

564
KAUBANDUS-TÖÖSTUSKOJA LAEVASÕIDU-SEKTSIOON

E E S T I
KAUBALAEVASTIKU
JA
LAEVASÕIDU
BÜLLETÄÄN

Nr. 23

NOVEMBER 1938

EESTI KAUBALAEVASTIKU JA LAEVASÕIDU BÜLLETÄÄN

KAUBANDUS-TOOSTUSKOJA LAEVASÕIDU-SEKTSIOON

ILMUB IGA 3 KUU TAGANT.

BÜLLETÄÄNI TOIMETUS: PIKK T. 20

ADDRESS: PIKK T. 20, KAUBA-TOOSTUSK.

TOIMETAJA INS. E. MAASIK

Nr. 23

1. november

1938

sf. 19214
S. 4381

Laevasõidu päevaküsimusi.

1. Laevasõidu tähtsus meie maksubilansis.

Riigi Stat. Keskbüroo poolt koostatud maksubilansist 1937. a. kohta on näha, kui võrd suurt osa mängib laevasõit meie rahva

majanduslikus elus, aidates tunduvalt kaasa maksubilansi aktiivseks muutmiseks. Laevasõidu osa maksubilansi lühikeses kokkuvõttes on järgmine:

Aasta	Välissõidus tegev. tonnaaž	Kogupraht	Kulud välism. 1000 kr.	Rahvamaj. tulu	Päästel. j. m. tulu	Kokku rahvam. tulu
1937	140.023	21.003	15.122	5.881	110	5.991
1936	115.000	13.225	8.993	4.232	120	4.352
1935	96.739	10.448	6.791	3.657	70	3.727
1934	87.528	10.242	6.979	3.263	100	3.363
1933	82.000	9.020	6.224	2.796	60	2.856

Järelikult kaubalaevastik 1937. aastal on annud ümarg. 21 milj. kr. brutoprahte ja 6 milj.*) kr. rahvamajanduslikku tulu valuutas. Viimase 5 aasta jooksul on seda tulu 20,3 milj. kr.

Peale kaubalaevade on annud laevanduse alal välisvaluutas tulu veel sadamamaksud ja kulud Eesti sadamais välis- ja oma laevade poolt, mis on olnud:

1937. a.	1,2 milj. kr.
1936. a.	1,2 „ „
1935. a.	1,0 „ „
1934. a.	1,1 „ „

Lisades need tulud laevadest saadud tulu-dele saame 1937. a. laevasõidu rahvamajanduslikku tulu 7,2 milj. kr. välisvaluutas.

Samal, 1937-dal, aastal väliskaubanduse bilansis kaupade sissevedu oli 86,9 milj. kr. ja väljavedu 106,0 milj. kr. Kuna kaupade välja-veoks ja produtseerimiseks langeb suur osa sisseveost, siis rahvamajanduslik netotulu väl-

javeos on muidugi väiksem, nii et võib umbkaudselt väita, et laevasõidu rahvamajanduslik tulu maksubilansis on umb. 10% kõikide teiste tootvate majandusalade tuludest. See on suur saavutus, mis peaks põhjustama veelgi suurema tähelepanu pöörmist kaubalaevastikule, et see majandusala võiks areneda püsival ja kindlal alusel. Võrreldes teiste maadega paistab silma, et kaubalaevastiku brutotuludest läheb veel võrdlemisi suur protsent välismaale. Ka siin on võimalus veel mõndki ära teha, mis võiks veelgi tõsta kaubalaevastiku netotulu. Kaubalaevastiku rahvamajanduslik osatähtsus võib meil aga veelgi tunduvalt tõusta, kui peetakse silmas selle majandusala arenguks vajalisi aluseid, millest on tähtsaimaks maksude kooskõlla viimine teiste maadega, ülejääkide jätmine majandusse, võimalikult vabad eramajanduslikud alused tegetsemiseks ja vajalisel määral pikaajalist krediiti.

2. Laevasõidu maksustamine.*)

Praegu, ühenduses maksuseaduste kodifitseerimisega, on päevakorraks kerkinud lae-

*) Meie arvestusel on see summa kalkuleeritud liig tagasihoidlikult.

*) V. sama küsimust Bülletäänis nr. 19.

vasõidu maksude küsimus. Senine maksusüsteem on väga ebasoodus laevastiku arengule, kuna paremail aastail võetakse maksudeks liig suured summad, sest maksim. tulumaksu %, mis iseendast on liig kõrge (36%), võetakse juba alates 30.000-kr. tuludelt. Teistes maades maksim. % on üldiselt madalam ning seda võetakse märksa suurematel summadelt. Pealeselle on meil amortisatsiooni % vanadele laevadele liig madal, mis ei võimalda koguda küllaldaselt kapitali laevastiku uuendamiseks. Kõigis teistes maades on vanade laevade amort. % märksa kõrgem. Ka ei luba meie seadused harilikus korras koguda konjunktuur-, laevastiku uuendamise ja klassi survey-reserve, mida paljudes riikides lubatakse. — Meie maksukorraldus on laevasõidu-ettevõtetele ebasoodus veel selle tõttu, et aktsiaseltsides või osäühinguis on maksud kõrgemad kui isiklikes ärides, kuna peale seltsi tulumaksu peab aktsionär maksuma veel teiskordselt tulumaksu, nii et maks kogutulult võib tõusta kuni 50%. Selle tõttu on pidurdatud laevastiku arenemine aktsiaseltsi või osäühingu alusel, mis oleks loomulikem alus ka vähemate osanike juuretõmbamiseks. Laevasõidu-ettevõtete maksustamise küsimuste käsitlemisel ei tohiks hetkekski unustada, et see majandusala peab tegutsema koguni erinevais tingimuses võrreldes teiste majandusaladega. Laevastiku rõhuv enamus töötab väljaspool Eestit. See on võistluses välislaevadega, mis on mitmel viisil soodustatud. Sel majandusalal pole riigi poolt võimalik teostada samasugust kaitset ja soodustust kui põllumajanduses ja tööstuses kõrgendatud või kindlate hindade, tollikaitse, kontingentide jm. teel. Laevanduses ei ole mingit võimalust sel teel anda tuge ja kindlustust, seetõttu on põhjendatud laevandusele vähimalt maksustamisel vastutulek. Laevasõidu maksustamisel võiks ja peaks meile olema eeskujuks Daani, kus väljaspool Daanit teenitud laevade tulud on täieliselt maksuvabad, ning tulud, mis on saadud sõitudel Daani ja välisriikide vahel, on maksustatud märksa madalamalt kui meil. Kartus, et riik kaotab sellega sissetulekuid, ei ole põhjendatud, kuna laevastiku rahvamajanduslik tulu ning selle arenemine katab näilise riigi tulude vähenemise mitmekordselt. Ka kompenseeruvad riigi otsesed tulud laevasõidu-ettevõtteleil sel alal töötavalt isikuil saadavate tulumaksu summadega. — Seega, korraldagem julgesti ümber laevanduse maksustamine Daani eeskujul — ning rahvamajandus saavutaks sellega suure edu!

3. Rohkem tähelepanu regulaarsetele laevaliinidele.

Meie kaubalaevastiku arengust hoolimata on regulaarsed laevaliinid Eesti lipu all seni jäänud liig maha. Tegelikult rahvusvahelistel vedudel aga liinid omandavad iga aastaga suurema osatähtsuse. Ka on üldiselt liinide teenistus püsivam ning kindlam kui tramp-laevade oma. Liinidel on ka teatav mõju vastava maa majanduspoliitikas. Seetõttu näeme, et kõigis mereriikides on püüe vähimalt 50% liinivedudest saada omadele laevadele. Meil Eestis on selles suhtes asjad väga halvad. Väljaspool Balti merd ja Lõuna-Balti meres on liinid kõik välislaevade käes, peale ühe l. a. asutatud liini. 1937. a. liinidel veeti kokku 327.588 tn. kaupu, sellest Eesti laevadel ainult 62.303 tn., s. o. 18,6%. Meie karjasaadused lähevad välja eranditult välislaevadel, mis on nägematu Daanis, Rootsis ja Soomes, kus kaugelt suurem osa neid saadusi veetakse omadel laevadel. Seejuures ei ole meil kindlustatud karjasaaduste vedu külmal talvel, kuna seni pole sellele liinile veel soetatud jääkindlaid laevu. Me maksame aastas oma karja- ja põllusaaduste veost välislaevadele üksi umb. 1 milj. krooni. Vaid lähismaade vedudel, Helsingi ja Stokholmi, on meil rohkem arenenud liinid, kuid siin on veod vähesed ja sesoonilised. Meie eesmärk peaks olema saada rohkem rippumatuks liinivedudel, et vähimalt 50% vedusid toimuks meie lipu all. See on meie õigus ja kohus, mida tuleks arvestada ka tulevaste kaubalepingute sõlmimisel.

4. Eesti meremeeste küsimus vajab korraldamist.

Üheks kaubalaevastiku arengu algtingimuseks on tublid ja distsiplineeritud meremehed. Eesti meremehed on üldiselt sellastena tuntud, eriti need, kes on võrsunud meie rannadest ning on läbi imunud merega juba sõitudel rannapurjekail.

Viimasel ajal hakkab aga üha rohkem tulema kuuldavale, et meremeeste tase ei ole enam see, mis varem. Töökus langeb, vahekorrad muutuvad formaalseiks, sageneb tööks mitte küllalt vilunute arv, sagenevad laevadest ärajooksmised ning vajadus meeste lahtilaskmiseks. Laevaomanike Ühingu vastava ankeedi põhjal selgus, et üksi viimaseks otsarbeks meeste saatmise ja muud kulud laevades on tõusnud tunduvate summadeni. Ühes suuremas laevaseltsis üksi on need kulud aastas üle 10.000 kr., kogu Eesti laevastikus aga

mitu korda suuremad. Need arvud näitavad, et midagi ei ole korras, ja tuleb leida abinõusid, et meremeeste taset tõsta. Ühe meremeeste madala taseme põhjusena võiks nimetada puudusi, mis on maksvail meremeeste seadusil, mille järgi meremehe vormiline kaitse on viidud maksimumini, seevastu aga tööandjail pole peaaegu mingit kaitset nende meeste vastu, kes teinekord võivad tekitada suuri kahjusid. Selle tõttu peaksid olema põhjendatud vajalised muudatused seadustes, mis näeksid ette mitte üksi töövõtja, vaid ka töö kaitset, ning aitaksid vajalise seltsimehelikuma vahekorra tagasitu-
lekule laeva ja meremeeste vahel.

