

# III RIIGIKOGU

6. istungjärk. Protokoll nr. 155 (8).

1928.

III Riigikogu koosolek 10. mail 1928  
kell 10.

Kokku on tulnud 92 Riigikogu liiget.

Valitsuse loosis: Riigivanem **J. Tõnisson**, rahaminister **A. Teetsov**, sõjaminister **N. Reek**, põllutöominister **O. Köster**, teedeminister **A. Kerem**, kohtuminister **T. Kalbus**, sise-minister **J. Hünerson**, haridusminister **A. Möttus**, kaubandus-tööstusminister **J. Holberg**, töö-hoolekandeminister **K. Soonberg**.

## Päevakord:

1. O. Gustavson'i küsimine Vabariigi Valitsusele lisapalga maksmise kohta ministritele Riigivanema kasutada olevatest summadest.

2. L. Johanson'i, J. Tiksi ja P. Schütz'i arupärimise-ettepanek Vabariigi Valitsusele raudteel 12-tunnilise tööpäeva maksmapaneku ja puudulikkude korralduste kohta.

3. Vabariigi Valitsuse vastamine O. Gustavson'i küsimisele mõne ministri poolteistkordse palga asjas.

4. Läbirääkimised P. Baranin'i erakorralise teadaande puhul „Kesk-Kala“ likvideerimise asjas.

5. Laevasõidumeti likvideerimise seadus — rahaasjanduse komisjoni ettepanek.

6. Sõjaministeeriumile sundvõõrandatud maade kinnistamise korra seadus — üldkomisjoni ettepanek.

7. Eesti-Tshehoslovakkia vahelise kaubalepingu ja selle lõpp-protokolli kinnitamise seadus — III lugemisel.

8. Koolinõunikkude tasude seadus — III lugemisel.

9. Maanteede seadus — II lugemisel.

Koosolekut juhatab abiesimees **M. Martna**, pärast abiesimees **R. Penno**.

Sekretäri kohal abisekretär **O. Liigand**.

Koosolek algab kell 10.25 min.

Juhataja **M. Martna**: Avan Riigikogu koosoleku.

1. O. Gustavson'i küsimine Vabariigi Valitsusele lisapalga maksmise kohta ministritele Riigivanema kasutada olevatest summadest ja Riigivanema vastamine küsimisele.

O. Gustavson (stp) (loeb): Palun Vabariigi Valitsuselt Riigikogu lähemal koosolekul vastust järgmistele küsimistele:

1. Kas vastab tõele, et praeguse valitsuse ajal on makstud lisapalka mõnele ministri Riigivanema kasutada olevaist summadest?

2. Kui ja, siis: kellele nimelt, mis eest ja millistel alustel?

Riigivanem **J. Tõnisson**: Austatud Riigikogu liikmed! Selle küsimise peale on mul au Vabariigi Valitsuse nimel vastata, et see kuulus ei vasta tõele. (O. Gustavson, stp: Kas ta siiski ei vasta?) Mis tähendab „siiski“?

2. L. Johanson'i, J. Tiksi ja P. Schütz'i arupärimise-ettepanek Vabariigi Valitsusele raudteel 12-tunnilise tööpäeva maksmapaneku ja puudulikkude korralduste kohta.

(Arupärimise-ettepaneku tekst:

„26. aprillil leidis Tallinnas aset suurem raudteeõnnetus, kus hulk raudtee veerevat materjali purustati ja riik umbes 10 miljonit marka kahju sai. Sellele on järgnenud mujal rida vähemaid raudteeõnnetusi.

Ühenduses Tallinnas aset leidnud raudteeõnnetusega on selgunud, et:

1) raudteel antakse vedurijuhtidele puudulikke korraldusi, näiteks signaalide kohta mitmesuguseid tähendusi, juhtnöörid liiga hilja, kus nendega tutvuneda enam aega pole j.n.e.,

2) lastakse vedurijuhtidelgi töötada 12 tundi ja enam vahet pidamata. Omal ajal toodi küttelaost näiteid, mida ümber pole lükatud, et töölistel lastakse vahel 24 tundi järgimööda töötada.

Eestis maksab 8-tunniline tööpäev. Sellest peaksid ka riigiasutused kinni pidama. Vedurijuhtide töö nõuab suurt tähelepanu ja täpsust. Pika tööpäeva tagajärjeks on ka peale töövõime vähenemise ja terviserikke just tähelepanu nürinemine. Selle tagajärjeks võivad olla õnnetused, katastroofid rongidega.

Sellepärast pöörame Vabariigi Valitsuse poole:

1) Miks ei täideta valitsuseasutustes ja -ettevõtetes 8-tunnilise tööpäeva kohta maksivad määrusi?

2) Miks on seadusevastane 12-tunniline tööpäev ka vedurijuhtidele maksuma pandud?

3) Kas võetakse seadusevastaste ja puudulikkude korralduste tegijad vastutusele?

Tallinnas, 9. mail 1928. a.

L. Johanson.

J. Tiks.

P. Schütz.“)

**L. Johanson** (stp): Viimasel suuremal raudteõnnetusel 26. aprillil on ilmsiks tulnud, et raudtee vedurijuhtidel, kelle töö nõuab suurt tähelepanu ja täpsust, lastakse 12 tundi järgimööda vahet pidamata töötada, niiviisi kaalule pannes nende inimeste elu, kes raudteel sõidavad. Teisest küljest on ilmsiks tulnud terve rida puudulikke korraldusi, näiteks mitmesuguseid tähendusi signaalide kohta, ja juhtnöörid antakse liiga hilja. Kuna seltskond väga huvitatud on sellest, et raudteel sõitvate inimeste elu kaitstud oleks, sellepärast on arupärimises esitatud küsimiste peale Vabariigi Valitsuse vastus tingimata tarvilik.

Juhataja **M. Martna**: (Hääletatakse.) Arupärimise-ettepanekut toetab 25 Riigikogu liiget, seega on arupärimine vastu võetud.

**3. Vabariigi Valitsuse vastamine O. Gustavson'i küsimisele mõne ministri poolteistkordse palga asjas.**

Rahaminister **A. Teetsov**: Vastuseks rkl. härra Gustavson'i küsimise peale on minul järgmist teatada: Eelmiste valitsuste ajal on makstud üksikutel kordadel Riigiteenistuse seaduses ettenähtud korras üksikutele valitsuse

liikmetele lisapalka erakorraliste kohuste täitmise eest. Kellele, kui palju, mis aja eest — sellekohaseid andmeid võib saada riigikantseleist. Praeguse valitsuse ajal ei ole sarnaseid lisapalga maksmisi ette tulnud.

**4. Läbirääkimised P. Baranin'i erakorralise teadaande puhul „Kesk-Kala“ likvideerimise asjas.**

**L. Johanson** (stp): Austatud Riigikogu liikmed! „Kesk-Kala“, kellest siin varem juttu tehtud, on surnud. Temaga ühes ka need subsiidiumid, mis riigi poolt määratud. See, kelle peale

pandi suuri lootusi Eesti kalaturu korralda-

mises, on oma maise olemise lõpetanud lühikesel ja juhtumusriikka elu järele.

„Kesk-Kala“ elu on püütud hoida: kui haigele morfiumi, nii on sellele pritsitud järjest ikka enam — riigikassa subsiidiume, iga-sugustest allikatest: riigi eelarve korras selleks määratud erisummadest, kaubandus-tööstus-ministeeriumilt, töö-hoolekandeministeeriumi tööpuuduse vastu võitlemise summadest. Ja kas ka Riigivanema summadest, — selle kohta pole harilikul surelikul ülevaadet, sest nende summade kasutamine on riiklik saladus, mille vastu ei tohi ükski enam-vähem riigitruu kodanik tunda mingit huvi.

„Kesk-Kala“ elushoidmiseks on tehtud mis suudetud, kuid — ta suri siiski. Põhjus: veremürgitus, muu seas ka rikkalik riiklik toetus, mis minu väljaarvamise järgi ulatub umbes 6 miljoni margani.

Kala hakkab lagunema kõigepealt — peast. Kui „Kesk-Kala“ juures mürgituse tundemärgid ilmsiks tulid, siis juhiti sellele ajakirjanduses ja ka Riigikogu kõnetoolilt tähelepanu. Kuid vastati jämeda ja lameda sõimuga ja anti uusi toetusi. Ja kaubandus-tööstusministeeriumi juhid ruttasid õiendama ajalehtede veergudel: „Mis puutub kalameeste ühisuste keskliidu „Kesk-Kala“ tegevusesse, siis võib kinnitada, et selles nii mõnigi viga on tehtud, kuid niisugust halvaks panu, nagu osa meie ajakirjandusest „Kesk-Kala“ aadressil avalikkuse ette saatnud, ei ole ta ära teeninud. Vigade ja puuduste kõrval on „Kesk-Kala“ ära teinud ka hulga positiivset tööd.“

„Kesk-Kala“ iga polnud aga pikk.

Ta peale pandi suuri lootusi. 1925. a., kui ta oma operatsioone algas, kirjutas näiteks „Kesk-Kalale“ lähedal olev leht („Post.“):

„Kõigepealt on hea turg leitud värske kala tarvis Varssavis. Poolamaa ostab välisturult suurel määral kalu. Poola sisseveotoll võimaldab meil ka kalade väljavedu Poolasse. Juba eesoleval laupäeval (28. märtsil 1925. a.) läheb esimene vagun haage ja latikaid jäävagnis Tartust Varssavi“ ...

„Poola on valmis niipalju värsket kala ostma, kui meil ära anda on.“ „Seal puuduvad iseäranis havid, mis aga just rohkearvulistele juutidele Poolas esimesejärgu tähtsusega kala on.“

„Paari nädala pärast läheb ka esimene vagun kuivatatud tindikalul Vilnosse prooviks. „Kesk-Kala“ on eksporttintide pakkimise ja saatmise välismaale väga kenasti korraldanud.“ „On „Kesk-Kala“ nüüd kala ilusatesse puudalistesse ja poolepuudalistesse laudkastidesse pakkinud, mis trükitud etikettidega varustatud kaubale koguni teise ilme annavad. „Kesk-Kala“ kavatses väljaveokaladele ka sarnast

kontrolli sisse seada, nagu seda riiklik või-kontroll on, et mitte halva kauba väljaveoga kauba headust välisturul rikkuda“ ...

Edasi nähti „Kesk-Kala“ tegevuses uut ajajärku Eesti kalaturul.

Kahjuks see ennustus ei teostunud. Mis-pärast? Vaatleme neid põhjusi, et näidata, missugused kombad õieti ühistegelisel ärialal valitsenud.

Seda näeme, kui vaatleme, kuidas „Kesk-Kala“ oma kaubanduslikke operatsioone tegi.

Poolas leiti haugidele 1925. a. märtsikuul turg. Hakati neid kokku ostma. Kalurid said 350—400 marka puud, soovitati müüa Poola franko Tartu 900 m. puud. Kuid müüdi Varssavis umbes 1600 m. puud. Tähendab, Poola turu tingimused olid väga soodsad ja kasulikud.

Ostjaks oli juudi kooperatiivühisus „Rybo-pol“, kes kalu ostis muu seas ka juutidele nende paastuajaks, usuliste pühade eel. „Rybo-pol“ maksis raha enne ette, kui kala vaguni laaditi: „Rybo-pol“i esindajad — Abram Nitzkin ja keegi teine tulid Tartu kalu vastu võtma. „Kesk-Kala“ lubas „Rybo-pol“ile kokkulepitud tähtajaks 10—15 vagunit kala, mida „Rybo-pol“ vajas. Kala vastuvõtjatel oli sularaha kaasas. Kuid „Kesk-Kala“ ei täitnud lepingut. Kala vastuvõtjatel lasti oodata, pikendati siin viibimisluba ja lõpuks said 10—15 vaguni asemel 46 puuda kala pika ootamise järel. See oli algus. See on üks „Kesk-Kala“ operatsioonidest. Ta sõlmis lepinguid kalasaatmiseks Poolamaale, kuid ei saatnud neid asjaajamise oskamatus ja saamatuse tõttu. Sel ajal oli kala Eestis olemas, mida oleks võinud välja saata ja mida eraettevõtjad välja saatsid. „Kesk-Kala“ jättis oma kohustused täitmata. „Kesk-Kala“ vabandas ennast muidugi valitsuse ees rahapuudusega. Tuldi riigilt raha laenama, käidi mõjuvõimsate isikute juures. Oli nõupidamine minister Kerem'i juures. Ostustati raha anda mitmesugustest summadest, ja antigi. Tuldi tagasi Tartu ja hakati „Rybo-pol“ile ja „Rybospul“ile kalu kokku ostma, kuid mitte kalurilt, vaid ülesostjatel kaupmeestelt kalaturul. Kalameeste ühisuste keskliit ostis kalu ülesostjatel, makstes vaheltkasu! Ta võis seda teha, sest tal oli riigi raha ilma kontrollita käes. Ja saadeti maikuus Poola mõni vagun kala nädalas. Kauba suhtes oli aga kokku lepitud, et saadetakse 4 kilo raskuseid hauge, saadeti aga 30—40-naelaseid terve vagun. Raha oli ette maksetud. Juutide kooperatiivist tuli protest. „Kesk-Kala“ esindaja vastas kirjalikult, et mis teie nurisete halva kauba saadetise üle, suuremaid hauge võite ära müüa „na shidovskuju svadjbu.“ „Shid“ on juutide sõimusõna, mida ükski korralik ini-

mene ei ütle. Ostja oli kooperatiivühisus, ostja ostis kalu usulisteks pühadeks ja nüüd nime-tatakse neid pühi „shidovskaja svadjba“. Kui öeldakse juudi usuliste pühade kohta „shidovskaja svadjba“, siis ei mõelda selle all harilikke pulmi, vaid koerapulmi. Ja ühis-tegeline asutus vastab kirjavahetuses niiviisi! Juutide kooperatiiv ei ostanud neid kalu pulmadeks, vaid usulisteks pühadeks ja paastu-ajaks. (J. Laidoner, põl: Ega see valit-suse asi ei ole!) Valitsus andis raha, see oli valitsuse rahaga ostetud. Juudi, välisturu kaubatarvitajate usuliste pühade kohta „shi-dovskaja svadjba“ tarvitamine on äärmiselt haavav. Kaubakirjavahetuses, ärilises läbi-käimises juutide kooperatiiviga niiviisi võõra rahva, kes on pealegi välisturul suuremaks ost-jaks, usuliste tunnete üle mõnitamine on lubamatu ja — äriliselt seisukohalt väga rumal. Äri alal vähemalt tuleb kõrvale jätta ostja usk ja rahvus. (A. Sternfeldt, krst: Risti-usku tuleb ka kaitsta!) Jah, ka ristiusku tuleb kaitsta.

