juba 8 aastat Eesti kalameeste seas täielises lugupidamises on olnud oma odavuse, vastupidavuse ja kerge kaalu tõttu. Nende osad on alaliselt kiiresti saadaval ja mis peasi, nende maksutingimised on viimasel ajal eriti soodsad. Kui Teie seda kõiki veel ei tea, siis pöörake kohe järelepärimisega

**R. Stryck'i** mootoritehastele PÄRNUS, ehk selle esitajale  
A/S. „MURAVEI“le, TALLINNAS Valli tän. 4

Kontor telef. 268

Korter telef. 402

## M. Seiler'i

Mootoritehas Pärnus, Rääma tänav. Soovitab oma tööstussaadusena häid ja odavaid paadi ja tööstuse mootoreid ning laeva mootor vintsisid. Mootorid on nelja taktilised ühe ja kahe silindrilised 2,5—18 HJ petrooleumi küttega, töötavad täiesti vaikselt ja ilma suitsuta. Kes kord M.Seileri mootoriga töötanud, see endale teist ei himusta. Ületab kõik tema peale pandud lootused. Palun lahkelt järelepärimistega austada.

**M. Seiler**

Pärnus, Rääma tän.

Ilmus trükist Ü. Tuukrte  
Ühingu väljaandel

## Tuukri käsiraamat

I osa. Hind Kr. 2,50

Raamat on kokkuseatud välisriikides tarvitusel olevate õppe- ja käsiraamatute põhjal, kusjuures on seda silmaspeetud, et selles leiaksid tarvilikke juhatusi mitte üksi tuukrid, vaid juhtumise korral ka teised merehed, sellepärast ei tohiks puududa Tuukri Käsiraamat ühelgi laeval. Raamat on trükitud heale kirjutusmateriale, 168 lhk. paks ja illustreeritud 65. sisuselgitava pildiga. Saadaval raamatukauplustes, Mere-meeste Kodu kantseleis ja Mere-meeste Liidu kantseleis.

## K.-ü. MEY & LANDESEN

Tallinn, Viru tän. 9.

Kõnetr. 14-36

Kõige paremad maalrivärvid, kuivad ja õlis hõõrutud, õllakid: Noble & Hoare Ltd. London, „EFFERTO“ auto-emalvärvid kõigis värvides, väga kindel ja kasulik. Kõik vanad autod saavad 48 tunni jooksul uueks. Võrkude värvid j. n. e.

Värnits, terpentiin, kriit, liim, pintslid j. n. e.



# PLEKITÖÖSTUS G. LINHOLM

TALLINN, V. KALAMAJA TÄN. 32

KÖNETRAAT 26-83

Täielist rahuldust saavutab iga tööstur, kes laseb omale plekk-artiklid valmistada trükitud-värvilisest või valgest plekist

## PLEKITÖÖSTUS G. LINHOLM'I

juures, kus valmistatakse karpe ja nõusid kalakonservi tööstustele, kompveki- ja biskviiditehastele, laki, värvi, saapakreemi vabrikutele — kõigile laboratooriumitele ja apteekidele. Peale selle silte reklaamiks kui ka kinnitusseltsidele.

Töö headuse eest täielik vastutus. Hinnad väljaspool võistlust.

# Inglise võrgu ladu

Tallinnas, Vana Viru tän. 5. Telef. 9-47

Inglis vabriku STUARTS & JACKS LIMITED,  
MUSSELBURGH, SCOTLAND Ainuesitus Eestis.

Valmistab võrke puuvillast, kanepist ja linast.

Tallinna ladus suured tagavarad

kõiksugu kalastuse tarbeid Eesti mere- ja sise-  
vete jaoks

Võtame vastu tellimisi kõiksugu kalavõrkude peale otse vabrikust, missugused saavad täidetud 1½ kuu jooksul.

Kõige kasulikum sisseostu koht kalameestele, sest nagu tarvitalisel selgunud, on meie vabriku saadused kõige vastupidavamad mädanemisele ja katkemisele, mida asjatundjad tõendavad.

# Kalamehed ostavad tuluga!

Võrgu-värvisid igat seltsi,

värnitsat,

kadehot püüniste parkimiseks,

mootori õli,

laevapiigi, igat seltsi

vihmakuue õli

maaldri värvi,

A/S. T. O. TREUBLUT TALLINNAS, Pikk tän. 18.

# MEREASJANDUSE PEAVALITSUS

## rendib välja

kinnisel enampakkumisel 26. apr. s. a. kell 10  
hommikul

# A-I., „KUNGLA“

# EINELAUA

1928. a. navigatsiooni ajaks. Pakkumise kindlustuseks tuleb sellest osavõtjatel sisse maksa kautsjoni 10% suuruses pakutavast hinnast.

Lähemaid teateid pakkumiste tingimuste kohta saab mere asjanduse peavalitsuse rannaliinide korraldajalt. tuba nr 37 igal äripäeval kella 9-13.