5. Rannalaevade prahihinnad nõuavad korraldamist.

Teatavasti 1938. a. navigatsiooniks rannalaevade omanikud töötasid välja ja Kaub-
tööstuskoda kinnitas miinimumprahinormid (v. Büllet. nr. 22), mis olid kalkuleeritud omahinna alusel, silmas pidades ka vajalist laevade amortiseerimist ja väikest %.

Nagu selgub, veoandjad tihti ei toeta neid norme ning eriti suuremad veoandjad teevad kõik, et veohindu viimse võimaluseni alla suruda. Samuti sunnitakse laevadele peale lisatingimused, nagu kaubamaksu tasumine (mis välissõidus alati on veoandja tasuda), kauba rannast laeva toomine ja laevast vagunisse andmine jne. Pealegi ei peeta kinni vajalisest kiirusest kauba laevale andmisel või vastuvõtmisel. Näiteks oli juhtum, kus Pärnust Tallinna laudade veol (umb. 40 std.) makseti ainult 11 kr. std., millest laevaomanik pidi maksma mõlemas sadamas kaubamaksu (2 kr.) ning andma Tallinnas kauba vagunisse. Pärnus anti kaup laevale 5 päeva jooksul, kombeis ettenähtud 3 päeva asemel. Kui nimetada, et norm sellele veole on Kr. 14.— per std., siis näeme, et tegelikult on maksetud vaid umb. 60% ning laev ei saa tasuda isegi oma otseseid kulusid. — Kui üldiselt tarvitada sama meetodit, siis on selle ainukeseks tagajärjeks rannalaevastiku hävimine. Seetõttu on küll veoandjate kui ka veovõtjate huvides leida teid selleks, et miinimumhindadest kinni peetaks. Skandinaavia riikides teostatakse seda vabatahtlikult. Mõnes riigis on maksma isegi sunduslikud normid. Kas peaks ka meil üle minema viimasele süsteemile, kui teist pääseteed ei ole?

6. Raskusi laevade ümberkinnistamisel.

Uue laevade kinnistamise ja registreerimise seaduse kehtimahakkamisel ja kinnistuse vii-

misel Tallinna Ringkonnakohtu kinnistusjao-
konnast Veeteede Talituse juure avaldasid laevaomanikud teatavasti kartust, et uus kord toob teatavaid raskusi. Hoolimata avaldatud soovidest, ei peetud meil võimalikuks Inglise eeskujul seadusesse võtta ühisomaniku mõistet, s. o. et ametlikult kinnistatud laeva osanikul võiksid olla ka allosanikud. Viimased on Eesti laevades senini olnud, kuna oleks raske kõiki väiksemaid osanikke kinnistada ning säärase laevaühingu asja ajada, kus on mitukümmend kinnistatud kaasomanikku. Kahjuks see põhimõte ei läinud seadusesse ning, nagu selgub, tuleb nüüd kõik kaasosanikud kinnistada, ja mitte üksi uuesti juuretulevates laevades, vaid ka juba seni kinnistatud või registreeritud (Veeteede Talituses) laevades. Kuna aga kinnistamiseks peab olema ametlik ostu-müügi-leping, siis tuleks kõigil allosanikel säärase lepingud uuesti sõlmida ning selle pealt ka tempelmaks maksa (1%). — Uue korra juure üle minnes anti aga teatud kindel lubadus, et senini kinnistatud või registreeritud laevade üleviimisel uuesse kinnistusregistrisse ei tule laevadele uusi kulusid. Selle tõttu oleks küll soovitav, et eelnimetatud puhtvormilised ostu-müügi-lepingud saaksid vabastatud tempelmaksust, sest esimese juures on tempelmaks kogu hinna eest juba ühekordselt maksetud.

7. Eesti kaubalaevade kindlustamise küsimus.

Teatavasti Eesti kaubalaevad on ligi 100% kindlustatud välismaal, kuna Eestis ei ole veel küllalt jõulist kindlustusseltsi laevade kindlustamise alal ning, arvestades laevade sõidu rajooni väljaspool Eestit, avariide lahendamine ja garantiide andmine nõuab vastavat laialisemat organisatsiooni.

Siiski arvestades kindlustuse kaudu välismaale minevaid suuri summasid (umb. 1 milj. kr. preemiaid aastas), on tähtis ka kodumaal kindlustamise küsimust uurida. Vajadus selleks tõuseb veelgi, kui mõelda sõjariisiko kindlustamisele, mida on raske teostada harilikes kindlustusseltsides, mistõttu suuremas osas riigis on selleks asutatud omad vastastikku sõjariisiko kindlustuse seltsid.

Eestis on teatavasti Laevaomanikkude Ühingu algatusel juba 1931. a. välja töötatud Vastastikku Merekindlustuse Seltsi põhikiri ning kindlustuse tingimused, samuti on antud eriseadus riigi poolt garantii andmiseks kuni 500.000 kr. kindlustusseltsile laenu muretse-

miseks, mis on tähtis esimestel tegevusaastatel, kus oma kapitale veel on vähe.

Nüüd on päevakorda kerkinud Eesti Vastastikku Merekindlustuse Seltsi tegevuse alustamine, missuguse küsimuse kaalumisele on aktiivselt asunud L. O. Ühing.

8. Laevasõidu krediitid — laevasõidu edasise arengu tähtsaimaid tingimusi.

Ilma pikaajalise krediidita ei saa olla laevastiku arenemist. Üksikud laevad maksavad suuri summasid ning amortiseeruvad aeglaselt. Selle tõttu on võimatu ainult sularahaga laevastikku nimetusväärsest suurendada. Järelikult on pikaajaline krediit üks laevastiku arengu algingimusi.

Seda tõsiasja küllalt hinnates loodi omal ajal ühes Pikalaenu pangaga ka laevadele hüpoteeklaenu andmise võimalus. Pank võib anda laeva hüpoteekide vastu laenu kuni 50% laeva väärtusest. Teisest küljest laevasõidu laenudele on tähtis, et nende % oleks võistlusvõimeline võrreldes välisprotsentidega. Seda tõsiasja arvestades on viimaseil aastail Pikalaenu Pangas valitsuse kaasabil loodud võimalus 4% laevasõidulaenu andmiseks, millist krediiti avati 1935.—1936. a. kokku 1,3 milj. kr. See krediit on väga mõjuvalt kaasa aidanud kaubalaevastiku kasvamisele 1935. ja 1936. a. Teisest küljest, nagu näitab praktika, on laevasõidulaenu olnud liikuvaimaiks ja kindlaimaiks laenudeks, mille

tagasimaksmine 1935.—1938. a. on toimunud väga korralikult. Paljude aastate jooksul ei ole pankadel tulnud ühtki laenu korstnasse kirjutada.

Kuna 1. a. laevade hinnad olid ebamääraselt kõrged, siis pidurdati ka laenu andmist, ning kuna ka 1938. a. laevade ost on olnud õige tagasihoidlik, siis on laevasõidulaenu kogusumma tunduvalt tagasi läinud. Selle illustreerimiseks toome laevasõidulaenu saldod. Pikalaenu Pangast ja laenufondist:

Pikalaenu	1. VII 38	1. XII 37	1. I 1937	1. I 1936	1. I 1935
pank milj. kr.	1,41	1,65	1,71	1,47	1,02
Laenufond	0,15	0,19	0,14	0,10	0,14
milj. kr.	1,56	1,84	1,85	1,57	1,16

Näeme, et 1938. a. esimesel poolel on laenu saldo vähenenud ligi 300.000 kr. võrra ning laevasõidulaenu kogusumma on kuivanud kokku võrdlemisi väikesele summale, mis on eriti näitlik, kui nimetada, et erapankade laenu kogusumma on laevasõidulaenu praegu umb. 2,5 milj. kr., kuna kaubalaevastiku koguväärtust hinnatakse üle 15 milj. kr. See näitab, kui võrd tagasihoidlik on olnud selle majandusala finantseerimisel. Viimase illustreerimiseks toome laenu liigituse üksikute majandusalade järgi, nagu see on toodud „Konjunktuuris“ nr. 45/46 s. a. Laenu 1. jaan. 1938. a. (milj. kr.).

Majandusala \ Pank	Aktisia Pank ja Ühisp.	Eesti Pank	Pikalaenu Pank	Maa-pangad	Hüpoteek Pank	K o k k u	
						1. I 38	1. I 37
Laevandus	0,8	—	1,9*)	—	—	2,7	2,8
Põllumajandus	20,8	0,5	0,6	90,6	—	112,0	106,1
Tööstus	35,8	6,2	22,6	—	—	64,6	60,5
Kaubandus	34,3	3,4	2,6	—	—	40,3	36,4
Rahandus	1,4	16,2	9,1	—	—	26,7	26,5
Majaomanikud	18,1	0,1	2,7	—	12,0	32,9	29,4
Riik ja omaval.	1,1	0,2	7,9	—	—	9,2	9,3
Eraisikud	9,1	0,1	0,3	—	—	9,5	9,6
Muud	1,6	—	1,3	0,2	—	3,1	2,0
Kokku 1. I 38	122,5	26,7	49,0	90,8	12,0	301,0	282,6
„ 1. I 37	110,8	25,9	47,1	87,9	10,9	282,6	

*) Ühes laenufondiga.

Näeme, et 1. jaan. 1938. a. olid laevasõidulaenu kõigist allikatest 2,7 milj. kr. Kuna samal ajal kõikidele majandusaladele antud laenu summa oli 301,1 milj. kr., siis laevasõidulaenu moodustavad

vaevalt 1% kogu laenudest. Samuti näeme, et 1937. a. jooksul laevasõidulaenu vähenesid, kuna teiste loovate majandusalade — põllumajanduse ja tööstuse — laenu kasvasid kokku 10 miljoni krooni võrra.