„Kesk-Kala“ hakkas ka Peipsi tinte välja saatma. Vaatame, kuidas ta seda tegi. Tindile tehti tõesti erikastid — 40 naela netto, per-gamentpaber sees, silt peal. Üks sarnane tindikast toodi ka Riigikogu liikmetele näha, võisime seda vaadata ja tinte maitsta; oli tõesti kena ja hea!

1925. a. tellis üks Poola firma „Kesk-Ka-lal“ paastuajaks ühe vaguni tinte. Lubati. Kalad saadeti aga kohale — lihavõtteks, kui juba paastuaeg möödaks oli. Raha 226.214 marka oli tasutud. Makseti 760 marka puud, mis tol ajal hea hind. (Vahelhüüe). Paas-tuaeg oli möödaks, võib olla, oli just meil siis paastuaeg. Kauba suhtes oli kokku lepitud, et tindid pidid tulema sarnastes kastides ja nii pakitult, nagu proov oli. Saadeti kaup Poola, aga ühes „Kesk-Kala“ kaaskirjaga 11. aprillist 1925. a., kus „Kesk-Kala“ teatab, et ta nüüd tindikala 289 kasti — 297 puuda 26 naela netto — minema saadab. Ühtlasi aga öeldakse kaaskirjas: „korraldamatus tõttu on 119 kastis mitteühtlane nettokaal, missugust asjaolu lahkesti vabandada palutakse“. Üht-lasi palutakse ostjal kiirelt „Kesk-Kalale“ teatada, kelle nimele oleks võimalik Vilnosse muist silte järele saata, sest osal kastidest puu-duvad sildid sel põhjusel, et nad halvasti on kleebitud. Alla on kirjutatud, muidugi „kõige austusega“, Eesti kalameeste ühisuste keskliit „Kesk-Kala“ — J. Jaanson.

Lugupeetud Riigikogu liikmed! Kujutage endile ette. Teie olete kõik kilu tarvitajad, kui-das meeldiks teile, kui poest, kust ostate kilu, antakse teile kilukast sildita ja silt eraldi kaasa tähendusega: kleepige ise peale! Kaup hilja,

etiketid eraldi. Ja see oli proovisaadetis! Nii talitas ettevõtte, kes riigilt sai toetust. Sarnase olukorra juures küll välisurgu ei võideta. Ja nii talitas ettevõtte, kes kandis ühistegevise ettevõtte nime ja sai riigilt toetust. Saadetise kohalejõudmisel teatab saav kooperatiiv 24. VI järgmist: teie saatsite meile omal ajal tindikala proovikastid väga ilusti ja hästi pakitult. Kuid teie poolt saadetud 289 kasti ei vasta proovile ei väliselt ega sisult:

1) Ühelgi kastil pole etiketti „Kesk-Kala“ firmaga.

2) Kastid on suurelt jaolt väliselt räpased. (Tindikala saadetakse ju söömiseks, kuid mitte väetisaineks.)

3) Nettokaal on väga mitmekesine.

4) Suuremal jaolt kastidest pole sees pergamentpaberit, mille puudumine kauba headuse peale mõjub. (Kastid pidid nimelt seest kaetud olema pergamentpaberiga.)

5) Suuremas osas kastides on tindikala segatud muu kalaga, sageli on muu kala väga suurel määral, peale selle on sool kaladele lisatud tükis.

6) Kuni seni on leitud avatud kastidest kaks söögiks täiesti kõlbmata tintidega, puudus neil kastidel pergamentpaber ja kastid on seest kaetud roheline korruga.

Tähendab, etiketid saadeti järele ja ka sool tükis. Nii siis — tore asi — etiketid saadame teile järele, kleepige peale, soola ka — raputage ise peale. Vaadake, kuidas meil üks kooperatiiv kaupu välja saadab! Nagu juba nimetasin, oli kahes kastis täiesti kõlbmatu tindikala.

Edasi öeldakse: palume tulevikus hoolikamalt kaupu kontrollida. Muidugi ei öelda otsekohe ära, sest Poolas on kala järele suur tarvidus, vaid palutakse, et saadetised palju täpsemalt täidetakse.

See oli proovisaadetis. Lubati siis ka korralikumalt pakkida. „Kesk-Kala“ esindaja sõitis Vilnosse. Asutati siia kalaostuks Poola erifirma „Aprodostava“. Tehti oma etikett. Siin ta on — väga ilus etikett — kaks lippu ja Eesti tint keskel. (Näitab etiketti.) Nii et väljaveated olid väga head. Hakati siis selle firmaga, „Aprodostava“ga, tindikala Poolas propageerima. Pakuti vangimajadele ja sõlmiti lepinguid ning hakati müüma. Vilno Lukischki vangimaja ostis prooviks 800 klgr. Kaup oli hea ja ta andis soovitusi, et ka teised vangimajad omale ostaksid. Turg avanes. Küsiti „Kesk-Kalalt“, kui juba turg oli võidetud, millal ja kui palju ta võib müüa ja kohale saata. „Kesk-Kala“ vastas 25. juulil: septembrikuus anname kuni 4.000 puuda, oktoobris 8.000, novembris 10.000, detsembris 5.000 puuda.

Sõlmiti leping, Lukischki vangimaja tahtis osta 1 vagun 1.000 puuda brutto.

„Kesk-Kala“ nõudis käsiraha. 5. septembril makseti 135.000 marka sisse eeldusega, et 20. septembril saadetakse vagun Vilno. Oodati — aga ei tulnud. Lõpuks laaditi vagun 20. septembri asemel 21. oktoobril, see on kuu aega hiljem. Ühtlasi tuli ka siis Lukischki vangimajja teade „Kesk-Kalalt“, et nüüd on vagun kuivatatud tinte valmis — 780 puuda — ja palutakse vastu võtta.

Poola vangimajades on aga krediidi tarvitamise niisugune kord, et nad võivad septembrikuus suuremaid sisseoste teha. Kaup jäi hiljaks, ja peale selle ei saanud nad kaupa vastu võtta, sest puudus krediit. Nii läks see saadetis nurja. Tuleb tähele panna seda, et lubati 20. septembril kuni 4.000 ja oktoobrikuus kuni 8.000 puuda, kuid oktoobris saadeti ainult 780 puuda. Niiviisi turuga talitada on lubamata.

Ka Saksamaal avanes turg haugidele. Sakslased söövad väikseid hauge, ja nii siis telliti sinna väikseid hauge. „Kesk-Kala“ poolt hakati niihästi suuri kui ka väikseid hauge ostma, kusjuures mõeldi suuri siseturule saata, väikseid aga Saksamaale. Saadeti kaup Saksamaale, kuid jällegi „eksikombel“ vahetati ära: väiksed saadeti siseturule, suured Saksamaale, kus neil turgu pole. Jällegi oli suur kahju. Muidugi, sakslased ei oska 30—40-naelastega midagi teha, nad oleksid tahtnud väiksemaid.

Kuidas „Kesk-Kala“ kala vedas ja hoidis, sellest on siit kõnetoolilt varem juba kõneldud.

Kalad hoiti ummukes, mahutati kitsasse laevaruumi, kus kõigi tarvis polnud vett ega õhku. Haugid elavad küll ka kuival, ja inspektor, kes seda tähele oli pannud, arvas, et kalad elavad niikaua, kui kohale — Tartu — jõuavad. Kuid kalad surid vahepeal ära ja kohale jõudes pilluti surnud kalad Emajõkke, kus ainult perivett ujusid.

Ka muidu laiutas „Kesk-Kala“, võeti Tartu suured ruumid, kuid midagi nende ruumidega ei osatud teha.

Kuidas „Kesk-Kala“, kes pidi olema kalameeste ühisuste keskliiduks, kalamehi kohtles, ka selle kohta on näiteid toodud ja vististi puudutab seda küsimust ka täna härra Baranin.

Kuidas nad üldse oma kohustest aru said, seda tõendab ka vekslite lugu, mida nad lasksid protesti minna.

Niisugused kombes valitsesid selles „ühistegevise“ ettevõttes. Ta lõpp ei tulnud ootamata: teisiti sarnase talitusviisi juures tulla ei võinudki.

Riigi toetusega—6 miljoniga—pole suudetud kalale väliturgu võita, seda on isegi rikutud.

Siin tegutsesid inimesed, kes endid peavad ühistegelasteks ja nüüd ise asuvad uutele aladele. Esimeheks oli keegi instruktor Mälberg, kes nüüd edasi töötab ühistegevuse alal, ta on asunud vististi E. T. K. teenistusse. Sel ajal, kui ta oli „Kesk-Kala“ esimees, oli ta ka ühistegelise revisjoni korralduse liige.

Siis oli veel keegi suur tegelane Korsubov, kes tarvitas võõrast vara, siis kalurite ette põlvili heitis ja andeksandmist palus: Õigeusklik ristirahvas! Olen samast usust, ristitud, tunnustan käske ja pean sakramente. Olen eksinud teie vastu. Aga Tema on meie kõigi eest surnud! Olen teinud pattu, andestage. Ja heasüdamlik ristirahvas andestab. Patukahetseja muutiski meelt ja — jooksis redusse. Niisugused härrad olid eesotsas.

Kuidas „Kesk-Kala“ omale hiljem jõude otsis, see on siis, kui siit kõnetoolilt hakati tähelepanu sellele juhtima, seda näeme „Päevalehes“ avaldatud kuulutuses 16. septembril 1927: „Vaja kohe kogunud jõudu kalaasjanduse alal, kes võimas oleks juhtima suuremat ühistegelist keskasutust, tunneks põhjalikult sise- kui ka väliturgu nõudeid kala ostus, hoius, transpordis ja ühtlasi tunneks põhjalikult ühistegelist organiseerimisala.“ Nagu näha, äärmiselt palju nõudmisi. „Sooviavaldused palutakse kuni 25. septembrini saata ühes lühikese eluloo ja end. tegevuse kirjeldusega „Kesk-Kala“ juhatusesele Tartus, Lodja t. 25.“ See hiline võimsa juhataja otsimine ei andnud aga enam tulemusi. (J. Voiman, stp: Kas Veberman seal oli?) Ei, Veberman on Kreekas ja saadab sealt korinte.

Kuidas selle asutuse revideerimisega lugu oli, seda iseloomustab juba see asjaolu, mis ette tõin. Nüüd tahetakse „Kesk-Kala“ ülesandeid panna uue organisatsiooni „Eesti Kala“ peale. „Kesk-Kala“ likvideeritakse. Aga vististi lähevad ta tegelased kui raudvara likvideerimise juures uuele asutusele üle.

Kalaturu korraldamine ja Peipsi tindikala küsimus on elulise tähtsusega, iseäranis aga peipsiäärsetele elanikkudele. On võimalik leida turgu kalale Lätis, Poolas, Serbias tindikalale ja samuti võib tindikala saata Tšehoslovakkiasse, kuhu kala sisse vedada võib tollimata. Tšehoslovakkias, näiteks Karlsbadi ja Marienbadi suvituskohtades, on rohkesti haigeid, kes tarvitavad kalatoite, ja neile veetakse kalu isegi Kaanadast ja makstakse dollarites. Meie turg on ometi palju kättesaadavam.

Ka Saksamaale on võimalik Eestist kala saata.

Kuid selleks, et väliturgu võita, tulevad maksma panna Eesti ärielus paremad kombid, kui oli „Kesk-Kalal“, tegevust peavad juhtima asjatundlikud ja korralikud inimesed, tuleb asja ajada korralikult, ausalt ja täpselt. Oskamatus, saamatus, lohakus, sõnamurdmine ja ebaausus on korraliku ärilise tegevuse kõige suuremad vaenlased. Eesti ärielus on palju väärnähtusi. Selle tagajärjed annavad end ka Eesti majanduseelus tunda.

Ei tohi aga oma mehi pimedast peast ja piirita usaldada ning neid iga asja juures kaitsta.

Et väärnähtuste eest hoida, selleks on tarvilik igal pool asjakohane kontroll ja revisjon.

Eesti kalaturg nõuab korraldamist. Selleks tuleb tegutseda. Seni taheti seda toimida „Kesk-Kala“ kaudu, see äpardus. „Kesk-Kala“ tegevus on õieti kaubanduslik-kooperatiiv farss, mille lavastamine riigile hulga miljoneid maksma läks, kõnelemata sellest kahjust, mis ta on väliturul toonud.

„Kesk-Kala“ kaob. Esimese vaatuse eesriie langeb. Teine vaatus algab vististi peal- kirja all: „Eesti Kala“.

Publiku seisukohalt jääb soovida: Päästke Eesti kala ja tindikala l. vaatuse tegelaste käest. Muidu — on tagajärjed samad, mis „Kesk-Kalal“.

**P. Baranin (vn):** Господа депутаты! Предшествующий оратор господин Югансон представил вам много таких фактов из деятельности общества „Кеск-Кала“, которых мне, к сожалению, не удалось получить. В этом отношении я являюсь менее осведомленным, чем господин Югансон. Однако, я также имею кое-что сообщить.

Прежде чем приступить к своему сообщению, я считаю необходимым изложить вам краткую историю возникновения этого общества. При этом я должен оговориться, что в этом направлении я преследую только одну цель: пролить как можно больше света в эту историю.

В начале 1924. года я получил сведения, что в Юрьеве некоторые деловые лица носятся с мыслью образования громадного предприятия по рыбному делу; что эти лица пользуются доверием и поддержкой других влиятельных в правительственных кругах лиц и через них намереваются протянуть руки к казенному пирогу и что таким образом у вновь организуемого общества образуется сразу твердый финансовый базис для развития деятельности.