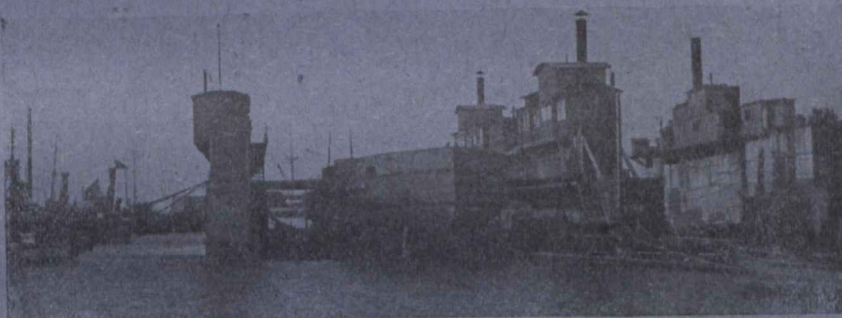
MEREASJANDUS PEAVALITSUS.

# Riigi sadamatehased.

Tallinn, Meripuiestee nr. 13

Telefon 67 ja 11-76. Telegr.-aadress „Riidokk”

Ujuvad dokid kuni 5000 t. kandejõuga.



Tõstekraanad kuni 110 tonni tõstejõuga

Tehased töötavad laeva ja mootorpaatide ehitus- ja parandustööde alal. Peale selle igasuguste masinate ja aurukatelde ehitus ja parandus, tehaste ja vabrikute sisseseadete ehitus, korstnad, reservuaarid, retordid, transmissionid, turbapressid, baggerid, transportöörid j. n. e. Malm ja pronks valu kuni 1000 puudani. Tehased valmistavad ka igasugu puutöid.

Suurem tagavara igasugu paadi- ja statsionaar mootoritest, laeva kateldest, õhukompressoritest ja muu laevavarustuse ja sisseseade tarbedest.

Töö valmistamise viis — uuemate tehniliste nõuete kohaselt.  
Töö täitmise — eeskujulik ja kiire.

## KOHAL OLEMAS JÄRGMISED TÖÖKOJAD :

Valumaja,  
Sepapada, auruhaamritega,  
Masinate ja mootorite töök.  
Treliali töökoda,  
Laevakatelsepa,

Vasesepa,  
Lukusepa,  
Saeveski,  
Tisleri,  
Taklasi,

Purje,  
Maalri,  
Elektrotehnika,  
Elektri- ja atsetileen sveisim.  
4 ujuvat dokki.

Tehased võtavad enda peale igasugu eelarvete ja projektide tegemise

# TALLINNA KREDIIT PANK

OSAK.: ABJAS, ANTSLAS, HAAPSALUS, HIJU-KEINAS, JÕHVIS, NARVAS, NÖMMEL, TARTUS, TÜRIL, VILJANDIS  
ja VÕRUS.

## A K T I V A

ÄRISEIS 31. DETSEMBRIL 1927. a.

Kassa ja arved teistes pankades	Mk.	56.444.275.—
Väärtpaberid		3.773.658.—
Välisraha ja vekslid välisvaluutas		6.219.985.—
Laenuid		1.017.251.780.—
Korrespondendid		
Loro	Mk.	20.220.736.—
Nostro	"	50.883.023.—
Osakonnad		71.103.579.—
Garantiid ja akkretiivid		50.610.389.—
Liikumata varandus		290.708.892.—
Muud aktiivad		189.369.852.—
		63.797.697.—
		<u>1.749.280.287.—</u>

## A K T I V A

ÄRISEIS 28. VEEBRUARIL 1928. a.

Kassa ja arved teistes pankades	Kr.	460.549.37
Väärtpaberid		43.975.37
Välismaa raha ja vekslid välisvaluutas		71.274.40
Laenuid		11.624.636.55
Korrespondendid		
Loro	Kr.	174.169.68.—
Nostro	"	277.423.49.—
Osakonnad		451.593.17
Garantiid ja akkretiivid		637.073.76
Liikumata varandus		3.391.934.82
Maksud, %/ ja komisjon		1.893.698.52
Kulud		22.282.17
Muud aktiivad		67.574.96
		623.577.70
		<u>19.288.170.79</u>

## P A S S I V A

Aktsiakapital	Mk.	129.000.000.—
Tagavara kapitalid		30.000.000.—
Amortisatsiooni kapital		26.700.000.—
Ametnikkude abiandmise kassa kapital		3.055.616.—
Hoiusummad		764.099.423.—
Korrespondendid		
Loro	Mk.	64.535.199.—
Nostro	"	39.410.389.—
Osakonnad		103.945.584.—
Aval. kreditorid		57.649.234.—
Rediskont ja laenuid teistes pankades		290.708.892.—
Muud passivad		269.846.442.—
Puhaskasu 1927. a. eest		52.050.481.—
		22.224.615.—
		<u>1.749.280.287.—</u>

## P A S S I V A

Aktsiakapital	Kr.	1.290.000.—
Tagavara kapitalid		300.000.—
Amortisatsiooni kapital		267.000.—
Ametnikkude abiandmise kapital		31.966.84
Hoiusummad		8.639.876.68
Korrespondendid		
Loro	Kr.	902.317.82
Nostro	"	723.167.39
Osakonnad		1.625.485.21
Aval. kreditorid		732.698.15
Rediskont ja laenuid teistes pankades		3.391.934.82
Saadud %/ ja komisjon		2.283.535.26
Puhaskasu 1927. a. eest		215.255.06
Muud passivad		222.246.15
		288.171.62
		<u>19.288.170.79</u>

Juhatus.