Pikalaenu Pangas, mis oma põhikirja ja mõtte järgi pidi olema peamiselt tööstuse ja laevanduse finantseerijaks pikaajaliste laenu- dega, on laevasõidulaenu I. VII s. a. kokku tõmmatud 1,56 milj. kr. peale. Samal ajal sellest pangast on mitmele teisele alale antud võrdlemisi suuri laene.

Aluseks võttes laevanduse vajadust pika- ajaliste laenude järele, samuti ka laevanduse erilist tähtsust meie tootvate majandusalade hulgas, võib väita, et laenude ja krediidi suhtes on see majandusala seni olnud vaes- lapse osas. See on küll teisest küljest olnud teatavaks plussiks, kuna laevandus on aren- nenud kindlamal alusel, hoidudes võimalik- kult liig suurtest laenudest ning koondades ostud ja juuresoetamised odavamatele aega- dele. Kuid viimaseil aastail on tõusnud va- jadus laevanduse krediidi suurendamise jä- rele. Krediidi kogusumma ei vasta enam laevastiku nõudeile, kuna laevade hinnad on vahepealse £ väärtuse languse tõttu üldiselt kõrgemad ning uemad laevad ka normaalse- tel aegadel maksavad kallimat hinda. Pealegi peame mõtlema laevastiku noorendamisele.

Kuna laevahinnad on viimasel ajal lan- genud enam-vähem loomulikule tasemele (mõeldes second hand laevu, mis on praegu umb. 50% odavamad kui I. a. sel ajal) ning kuna talve tulekul on oodata hindade alane- mist veelgi, siis tuleksid vastavalt korraldada ka laevasõidu krediidi võimalused. Oleks loomulik ja põhjendatud, et laevasõidu 4% krediit 50% ulatuses laeva väärtusest oleks saada kõigile nendele, kes seda vajavad ning kelle poolt juuresoetatavad laevad väärivad krediidiandmist. Arvesse võttes kõige taga- sihoidlikumat arvutust oleks soovitav lae- vasõidu pikaajalist krediiti suurendada vähemalt kuni 3,0 milj. kroonini, s. o. ligi 1,5 milj. kr. võrra. See summa ei ole suur, kui silmas pidada kaubalaevastiku väärtust ja osatäht- sust; moodustades vaid 7½% Pikalaenu Panga kogulaenudest. Samal ajal peaks leid- ma abinõusid, et laevasõidulaenu % pidevalt võrduks 4, mida võiks lugeda keskmiseks protsendiks, mille eest laevandusel ka välis- maal oleks võimalus raha saada.

Võib kindlasti väita, et kui teostatakse säärsed laenuvõi- malused kindlamal alusel, siis on see mõjuvaks tõukeks ja ühtla- seks aluseks kaubalaevastiku edasisele arengule.

Välis- ja rannasõit 1937. a.

(R. Stat. Keskb. andmeil).

L. a. välissõidus ja rannasõidus tuli kõiki- desse Eesti sadamatesse laevu ja kaupu võrrel- des eelmistega:

Välissõit.

Aasta	Laevad		Kaubad		Reisijaid	
	Arv	Neto reg.-tn.	Sisse, tn.	Välja, tn.	Sisse, arv	Välja, arv
1937	2597	1.073.037	403.538	523.094	39.159	38.999
1936	2495	1.052.567	346.873	461.685	39.410	39.303
1935	2265	934.285	274.333	492.319	27.175	27.179
1932	2292	796.066	223.913	295.388	19.645	19.071
1929	2496	892.057	452.327	431.143	27.881	27.324

Rannasõit.

1937	7395	435.202	128.959	54.794	77.412	74.763
1936	7764	447.673	127.634	74.530	75.682	73.857
1935	7174	446.174	117.530	74.028	61.492	60.407
1932	5290	286.310	59.070	21.213	45.388	43.782
1929	6325	386.465	92.634	41.970	53.473	53.641

Näeme, et välissõidus 1937. a. oli kaupade läbikäigu suhtes rekordseks, ületades isegi 1929. tõusuaasta. Ka rannasõidus, kus kriteeriumiks on sissetulevate kaupade kvantum, oli tegevus veidi elavam.

Tähtsamad väljaveokaubad sihtsadamate järgi Tonnides.

Metsamaterjal	220.481
Briti	143.374
Sellest: Grangemouthi	37.028
Hull	35.077
Boness	19.779
Leith	9.259
London	7.218
Sharpness	4.027
Saksa	57.503
Sellest: Bremen	21.801
Lübeck	11.734
Hamburg	10.822
Stettin	4.386
Königsberg	4.254
Holland	16.261
Sellest: Rotterdam	13.584
Zaandam	2.677
Tselluloos	76.634
Briti	24.593
Sellest: Thames-Haven	11.722
Preston	5.647
London	3.207
Prantsuse	24.286
Sellest: Rouen	22.498
Belgia	9.697
Sellest: Antwerpen	9.319
Saksa	8.636
Sellest: Hamburg	7.042

	Tonnides
Uhendriigid	8.538
Sellest: South-Haven	5.524
Põlevkiviõli	42.480
Saksa	38.367
Sellest: Swinemünde	7.181
Kiel	6.084
Wilhelmshaven	24.079
Holland	2.212
Sellest: Amsterdam	2.212
Kartul	23.089
Saksa	7.812
Sellest: Hamburg	4.801
Elbing	2.981
Rootsi: Stokholm	5.381
Itaalia	3.801
Sellest: Genua	3.446
Lubjakivid	21.245
Rootsi: Iggesund	14.900
Saksa: Königsberg	3.315
Soome:	3.030
Sellest: Kotka	2.520
Vineer ja vineerist toolipõhjad	19.427
Briti	13.051
Sellest: London	10.890
Hull	1.641
Saksa	2.834
Sellest: Hamburg	1.542
Või	14.617
Briti	9.008
Sellest: Hull	5.468
London	3.540
Saksa: Stettin	5.608

Laevasõit laevade rahvuslipu järgi 1937. a.

Lipp	1937. a. Sissetulnud maht %	1936. a. Sissetulnud maht %	1935. a. Sissetulnud maht %
Eesti	29,4	29,6	26,4
Saksa	26,2	24,8	26,7
Briti	10,4	8,5	7,3
Soome	15,0	16,1	21,4
Rootsi	5,1	4,7	5,8
N. S. V. L.	2,3	1,3	0,1
Norra	2,3	3,1	4,0
Daani	2,4	3,6	2,9
Holland	2,6	2,7	0,6
Läti	1,1	1,4	2,2
Poola	1,8	3,4	2,2
Itaalia	0,5	—	—
Danzig	0,1	0,1	—
Panama	0,3	0,3	—
Prantsuse	0,4	—	0,3
Hispaania	—	—	—
Greeka	0,1	0,1	—
Leedu	—	—	0,1
Ungari	—	0,3	—
Kokku	100	100	100

Liinilaevadega kaupadevedu võrreldes eelmiste aastatega näitas tõusu. Kokku oli tegevuses 15 laevaliini, nendest olid vaid 5 liinil Eesti laevad, selle hulgas 2 liinil rööbiti välislaevadega, 13 liinil tegutsesid välislaevad. Kokku veeti liinilaevadega 327.588 tn. või 35% kogu kaupade veost. Toome tabeli, kust on näha liinide tegevus 1937. a. rahvuslike lippude järgi, kust nähtub, et domineeriv osa on siin Saksa laevadel, millele järgneb Briti, kuna Eesti laevad veavad veel alla 1/5.

Liinilaevade tegevus 1937. a.

Lipp	Kaubavedu tonnides			Reisijatevedu (arv)		
	Üldse	Sellest liinilaevadel	Liinilaevadel veetud kauba % üldkogusest	Üldse	Sellest liinilaevadel	Liinilaevadel veetud reisijate arvu % üldarvust
Eesti	335.856	62.303	18,6	41.729	35.825	85,9
Saksa	281.175	156.718	55,7	7.462	6.147	82,4
Briti	89.532	69.255	77,4	1.274	206	16,2
Soome	52.425	19.978	38,1	25.742	25.241	98,1
Rootsi	39.829	2.562	6,4	9	9	100,0
N. S. V. L.	29.574	—	—	—	—	—
Norra	29.286	—	—	261	—	—
Daani	28.539	9.783	34,3	26	10	38,5
Hollandi	12.448	—	—	1.110	—	—
Läti	7.976	—	—	417	—	—
Poola	6.989	6.989	100,0	119	115	96,6
Itaalia	5.077	—	—	—	—	—
Danzig	3.969	—	—	—	—	—
Panama	2.102	—	—	9	—	—
Prantsuse	1.456	—	—	—	—	—
Hispaania	265	—	—	—	—	—
Greeka	134	—	—	—	—	—
Kokku	926.632	327.588	35,4	78.158	67.553	86,4

Laevasõit ja kauba- ning reisisjatevedu sadamate järgi 1937. a.