Немного спустя, в кулуарах Государственного Собрания мне пришлось наблюдать мелькавшие по фракциям фигуры г.г. Мяльберга, Сисаска и Корзубова. Оказалось: эти и были главные основатели общества, явившиеся сюда за деньгами. Они обошли чуть ли не все фракции, министерства вплоть до Главы Государства и их ходатайства увенчались полнейшим успехом. Правительство отпустило им три миллиона марок. Затем было созвано первое общее собрание представителей рыбацких обществ и приступлено к выборам правления общества. Как на характерное обстоятельство при выборах членов правления должен указать на следующий факт. Собравшимся было указано: если вы таких-то господ изберете, то кредит от правительства будет обезпечен, а если провалите, то денег не получите. Вывод ясен: голосуй, как приказывают.

Таким образом в первый состав правления вошли: Мяльберг, Янсон и Корзубов. Мяльберг одновременно состоял и инструктором-ревизором от союза кооперативов.

Началась, как говорят, работа горячая.

Первым долгом решили начать торговлю ржаной мукой. Хотели сначала подкормить рыбака, а потом уже отправить на озеро рыбу ловить.

С мукой вышло не совсем удачно, ибо продавали ее дороже, чем частные торговцы.

Было получено из министерства труда и призрения 200.000 марок на помощь безработным. На эти деньги в Печерском крае в десяток семей было роздано фунтов по 10 пеньки для вязания грубых сетей. Получив такой заказ рыбаки были очень удивлены; они только начали работу, и пришлось кончать ее. Тем не менее, представитель министерства труда и призрения в финансовой комиссии имел возможность заявить, что в Печерском уезде вязанием сетей заняты около 600 человек. Тогда же, с трибуны Государственного Собрания, мне пришлось сказать, что эти сообщения не соответствуют действительности.

Торговали рыбой. Причем при установлении цен на рыбу большей частью плелись в хвосте частных торговцев. Инициатива в повышении цен большей частью была у частных торговцев.

Но пока денежки казенные тянулись, показывали вид, что дела у них хороши.

Настолько хороши, что даже первый операционный баланс составили с остатком чистой прибыли. На основании такого хорошего баланса члены правления получили тантьему и после этого начали понемножку отходить в сторонку. Первым ретируется г. Мяльберг. Он уходит из правления, но остается инструктором-ревизором и, как говорили сослуживцы, продолжает аккуратно получать жалованье.

Дальше мне известны такие факты: на складах общества начинают теряться товары. Заграничные поставки, т. е. экспорт, дают убытки по той причине, что контрагенты не платят деньги, а в отношении некоторых даже возникли сомнения, что существуют ли они вообще. Даются авансы на покупку рыбы таким лицам, которые предпочитают оставлять их в свою пользу.

Закупка рыбы производится неумело и халатно. В особенности эта неумелость и, я сказал бы, преступная небрежность, выражается в покупке живой рыбы. Был случай, когда благодаря неумелому и притом халатному отношению, подошло около 700 пудов живых щук. Это был колоссальный убыток. С частным торговцем такого казуса, конечно, не могло произойти. Ибо частный торговец имеет во первых опыт, а во вторых, он работает за свой страх. У центрорыбы не было первого и совершенно отсутствовало второе.

Фактов, подобно приведенным, было не мало, но, к сожалению, они не все нам известны.

Но что было хорошо поставлено в центрорыбе, так это реклама и притом живая реклама. Благодаря хорошо поставленной рекламе и агитации обществу „Kesk-Kala“ удалось получить от правительства до 5.000.000 мк. Причем не сразу, а в несколько приемов, что вполне доказывает их способности в этом направлении.

Если же обществу „Kesk-Kala“ удалось получить от правительства такие крупные суммы, то, конечно, нельзя удивляться тому обстоятельству, что ему же удалось набрать от простых рыбаков векселей на несколько миллионов марок.

Это делалось очень просто. Среди рыбаков распространялись самые фантастичные планы. Рынок для сметка, например, чуть ли не висел на носу. На этом, главным образом, спекулировали. Рыбакам обещались заказы, обещались

займы, полное снабжение рыболовными снарядами. Для осуществления таких широких планов требовались векселя. Причем объяснялось, что векселя эти будут гарантийные и по ним платить не придется. Таким образом, сколько мне известно, обществом „Kesk-Kala“ получено гарантийных векселей на следующие суммы:

1) от Заболотного общества рыбаков . . . . .	1.000.300.—
2) „ Будовичского общества рыбаков . . . . .	400.000.—
3) „ Кулейского общества рыбаков . . . . .	400.000.—
4) „ Сеннского рыболовного общества . . . . .	50.000.—
5) „ Колпинского рыболовного общества . . . . .	128.000.—
6) „ общества „Золотая Рыбка“ . . . . .	1.330.000.—
7) „ Кикето - Рагошского общества . . . . .	100.000.—
	<hr/>
	Всего 3.408.350.—

Кроме сего мне не удалось получить сведения от Моложейского, Иван Болотского, Печковского, Сыронецкого и всех эстонских рыболовных обществ. Так что эти сведения не являются полными. Из этой суммы гарантийных векселей в настоящее время протестовано на 350.000 марок, выданных обществом „Золотая Рыбка“, на 185.000 мк. Заболотного общества, на 50.000.— Кулейского общества.

Все эти данные, конечно, могут быть не полными, ибо получить точные данные представляет некоторую трудность, так как рыбаки, выдавшие гарантийные векселя, боятся давать точные сведения о деятельности общества из опасений, что выданные векселя могут быть предъявлены ко взысканию.

В прошлом году, например, некоторые общества начали требовать возврата векселей более настойчиво. Правление союза обещало удовлетворить просьбу рыбаков сразу после того, как только будет получена субсидия от правительства. Субсидию-то от правительства около 1.500.000 мк. получили, а векселей все-таки не вернули. И вот теперь настал момент расплаты. Всему бывает конец. Также и для центр-рыбы такой конец пришел. Убытки общества оказались так велики, число лиц, замешанных в эту грязную историю, так велико,

что идти дальше той же дорогой не представляло никакой возможности. Необходимость заставила приступить к ликвидации. Перед ликвидацией правление собирает общее собрание членов по особо составленным повесткам-воззваниям. В этих воззваниях указывалось на необходимость ликвидировать старое общество и основать новое. Однако, перед тем, как созывалось общее собрание для ликвидации „Кеск-Кала“, новое общество под названием „Эсти-Кала“ уже было основано. Членами правления этого нового общества оказываются все те же наши старые добрые знакомые г.г. Мьяльберг, Сисаск и Лийв. Здесь надо заметить, что это новое общество покупает от „Кеск-Кала“ некоторые товары со скидкой с себестоимости 40%.

На последнем общем собрании „Кеск-Кала“ раздаются протесты по поводу такой льготной продажи, но они остаются без последствий.

Избирается ликвидационная комиссия, в состав которой входит опять тот же Сисаск.

Теперь, как я уже изволил доложить, ликвидационная комиссия обратилась в министерство земледелия с ходатайством о сложении числящегося за обществом „Кеск-Кала“ долга, мотивируя свое ходатайство тем обстоятельством, что рыбакам грозит разорение.

Вот этот вопрос заслуживает самого серьезного внимания Государственного Собрания. Мы не можем допустить, чтобы имущество рыбаков было продано с молотка за проделки других более опытных дельцов. Если бы такая продажа состоялась, то на местах создастся такое ужасное положение, какого вы не можете себе представить. Я считаю, что Государственное Собрание должно найти способы к безболезненной ликвидации сего вопроса, полагая, что векселя рыбаков, выданные в качестве гарантийных, необходимо выкупить за счет правительства. Но, конечно, при этом необходимо тщательно проверить все это дело. При проверке, однако, надо принять во внимание, что те лица, которые до сего времени являлись: 1) представителями министерства, 2) союза кооперативов, 3) членами правления „Kesk-Kala“, 4) членами правления вновь образовавшегося кооператива „Эсто-Кала“ и членами ликвидационной комиссии, эти лица считаются заинтересованной стороной и не внушают доверия. Необходимо привлечь

к делу совершенно посторонних лиц. На это обстоятельство, между прочим, указывает мне в письме один из деятелей Кулейского рыболовного общества, старый кооператор, очень почтенный, заслуживающий полного доверия человек. Он также говорит, что „вы допустили громадную ошибку при выборах ликвидационной комиссии“. По его словам ликвидационная комиссия должна состоять из совершенно посторонних сведущих лиц и юристов.

На основании всех тех данных, которые мною доложены, я вношу предложение:

„Riigikogu avaldab soovi, et Vabariigi Valitsus kiires korras leiaks teid, kuidas kalameeste huvidele vastu tulla krediitide määramisega kindlustusvekslite väljaostmiseks, samal ajal määrates komisjoni asjatundjatest erapooletutest isikutest, et kõigekülgselt juurelda ühisus „Kesk-Kala“ operatsioone ja arvepidamist.“ (Teedeminister A. Kerem: Ei saa seda teha, nad ei lase seda komisjoni sisse!)

В заключение считаю необходимым указать на ту форму, к которой прибегало общество „Kesk-Kala“ для получения гарантийных векселей. Для сего я оглашу в копии письмо общества „Kesk-Kala“ к Кулейскому союзу рыбаков следующего содержания: „Настоящим извещаем Вас, что по постановлению членов совета от 30. мая с. г. просим Вас немедленно выслать подписанные векселя Вашим правлением с приложением союзной печати взамен ваших гарантийных векселей, которым срок истекает. Обменные векселя Ваши будут высланы обратно.“ Рыбаки этому письму поверили и выслали вторые векселя. Однако, первых векселей „Kesk-Kala“ все-таки им не возвратило. Таким образом общая сумма гарантийных векселей Кулейского Союза рыбаков увеличилась вдвое против желания самих рыбаков. Вот к каким способам прибегал кооператив „Kesk-Kala“.

**V. Grigorjev (vn):** Господа народные депутаты! Я хочу только констатировать, как видно из речей предыдущих ораторов, что сама организация „Kesk-Kala“ и момент ликвидации ее это ничто иное, как очередное бедствие рыбаков Приозерья. Сами же рыбаки в этом несчастии меньше всего виноваты.

Благодаря всякого рода неудачам, постигшим рыбаков за последние 10 лет, доведенные подчас до отчаяния рыбаки

легко поддаются на всякого рода посулы. Вот почему они легко поверили организаторам и руководителям „Kesk-Kala“. Результаты налицо: рыбакам грозит окончательное разорение. Чтобы этого не случилось и поднят весь этот вопрос в Государственном Собрании. Правительству необходимо принять срочные меры к спасению рыбаков от разорения. У рыбаков имеются и много других долгов, получившихся благодаря все тому же бедственному экономическому положению их, которые также необходимо ликвидировать по возможности безболезненно. А таких долгов у одних только Печерских рыбаков 10.748 крон.

**Kaubandus-tööstusminister J. Holberg:** Lugupeetud Riigikogu liikmed! Käesoleva küsimuse üle kalameeste ühingute ja ühisuste keskühingu asjaajamise kohta on pikemalt räägitud ja on valitsusele teatud viisil etteheiteid tehtud ning üldse katsutud siduda valitsuse tegevust käesoleva küsimusega. Pean tähendama, et „Kesk-Kala“ on niisugune eraõiguslik ühing, kes oma sisemises tegevuses täiesti vaba, ning valitsusel pole mingisugust õigust ega võimalust ennast tema asjaajamisse segada. Valitsus on katunud kalameestele, nagu varemaltki, nii ka praegu, niipalju vastu tulla kui võimalik ja on neile niipalju toetust määranud, kui seda Riigikogu võimaldanud. Valitsus on püüdnud neid puudusi kõrvaldada niipalju kui võimalik olnud. Et käesoleva küsimuse üle selget pilti saada lubage, et ma seda küsimust selgitan nende andmete ettekandmisega, mis valitsusel praegu teada on.

Kalameeste ühisuste keskkliit „Kesk-Kala“ asutati 1924. a lõpul. Põhikirja järgi on liidu osamaksu alammäär Kr. 50 ja sisseastemaks Kr. 30. Siis on veel iga liikmeks olev ühisus kohustatud osamaksu maksma 1 kroon iga oma liikme kohta. Peale osamaksu vastutab iga liige „Kesk-Kala“ kohustuste eest kümnekordse osamaksu summaga.

Osamaksud „Kesk-Kalale“ kuigi suurt kapitali ei ole andnud: esimese tegevusaasta lõpuks — 31. det. 1925 — oli liikmete osamaksudest sisse tulnud ainult 85.000 marka, milline summa 31. detsembriks 1926 tõusis 110.000 marga peale. Sarnase väikse summaga ei saadud loomulikult midagi ära teha ja põhi- kui ka tegevusekapitali jaoks tuli summased muul teel hankida. Tegelikult on „Kesk-Kala“ kapitali puudusest ülesaamiseks nõutanud laene, kusjuures suuremad summad on saadud, nagu allpool näeme, põllutöö- ja kaubandus-tööstusministeeriumidelt. 1925. a.



esimesel poolel tegevust alates seadis „Kesk-Kala“ enesele ülesandeks kõigepealt kalurite püügitarvetega varustamise ja kalakaubanduse korraldamise, viimase all silmas pidades nii siseriigi kalakaubandust kui ka kalakaupade eksporti. Tegevusepiirkonnaks märgiti eeskätt Peipsi rand, Emajõe vesikond ja Võrtsjärv.

Oma ülesannete tähtsust ja nende teostamise üldtarvilikkust põhjendab „Kesk-Kala“ muu seas järgmiste argumentidega: „1920.—1923. a. a. kohta näitavad statistilised andmed, et Tartu turul ei ole latikakala kunagi alla 20—25 mk. nael müügil olnud. Kohapeal makseti samal ajal kaluritele aga kõigest 350—400 mk. puudast, see on 8—10 mk. naelast. Haugidest makseti turul 15—25 mk. nael, kuid kaluritele maksid ülesostjad ainult 250 mk. puudast. Tindikala müügi võimalused olid veel palju halvemad, peaaegu võimatud. Eravahelkauplejad kalurite majanduslikkudest raskustest midagi ei hoolinud, ega püüdnud nende kõrvaldamiseks midagi ära teha.“ Võib olla, on nende väidetega liialdatud, kuid et Peipsi rannikul spekulimine ja liigkasuvõtmine tol ajal lopsakalt öitses, on kurb tõde. 1926. a. võttis ajakirjandus Petserimaal liigkasuvõtmise lood sõelumisele ja tõi sealt kõmulisi lugusid avalikkuse ette. Liigkasuvõtmise küsimus ulatus isegi Riigikogusse ja hiljem karistas kohus paljuid liigkasuvõtjaid. Tuletan neid nähtusi meelde selleks, et alla kriipsutada, missugune lämbutav vaim seal valitses. Et „Kesk-Kala“ seda spekulatsiooni ja liigkasuvõtmise vaimu kalurite kasuks aitas tagasi tõrjuda, peaks usutav olema.

Üldiselt võiks „Kesk-Kala“ tööpõllu ja tema saavutuste kohta järgmist öelda:

Sõja-aastad ja ka esimesed rahuaastad olid Peipsi ranniku kaluritele tõsiselt rasked. Kes alles kolm-neli aastat tagasi seal ringi liikus ja kalurite elujärgega tutvunes, sai sealt väga kurva mulje: püügiabinõud hävinesid silmanähtavalt, kalakuivatamise ahjud varisesid kokku, kalatoodang langes miinimumini, viletsus aina kasvas. Alles 1925. aastast hakkas seal seisukord vähehaaval paranema. „Kesk-Kalal“ on siin kindlasti omad teened. Tal läks korda kalureid uuesti tööle virgutada, kuigi esialgul väikses masstaabis, varustades neid uute püügiabinõudega, aidates kaasa vanade püügiabinõude ja kalakuivatuse ahjude parandamiseks, laiendades selgitustööd, propaganda ja kala korralikuma turule toimetamise läbi siseriigi kalatarvitust, pannes kindlama aluse kala ja kalasaaduste ekspordile j.n.e.

„Kesk-Kala“ konkurentsi mõjul hakkasid ka eraülesostjad kaluritele kalade eest paremat hinda maksma ja kalurid võisid seega oma

töö-vaeva eest enam-vähem rahuldavat tasu saada. Mina isiklikult pean seda saavutust väga tähtsaks. Kuid positiivse töö kõrval on „Kesk-Kala“ tegevuses ka hulk puudusi ilmsiks tulnud. Terve selle ettevõtte juhtimine ja operatsioonide teostamine seisis väheste kogemustega juhatuse ja veel vähem kompetentse ning paindumata nõukogu käes. Ei saadud küllalt kiirelt asju otsustada ja vastavalt tegutseda, mis aga kalakaubanduse juures esimesejärgu tähtsusega põhinõudeks. „Kesk-Kala“ eesotsas seisjad on selles mõttes etteheiteid ära teeninud, kuid teiselt poolt on kaasa mõjunud asjaolu, et meil ei leidunud kogenuid kalakaubanduse korraldajaid. „Kesk-Kala“ otsis enesele hiljem vilunud ärijuhtikalakaupmeest, kuid ei leidnud ühtki vastu võetavat tööjõudu selleks.

Mis puutub tähtsamatesse momentidesse „Kesk-Kala“ tegevuses, siis oleks järgmist öelda. Esimene moment: 1) Esimesel tegevusaastal, s.o. 1925. a., tuli pühenduda peajasalikul organisierimistööle. Kutsuti ellu kalameeste ühingud rannikul ja saavutati sel teel kontakt kaluritega.

Samal aastal korraldas „Kesk-Kala“ Peipsi ranniku kaluritele hädaabitööd, milleks sai töö-hoolekandeministeeriumilt 2.220.000 mk. Toetusest said osa 9 kalameeste ühingu liikmed. Raha läks peajasalikul püügiabinõude parandamiseks ja valmistamiseks. 2) 1925. a. lõpul läks „Kesk-Kalal“ korda müüa N. Vene kaubanduslikule esindusele Tallinnas kaks vagnit kuivatatud tindikala. See esimene tindikala operatsioon osutus kasulikuks. 3) Esimesest operatsioonist julgustust saades asus „Kesk-Kala“ pinda sondeerima uue partii müügiks Venemaale. Kuna otsekohesed läbirääkimised tagajärgi ei andnud, pöörati tole-aegse kaubandus-tööstusministri E. Veberman'i poole, kes lubas tindikala müügi asjus samme astuda. Hiljem käis „Kesk-Kala“ delegatsioon samas asjas minister Veberman'i jutul ja teatas Tartu tagasijõudmisel, et minister tindikala müüki kuni 10.000 puuda ulatuses kindlustatuks tunnustanud, milleks temal Moskvast vastav telegrammiline teade käes. „Kesk-Kala“ pidas seda lubadust küllaldaseks ja asus kohe tindikala valmistamisele. Pärastpoole selgus aga, et Venemaa tindikala ei osta. Vahepeal lattu valmistatud 3.700 puuda kuivatatud tindikala jäi kätte. Osa juhiti madalama hinnaga siseturule, kuid suurem osa jäi lattu seisma. „Kesk-Kala“ sai selle operatsiooni pealt üle miljoni marga kahju. Ta palus seda kahju riigi kanda võtta põhjendusega, et tindikala valmistamisele asunud ikkagi minister Veberman'i lubaduste põhjal. Vabariigi Valitsus võttiski lõpuks kahju

1.118.600 marga suuruses riigi kanda, silmas pidades, et kalurid „Kesk-Kala“ tindikala eest rahuloldava tasu ikkagi said. Kahju tasumine on seega õieti toetuse andmine kaluritele.

Neljas moment. 1926. a. kevadel läks „Kesk-Kalal“ korda sõlmida ühe Poola firmaga lepingut suurema partii värsket kala müügiks. Kohe hakati ka kaluritelt värsket kala üles ostma, mis jõudsasti edenes, sest 1926. a. kevadel oli kalasaak rohke. Valmismuretsetud kalatagavaradest saadi kaks vagunit Poolasse ära anda, kuid siis puhkes seal revolutsioon ja kalu saata enam ei saadud. Järelejäänud tagavarad, mis seismisel oma väärtusest palju kaotasid, realiseeriti Saksamaal ja osalt siseturul. Kogu operatsioon tõi „Kesk-Kalale“ suure kahju. Kuid peab tähendama, et suuremalt osalt just selle juhu tõttu, et Poolas mäss lahti puhkes, ei saadud kalu enam saata, millest siis kahju tekkis. Kaluritele tuli see operatsioon aga suureks kasuks, sest neile oli kala eest hea hind juba välja makstud, havide eest näiteks kohapeal 650 mk. puudast. Kaks viimast operatsiooni halvastas „Kesk-Kala“ rahalist seisukorda tunduvalt ja töid kaasa raskused, mis talle lõpuks saatuslikuks said.

Ülesannete teostamiseks sai „Kesk-Kala“ põllutööministeeriumi juures olevast kalameeste laenufondist 3 miljonit marka laenu, mille juhtis kalurite kätte, ja viimaste vekslitega on laen ka tagatud.

Kaubandus-tööstusministeeriumi poole hakkas „Kesk-Kala“ laenupalvetega pöörama sellest ajast peale, kui omaaegne kaubandus-tööstusminister E. Veberman tindikala müütmises N. Vene kaubanduslikule esindusele kaastegev oli ja see operatsioon ebaõnnestus. 1926. a. suveks osutus „Kesk-Kala“ rahaline seisukord niisuguseks, et uute krediitrideta võimata oli edasi töötada. Kuna „Kesk-Kala“ tegevus alguses küllalt hästi oli edenenud ja raskused peaaegselt juhuslikkudest asjaoludest järgnesid, leidis kaubandus-tööstusminister K. Kornel tarviliku olema „Kesk-Kalale“ põhikapitali täienduseks 2 miljonit marka pikaajalist protsendita laenu anda. See laen oleks olnud ka osalt kompensatsiooniks tindikala operatsiooni kahjule, mille tekkimist „Kesk-Kala“ minister Veberman'i lubadusega sidus, kuid mille riigi kanda võtmise küsimus siis veel ei olnud otsustatud.

Kaubandus-tööstusministri ettepanekul lubaski Vabariigi Valitsus oma otsusega 27. novembrist 1926 „Kesk-Kalale“ 2 miljonit marka protsendita laenu, mis talle juhatuse poolt allakirjutatud liht võlakohustuste vastu välja anti. Hiljem võeti ka ebaõnnestunud

tindikala operatsioonist tekkinud kahju 1.118.600 marga suuruses riigi kanda — Vabariigi Valitsuse otsus 31. augustist 1927. Viimasest summast on „Kesk-Kalale“ 500.000 marka välja antud, kuna ülejäänud osa väljamaksmise mina l. a. detsembris seisma panin, sest selleks ajaks oli „Kesk-Kala“ ainealine seisukord ülesaamatult raskeks kujunenud ja likvideerimine paistis olema möödapääsematu. Likvideerimine ongi nüüd käsil.

See oleks objektiivne ülevaade kogu küsimuse kohta.

Edasi, mis puutub rkl. Baranin'i poolt ülestõstetud küsimuse kohta likvideerimise komisjoni asjas, siis peab tähendama, et „Kesk-Kala“ on eräühing ja selle põhikirja ning kooperatiivühingute seaduse järgi on ette nähtud, kuidas moodustada likvideerimise komisjoni. Praegused seadused ei luba ei Vabariigi Valitsusel ega kaubandus-tööstusministril siin vahele astuda ja likvideerimiseks üht või teist komisjoni ette panna. Mis puutub rkl. Baranin'i poolt esitatud ülemineku-vormelisse, siis üks osa sellest käsitab „Kesk-Kala“ võlgade kinnimaksmist. Praegu ei luba meie seadused Vabariigi Valitsusele eraorganisatsiooni võlgu kinni maksta, ilma et selleks ühtki erilist seadusandlikku alust oleks. Nii et kui Riigikogu käesoleva ülemineku-vormeli vastu võtab, siis peab tema esijoonel selle teostamiseks asuma seaduse väljaandmisele, mis võimaldab valitsusele eraorganisatsiooni võlgu maksta. (Vahelhüüe paremalt poolt: Teid näitama.) Vabariigi Valitsus ei saa muidu ka ainult teid otsida nende võlgade tasumiseks, kui et selleks peab eriline seadus olema.

Mis puutub teise osasse, likvidatsiooni ja juurdluse komisjoni määramisse, siis peab tähendama, et ka siin ei ole Vabariigi Valitsusel praegumaksva seaduse alusel võimalik mingisugust likvidatsiooni või juurdluse komisjoni määrata. Kui peaks aga sarnane komisjon määratama, siis ei pruugi „Kesk-Kalal“ sugugi lasta oma asjaajamise ja asjadesse teisi segada.

Nii et kui Riigikogu selle ülemineku-vormeli vastu võtab, siis peab ta kõigepealt mõtlema eriseaduse väljaandmise peale selle küsimuse lahendamiseks.

**P. Baranin** (vn): Господа депутаты! Министр торговли и промышленности привел здесь некоторые данные относительно деятельности общества „Kesk-Kala“. Он указал, что в 1926. году обществом „Kesk-Kala“ был заключен договор с одним из Польских контрагентов на

поставку известного количества рыбы. Эта поставка дала убыток по той причине, что в Польше как раз в это время была революция, и что вследствие этого рыба не могла попасть на место своевременно, испортилась в дороге и была продана с громадным убытком. Позвольте сказать, что одновременно с тем, как „Kesk-Kala“ послала свою рыбу в Польшу, один частный предприниматель отправил не меньшее количество такого же груза туда же, и последний не получил убытка, а напротив, еще немножко заработал. Вот вам характерный пример ведения дела общества „Kesk-Kala“ рядом с частным предпринимателем.

Дальше министр торговли и промышленности сказал, что при ликвидации этого общества, как частной организации, никто другой не имеет права вмешиваться в дело ликвидационной комиссии. Что эта комиссия имеет полное право не дать вам никаких сведений.

Но дело заключается в следующем: как спасти положение рыбаков, которые выдали гарантийные векселя, и которым теперь грозит разорение? Ликвидационная комиссия обратилась в министерство земледелия с просьбой, покрыть долг общества, иначе рыбаки будут разорены. Я думаю, что министерство не может отнестись к этому равнодушно. Но с другой стороны министерство не может так просто решить этот вопрос, т. е. отпустить деньги, не зная куда они пойдут. Ликвидационная комиссия просит 3 миллиона мар., чтобы выкупить гарантийные векселя. Но откуда вы знаете, что у них векселей на 3 миллиона, а не на 4 или 5? Вот для этого и должна быть образована комиссия, которая проверит, куда девались казенные денежки и действительную потребность помощи в настоящее время со стороны государства. В этом направлении мое предложение не представляет юридических препятствий для назначения правительством специальной комиссии.

Что же касается первой части моего предложения, будто бы представляющей некоторые трудности правительству в отыскании средств без соответствующего закона, то я полагаю, если будет принято мое предложение, то правительство должно будет найти пути к его осуществлению, хотя бы и в форме специального закона.

**L. Johanson** (stp): Härra minister oma vastuses tähendas, et siin on eraõigusliku asutusega tegemist ja selle asutuse juures ei olla valitsusel mingisugust mõju. See ei ole täiesti nii. Kõigepealt, kui määrati subsiidiumid, määrati valitsuse poolt kaubandus-tööstusministeeriumi esindaja, kes pidi valvama „Kesk-Kala“ tegevuse järgi. Nii et ülevaade pidi valitsusel alati olema „Kesk-Kala“ tegevusest. Seda esiteks.

Teiseks oli „Kesk-Kala“ kohapeal ka valitsuse agendiks. Näiteks hädaabitööde korraldamisel oli valitsusel täielik õigus seal kontrolli teostada. Aga hädaabitööde kohta on kohalikkude elanikkude keskel väga palju nurinat, samuti kui püügiriistadega varustamise juures. Nimelt varustati püügiriistadega neid inimesi, kellel oli kalapüük kõrvaltööks, kuid päris kutselised kalamehed ei saanud tarvilikkude toetuste osaliseks. Valitsus määras toetust mitte ainult riigi eelarvesse selleks eriliselt võetud summadest, vaid oma äranägemise järgi teisteks otstarveteks määratud summadest.