	S I S S E T U L N U D L A E V A D				K A U B A V E D U				R E I S I J A T E V E D U			
	Välissõidus		Rannasõidus		K o k k u		Välis- sõidus	Ranna- sõidus	Kokku	Välis- sõidus	Ranna- sõidus	Kokku
	Arv	Maht net.	Arv	Maht net.	Arv	Maht net.	Arv	Maht net.	Arv	Maht net.	Arv	Maht net.
	T o n n i d		T o n n i d		T o n n i d		T o n n i d		T o n n i d		T o n n i d	
Tallinn	1.659	957.274	2.120	121.076	3.779	1.078.350	753.404	113.144	866.548	67.036	18.132	85.168
Pärnu	150	51.831	741	43.046	891	94.877	88.990	19.980	108.970	3.961	3.002	6.963
Kuivaste	12	3.657	734	42.466	746	46.123	113	715	828	250	25.616	25.866
Kuressaare	24	5.130	169	25.964	193	31.094	801	11.007	11.808	2.017	7.175	9.192
Haapsalu	60	8.086	786	22.111	846	30.197	4.642	540	5.182	1.520	28.853	30.373
Virtsu	8	261	793	21.984	801	22.245	25	603	628	—	25.466	25.466
Rohuküla	—	—	310	21.922	310	21.922	—	566	566	—	15.807	15.807
Triigi	1	24	186	21.734	187	21.758	43	3.881	3.924	—	2.224	2.224
Heltermaa	3	57	354	19.391	357	19.448	77	1.240	1.317	—	16.919	16.919
Loksa	169	8.702	211	10.400	380	19.102	16.682	11.127	27.809	1	—	1
Kärdla	—	—	112	18.423	112	18.423	—	2.217	2.217	—	5.389	5.389
Paldiski	57	9.633	108	8.408	165	18.041	12.474	528	13.002	3	453	453
Taaliku	1	69	102	13.964	103	14.033	167	566	733	—	—	—
Narva-Jõesuu	148	7.955	64	5.835	212	13.790	12.756	7.293	20.049	1.442	405	1.847
Jaagurahu	26	4.817	25	4.285	51	9.102	13.623	897	14.520	20	258	278
Orissaare	—	—	119	9.696	119	9.696	21	2.326	2.347	—	623	623
Orjaku	—	—	86	5.677	86	5.677	—	879	879	—	364	364
Ruhnu	5	675	36	4.398	41	5.073	40	62	102	1.303	786	2.089
Kunda	238	1.967	65	1.420	303	3.387	1.300	4.112	5.412	405	—	405
Mõntu	4	38	47	1.377	51	1.415	563	587	1.150	1	4	5
Kihnu	4	189	123	1.150	127	1.339	64	390	454	188	642	830
Kaberneeme	4	153	52	1.110	56	1.263	—	516	516	—	—	—
Hiiu-Suursadam	—	—	21	681	21	681	—	325	325	—	54	54
Papisaare	3	636	1	24	4	660	12.000	110	122	—	—	—
Vergi	1	173	16	234	17	407	—	142	142	2	—	2
Muud Saaremaa rannad	20	11.710	14	8.426	34	20.136	20.835	—	20.835	1	—	1
Kokku	2.597	1.073.037	7.395	435.202	9.992	1.508.239	926.632	183.753	1.110.385	78.158	152.175	230.333

Laevasõit riikide järgi 1937. a.

Riik	Laevasõit sisse tulnud + välja läinud				Kaubavedu			Reisijatevedu		
	Arv	Maht net.	Neist laaditult		Sisse	Välja	Kokku	Sisse t.	Välja l.	Kokku
			Arv	Maht net.						
Briti	340	302.744	309	276.239	95.487	202.473	297.960	186	232	418
Saksa	847	418.698	679	368.276	96.660	154.028	250.688	2.050	2.022	4.072
Holland	67	54.488	53	30.175	44.567	22.084	66.651	26	26	52
Soome	2.569	554.465	1.604	395.708	23.137	40.640	63.777	25.183	25.122	50.305
Rootsi	567	247.791	414	136.799	14.573	26.835	41.408	7.972	7.710	15.682
Belgia	136	81.806	133	78.553	24.879	14.703	39.582	92	100	192
N. S. V. L.	74	108.683	35	33.362	33.332	—	33.332	131	555	686
Poola	184	122.928	153	85.398	23.199	9.267	32.466	696	158	854
Prantsuse	66	58.706	63	54.711	414	27.333	27.747	—	5	5
Daani	121	45.403	58	11.861	13.995	4.359	18.354	29	—	29
Ühendriigid	11	17.864	11	17.864	7.615	8.538	16.153	—	—	—
L.-Ameerika	5	17.677	5	17.677	10.236	—	10.236	—	—	—
Danzig	27	18.440	9	2.196	7.270	559	7.829	6	1	—
Itaalia	10	10.540	10	10.540	212	5.431	5.643	—	—	—
Leedu	24	18.150	13	13.882	1.247	1.436	2.683	—	2	2
Norra	11	3.526	7	1.601	754	1.215	1.969	—	5	5
Läti	165	50.820	36	11.952	794	796	1.590	2.785	3.061	5.846
Muud riigid	16	15.890	10	9.922	5.167	3.397	8.564	—	—	—
Merelt tagasi	13	1.370	1	4	—	—	—	3	—	3
Kokku	5.253	2.149.989	3.603	1.556.720	403.538	523.094	926.632	39.159	38.999	78.158

Laevadega veetud kaupade koostis.

	SISSEVEDU			VÄLJAVEDU	
	Tonnides	%		Tonnides	%
Suhkur	20.100	5,0	Või	14.617	2,8
Sool	13.375	4,6	Munad	2.990	0,6
Heeringad	6.239	1,5	Peekon	2.100	0,4
Vili	27.474	6,8	Kartul	23.089	4,4
Mais	4.261	1,0	Kartulijahu	2.422	0,5
Kütteõli	5.555	1,4	Liha	1.018	0,2
Puuvili	6.251	1,5	Rukis ja nisu	3.290	0,6
Tselluloos	3.096	0,8	Metsamaterjal	220.481	42,1
Kivistisi ja koks	86.991	21,6	Vineer ja vin.-toolipõhjad	19.427	3,7
Petrooleum ja bensiin	30.056	7,4	Tselluloos	76.634	14,6
Määrdeõlid	2.826	0,7	Paber	9.453	1,8
Superfosfaat	33.773	8,4	Lina ja takud	6.631	1,3
Muud väetisained	5.800	1,4	Kips	6.748	1,3
Väävel	10.346	2,6	Lubjakivid	21.245	4,1
Metallid	34.754	8,6	Vanaraud	13.409	2,6
Keemiatööstussaadused	13.580	3,4	Põlevkiviõli	42.480	8,1
Muud	94.061	23,3	Telliskivid	9.053	1,7
			Põlevkivibensiin	2.979	0,6
			Muud	45.028	8,6
Kokku	403.538	100	Kokku	523.094	100

Eesti kaubalaevastiku tegevus 1938. a. III veerandil.

Üldise viletsa prahituru olukorra ja eriti metsavedude vähesuse tõttu polnud Eesti kaubalaevastiku seisund aasta läinud veerandil mitte kerge. Olukorda aitas parandada ainult asjaolu, et mitmed laevad juba varem kõrgemate veohindade juures olid ette prahtitud.

Enamik välissõidu-laevu tegutses siiski eel-

miste aastate eeskujul metsaveol Balti ja Valgest merest, kuigi siin prahtide saamine — eriti minimaalprahtide väljatungimine — suurt pingutust nõudis. Ligi kümme-kond laeva oli ajalepingul venelaste käes, tegutsedes peamiselt Valge mere vedudel. Et metsavedu tänavusel hooajal kuni senini oli äärmiselt väike, olid paljud laevad sunnitud uusi veoturge

otsima. Mõned tegutsesid Vahemeres, üks metsaveol Kanadast ja üks maakideveol Hispaaniast Põhja-Ameerikasse. Üksikud „self-“ ja „easy-trimmerid“ töötasid ka Bristol Channel/kontinendi vedudel. Vedude, peamiselt metsavedude, puudusel olid mitmed laevad sunnitud isegi tegevusetu seisma, missugune olukord keset metsaveo-hooaega näitab selgesti, kui võrd raskeks on muutunud laevanduse teenistustingimused.

Loodetud elavnemist ei toonud ka minimaalprahtide allaviimine 1937. a. tasemele ega veerandi lõpul ähvardavalt esile kerkinud sõjaoh, prahtid jäid endiselt madalale tasemele.

Kerge polnud ka ligisõidulaevade olukord. Paljud neist seisis vedude puudusel, kuna terve rida sõidus olnud juba septembri algul talvekorterisse asus. Valulapse osas on aga endiselt meie rannasõidulaevastik. Äärmiselt terava omavahelise võistluse ja mõne suu-

rema veoandja majanduspoliitika tagajärjel ähvardab seda majandusala täieline häving.

Normaalselt arenes möödunud veerandil liinilaevanduse tegevus. Sesooneilised välisliinid töötasid ilusa suve tõttu täie hooga ja lõpetasid tegevuse sügise saabudes. Töötama jäi suvistest liinidest Tallinn/Kopenhaagen, mille tegevust esialgu pikendati kuni novembrikuuni. Ka on loota, et uue laeva muretsemisega Tallinn/Stokholmi liinile sealne tegevus tulevikus veelgi elavnab. Suurem muudatus toimus ka rannasõiduliinides, nende liinide koondumisega ühe firma kätte. Kuidas see liinide edenemisele mõjub, näitab muidugi tulevik.

1. oktoobril oli Eesti laevadest seisus ca 5500 br.-reg.-tn. (koos purjelaevadega ca 6000 br.-reg.-tn.), s. o. umbes 3% kogu tonnaazist.

Eesti kaubalaevastiku kasvumist/kahane- mist 1938. a. III veerandil näitab järgmine tabel.

K a s v a m i n e						K a h a n e m i n e			
Laeva liik	Nimi	Br.-reg.-tn.	Ehitus-aasta	Ehituskoht	Omanikud	Laeva liik	Nimi	Br.-reg.-tn.	Märkmed
a/l	Kong Haakon	1775	1906	Kopenhaagen	Pärnu Laeva a/s.	a/l	Põhjarand	558	Müüdnud Palestiinasse
m/p	Juhan	398	1938	Saaremaa	J. Tear j. t	p/l	Kalev	41	Sõidukõlbm.
p/l	Polaris	227	1918	Koivisto	A. Varb j. t.	p/l	Valfrid	30	„
p/l	Viir	176	1878	Portmadoc	A. Vilu	p/l	Hilda	28	„
Kokku 4 laeva 2576 br.-reg.-tn.						p/l	Olga	24	„
						p/l	Fredrik	23	„
						p/l	Aline	22	„
						p/l	Hannalulu	22	„
						Kokku 8 laeva 748 br.-reg.-tn.			

Eesti kaubalaevastiku netokasv 1938. a. III veerandil on seega 1828 br.-reg.-tn., kuna samal ajal laevade arv on vähenenud 4 võrra.

Kogu 1938. a. esimese 3 veerandi juurekasv on seega 7.828 br.-reg.-tn. (Möödnud aasta samaks ajaks 6.924 br.-reg.-tn.)

Uusi laevandusse puutuvaid seadusi ja määrusi 1938. a. III veerandil.