Mis puutub sellesse, et kalatoodang sõjajal langes, siis on see iseenesest mõistetav. Mida kaugemale läheme sõjast, seda normaalsemaks muutub aeg. Et kõike paranemist saaks „Kesk-Kala“ arvele kirjutada, see on täiesti põhjendamata. Olud on üldse paranenud. Kui „Kesk-Kala“ asemel oleks töötanud korralik organisatsioon, kus asjatundlikud inimesed eesotsas oleksid olnud, — ka härra minister ise pidi tunnustama, et seal asjatundmatus süüdi, — siis oleks peipsiäärsete elanikkude seisukord paremaks muutunud, kui ta seda nende aastate jooksul on jõudnud muutuda. Valitseb täielik vilumatus, ja kalaturg on pea täiesti korraldamata.

Mis operatsiooni õigustamise puutub, härra minister, siis minu arvates tundub see imelikuna. Härra minister ütles, et kala osteti kokku, ei saadud ära müüa, läks raisku, kuid rahvas sai sellest kasu. Mispärast seda raha oli tarvis kala vastu välja anda? Siin oleks võinud kala hoopis välja jätta ja toetust otsekohe välja anda, — oleks palju odavam tulnud. Nüüd tuli selle kala kokkukogumise kulu toetusest maha arvata, ja nii jäi toetus hulga väiksemaks. Kala aga visati jõkke, mürgitades sellega Emajõge. Vaadake, sarnane toetuseandmise viis ei ole kasulik ja rahvamajanduse seisukohalt täiesti lubamata. Et rahvas sai mõne äpardunud operatsiooni juures hinda, see ei vabanda midagi, vaid „Kesk-Kala“ kohta jäävad süüdistused püsima, ja tarvis on kõigepealt, kui tahetakse Peipsi elanikkudele midagi ära teha, vaadata, et need inimesed oma sõrmedega enam sinna

juurde ei lähe, kes on „Kesk-Kala“ sarnasse seisukorda viinud, kes on kalaturgu rikkunud, on rahulolematust ja nurinat kasvatanud. Need inimesed tuleksid sellel tegevusealalt kõrvaldada.

**K. Kornel** (rhv): Lugupeetud Riigikogu liikmed! Arvesse võttes, et härra Baranin'i ülemineku-vormeli redaktsioon vormiliselt vastuvõetav ei ole, teen ettepaneku, vastu võtta järgmine ülemineku-vormel: „Riigikogu, ära kuulates erakorralise teadaande „Kesk-Kala“ asjus, teeb valitsusele ülesandeks abinõusid leida raskuste kõrvaldamiseks, mis peipsiäärsetele kaluritele tekkinud „Kesk-Kala“ tegevuse lõpetamisest, ja läheb päevakorras edasi.“

Juhataja **M. Martna**: Asun hääletamisele. Esiteks tuleb hääletamisele rkl. Baranin'i ülemineku-vormel. (M. Laarmann, põl: Palun kahes osas hääletada: I osa oleks krediitide määramine ja II osa — revideerimine.)

Asun I osa hääletamisele, nimelt: „Riigikogu avaldab soovi, et Vabariigi Valitsus kiires korras leiaks teid, kuidas kalameeste huvidele vastu tulla krediitide määramisega kindlustusvekslite väljaostmiseks“. (Hääletatakse.) Poolt on 26 häält, vastu 28 häält, seega on ettepanek tagasi lükatud. Asun II osa hääletamisele — „samal ajal määrates komisjoni asjatundjatest erapooletutest isikutest, et kõigekülgselt juurelda ühisus „Kesk-Kala“ operatsioone ja arvepidamist“. (Hääletatakse.) Poolt on 35 häält, vastu 20 häält, seega on II osa vastu võetud.

Asun rkl. Kornel'i ülemineku-vormeli hääletamisele. (Hääletatakse.) Rkl. Kornel'i ülemineku-vormel on 41 häälega 1 hääle vastu vastu võetud.

Vaheaeg kl. 12.05 min. — kl. 12.40 min.

**5. Laevasõiduameti likvideerimise seadus — I lugemisel.** Rahaasjanduse komisjoni aruandja **K. Tonkman**: Lugupeetud Riigikogu liikmed! Rahaasjanduse komisjon tegi laevasõiduameti likvideerimise seaduses ühe väikse paranduse, nimelt oli § 1. ette nähtud, et laevasõiduamet lõpetab oma ärilise tegevuse 30. aprillil 1928, aga et see tähtaeg juba möödunud on, siis tegi

rahaasjanduse komisjon paranduse, võttes laevasõiduameti ärilise tegevuse lõpetamise tähtajaks 30. juuni 1928.

Muus osas ühines rahaasjanduse komisjon Vabariigi Valitsuse poolt ettepanud seaduseelnõu ja seletuskirjaga, sellepärast panen ette, käesolev seaduseelnõu I lugemisel vastu võtta.

**L. Johanson** (stp): Seni on laevasõiduameti korraldada olnud just rannaliinide ja ühenduse pidamine saartega. Sellel alal on rahva keskel väga palju nurinat olnud. Nüüd on mereasjanduse peavalitsus laevaliinide ülalpidamise oma kätte võtnud. Ja kui mereasjanduse peavalitsus seda ülesannet püüab täita ja rahva huvisid kaitsta, siis jääb küll laevasõiduamet ülearuseks. Sellepärast ei ole meie rühm selle seaduse vastu, vaid toetab seda.

Juhataja **M. Martna**: (Hääletatakse.) Nähtava enamusega on seaduseelnõu I lugemisel vastu võetud.

**6. Riigikogu järgmise koosoleku aja ja päevakorra määramine.** **Abiesimees R. Penno** (korra kohta): Riigikogu juhatuse nimel on mul au ettepanekut teha, pidada täna, 10. mail s. a., kell 5 p. l. Riigikogu koosolek, võttes päevakorda maanteede seadus — II lugemisel.

Ühtlasi on mul au teatada, et on võimalik, et homme hommikul Riigikogu koosolek peetakse.

Juhataja **M. Martna**: (Hääletatakse.) Nähtava enamusega on ettepanek vastu võetud.

**7. Sõjamineisteriumile sundvõõrandatud maade kinnistamise korra seadus — I lugemisel.** Üldkomisjoni aruandja **A. Tupits**: Sõjamineisteriumile on aastate kestel võõrandatud maid Sakus, Jägalas ja Petseris. Need maad tuleksid kinnistada sõjamineisteriumi nimele. Võõrandatud maade vastu on sõjamineisterium omalt poolt mõnes kohas maid vastutasuks andnud. Ka need maad tulevad nüüd kõik kinnistada. Niisuguseid kinnistusetoiminguid tuleb teha määratu hulk. Hüpoteeği numbroid tuleks avada üle 1.350, kuna maid on võõrandatud üle 450 eraomanikult ja vastutasuks on antud maid üle 330 isikule. Hariliku korra järgi

tuleksid niisugused lepingud sõlmida avaliku notari juures ja selleks hulk inimesi, sageli mitmel korral, maalt linna käsutada.

Nüüd teeb Vabariigi Valitsus ettepaneku, niisuguste maade kinnistamist lihtsustada, ja see sünniks niisuguses korras, et kinnistuse-toiminguid teostab sõjaministri poolt selleks volitatud ametnik, kes kohapeale sõidab ja lepingusõlmimisi ka vallamajades ette võib võtta, mis lepinguosalistele tunduvalt kättesaadavam ja palju hõlpsam. Harilik notaritasu lepingusõlmimise ja kinnistuse-toimingu läbi viimise eest on keskmiselt 25 krooni; nii teeks notaritasu riigile üle 30.000 krooni kulu. See jääb nüüd ära. Ühtlasi teeb valitsus ettepaneku, et niisuguste kinnistuste juures tempelmaks, mis neilt kinnistuse-toimingutelt ulatuks 8.500 kroonini, jääks võtmata, kuna selle kulu kandmisest mõlemad pooled vabastatakse.

Üldkomisjon arutas seda eelnõu, ja komisjonis toonitati mõnelt poolt, et soovitatav ei ole, kui niisugune erandlik kord maksma pannakse. Arvati, kui praegune kord keeruline on, siis tuleks seda kõigi kohta lihtsustada. Komisjoni enamuse asus aga teisele seisukohale ja arvas, et üksikute juhtumiste lihtsustamisele võtmisega samale eesmärgile võib jõuda, ja komisjoni enamuse võttis eelnõu muutmata, üksikute väheste redaktsiooniliste parandustega vastu.

Üldkomisjoni nimel on mul au teha ettepanek, käesolev seaduseelnõu I lugemisel vastu võtta.

Juhataja **M. Martna**: (Hääletatakse.) Nähtava enamusega on seaduseelnõu I lugemisel vastu võetud.

Rahaasjanduse komisjoni aruandja puudumisel jääb vahele Eesti-Tshehoslovakkia vahelise kaubalepingu ja selle lõpp-protokolli kinnitamise seadus — III lugemisel.

**8. Koolinõunik** (Koosolekut hakkab juhatama abiesimees **R. Penno**.)  
**8. Koolinõunik** seadus — III lugemisel. Rahaasjanduse komisjoni aruandja **B. Oja**.  
(Vaata tekst protokoll nr. 154 (7), veerg 146—152.)

Seaduseelnõu võetakse nähtava enamusega muutmata vastu paragrahvide viisi ja lõpuhääletamisel.

Juhataja **R. Penno**: Riigikogu asub vahelejäänud päevakorra-punkti juurde.

**9. Eesti-Tshehoslovakkia vahelise kaubalepingu ja selle lõpp-protokolli kinnitamise seadus — III lugemisel.**  
(Tekst III Rk. 6. istungj. pr. lisades, vaata sisukord.)

Rahaasjanduse komisjoni aruandja komisjoniesimees **A. Jürman**.

Seaduseelnõu võetakse nähtava enamusega muutmata vastu paragrahvide viisi ja lõpuhääletamisel.

**10. Maanteede seadus — II lugemisel.**

Juhataja **R. Penno**: Vanematekogu korralduse kohaselt jääb käesoleva seaduseelnõu arutamisel paragrahvide ettekandmine ära. Selle ettepaneku kohta võib korra kohta sõna saada.

**L. Johanson** (stp) (korra kohta): See seaduseelnõu on laialatuslik ja nõuab sisuliselt väga suurt kaalumist, nii et lühendatud korras toimida ei oleks otstarbekohane. Otsuste tegemine nõuab enne mõtlemist ja sellepärast olen selle korralduse vastu. Teen ettepaneku, II lugemisel harilikust korrast kinni pidada, s. o. paragrahvid ette lugeda, kuna III lugemisel võiks lihtsustatud korra tarvitusele võtta.

Juhataja **R. Penno**: (Hääletatakse.) Nähtava enamusega on otsustatud seaduse II lugemisel harilikust korrast kinni pidada.

Omavalitsuse komisjoni aruandja **J. Sikkar** (loeb): Maanteede seadus.

**J. Voiman** (stp): Austatud Riigikogu liikmed! Mina ei taha pikalt peatuda maanteede seaduseelnõu juures, vaid tahan ainult ühe küsimuse juures peatuda, mis on maanteede seaduse juures peaküsimuseks, nimelt kulude küsimuse juures. Põhimõttelikult meie rühm ei eita naturaalkohustuse kaotamist, sellepärast et tegelik elu on näidanud, et naturaalkohustusega ei saada maanteid korda seada, nagu seda vast saadakse siis, kui seda tehakse teedekapitali kulul või raha eest. See on vastuvaidlemata selge. Rahvamajanduse seisukohalt vaadates on maanteede kordaseadmisel väga suur tähtsus. Selles mõttes võib käesolevat maanteede seaduseelnõu tervitada, sest ta seab maanteede kordaseadmise uuele

alusele. Üheks tähtsamaks küsimuseks maanteede seaduseelnõu vastuvõtmisel on kulude küsimus. § 21. põhjal nõutakse uusi kulusid esimesel aastal 2½ miljonit krooni. Peale selle igal aastal 500 tuhat krooni selleks, et naturaalkohustust järk-järgult kaotada. Nii tuleks viiendal aastal kokku 5 miljonit krooni uusi kulusid maanteede peale. Aga, lugupeetud Riigikogu liikmed, kui vaatame maanteede seaduseelnõu arutamise korda, siis näeme, et seda eelnõu arutati ainult omavalitsuse komisjonis. Omavalitsuse komisjon võis eelnõu kaaluda omavalitsuste seisukohalt, aga puht rahalisest seisukohast ei saanud ta eelnõu kaaluda. On tekkinud teatud raskused ka teiste analoogiliste seadustega, millega tahetakse riigi eelarve korras igal aastal ette ära määrata teatud summad ühe või teise ala korraldamise peale. Eelarve-komisjonis tekkis küsimus, et kõik sarnased seaduseelnõud peaksid rahalisest küljest läbi vaatama eelarve-komisjonis. Loomulikult on ka maanteede seaduseelnõu üks sarnastest seadustest, mis määrab kindlaks summad, mis igal aastal eelarvesse üles võtma peab. Sellepärast oleks loomulik, et eelarve-komisjon käesolevat seaduseelnõu rahalisest küljest arutaks. Puht tehnilisest küljest on küllalt kaalutud seda seadust.

Kui vaatleme kõiki neid seaduseelnõusid, mis on välja töötatud teedeministeeriumi poolt ja esitatud Vabariigi Valitsuse kaudu Riigikogule, siis näeme, et aastate jooksul tuleb võtta eelarvesse ikka uusi kulusid. 1928./29. a. eelarvesse tuleks sisse võtta uusi kulusid 3 miljonit krooni maanteede jaoks. Samuti raudteede ehitamiseks tuleks võtta 3 miljonit krooni. Sisemiste veeteede korraldamiseks tuleks võtta 55.000 krooni, rannasadamate jaoks — 450.000 krooni ja lennuasjanduse jaoks 500.000 krooni. Kogusummas tuleks võtta uusi kulusid 1928./29. a. eelarvesse 6.709.900 krooni. Sentides arvates teeb see välja kaugelt üle poole miljardi. Järgmisel aastal kasvab see summa tunduvalt suuremaks. Maanteede jaoks tuleks võtta 1929./30. a. 3.500.000 krooni, raudteede ehitamiseks 5.000.000 krooni, sisemiste veeteede korraldamiseks 76.650 krooni, rannasadamate jaoks 191.500 ja lennuasjanduse jaoks 1.000.000 krooni. Kokku tuleks 9.768.150 krooni uusi kulusid juurde. 1930./31. a. tuleks juurde kulusid 10.285.500 krooni, 1931./32. a. — 9.735.300 krooni ja 1932./33. a. — 10.139.100 krooni. Viie aasta jooksul oleks uusi kulusid 46.738.000 krooni suuruses ehk sentides arvates 4.673.800.000, mis teeb välja üle poole meie riigi eelarvest.