1) Laevaõnnetuste uurimise Ameti seaduse eelnõu saadeti kojale seisukohavõtmiseks Veeteede Talitusest. Üldiselt põhjeneb tähendatud eelnõu koja poolt möödunud aastal väljatöötatud „Mereõnnetuste Uurimise Ameti seaduse kavale“, milles siiski on tehtud terve hulk olulisi muudatusi. Tähtsaimad neist muudatusist oleksid järgmised: 1) Menetluskorra aluseks on Kr. kp. s. asemel Administratiivmenetluse seadus kui

lihtsam ja vormivabam; 2) Ameti esimeheks võib olla iga juriidilise haridusega isik; 3) Ameti otsused, mis sisaldavad distsiplinaarseid karistusi, jõustuvad alles pärast sellekohast kinnitamist teedeministri poolt. Seega on ameti, resp. teedeministri, otsustele teatud juhtumel võimalik esitada ka revisjoni-kaebusi Riigikohtu adm.-osakonda.

Üldiselt leidis koda esitatud eelnõu vastu võetava olevat, tehes seal vaid järgmised

muudatusettepanekud: 1) Deklaratiivseis eeskirjus peaks avalduma enam ameti objektiivne eesmärk — s. o. laevaõnnetuste põhjuste uurimine, — mitte aga selle subjektiivne osa (distsiplinaarne karistamine); 2) Ameti distsiplinaarsele karistusile alluvate isikute nimistust peaks kõrvaldatama „laevandusala insenerid“, kuna seda kategooriat praktikas on väga raske määratleda; 3) Ameti esimeheks olgu kohtunik, mis tagaks ameti otsustele suurema autoriteedi ja kaalu; 4) Laevaõnnetuse eelselgituse juure peaks võimaldatama tarbe korral asjatundjaid ka väljastpoolt Veeteede Talituste ametkonda kutsuda; 5) Ameti istungid peaksid olema avalikud. Eelnõus jääb see küsimus lahtiseks; 6) Asjaosalisele peaks olema võimaldatud pärast eelselgitamise lõppu toimikuga vabalt tutvuda; 7) Peaks leitama mingisugune moodus ameti motiveeritud otsuste laiematele hulkadele teatavaks tegemiseks; 8) Ameti motiveeritud otsuse kinnitamine teedeministri poolt peaks toimuma ilma Veeteede Talituse direktori vahetalitusega, kuna Veeteede Talituse direktor esindab ametis vaid üht poolt — süüdistajat. Lõpuks avaldas koda soovi, et ameti otsused peaksid jõustuma ilma teedeministri kinnitusega, kuna ameti koosseis peaks suutma tagada neile otsuseile juba küllaldase erapooletuse ja autoriteedi.

2) Meremeeste tööaja seaduse muutmise seaduses (RT — 70 — 1938. a.) leidis lahendust meie kaubalaevastikus suuri raskusi tekitanud sadama vahiteenistuse küsimus. Võrreldes esialgse seadusega tõi uus novell 2 muudatust: 1) sadama vahiteenistuse kompenseerimisel loetakse 1½ tundi vahiteenistust võrdseks 1 ületunnile

ja 2) laeva merel viibides peetakse kõiki Eesti pühi ning äripäevadel kella 19—6-ni on lubatud meeskonnal teha ainult neid töid, mis on tingimata tarvilised laeva käivitamiseks, manööverdamiseks, navigeerimiseks jne.

3) Laevadel ületunnitöö-päeviku pidamise määruse kava saadeti kojale seisukoha võtmiseks Sotsiaalministeeriumist.

Esialgse kava koostamisel oli lähtunud peamiselt Rootsist kehtivast korrast. Selle kava kohaselt kuulunuks eriti märkimisele iga mehe kohta 24 tunni jooksul tehtud töö liik.

Kuna sellane kord näis meie oludes asjalt liig keerulisena ja bürokraatlikuna, koostati koja poolt kokkuleppel Meremeeste Kodu vanemaga, Eesti Laevaomanikkude Ühinguga, Eesti Laevajuhtide Seltsiga ja Eesti Kaubalaevastiku Mehaanikute Ühinguga uus kava, mille aluseks võeti meie laevades seni tarvitusel olnud „ületunnitöödelehti“ ja saadeti see Sotsiaalministeeriumile.

Kahjuks ei leidnud see kava Sotsiaalministeeriumi poolehoidu, sest sealt kotta saadatud uus kava oli küll esialgselt palju lihtsam, kuid koja poolt esitatud kavast mittevõrra keerulisem.

Koda oma vastuses sellele jäi endiselt oma kava juure, juhtides tähelepanu sellele, et viimane on kokkuleppe tulemus rea laevandusala kutseorganisatsioonide vahel ning peaks seetõttu olema küllalt asjatundlikult koostatud. Samuti leidsid koja vastuses käsitlemist ka ministeeriumi kavas peituvad puudused („negatiivsed ületunnid“ jne.).

Prahiturg aasta III veerandil.

Laevade prahiturg juulist kuni oktoobri alguni kestis samas suunas, nagu märkisime eelmises büllätäänis aasta esimese poole kohta. Kogu aeg oli märgata kõikidel turgudel laevade ülepakkumist, kuna kaupade kvantum ei vastanud sõidusolevale tonnaazile. Selle tõttu üldkokkuvõttes III veerandaasta prahid olid madalad ning vedude saamine oli seotud raskustega. Vaadates lühidalt kaupade liikumist, võib märkida sama, mis oli maksev aasta esimese poole kohta: tähtsamal veoturul — viljavedudel — selgus lõplikult, et 1938. a. oli Euroopas parem lõikus kui läinud aastal, mistõttu üldiselt Euroopa vajab vähem vilja sisseveoks kui

1. a. Samuti oli erakordselt hea lõikus P.-Ameerikas ja osalt Kanadas, kuna aga L.-Ameerikas teatavasti oli talvine lõikus kehavõitu, mistõttu viljavedu L.-Ameerikast oli ka III veerandil väike ning peamiselt veeti P.-Ameerikast vilja Euroopasse, kust aga kaugus on märksa väiksem (L.-Ameerikast Inglismaale keskm. 6200 miili, P.-Ameerikast aga 3200 miili). Pealeselle veeti ka L.-Venemaalt rohkem vilja ning ka Doonau kallastel oli hea viljasaak, kuid sealt teostati veel võrdlemisi vähe vedusid, kuna ei saadud hindadega võistelda. Kuid on arvata, et Mustast merest tänavu rohkem vilja eksporteeritakse kui läinud aastal. Et anda

ülevaadet viljavedude liikumise kohta tänavu ja läinud aasta algusest senini, toome tabeli vilja ekspordi kohta Euroopasse aasta algusest kuni 6. okt.

	1938. a. milj. qr.	1937. a. milj. qr.
Kogu viljavedu Euroopasse:	82,1	88,2
Sellest:		
Põhja-Ameerika ja Kanada	36,7	14,3
Argentiina	15,4	45,4
Austraalia	10,0	7,7
Doonau ja Rumeenia	3,9	8,1
Vene	7,2	1,9
India	1,5	1,9
L.-Aafrika	0,9	1,9
Teised maad	6,5	6,8

See tabel räägib enda eest, näidates, misugune ümberorienteerumine on toimunud vedudes ning missugune on veokvantumi vähenemine.

Teiste masskaupade alal, võrreldes läinud aastaga, on tänavu samuti tunduv tagasimine. Nii võib öelda, et terase- ja rauatööstuse alal on maakide tarvidus väiksem, kuna produktsioon on läinud tagasi. Küllalt on nimetada, et Inglise terase ja malmi produktsioon k. a. 8 kuu jooksul on olnud tunduvalt väiksem kui l. a. Veel suuremat tagasiminekut näitavad metsamaterjalide veod, mis on otse erakordne. Metsamaterjalide eksportivad riigid on kvootet vähendanud, võrreldes läinud aastaga, 16½% võrra, kuid tegelik ost ja vedu on senini märksa väiksem, ning hoolimata lootustest ei ole isegi sesooni lõpul näha oodatud elavnemist. Kuni 1. okt. lõpuni s. a. on Soomest müüdnud 610.000 std., Rootsist 550.000 std. Süteveod, mis samuti moodustavad tähtsa tramp-laevade tegevusvälja, on küll vähem tagasi läinud, kuid ka siin on võrreldes l. a. siiski vähem vedusid. Kõik need vedude vähenemised ühenduses liig suure tonnaaži sõidus pidamisega on kaasa aidanud prahtide langusele.

Prahtide langust suutsid osaliselt pidurdada vaid rahvusvaheliselt maksuma pandud miinimumprahid. Aasta kolmandal veerandil oli sel alal tähtsaimaks sündmuseks viljavedudel miinimumprahtide laiendamine ka P.-Ameerika Ühendriikide Gulf-sadamatele (toome need miinimumprahid eraldi), mis maksuma pandi Inglise Tramp Shipping Administrative Committee poolt 1. sept. s. a. Nii on nüüd viljavedude alal miinimumprahid maksivad kõigist Lõuna- ja Põhja-Ameerika

ja Austraalia sadamaist ning nendest prahtidest peetakse üldiselt kinni. Teisest küljest metsaveo miinimumprahtide aktsioon. — „Baltwhite Timber Scheme“ — jõudis III veerandil kriisini, kuna erakordselt vähese metsaveo ja paljude „outsiders“ laevade tõttu osutus miinimumi pidamine võimatuks ning 9. sept. s. a. vähendati metsaveo miinimumprahid 1937. a. miinimumi tasemeni, mis tähendab umb. 15—20% langust. Näib et metsaveolaevade ja laevaomanike liig suure arvu ning mitmekesisuse juures on raske neid hoida ühe mütsi all. Kuid teisest küljest on see aktsioon toonud laevaomanikele väga suurt kasu, aidates hoida prahid isegi kõige kibedama võistluse ajal võrdlemisi tasuval tasemel, kuna läinud talvel (kuni 1. maini), kus miinimumi ei olnud, langesid need prahid täitsa ruineerivale tasemele.

Üksikute prahiturgude iseloomustuseks toome järgnevad lühikesed märkused:

Viljavedudel L.-Ameerikast oli kogu aeg turg väga nõrk. Vedusid ja prahtimisi oli üldiselt vähe ning alles septembris tekkis teatav elavus, nii et oktoobri alguks võidi likvideerida seal laadungit ootavate laevade arv, mis vahetevahel tõusis kuni 100 laevani. Üldiselt makseti nendest vedudest miinimumhinda, s. o. S. Lorenzost Antverpeni/Rotterdam 25/— ja Inglise p.p. 25/3.

P.-Ameerika ja Kanada veod olid võrdlemisi elavad ning makseti samuti miinimumhinda, s. o. baasis:

- 1) St. Lawrence, Halifax, St. John N. B., USA north. Range sadamaist p.p. Inglise (London, Hull, Cardiff, Barry, Swansea, Antverp., Rotterdam) 2/9 per qr. (480 lb.).
- 2) USA Atlantic ports lõunapool Cape Hatterasi ja Mehhiko lahe sadamaist p.p. Inglise sadamatesse, esimesist 3/3 ja viimaseist 3/6 per. qr.

Kergema vilja eest ja teistesse sadamatesse lisad.

Austraaliast oli vaid üksikuid tehinguid, prahid miinimumhindade alusel, s. o. Lõuna-Austraaliast Inglise p.p. 31/— 32/—.

Mustast merest oli võrdlemisi rohkesti vedusid, kuid peamiselt vaid suurematele, 7000—8000 tn. laevadele, kusjuures makseti 10/6—11/6 Antverpeni/Rotterdam. Doonau-Rumeeniast oli vedusid vaid üksikuid, kuna ei saadud veel hindadega hakkama. Makseti Doonault 15/6—17/— Antverpeni/Inglismaale.

Lähimaade viljavedude alal tekkisid veod aug.-sept.-kuus Danzigist-Gdyniast-Königsbergist Põhjamere Saksa, Hollandi ja Belgia sadamatesse. Need veod on peamiselt reserveeritud vastavate maade laevadele, nii et vabale turule jätkub neid vähe. Hinnad olid 3/3—3/6 (kuld) per tn. piirides Saksa Põhjamere sadamatesse.

Teistest ookeani veoturgudest nimetame:

Suhkravedu Kuubast Inglismaale oli harilikul tasemel, hinnad 15/— 15/6 per tn.

Riisivedu I-Indiast oli samuti harilik. Hinnad endisel tasemel. Saigonist Inglise/kontinenti 28/—30/—. Soja-oad Dalny/Inglise 27/—28/—.

Vahemere ja Aafrika veoturgudel oli tähtsaimaks maakidevedu P.-Aafrika ja L-Hispaania sadamaist Inglismaale ning kontinenti. Kuna tonnaži pakkumine ka siin ületas nõudmise, olid hinnad madalad. Makseti P.-Aafrika sadamaist Inglismaale 7/6—9/— per tn. Huelvast Hollandi 7/—8/— tn. Puurvillaseemneid oli vaid üksikuid laadungeid ning makseti Londoni 12/6—12/— per 60 kuupjalga. Mullapähklitevedusid oli vaid juhulikke, pakuti 21/—23/— tn. Esparto P.-Aafrikast Inglismaale keskm. 18/—20/— tn. Idapoolsest Vahemerest ja Mustast merest maakideveol olid hinnad niisama madalal tasemel.

Süteveo alal oli tegevus võrdlemisi tagasihoidlik ning prahid madalad. Oli vaid ajutine tõus L-Ameerikasse kuni 15/— tn, kuna sealt oli laevadel raske saada tagasivedusid ning selle tõttu sinna minevaid laevu oli vähe. Muidu olid veohinnad endiselt madalad:

Cardiff—Aleksandria	6/6— 6/—
Cardiff—Lääne-Vahemeri	6/9— 6/—
Cardiff—La-Plata	12/6—15/—
Cardiff—Lissabon	6/9— 7/3
Cardiff—Bordeaux	4/6— 4/—
Inglise idarand—Daani	4/3— 5/6
Ingl. idarand—Sise-Baltimeri	4/6— 5/6

Süteveo hinnad Balti merre tõusid veerandaasta viimasel kahel nädalal 6 d.—9 d. võrra ning sept.-kuu viimaseil päevil Euroopa kriisi ajal 1/—1/6 võrra, kuid ühenduses kriisi haihtumisega langesid hinnad eelmisele tasemele. Gdyniast Rootsi/Daani makseti 4/6—5/—,

Metsavedu valmistas ka III veerandaastal pettumuse, kuna metsaostud olid en-

diselt tagasihoidlikud, ulatudes vaid kuni 70% l. a. kvantumist. Kogu aeg oli selle tõttu laevade ülepakkumine ning hindu suudeti hoida vaid miinimumhindade tõttu. Kuid paljude „outsiders“ mõjul, samuti teistel põhjusil, tegelik veohind langes alla 1938. a. miinimumi. Selle tõttu 9. sept. B. & Int. Mar. Conf. annuleeris 1938. a. miinimumi ning kuulutas maksvaks 1937. a. miinimumihinna, mis teatavasti välja töötati 1936. a. lõpul ning mis on 15—20% madalam 1938. a. normidest. Tegelikult hind oligi sept. teisel poolel ja oktoobris 1937. a. miinimumi piirides. Sama toimus ka ajalepingu miinimumhindadega. Üldiselt näib, et 1938. a. veosesooni metsavedu jääbki märksa alla kahe viimase aasta omast, millest võiks järeldada, et 1939. a. peaks metsaveoks tulema märksa soodsam. On võimalik, et ka 1938. a. sesooni lõpul tekib suurem elavus metsaveo alal kui see oli kahel viimasel aastal sesooni lõpus.

Ajalepingute turg oli III veerandil võrdlemisi vaikne. Sõlmiti vaid mõned lepingud lühemateks reisideks, suurtest laevadest makseti vaid 3/3—3/6 per dw.-tn. Väiksematest laevadest talvekuudeks pakuti 2000-tn. laevast £ 525.—, 3000-tn. laevast £ 625.—— 650.—.

Väljavaated talviseks tegevuseks on võrdlemisi vähetootavad, kui ei tule mõnd erakordset põhjust veoturu kõvenemiseks.

Toome eelmiste bülletäänide eeskujul kokkuvõtlikud prahtide hinnad kui ka indeksid.

Chamber of Shipping'i „weighted“ prahi indeks kuude järgi.

	1929=100	1935=100
	1929 — 100,0	— 133,5
	1935 — 74,9	— 100,0
	1936 — 84,3	— 112,6
	1937 — 131,5	— 175,6
Jaani	1938 — 103,5	— 138,2
Veebr	„ — 97,0	— 129,5
Märts	„ — 95,5	— 127,5
Aprill	„ — 95,0	— 126,9
Mai	„ — 97,8	— 130,6
Juuni	„ — 92,2	— 123,1
Juuli	„ — 90,0	— 120,2
August	„ — 94,7	— 126,4
September	„ — 94,6	— 126,3

Prabid üksikutel veoturgudel jaan. — sept. 1938. a.

	Jaanu ar	Veebruar	Märts	Aprill	Mai	Juuni	Juuli	August	September
Metsamaterjal:									
DBB: L.-Soome/London	—	—	—	37/6—38/6	37/6—38/6	37/6—38/6	37/6 ¹⁾	37/6 ¹⁾	31/— ¹⁾
" /Bristol	—	—	—	52/6—53/6	52/6—53/6	52/3—53/6	52/3	52/3	45/9
" /Antwerpen	—	—	—	40/—41/—	40/—41/—	40/—41/—	40/—	40/—	33/6
" /Kopenhaagen (väikel.) Dkr.	—	—	—	34—36.	34—36.	34—36.	32/—34	32/—34.	32—34.
Arhangelsk/Hull	—	—	—	52/—53/—	52/—53/—	52/—53/—	52/—	52/—	44/—
Leningrad/Hull	—	—	—	—	42/6—43/6	42/6—43/6	42/3	42/3	35/9
Propsid: L.-Soome/Inglise Idarand (Tyne)	—	—	—	39/—40/—	39/—40/—	39/—40/—	39/—	39/—	32/6
L.-Soome/Belgia, Fransisuse	—	—	—	43/—45/—	43/—45/—	43/—45/—	43/—	43/—	36/6
Söed: Inglise Idarand/Daani	5/—8/6	4/6—5	4/—5/—	3/9—4/9	3/10—4/9	4/—4/9	3/10—4/6	4/—4/3	4/3—5/—
" /Balti meri	5/3—5/9	5/—5/6	5/—5/6	4/9—5/6	4/9—5/6	4/6—5/6	4/6—5/6	4/6—5/6	5/—6/—
" /Bristol-kanaal/Lissabon	6/9—7/6	6/9—7/—	6/3—6/6	6/3—6/6	6/6—6/9	6/6—6/9	6/7/3—6/9	6/7/3—6/9	6/7/3—6/9
" /Rouen	4/3—4/6	4/3—4/6	4/—4/3	4/—4/3	4/3—4/6	3/9—4/6	3/9—4/6	3/9—4/6	3/10—4/6
" /Gibraltari	6/—6/6	6/—6/6	6/—6/3	6/—6/3	6/—6/6	6/3—6/6	6/—6/3	6/—6/3	6/—
" /Aleksandria	6/9—7/6	6/6—6/9	6/3—6/6	6/2—6/6	6/6—7/6	7/—7/6	6/3—6/9	6/—6/3	6/—
" /La Plata	9/6—10/—	9/6—13/—	11/—13/6	11/—13/6	13/—15/—	13/6—15/—	11/6—12/—	12/3—14/6	12/—12/6
Danzig/L.-Rootsi, Daani	4/6—5/3	4/6—5/3	4/—4/6	3/9—4/6	4/—4/6	4/3—5/3	4/3—5/3	4/3—5/3	4/6—5/6
Vih: S. Lorenzo/p. p. Inghismaa	25/—	25/—	25/—	25/—	25/—	25/—	25/—	25/—	25/—
Kanada/ "	3/—3/3	2/9—3/—G.**	2/9 G.**	2/9 G.**	2/9 G.**	2/9—10 G.**	2/9	2/9	2/9
Must meri/ "	—	—	11/6	11/—11/6	10/6—11/—	10/3—10/6	10/11—11/3	11/3—11/9	11/9
L.-Austraalia "	34/—35/—	32/—34/—	31/—32	31/—32/—	31/—32/—	31/—32/—	31/—32/—	31/—32/—	31/—32/—
Raua- ja metallimullad:									
Huelva/Rotterdam	9/6—10/—	8/—8/6	7/—8/—	7/—7/6	7/—7/6	7/—7/6	7/—7/6	7/—7/6	7/—8/—
Tunisi, Sfax/Rotterdam	9/—9/6	7/6—8/6	6/9—7/6	6/6—7/—	6/6—7/—	6/6—7/—	6/6—7/—	6/6—7/—	6/6—7/—
Puurillaseemned:									
Aleksandria/Hull	13/—14/—	12/—12/6	11/6—12/—	11/—12/—	11/—12/—	11/—12/—	10/6	—	10/—10/6
Mullapähklid:									
Saloum/kontinent	30/—34/—	25/—28/—	27/—28/—	24/—26/—	25/—26/—	25/—26/—	23/—24/—	22/—24/—	23/—24/—
Tselluloos:									
Tallinn/London	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Suhkur:									
Kuuba/Inghismaa	17/6—19/—	16/—17/6	15/6—16/—	15/—15/6	15/—16/—	15/—15/6	15/—15/9	14/10—15/6	14/—15/—
V6i: Tallinn/London	55/—	55/—	55/—	55/—	55/—	55/—	55/—	55/—	55/—
Peetok: Tallinn/London	45/—55/—	45/—55/—	45/—55/—	45/—55/—	45/—55/—	45/—55/—	45/—55/—	45/—55/—	45/—55/—
Munad:	—	50/—	50/—	50/—	50/—	50/—	50/—	50/—	50/—
Vineer:	16/—18/—	16/—18/—	15/—17/—	15/—17/—	15/—17/—	15/—17/—	20/—	20/—	20/—
Ajaleping: 2000 tn. DW	£ 650	£ 650	£ 600—650	£ 550—650	£ 550—650	£ 550—650	£ 500—550	£ 500—550	£ 475—525
" 3000 tn. DW	£ 800—900	£ 800—900	£ 800—900	£ 800—900	£ 800—900	£ 800—900	£ 650—700	£ 650—700	£ 625—675
" 6000 tn. DW	£ 1400—1600	—	—	—	—	—	—	—	—