Kui tahetakse vastu võtta sarnased kulud eelarve korras, ilma et eelarve-komisjon sum-

mad otsekohe ära määraks või seisukohta võtaks, siis ei ole see õige, vaid eelarve-komisjonil peaks olema õigus siin sõna võtta. Uusi tuluallikaid seaduses palju ette näha ei ole, rahvale aga uusi makse peale panna on väga küsitav, sest meie rahvas on maksudega küllalt koormatud, ja tuleb kahelda, kas ta sarnast uut maksudekoormat välja kannatab. Kui arvatakse, et seda ei saa, siis jääb teine tee: kärpida mujalt summasid ja neid paigutada maanteede, raudteede, lennuasjanduse j.n.e. peale. Aga kust kärpida? Kui leidub eelarves sarnaseid ebaproduktiivseid summasid, kust võiks kärpida, siis oleks see võimalik, aga tõepoolest sarnaseid summasid, kust võiks terveid miljoneid kroone kärpida, ei leidu. Selle küsimuse peale peaks eelarve-komisjon tõsiselt mõtlema mitte ainult maanteede ja raudteede juures, vaid kõigi veeteede, rannaja õhuteede korraldamise juures. Eelarve-komisjon ei ole siinemaani selle kohta seisukohta võtnud, aga soovitav oleks, et ta seda teeks.

Teatavasti kutsuti Riigivanema algatusel koalitsiooni rühmad nõupidamisele, kus arutati küsimust, kas Riigikogus võidakse ettepanekuid teha riigi eelarve koormamise mõttes ilma tuluallikaid näitamata. Leiti, et sarnaseid ettepanekuid võib ainult teha sel juhul, kui tulud ära näidatakse. Aga olge head, ma lugesin siin arvud ette, mis näitavad, et meil kokku iga aasta ümmarguselt 10 miljonit uusi kulusid tahetakse teha ilma tuluallikat näitamata. Kahjuks ei ole härra Riigivanemat praegu siin, ma küsaksin temalt, kust ta kavatseb need tulud võtta. Härra Kerem, kes vastava seaduseelnõu algataja, tahab näidata, et ta on tõesti teede alal palju ära teinud. Keegi ei saa seda salata, aga sellejuures peab arvestama meie riigi kandejõuga ja meie rahvamajanduse jõukusega. Meie peame arvestama sellega, et meil on terve rida alasid, kuhu tarvis kümneid miljoneid paigutada. Ja kui meil summasid ei ole, kuidas saame siis seda teha?

Ma usun, et põllutöoministril oleks vast sama tarvilik 10 miljonit krooni meie põllumajanduse arendamise peale välja anda, aga näete, härra teedeminister võttis selle summa ära. Usun, et põllutöominister ei julge ettepanekuga tulla sellepärast, et see ettepanek ei lähe läbi. Nii kõiki asjaolusid arvesse võttes leiame, et Vabariigi Valitsus ja eriti Riigivanem ning koalitsiooni rühmad ei ole küllalt loogiliselt ja järjekindlalt talitanud. Siin peaksid tõepoolest ka need koalitsiooni rühmad, kes nõupidamisest osa võtsid ja selle poolt olid, loogilisi järeldusi tegema ja vaatama, kuidas saada tuluallikaid, kas saame uusi maksukoormatusi rahvale peale panna või peame eba-

produktiivsetel aladel kulused kärpima. Nii kaua, kui seda tehtud ei ole, meie nii suuri kavu vastu ei saa võtta. Neid asju peaks tõsiselt kaaluma. Eelarve-komisjon on koht, kus seda küsimust peaks kaaluma ja põhjalikult arutama. Võib olla arvatakse siin, kui mina ettepanekuga esinen, anda maanteede seadus eelarve-komisjoni, et meie rühm tahab takistusi teha maanteede seaduse vastuvõtmisele käesoleval istungjärgul. Mina seda sugugi ei taha, vaid toonitasin algusest peale, et meie rühm näeb rahvamajanduslikku tähtsust maanteede olukorra parandamises ja on täiesti põhimõttelikult naturaalkohustuse kaotamise poolt. Aga ometi ei või meie kaalumiseta suuri kulusid riigile peale panna. Sellepärast teen ettepaneku, määrata eelarve-komisjonile 7-päevaline tähtaeg maanteede seaduse läbivaatamiseks. Kui eelarve-komisjon seaduse rutem läbi arutab, siis seda parem. Mina arvan, et sarnase kulu tegemise juures meie ei tohi ülepeakaela talitada, vaid peame asja otstarbekohaselt ja rahvamajanduse jõukuse seisukohalt otsustama ja vastavalt sellele seaduseelnõu korraldama. Selles mõttes teeksin ettepaneku, anda maanteede seadus eelarve-komisjoni rahalise külje läbivaatamiseks, ja määrata komisjonile 7-päevaline tähtaeg maanteede seaduse läbivaatamiseks.

**J. Soots** (põl): Lugupeetud rahva-saadikud! See on õige, et käesolev seadus oma elluviimiseks nõuab kulusid, ja põhimõttelikult ei saaks selle vastu olla, kui öeldakse, et niisugused seadused peavad eelarve-komisjonist läbi käima. Aga lugu on ju nõnda, et seadused ja määrused antakse tulevase aja kohta, mitte aga endise aja kohta. Sel ajal, kui seda seadust komisjonis arutati, oli meil sarnane kord, et iga komisjon otsustas kanende summade üle, mis seaduse elluviimiseks tarvis läksid, ja see põhimõtte, et sarnased seadused ka eelarve-komisjonist läbi peavad käima, ei olnud siis veel maksev, vaid alles täna tõusis see küsimus esimest korda üles.

Tuleviku kohta võib ka sarnase korra maksuma panna, aga käesolev seadus on endise korra järgi läbi kaalutud, sellepärast ei saa õigeks pidada, et seda tagantjärele ka uue süsteemi järgi arutada, otsast peale hakates.

Mis puutub rahasummadesse, mis seal ette nähtud, siis on komisjon kõigekülgselt need läbi kaalunud. Ja kui öeldakse, et rühmades ei ole seda küllalt kaalutud ja et sellepärast peame eelarve-komisjoni andma, siis ei ole see õige. See on kaalumisel olnud küll rühmades ja komisjonides. See seadus on igivana ja on isegi mitu valitsust läbi elanud. (M. J u h k a m, tõer: P ä r i s õ i g e l)

Ja rühmad on selle läbi kaalunud mitte üksi komisjonides, vaid ka iseseisvalt rühmades. Seda on kaalunud palju laiema kompetentsiga asutused, kui eelarve-komisjon, sellepärast oleks asjata käesolevat seadust anda eelarve-komisjoni. (J. Vain, stp: Mis need kompetentsed asutused rahalise külje kohta ütlesid siis?)

**A. Tõllassepp** (rhv): Tahaksin selle seaduseelnõu puhul ühe korduva redaktionilise puuduse peale tähelepanu juhtida. Omavalitsuse komisjon on seda seaduseelnõu arutades keeleuunduste asjus nii kaugele läinud, et see seaduse selguse mõttes soovitav ei ole. Mingisugustel põhjustel on täiesti välja tõrjutud sõna „maakond“ ning asemele võetud sõna „maa“. Minu arvates sünnitab see mõnedes paragrahvides tunduvalt segadusi. Võtame näiteks § 5, kus öeldakse: „Läheb III klassi või talvetee, samuti avalik erakulul ehitatav ja korraspeetav tee või jalgtee mitmest maast läbi ja tekivad nende klassi või sihi määramisel lahkarmised maa-valitsuste vahel, otsustab küsimuse lõplikult teedeminister“. Minu arvates on raske aru saada, mis see „maa“ tähendab. Kas tähendab see üksikut talumaad või maad liikide järgi. Sellepärast ei ole soovitav sõna „maakonna“ asemel tarvitada sõna „maa“. Sama viga kordub ka teistes paragrahvides. Minu ettepanek on, sõna „maa“ välja jätta ja selle asemele võtta „maakond“. (L. J o h a n s o n, stp: Ega see veel ei näita tuluaal-likaid.)

**J. Voiman** (stp): On täiesti õige, nagu härra kindral Soots tähendas, et alles viimastel päevadel üles kerkis küsimus, et eelarve-komisjon peaks neid seadusi arutama, mis eelarvega lähedalt seotud. Aga ma ütlen: parem on hilja kui mitte kunagi. Väga kahju, et lennuasjanduse seaduseelnõu puhul see küsimus üles ei kerkinud. Ka selle kohta oleks eelarve-komisjon pidanud oma sõna ütleva. Kui teie ei taha maanteede seadust anda eelarve-komisjoni, siis oleks seda pidanud vähemalt rahaasjanduse komisjon kaaluma. Aga seda ei ole ka tehtud. Kui meie riigi eelarve arutamise puhul jätame eelarve-komisjoni ülesandeks ainult summade fikseerimise, mis seadusega kindlaks määratud, siis kaob üldse mõte eelarvet arutada. Eelarve vastuvõtmine on tähtsam küsimus, millega Riigikogu tegemist teeb, ja kui meie siin ülepeakaela summased määrame, eelarve ette ära otsustame seadustega mitmeks aastaks, siis peaks eelarve-komisjonil olema mingisugune sõna selle kohta öelda. Maanteede

seaduse vastuvõtmises ei tekita see praegu mingisuguseid raskusi.

Ma juba tähendasin, et eelarve-komisjon peab selle seaduseelnõu kiires korras läbi arutama ja hea tahtmise juures võiks eelarve-komisjon seda teha kahe-kolme päevaga ja tulevaks teisipäevaks oleks seadus uuesti Riigikogus arutamisel. Omavalitsuse komisjonis ei ole kunagi küsimust üles seatud, kust seaduse teostamiseks raha saadakse. Sellest on küll mõned omavalitsuse komisjoni liikmed rääkinud, kuid kaugemale ei jõutud. Teedekapital moodustatakse peasjalikult riigi eelarves ettenähtud summadest, kuid kust need summad riigi eelarvesse saadakse, seda ei ole kuskil ette nähtud. Need väikesed maksud, mis maanteede seaduses ette nähtud, annavad õige minimaalset tulu.

Sellepärast toetan oma ettepanekut ja loodan, et Riigikogu selle vastu võtab, liiatugi, et siin tegemist ei ole sihiliku viivitamisega, vaid meie peame seda asja täieliku järelekaalumisega otsustama.

**J. Soots** (põl) (fakt. märk.): Faktilise märkusena tahtsin tähendada, et härra Voiman'i tänased sõnad hoopis ta tegude vastu käivad. Nimelt oli härra Voiman ise omavalitsuse komisjoni liige, aga seal ei nõudnud ta maanteede seaduse ei eelarve- ega rahaasjanduse komisjoni andmist, kuna siis oleks paras aeg olnud selle nõudmiseks, kui seda tarvilikuks oleks peetud. Kõik sotsialistliku rühma esindajad hääletasid komisjonis seaduseelnõu vastuvõtmise poolt. (J. Voiman, stp: Hääletame nüüd ka.) Praegu ütleb ta, et sotsialistid seadust pooldavad, aga I lugemisel hääletasite teie kõik vastu. Kas teie vastuhääletamisega siis poolehoidu avaldate? Kõik teie tänased sõnad käivad teie tegudele vastu. Ja mis teie homme teete, seda ei tea tontki.

**Aruandja J. Sikkar** (lõpusõna): Rkl. Voiman'i ettepanek ei ole vastuvõetav järgmistel põhjustel: see venitaks seaduse arutamise pikale, ja võib olla ei oleks loota, et see käesoleval istungjärgul vastu jõutaks võtta. Kuid seaduseelnõu on üldiselt väga kiireks tunnustatud. Ettepaneku vastuvõtmine oleks uue põhimõtte maksmapanemine, mille järgi kõik seaduseelnõud peaksid eelarve-komisjonist läbi käima, sest iga seadus paneb riigile teatavad kohustused peale. Praegu võeti vastu koolinõunikkude palgaseadus, selle juures ei nõutud sugugi eelarve-komisjoni andmist. (O. Gustavson, stp: Selleks on eelarves summad ette nähtud. Vabarigi Valitsus

peab näitamatulud, mis teatava seaduse kulude katteks tarvilikud.)

**Juhataja R. Penno:** Asun rkl. Voiman'i ettepaneku hääletamisele. (Hääletatakse.) Nähtava enamusega on ettepanek tagasilükatud. Asun seaduseelnõu pealkirja hääletamisele. (Hääletatakse.) Nähtava enamusega on pealkirivastu võetud.

**Aruandja J. Sikkar** (loeb):

„I. Teede liigitus.

§ 1. Maanteed jagunevad kahte liiki: avalikud- ja erateed.

Avalikud teed teenivad üldhuvisid, on kõigile avatud ja peetakse sunduslikult korras.

Erateed teenivad üksikute isikute ja nende majapidamiste huvisid, näiteks teed põllule, karja- ja heinamaale j.n.e., samuti ka need avaliku tee pealt üksikute talude, elamute või ettevõtete juurde viivad teed, mis üldhuvides ei ole tarvilikud.“

Panen ette, käesolevas paragrahvis lugeda „talude“ asemel „talundite“, sellepärast et eelnõus on üldiselt tarvitatud „talundid“.

**Juhataja R. Penno:** Panen hääletamisele § 1. ühes aruandja redaktsioonilise parandusega. (Hääletatakse.) Nähtava enamusega on § 1 ühes redaktsioonilise parandusega vastu võetud.

§ 2 võetakse nähtava enamusega muutmata vastu.

## II. Avalikud teed.

1. Liigitus ja nende allolev maa-ala.

§ 2. Avalikud teed jagunevad nende ehitamise ja korrashoidmise suhtes kahte jakku: a) üldkulul ja b) erakulul ehitatavad ja korraspeetavad teed.

**Aruandja J. Sikkar** (loeb):

§ 3. Üldkulul ehitatavad ja korraspeetavad klassiteed jagunevad kolme klassi:

I klass — suurema liikumisega ja tähtsusega teed.

II klass — vähema liikumisega ja tähtsusega teed.

III klass — külateed.

Üldkulul ehitatavate ja korraspeetavate teede hulka peale klassiteede kuuluvad veel talve- ja jalgteed, mis kohalikku liikumist hõlbustavad niihästi tee lühendamise kui ka parema liikumisvõimaluse mõttes.



**Teedeminister A. Kerem:** Teen selle paragrahvi kohta puht redaktsioonilise paranduse, nimelt võtta viimane lõige järgmises redaktsioonis: „Peale nimetatud klassi- teede kuuluvad üldkulul ehitatavate ja korras- peetavate teede hulka veel talve- ja jalgteed, mis kohalikku“...j.n.e.

**Juhataja R. Penno:** Aruandja on ettepanekuga ühinenud, see eraldi hääletami- sele ei tule. Panen § 3. ühes parandusega hääletamisele. (Hääletatakse.) Nähtava enamusega on § 3 ühes pa- randusega vastu võetud.

§ 4 võetakse nähtava enamuse- ga muutmata vastu.

§ 4. Erakulul ehitatavateks ja korraspee- tavateks avalikkudeks teedeks loetakse teed, mis üldkulul korraspeetavate teede pealt ta- lundite, elamute või ettevõtete juurde viivad ja üldhuvides tarvilikud on. Neid teid pea- vad kinnisvarapidajad, kelle talundite, ela- mute või ettevõtete juurde nad viivad, üld- huvides käimiseks ja sõitmiseks lahti hoidma.

**Aruandja J. Sikkar (loeb):**

„§ 5. I klassi teed määrab kindlaks Vaba- riigi Valitsus teedeministri ettepanekul, ära kuulates vastavate volikogude arvamisi ja ette- panekuid.

II klassi teed määrab kindlaks teedeminis- ter, ära kuulates vastavate maavolikogude arvamisi ja ettepanekuid.

III klassi ja talveteed määrab kindlaks maavalitsus, ära kuulates vastavate vallavoli- kogude arvamisi ja ettepanekuid.

Avalikud erakulul ehitatavad ja korras- peetavad teed ja jalgteed määrab kindlaks vallavolikogu vallavalitsuse ettepanekul. Läheb mõni seesugune tee mitmest vallast läbi, või tekivad tee määramisel lahkarvamised, siis otsustab küsimuse lõpulikult ühe asjaosalise ettepanekul maavalitsus.

Läheb III klassi või talveteed, samuti ava- lik erakulul ehitatav ja korraspeetav tee või jalgteed mitmest maast läbi ja tekivad nende klassi või sihi määramisel lahkarvamised maa- valitsuste vahel, otsustab küsimuse lõpu- likult teedeminister.“

Panen ette, võtta 1. lõikes sõna „voli- kogude“ asemele „maavolikogude“ ja 5. lõi- kes sõna „maast“ asemele sõnad „maa piirist“.

**Juhataja R. Penno:** Aruandja pa- randused on redaktsioonilised ja eraldi hää- letamisele ei tule. Panen § 5. hääletamisele ühes redaktsiooniliste parandustega. (Hääle- tatakse.) Nähtava enamusega on § 5 vastu võetud.

**Aruandja J. Sikkar (loeb):**

§ 6. Teed, mis enne käesoleva seaduse maksimahakkamist olid avalikud teed ja käes- olevas seaduses ettenähtud klassi ega liiki üles ei võeta, ei tohi maaomanikud, kelle maast sarnased teed läbi lähevad, sulguda ega kitsendada ilma vastava maavalitsuse loata. Maavalitsus sulgumisoa andmisel kuu- lab ära vastavate vallavolikogude arvamise. Sarnased, käesolevas seaduses ettenähtud klassi- desse või liikidesse mittekuuluvad teed on kõigile avatud.

**J. Soots (põl):** Teen ettepaneku, § 6-da lõpp täiendada järgmiselt: „ja peetakse korras kasutajate poolt vabatahtlikult tarviduse järgi.“ See ettepanek võeti komisjonis II lugemisel vastu, kuid III lugemisel kustutati jälle maha, et see olla iseenesest arusaadav, ja et kedagi teist ei ole ja mida ta ei kasuta, vaid kes sarnast teed kasutab, peab seda ka vaba- tahtlikult korras hoidma. Kuid seda para- grahvi lähemalt järele vaadates ei ole see küsimus siiski selge, ja selguse mõttes teen ettepaneku.

**J. Voiman (stp):** Ma ei saa õieti aru, mida härra kindral Soots oma ettepanekuga tahab kätte saada. Kas ta tahab kätte saada seda, et maaomanikud, kelle maast eratee läbi läheb, ei ole kohustatud seda korras pidama. Kuid sarnast ettepanekut ei või vastuvõeta- vaks pidada, sellepärast vaidlen härra Soots'i ettepaneku vastu.

**J. Soots (põl):** Kui härra Voiman minu ettepanekule vastu vaidleb, siis ta peab näi- tama, kes neid teid vana redaktsiooni järgi korras peab. Meil ei ole mingisugust seadust selle kohta, et kui tee läheb kellegi krundist läbi, et siis krundiomanik seda korras peab pidama. Ja ennem on see ka nõnda olnud, et sarnast teed peab korras see, kes seda kasutab. See parandus on ainult selguse mõttes tar- vilik, tegelikult aga teisiti olla ei saagi. (J. Voiman'i, stp vahelhüüe.) Kelle krundist tee läbi läheb, sel ei ole sugugi mingisugust huvi ega kohustust seda teed teha, kui ta seda ei kasuta. (J. Voiman, stp: Ta peab korras pidama.) Ei ole sugugi nõnda, mingi seadus ei nõua seda.

**Aruandja J. Sikkar (lõpusõna):** Komisjoni nimel härra Soots'i ettepanekuga ühineda ei saa sellepärast, et see ettepanek oli komisjonis arutamisel ja lükati seal ta- gasi põhjendusega, et kui meie võtame käes- oleva paragrahvi selle parandusega vastu,

siis ei saa nende teede korrashoidu kuidagi korraldada. Meie võtame siis igasuguse aluse ära kas või teedekapitali arvel seda korraldada, kui tarvis on.

Juhataja **R. Penno**: Hääletamisele tuleb rkl. Soots'i parandus-ettepanek. (Hääletatakse.) Poolt on 24, vastu 26 häält, seega on ettepanek tagasi lükatud.

Hääletamisele tuleb § 6 komisjoni poolt esitatud redaktsioonis. (Hääletatakse.) Nähtava enamusega on § 6 vastu võetud.

Aruandja **J. Sikkar** (loeb):

§ 7. Teede laiuseks määratakse, arvates tee pealispinda kaldast kaldani, ilma nõlvadeta ja kraavideta:

I klassi teedel vähemalt 8 meetrit;

II klassi teedel vähemalt 6 meetrit;

III klassi teedel vähemalt 4 meetrit.

Erakul ehitatavate avalikkude ja samuti talveteede laiuseks arvatakse vähemalt 4 meetrit, jalgteede laiuseks  $\frac{3}{4}$  meetrit.

**A. Laur** (as): Minu ja meie rühma arvates on mõned klassiteed liiga laiad kavatsatud võtta. Nimelt on I klassi teed vähemalt 8 meetrit, II klassi teed — 6 meetrit. Minu ettepanek oleks: võtta I klassi teed 7 meetrit, II klassi teed — 5 meetrit, kuna III klassi teed võiksid jääda 4 meetri laiuseks, ja seda sellepärast, et 4 meetrit, mis umbes 13 jalga, on küllaldane laius koormate üksteisest möödapääsemiseks. Teised teed võiksid kahtlemata kitsamad olla.

**J. Soots** (põl): Kõigepealt tahaksin ära märkida, et see paragrahv redaktsiooniliselt natuke teistsugune on, kui teiste maade teedeseadustes. Meil tahetakse teede laiuses talitada teisiti, kui seda mujal tehakse. Harilikult määratakse ära, et teel peab olema teatud kindel laius. Meie seaduses aga ei ole seda teed käidud, vaid on ainult kindlaks määratud tee laiuse miinimum, kuna aga keskmine laius, kui ka laiuse maksimum on määramata, ulatugu kas või poole verstani. Sarnane redaktsioon on üldse ebakohane. Teie võite nüüd, kui lusti selleks, teed laiendada kas või 8000 meetrini. Kuid mina arvan siiski, et sellel olulist tähtsust ei ole. Vaevalt leidub meil maavalitsust või teedeministrit, kes hakkaksid 8000 meetri laiust teed tegema, kuigi see paragrahv selles redaktsioonis vastu võetakse. (Chr. Kaarna, tüer: Lennuvägi teeb laiema teed veel)

Lennuvägi neid teid ei tarvita, temal on platsid, tema tee läheb õhku mööda. (J. Vain, stp: Eestilennuvägisõidab mööda maad küll!) Härra Laur tähendas ka, et mõned normid olevat natuke laiad. Mina juhin tähelepanu sellele, et peale selle miinimumlaiuse, mis selles paragrahvis ette nähtud, peavad teed 1 meetri seaduses ettenähtud normidest veel laiemad olema, nimelt kummaltki poolt  $\frac{1}{2}$  meetrit. Tähendab, selle paragrahvi normid käivad õieti pealispinna laiuse kohta. Selle redaktsiooni järgi on I klassi teed vähemalt 8 meetrit laiad, see on 4 sülda, II klassi teed — vähemalt 6 meetrit, s. o. 3 sülda ja III klassi teed — külateed — vähemalt 4 meetrit, s. o. 2 sülda, ja neile normidele tuleb siis 1 meetri juurde lisada. Meie teame väga hästi, et suurem hulk teedest on tegelikult neist normidest kitsamad. Ainult suured traktid, näiteks Tallinnast Narvani või Pärnuni, on ka tegelikult nii laiad.

Minul oli juhus vaadata I klassi teed, mis läheb Tõrvast Pärnu. See ei ole kitsastel kohtadel kahte süldagi lai. Mis mõte on siis 8-meetrilist normi vastu võtta? Mis teie sellega kätte saate? Võtate ainult asjata hulk maad teede alla.

Teiseks muutub teetegemine selle läbi raskeks. Ega laiad teed alati head ei ole. Ma olen näinud Leedumaal laiu teid, nõndanimetatud Katariina trakte, nad on väga laiad, kuid ei ole suudetud neid kunagi korras pidada. Hiinamaal on samuti laiad teed, Jaapani sõja ajal oli mul võimalus neid näha. Aga mis kasu sellest oli? Neid ei jõutud korras pidada. Sellest ei ole mingisugust kasu, et III klassi teed nii laiad on. Vanade veneaegsete normide järgi peavad nad laiad olema 10 jalga, see on 3 meetrit, kuid tegelikult on kitsamad, ja kui teine vastu juhtub tulema, siis ei saa muidu mööda, kui üks peab teelt kõrvale minema ja katki pole midagi. Talveteed on veel kitsamad. Ka I klassi teed on talvel ainult reejalase laiused, ja kui teine vastu juhtub tulema, siis peab tingimata tee kõrvale lumme pöörama, olgugi et teealune maa laiem on. (Aruandja J. Sikkar: Aga kuhu siis minna, kui nii kitsas on?) Tee kõrvale muidugi. Meil aga nõutakse juba, et talised heinamaateed peavad 4 meetrit, see on 2 sülda laiad olema. Mis tarvis seda? Vist on see selleks tarvilik, et maomanikkudele rohkem maksta. (M. Juhkam, tüer: Ega tal muud mõtet ole!) Ega keegi ei saa ikkagi laiemalt sõita, kui reejalas on. (Hulgalised vahelhüüded. — Vahelhüüde: Siis peab kõrvale minema võõra maa peale.) Teie

olete saanud teetegemise servituudi, ja kas see talvetee natuke kitsam või laiem on, see midagi ei tähenda, ega teie talvetee jaoks ometi maad võõrandama ei hakka. Talvetee jaoks võetakse ainult maakasutamise õigus talvel, suvel kasutab seda maaomanik.

Minu ettepanek oleks järgmine: maha võtta kõigist neist normidest I meeter, ja sellepärast kolmandast reast alates muuta tekst järgmiselt: „I klassi teedel vähemalt 7 meetrit, II klassi teedel vähemalt 5 meetrit, III klassi teedel vähemalt 3 meetrit.

Erakulul ehitatavate avalikkude ja samuti talveteede laiuseks arvatakse vähemalt 3 meetrit.“

Lisan veel juurde, et § 2. järgi pannakse niukini 1 meeter juurde, ja vahe on ainult see, et pealispinna normid hakkavad maksma aluspinna kohta. (Vahelhüüe pahemalt poolt.) Ega ma ei hakka paragrahvi ümber konstrueerima. On niisugune konstruktsioon vastu võetud, siis võib see ka jääda, kuid muudame normid.

Juhataja **R. Penno**: Korra mõttes tegi rkl. Soots ettepaneku, hääletada eraldi see osa, mis on ühine rkl. Lauri ettepanekuga, see on I ja II klassi teede laiuse kohta.

Teedeminister **A. Kerem**: Austatud Riigikogu liikmed! Kui siin toas seaduses ülesvõetud teede laius välja mõõta, siis paistab tee õige lai. Oleks aga tarvis möödurihma tarvitada harilikult maanteel. Oma kogemustest võin öelda, et mõni aeg tagasi Tartumaal, kus oli uus II klassi tee valmis ehitatud, paistis minule isiklikult see liiga kitsana. Ma küsisin oma insenerilt: miks on tee nii kitsas? Minule vastati, et see on harilik 6 meetri laiusega II klassi tee. Looduses paistab sarnane tee võrreldes kitsana. Kui seda teed veel 5 meetri peale kitsendada, siis ei vastaks see kaugelt ka meie nõuetele. Praegused maanteed, mis esimesse klassi kuuluvad, on üksikutes kohtades õige kitsad. Kui vaatlemisele võtame Tallinna ja Narva vahelise tee, mis ka esimesse klassi kuulub, ja vaatame, missugune on liikumine sellel teel, siis näeme, et seal mõned osad teest on isegi rohtunud, tähendab, seal elavat liikumist ei ole. Tulevikus, kui uute klassiteede määramine ette võetakse, need rohtunud kohad loodetavasti enam esimese klassi teede hulka ei arvata, vaid teise või isegi kolmanda klassi hulka.