*) D. — Doonau. **) G. — Golf.
) miinimumhind.

Chamber of Shipping'i „weighted“ prahiindeks (1935 = 100).

	Juuni 1938	Tõus (+) või langus (-) võrreldes juuniga 1937. a.	Juuli 1938	Tõus (+) või langus (-) võrreldes juuliga 1937. a.	August 1938	Tõus (+) või langus (-) võrreldes augustiga 1937. a.	Sep- tember 1938	Tõus (+) või langus (-) võrreldes septembriga 1937. a.
Sõed alla 3000 br.-reg- tn. laevul	93,9	-44,9	88,1	-45,0	91,3	-36,8	95,8	-38,7
Sõed üle 3000 br.-reg- tn. laevul	115,0	-31,6	111,3	-30,3	136,1	-12,6	128,1	-21,0
Vili	136,9	-29,8	132,6	-33,1	132,9	-57,9	136,3	-38,2
Metsamaterjal	112,2	-38,5	—	—	128,5	-33,9	114,8	-39,6
Metallimullad	109,7	-38,1	113,8	-38,9	117,7	-42,4	125,1	-46,0
Põlluramm	95,5	-46,0	87,7	—	108,5	-37,0	100,6	-52,6
Suhkur	118,4	-41,8	124,3	-34,3	118,1	-45,2	109,9	-42,9
Raud, teras ja vanaraud	117,6	-54,0	—	—	112,7	-42,1	113,2	-45,6
Kokku keskmine	123,1	-34,2	120,2	-35,0	126,4	-34,6	126,3	-37,4

Lloyd's List'i üksikute rajoonide indeksid (1923 = 100).

	Juuni	Juuli	August	September
Euroopa	81,8	82,7	80,9	82,1
Sellest: Inglise rannasõit ja kontinent	68,6	68,4	64,8	67,0
Inglismaalt Biskay lahe sadamaisse	70,4	68,6	68,1	71,1
Biskay lahe sadamaist Inglismaale	87,9	86,1	86,0	86,1
Kokku Põhja-Euroopa	73,9	72,9	70,9	72,8
Inglismaalt Vahemerre	78,2	76,2	73,6	71,7
Lääne-Vahemerest Inglismaale	109,6	110,1	112,9	115,3
Ida-Vahemerest Inglismaale	81,4	89,2	86,4	87,2
Kokku Lõuna-Euroopa	89,7	91,8	91,0	91,4
Põhja-Ameerika	92,8	92,4	92,8	94,8
Lõuna-Ameerika	98,3	93,2	96,6	93,0
Sellest: viljavedu San Lorenzo/U. K./Kont.	110,4	110,0	109,7	110,0
Sõed: Wales/La Plata	93,0	82,6	93,6	86,6
Ida-India ja Aafrika	90,5	91,8	91,5	96,6
Vaikne ookean ja Austraalia	85,7	85,4	84,7	85,0
	89,8	89,0	89,3	90,3

„Svenska Handelsbanken'i“ prahiindeks.

(Andmed sulgudes näitavad prahte kullavääringus.)

1913 = 100	Üld- indeks	Veod Rootsi	Süsi	Vili	Veod Rootsist	Metsa- materjal	Tsellu- loos
1937 Juuli	174 (99)	175 (99)	153 (87)	197(112)	174 (99)	187(106)	160 (91)
» August	180(102)	180(102)	150 (86)	209(119)	180(102)	199(114)	160 (91)
» September	185(105)	187(106)	155 (88)	219(124)	184(104)	194(110)	173 (98)
» Oktoober	173 (98)	171 (97)	146 (82)	197(112)	174 (99)	189(107)	160 (91)
» November	148 (84)	145 (82)	122 (69)	168 (95)	150 (85)	158 (90)	142 (81)
» Detsember	132 (75)	133 (76)	116 (66)	149 (85)	131 (74)	128 (73)	133 (76)
1938 Jaanuar	128 (73)	128 (73)	107 (61)	148 (84)	128 (73)	126 (72)	130 (74)
» Veebruar	123 (70)	119 (68)	90 (51)	148 (84)	126 (72)	125 (71)	128 (73)
» Märts	121 (69)	116 (66)	86 (49)	247 (83)	125 (71)	124 (70)	127 (72)
» Aprill	120 (68)	115 (66)	83 (47)	147 (84)	124 (71)	124 (71)	124 (71)
» Mai	121 (68)	118 (67)	88 (50)	148 (84)	123 (70)	122 (69)	124 (70)
» Juuni	121 (68)	119 (67)	89 (50)	148 (84)	123 (70)	123 (70)	124 (70)
» Juuli	122 (69)	119 (67)	89 (50)	149 (84)	124 (70)	125 (70)	124 (70)
» August	117 (65)	113 (63)	83 (47)	143 (80)	120 (67)	119 (67)	120 (67)
» September	122 (69)	123	96	145	121	120	121

Daani prahiindeks (1935=100).

Juuni	1937. a.	—	168
Juuli	"	—	172
August	"	—	176
September	"	—	180
Oktoober	"	—	173
November	"	—	153
Detsember	"	—	140
Jaanuar	1938. a.	—	137
Veebruar	"	—	130
Märts	"	—	126
Aprill	"	—	125
Mai	"	—	123
Juuni	"	—	123
Juuli	"	—	123
August	"	—	125
September	"	—	128

Metsaveo miinimumprahtide muutmine.

Metsaveo miinimumprahtid „Baltwhite Timber Scheme 1938. a.“ alandati 9. sept. s. a. „Baltic & International Maritime Conference“ poolt 1937. a. miinimumnormide peale. See tähendab 15—20% alandamist, mille võrra 1937. a. normid olid madalamad. Allaviimise põhjuseks oli, et 1938. a. metsamaterjalide vedu on tunduvalt madalam kui 1936. ja 1937. a. Metsa ekspordivate Euroopa riikide koondus, kes määrab eksporditava metsa kvoteed, on vähenanud tähtsamatest riikidest eksporteeritava metsa kvantumit juba kolm korda, viimati sept. algul veel 6½% võrra, nii et kvotee on langenud 4 milj. std. pealt 3,17 milj. standardini. Kuid tegelik metsa väljavedu on veelgi väiksem, ning kuna ka sept. alguks ei olnud veel märgata metsamüügis oodatud elavust, siis oli vahekord tonnaži nõudmise ja pakkumise vahel niivõrd ebasoodus, et osutus võimatuks 1938. a. miinimumveohindadest kinni pidada. Sellest järgneski otsus miinimumhindade allaviimiseks 1937. a. tasemele. Baasis-hindades on mõlema miinimumi vahel järgmised vahed:

DBB:	1937	1938
Balti merest (Baasis L. Soome/London)	31/—	37/6
Valgest merest (Baasis Arhangel'sk/London)	44/—	52/—
Propsid:	1937	1938
Balti merest, süld	32/6	39/—
Valgest merest, süld	42/—	50/6
Pulpwood:		
Balti merest, süld	27/6	33/—
Valgest merest, süld	35/6	42/6

Laevade müük lammutamiseks.

Aeg	Tüüp	Lipp	N i m i	Bruto/DW	Ehituse aeg	Ehituse koht	Survey	Kuhu müüdnud	Hind
Juuli	a/l	Inglise	Gothic Star (ex Gothicstar, ex Brodholme, ex Nainshire)	5683/—	1899	Clydebank	nr. 3. 33	Itaalia	»as lies« £ 11.250
»	reis.-a/l	»	Umkuzi (ex Cluny Castle)	5175/—	1903	Glasgow	nr. 1. 34	Inglise	£ 8.750
Aug.	a/l	Portugali	Loanda (ex Sao Vicente, ex Wurzburg)	5189/—	1900	—	—	Itaalia	»as lies« £ 9.000
»	reis.-a/l	Greeka	Rita (ex Wari)	2495/—	1901	Newcastle	nr. 1. 34	»	£ 5.250
»	»	Inglise	Takade	6949/—	1914	Glasgow	—	Belgia	£ 12.500
»	»	»	Arlanza	14522/—	1912	—	—	Inglise	£ 30.000
»	»	Belgia	Ancersville	8433/—	1912	Glasgow	—	Belgia	»as lies« £ 16.000
»	a/l	Inglise	Cornelian	408/—	1890	Bowling	nr. 2. 34	Saksa	£ 850
»	tank-a/l	U. S. A.	Pioneer (ex Kiova)	5075/—	1913	Kiel	—	U. S. A.	£ 28.000
»	»	»	S. M. Spalding	7175/—	1918	San Francisco	—	»	£ 8.300
»	»	»	Mountaineer	235/—	1910	Glasgow	—	Saksa	»as lies« £ 700
Sept.	ratas-a/l	Inglise	Stanray (ex Hansa)	880/—	1904	Rostock	nr. 1. 34	Belgia	£ 2.000
»	a/l	»	Gambada (ex War Robin)	5307/—	1918	South Shields	—	Holland	»as lies« £ 7.750
»	»	»	Regin (ex Arplund, ex Tonkel, ex Behera)	1498/2200	1883	Sunderland	nr. 1. 12	Danzig	£ 2.450

Laevade müük sõiduks.