Kui kolmanda klassi teid vaadata, mis on natuke alla kahe sülla laiad, siis näeme, et kui need teed oleksid veel kitsamad, siis kaks heinakoormat teineteisest mööda ei pääse.

Arvan, sarnased teed ei peaks meie ideaal olema.

Esimese klassi teed on 8 meetrit laiad kavatsatud, see on võetud nõlvast nõlvani. Pealisehitused tehakse harilikult väiksemad, kuskil ei ole nad nii laiad kui teepiir. Ma arvan, kui maanteede olukord tõuseb ja liikumine suureneb, tulevad pealisehitused kindlasti laiemaks teha, ja mõnel pool tehakse pealisehitused isegi 7—8—10 meetrit laiad. Samuti tuleb keerude kohal teepiirkonda varsti laiemaks teha. Ei ole põhjust seaduses fikseerida seda normi, mida meie praegu normaalseks ei pea. Kui kõik teed nii laiad ei ole, siis näeb § 11 ette, et neid võib laiendada, ja tarvilikul korral ka kitsendada. Peame ettevaatlikud olema, et meie oma teid liiga kitsaks ei raja, sest pärastine teede laiendamine on väga kallis, sest kui siis tarvis teid laiendada, tuleb kallist maad võõrandada. Praegu aga see osa maast, mis läheb maanteed alla, ei tee kuigi suurt kapitali välja, pärastiste laiendamiste juures võib aga see suurt kapitali nõuda.

**J. Vain** (stp): Lugupeetud Riigikogu liikmed! Härra minister käsitas maanteede laiust peajasjalikult veoriistade seisukohast. Meil on aga üks küsimus jäetud nähtavasti vist omavalitsuse komisjonis kahe silma vahele, ega ole seda ka siin käsitatud. Meie maavalitsused võtavad praegu ka mootor- ja jalgratas- teid makse, kuid seniajani ei ole mingisugust hoolt ega kulu selleks kantud, et ligikaudugi nende sõidukite jaoks teid korraldada. Teatavasti on aga kruusaga parandatud teed sügisel ja talveti harilikult sarnases seisukorras, et kehvemad inimesed, kes hobust ei pea, jalgrattaga läbi ei pääse. Sellepärast peaks olema peale selle laiuse, mis harilikult vankritele tarvis, veel paar jalga vähemalt, kui mitte rohkem, maanteed laiemad. Oleks tarvis vaid mõlemale poole teed väike riba jätta jalgrattaga sõitjate jaoks.

Mis puutub neisse piiridesse, mis ette nähtud 8, 6 ja 4 meetriga, siis ei või ma 8 meetri kohta oma nähteid tuua. Küll on aga minu kodukohas tehtud Võhma-Põltsamaa tee, selle pind on 6 meetrit. 6 meetrit suureks pidada, nagu härra Soots seda arvab ja ettepaneku teeb, 5 meetri peale vähendada, seda ma ei poolda. See teeks neil teil liikumise väga raskeks. 5 meetrit teeks umbes 16½ jalga. Kuid raskeveoautod võivad oma laiuses olla kuni 10 jalga, kui koorma pärast küljed välja vajunud. (Vahelhüüe paremalt poolt.) Teie näete neid linnas ainult Vene turul ja laiadel tänavatel ja sellepärast ei ole see nii tähelepanuväärne ja sellepärast ei ole see nii tähelepanuväärne. Igatahes tuleb neil raskeveoautodel mööt

ühel küljest teise üle 9 jala. Niisugust kahte veoriista sarnase 5-meetrilise tee peal üksteisele vastu saata on peaaegu võimata. Ehk need võivad üksteisest mööda sõita, kui sõidavad kivireast väljapoole. (M. Martinson, põl: Nad sõidavad praegu ka.) Sõidavad sellepärast, et tee on kitsas. Ei ole ju põhjust oletada, et autojuhid sõidaksid asjata teravate kivide peale.

Samuti tuleks arvesse võtta, kui näiteks heinakoormad vastumisi juhtuvad. Härra Soots ütleb, et nad võivad minna siis põllu peale ja seega teineteisest mööda saada. Aga mis teevad nad seal, kus põllu ja tee vahel kraav? (Vahelhüüe.) Meie saame sellest üle niisamuti, kui linnades on üle saadud, kus hobused enam auto ees ei kohku. Tulevikus langeb hobuste hirmumise küsimus ära ja tuleb rehkendada ainult auto laiusega.

Mis puutub heinakoormatega teineteisest möödapääsemisesse, siis pean ütleva, et teed tehakse meil ümarikud, ja kui tee laiusest ei jätku, siis libiseb koorem. (Vahelhüüe.)

Siis veneaja sõidukid. Härra Soots teab, et veneaja sõidukid on hoopis teistsugused ja neid ei saa võrrelda praeguste sõiduriistadega. Vene ajal oli sõiduk  $2\frac{1}{2}$  jalga lai, ning kui sellega sõideti, siis istuti selgadega üksteise vastu. Praegusel ajal on sõiduriistad aga hoopis teised, ja sellepärast ei saa ka siin võrdluseks tuua Vene omi.

Mis puutub ettepanud 4 ja 6 meetri teede vähendamisse, siis on see vastuvõtmatu. Vahe laiuses, mis esimese ja teise klassi teede vahel, on kunstlik vahe. Linnast linna sõidavad kõik raudteega. Näiteks kui vaadata maanteed, mis läheb üle Vastmõisa Pärnu peale, siis on see I klassi maantee, aga sel on rohi peale kasvanud. Ja rohi on sinna peale kasvanud sellepärast, et raudtee kõrval maanteed ei tarvita. II klassi maantee aga, mis toob Tagamaalt raudteevaksali välja, Põltsamaa-Võhma vaheline tee, peaks olema laiem, sest seda tarvatakse palju. Nii et laiuse määramisel I ja II klass ei tarvitse sugugi olla mööduandev. Võiks seal laiust juurde lisada, kus tarvis on, aga kitsamaks ei tohiks kuskil võtta.

**J. Voiman** (stp): Ma juhiksin tähelepanu ühele asjaolule: nimelt käesoleva paragrahvi ei laiendata klassiteid, vaid uusi teid. Praegu olemasolevaid teid võib laiendada ainult siis, kui selleks tungiv tarvidus. Ja seda otsustab vastav maavolikogu või maavalitsus, kumb — ma ei mäleta täpselt.

Tuleviku jaoks peame igatahes teed laiemad tegema. Vene ajast oleme meie ammu üle kasvanud. Meie peame arvestama oma oludega ja nõuetega, peame arvestama tuleviku

liikumishanditega. Maanteed seadus ei ole ühe ega kahe aasta peale antud, vaid paljude aastate peale, ja teed ehitatakse mitte ühe-kahe aasta jaoks, vaid elupäevadeks. Ja sellepärast, kuna liikumine ikka kasvab, ei või meie teha nii kitsaid teid, kui Vene ajal, vaid peame arvestama praeguse ajaga. Sellepärast vaidlen ma härrade Soots'i ja Lauri ettepanekute vastu.

**L. Johanson** (stp): Mina palun härra Soots'i parandust I, II ja III klassi kohta eraldi hääletada.

**K. Tamm** (põl): Pean tähendama, et need ettepanekud, mis siin tehtud rkl-te Soots'i ja Lauri poolt, on isegi ajalooliselt põhjendatud. 1797. a. sõitis läbi Liivimaa selleaegne Vene keiser Paul. Ta ei sõitnud jalgrattal, vaid sõitis laia sõiduriistaga, veel laiema sõiduriistaga, kui seda on auto, ja ta leidis sel korral, et Liivi- ja Kuuramaal kõige paremad teed on, nii laiuse kui ka muus mõttes. Ta nõudis, et Liivimaa kubermangud Venemaal andmed andma pidid, kuidas Liivimaal teedetegemise kord on. Vene senati kaudu nõuti andmed, mis Peeterburi saadeti, ja neist andmetest selgus, et kõige suurem teede laius Liivimaal, see tähendab stolbovõje ja glavnoje dorooigi laius oli 12 Rootsi küünart või Vene mõõtudes 10 arssinat  $1\frac{1}{2}$  verssokki, see on  $3\frac{1}{3}$  sülda, mis on vähem kui 7 meetrit. Selle laiusega saadi väga hästi hakkama ja Liivimaa teede laiust asetati kõigile Vene kubermangudele eeskujuks ja nõuti, et teed saaksid nii korraldatud.

Mis puutub sellesse, et külavaheteed ei võiks olla alla 3 meetri laiused, siis peaksin selle kohta tähendama, et Põhja-Eestis pandi 1905. a. teede laiuse kohta maksma uue määrus maapäeva otsusega, mida seni muudetud ei ole ja mis selleaegse kubernerite Lopuhin'i poolt alla kirjutatud. Selle määruse § 2. punkt 6. järgi ei tohtinud teise järgu teede, see on külavaheteede laius olla alla 10 jala. Määruse tekst on järgmine: Shirina pobotschnõh tserkovnõh dorog ne dolshna bõtj menjshe 10 futov. Nii et härra Soots'i ettepanek ei ole võetud Venest, vaid neist määrustest, mis Põhja-Eestis maksivad.

**A. Laur** (as): Mis puutub kartusesse, et teed vast liiga kitsad saaksid, kui võetakse I klassi teede laiuseks 8 meetri asemel 7 ja II klassi teedel 6 asemel 5, siis ei ole see milllegagi põhjendatud, sest ettepanekus on öeldud, et laius on vähemalt 7 ja vähemalt 5, nii et kui asjatundjad leiavad, et tarvilik on teha laiemad teed, kui seaduses ette nähtud, siis võib seda ju ka teha. Võib 6, 7, 8 või 9 meetri laiused teed teha, nii kuidas vajadus nõuab.

Mis puutub kolmanda klassi teedesse, siis tähendan, et kohalikkude vedude, nagu heina-veo puhul on vaja, et tee laius oleks 13 jalga, 4 meetrit. Üksikutel juhtudel saaks ka vähemaga läbi, ja nimelt siis, kui teed lähevad elamute ja talundite juurde. Nii võiksid mõned teed tõepoolest kitsamad olla, kuid komisjon ei ole siin vahet teinud nende teede vahel, mis viivad elamute juurde, ja nende vahel, mis viivad meiereide ja tööstusettevõtete juurde. On selge, et viimased alla 4 meetri laiad ei või olla, sest seal tulevad ette suurte koormate veod. (J. Soots, põl: Kuidas talveteede laiusega on?) See on lõpuks ükskõik, kui laiad need on, sest tegelikult kujunevad nad nii laiaks, kui tegelik tarvidus seda nõuab. Teinekord on talveteede kõigest 1 meetri lai, aga kui tuleb teine koorem vastu, siis on ikkagi vajadus nelja meetri laiuse tee järele.

**J. Vain** (stp): Härra Tamm tõi slaavlaste teede kohta väga kaugest minevikust ajaloolisi andmeid ette. Ajalugu räägib, et slaavlaste teisiti liikusid kui meie inimesed. Sellest ajast on meile tuntud „gusinõi marsh“, kus üks läks tingimata teisele järele. Selle tõttu võis tee olla äärmiselt kitsas. Seega ajaloo najal meie juures teede laiust määrata ei või, kuna meie inimesed armastavad kõrvuti käia.

Mis puutub sellesse, kui suured olid keisrite tõllad, kui nad mööda maanteed liikusid, mille kohta ka ajalugu andmeid annab, siis ei tarvitsenud olla keiser, vaid väiksemagi ülemuse eest ajas politsei harilikult sureliku linna tänavalt ja maanteelt minema. Ajaloolisel Vene ajal aeti talumees ja iga teine, keda ühise sõnaga „vsjakaja svolotsh“ nimetati, teelt kõrvale, kui ülemus tuli.

**Juhataja R. Penno:** Rkl. Vain, palun niisuguseid sõnu mitte tarvitada.

**J. Vain** (stp): Ma tarvitan veneaegseid sõnu. Seega oli tee ainult Vene keisri ühe tõlla jaoks. Kaks keisrit vastamisi tulla ei saanud, sest üks suri ikka enne ära, kui teine troonile pääsis.

**Aruandja J. Sikkar** (lõpusõna): Oma-valitsuse komisjoni nimel ei saa ühineda rkl. Lauri ja rkl. Soots'i ettepanekutega. Neid ettepanekuid arutati oma-valitsuse komisjonis ja seal leiti, et tuleb jääda selle laiuse juurde, mis käesolevas seaduseelnõus on ette nähtud. Arvati, et võib olla tulevikus suuremate mehhaaniliste liikumisvahendite tõttu tuleks muidu ehk teed ümber ehitama hakata, mis kulukaks läheks.

**Juhataja R. Penno:** Asun rkl. Soots'i ettepaneku I osa hääletamisele — I klassi teedel vähemalt 7 meetrit — 8 meetri asemel. (Hääletatakse.) Nähtava enamusega on ettepanek vastu võetud.

Asun rkl. Soots'i ettepaneku teise osa hääletamisele — II klassi teedel vähemalt 5 meetrit — 6 meetri asemel. (Hääletatakse.) Poolt on 20 häält, vastu — 33 häält, seega on ettepanek tagasi lükatud.

Asun rkl. Soots'i ettepaneku III osa hääletamisele — III klassi teedel vähemalt 3 meetrit — 4 meetri asemel. (Hääletatakse.) Nähtava enamusega on ettepanek tagasi lükatud.

Asun rkl. Soots'i ettepaneku lõpuosa hääletamisele — Erakulul ehitatavate avalikkude ja samuti talveteede laiuseks arvatakse vähemalt 3 meetrit. (Hääletatakse.) Poolt on 23, vastu — 33 häält, seega on ettepanek tagasi lükatud.

Rkl. Lauri ettepanek otsustati rkl. Soots'i ettepaneku vastavate osade hääletamisel. Asun paragrahvi hääletamisele ühes vastuvõetud parandusega. (Hääletatakse.) Nähtava enamusega on § 7 vastu võetud. (Hüüded: Lõpetada!) On ettepanek, lõpetada koosolek. (Hääletatakse.) Nähtava enamusega on ettepanek vastu võetud.

Lõpetan koosoleku.

Koosolek lõpeb kell 14.10 min.

Algkirjale alla kirjutanud:

Riigikogu abiesimees **M. Martna.**

Abiesimees **R. Penno.**

Abisekretär **O. Liigand.**