Aeg	Tüüp	Lipp	N i m i	Bruto/DW	Ehituse aeg	Ehituse koht	Survey	Kuhu mütitud	Hind
Juuli	a/l.	Rootsi	Montrose (ex Mildburg, ex Ophelia)	1784/2985	1922	Stettin	nr. 3. 33	Rootsi	£ 23,500
"	"	Greeka	Nedon (ex Heathfield, ex Briarwood, ex War Mellow)	5363 8345	1919	Stockton		Itaalia	"as liess" £ 27,200 (1933. a. £ 8,600)
"	"	Daani	Hertha Maersk (ex Duro)	1498/2425	1920	Svendborg		Rootsi	Dkr. 400,000
"	"	Inglise	Senator.	3670/6200	1917	Glasgow	nr. 1. 34	Inglise	£ 12,500
"	"	"	Tremorvah	5423/8250	1919	Glasgow	nr. 1. 34	Itaalia	" 32,000
Aug.	"	"	Tremeadow	5269/8250	1919	Glasgow	nr. 1. 37	"	" 32,000
"	"	"	Afghanistan (ex Aberdeen)	5616/8850	1917	Sunderland	nr. 1. 35	"	" 25,000
"	reis.-a/l.	Daani	Ostbornholm	315/—	1924	Kopenhaagen		Tšiili	Dkr. 400,200
"	a/l.	Greeka	Maria Stothatos (ex Piave, ex War Norman)	5269/8250	1918	Glasgow		Itaalia	£ 31,000
"	"	Prantsuse	Annita	—/4500	1897			Prantsuse	Fr. 550,000
"	"	Saksa	Attika	2447/4610	1923	Bremen		"	£ 33,750
"	"	Inglise	Clanwood	2180/3440	1924	Sunderland	nr. 3. 36	Saksa	" 26,000
"	"	U. S. A.	Oakman (ex Clemence C. Morse, ex Boshbish)	6061/9455	1920	Aleksandria Va.		Itaalia	£ 350,000
"	"	"	Oakwood (ex Colin H. Livingstone)	6071/9455	1920	Aleksandria Va.		"	"
"	"	"	West Camak	5647/8584	1920	San Francisco		"	"
"	"	Inglise	Majestic	3034/5250	1904	West Hartlepool	nr. 1. 34	Greeka	£ 6,000
Sept.	"	U. S. A.	Endicott	6319/9704	1919	Seattle Wash.		Itaalia	" 25,000
"	"	Inglise	Halstead (ex Jonathan C. Holt)	2921/3656	1926	Middlesborough	nr. 2. 33	Tšiili	" 42,000
"	"	Norra	Kong Frode (ex Sunnland, ex Carham, ex Grevelingen)	625/950	1920	Sliedrecht		Norra	" 5,400
"	m/l.	Inglise	Wind (ex Eimworth)	4963/8000	1924	Dumbarton	nr. 3. 37	"	Nkr. 800,000
"	tank-a/l.	Norra	Andrea (ex Anomia, ex War Expert)	5198/7800	1918	Glasgow	nr. 1. 34	Itaalia	£ 10,000
"	a/l.	"	Regulus	3765/6000	1917	Alameda, Cal.	nr. 2. 38	Norra	Nkr. 320,000
"	"	Rootsi	Balder (ex Hubro)	1774/2560	1921	Goole		"	£ 16,500
"	"	Inglise	Hopedene	4010/6750	1929	Sunderland	nr. 2. 38	Inglise	£ 46,500
"	a/l.	Inglise	Lochiel (ex Devonian)	318/—	1906	Kinghorn		teadmata	£ 1,700
"	reis.-a/l.	Filipiini	Mayon	3371/1550	1930	Barrow	nr. 1. 34	Filipiini	F. pesot 1,200,000

D. B. B.:	1937	1938
Liiprid:		
Balti merest, load	8/9	10/6
Valgest merest, Arhangelsk/ Grangemouth	15/3	18/3
Ajaleping: 1400/1700 dw.-tn	6/3	7/6
1701/1900	5/9	7/—
1901/2200 "	5/6	6/6
2201/2500 "	5/3	6/3
2501/2800 "	5/—	6/—
2801/3100 "	4/9	5/9
3101/3500 "	4/6	5/6
3501/4000 "	4/3	5/3

Sõidurajoonide, laadungi suuruse jt. lisad baasis-hindadele jäävad üldiselt 1938. a. normi kohaseiks. (V. eelmised bülletäänid.)

Laevade müügiturg 1938. a. III veerandil.

Läinud aasta lõpul alanud vaikus laevade müügiturul kestis edasi ka käesoleva aasta

III veerandil. Laevade hinnad püsisid endiselt võrdlemisi kõrgel tasemel, kuna prahid samal ajavahemikul on väga tugevasti alla läinud. Laevade hindades võiks konstateerida langust, võrreldes kevadistega, 10—20%. Selle põhjus seisab kõigepealt uute laevade ja osalt ka lammutamisele mineva tonnaži kalliduses, mis omakorda on tingitud riikide relvastuse-poliitika tõttu tekkinud suurenenud nõudest raskemetallide järele. Veerandi lõpul, mil sõjaohut kujunes juba üsna ähvardavaks, vaibusid tehingud laevade müügiturul täiesti. Võrreldes I. a. kõrgema seisuga on laevahinnad langenud 30—50%.

Lammutamisele mineva tonnaži hinnad, mis langesid alates möödunud aasta suvekuudest, on praegu enam-vähem stabiliseerunud. Välja arvatud mõned üksikud juhtumid makseti keskmiselt lammutatava tonnaži tramplaevadest 30/— 32/— ja liinilaevadest ca 40/— 45/— br.-reg.-tn.

Teateid välismaalt.

Punkrisüte hinnad III veerandaastal.

Koht	Sort	Hind
Newcastle on Tyne	Durham U. S. best	19/—19/6
Blyth	DCB	18/6—19/—
Hull, Humber	B. S. Y. Wash. Steam	19/—19/6
Methil, Burntisland	Scotch. Best U. S.	18/6—19/—
Cardiff	Good Throughs	20/6—21/—
Rotterdam, Amsterdam	Westfal. U. S.	21/—21/6
Antwerpen	"	23/6—22/6
Gdynia	Poola Ü. S.	17/6
"	lepingu hind	13/6—16/—
Tallinn, vabaladu	Poola, Šoti	EKr. 22.50—23.—
Gibraltar, Alžiir	Welsh	31/6
	Durham	30/6
Port Said, Aleksandria	Welsh	37/—
	Durham	35/6
Madeira, Teneriffa	Welsh	34/6
Leningrad	Vene „F“ (üle 400 tn.)	28/9
Buenos Aires	Welsh	42/6

Märkus: Lepingu põhjal hinnaalandus 6d—2/6 (peale Inglismaa).

Maailma laevaehitus 1938. a. III veerandil.

30. sept. oli üle maailma (välja arvatud SSSR ja Hispaania) laevu ehitusel järgmiselt:

	Aurikuid		Mootorlaevu		Purjelaevu		K o k k u	
	Arv	Br.-reg.-tn.	Arv	Br.-reg.-tn.	Arv	Br.-reg.-tn.	Arv	Br.-reg.-tn.
Suur Britannia	89	376.235	81	506.203	13	3.043	183	885.481
Saksamaa	44	131.295	87	249.656	2	1.845	133	382.792
U. S. A.	21	204.449	18	45.470	1	990	40	250.909
Holland	5	4.995	88	241.897	—	—	93	246.892
Itaalia	1	1.600	21	151.885	—	—	22	153.485
Rootsi	1	1.800	24	115.150	—	—	24	116.950
Daani	—	—	19	111.690	—	—	19	111.690
Prantsusmaa	5	36.240	7	42.185	—	—	12	78.425
Briti dominiioonid	8	5.729	11	30.198	6	3.060	25	38.987
Norra	10	15.868	11	14.734	—	—	21	30.602
Jaapan	36	153.050	33	166.812	—	—	69	319.862
Teised riigid	7	17.380	34	77.023	3	1.800	44	96.203
Kokku	227	948.641	433	1.752.903	25	10.733	685	2.712.277

Vaadeldes maailma laevachituse arengut viimasel ajal võib nentida selle tagasimineku ca 113.000 br.-reg.-tn., võrreldes andmetega 30. juunist s. a. Tagasimineku on eriti märgatav suuremates laevachituse riikides — Inglismaal ca 250.000 br.-reg.-tonni, Saksamaal 14.000 br.-reg.-tn. Hollandis 35.000 br.-reg.-tn. jne. Nii näib, et uute laevade ehitus aegamööda siiski tagasi hakkab minema

(1937. a. oli III veerandil ehitusel üle 2.900.000 br.-reg.-tn.).

Ehitusel olevaist laevust oli tanklaevu 826.660 br.-reg.-tn., s. o. ca 30,5%.

Möödunud veerandil alustati 188 uue laeva 633.804 br.-reg.-tn. suuruses ehitamist, sellest Suur-Britannias 87.000 br.-reg.-tn. ja teistes riikides 546.000 br.-reg.-tn.

Andmed seisva tonnaži kohta:

Rootsi: Seisus on peamiselt väiksemad, kuni 2000 br.-reg.-tn. mahutusega, laevad.

Järgnev tabel näitab seisva tonnaži jagunemist laevade suuruse järgi:

Br.-reg.-tn.	1. juuli		1. august		1. september	
	Arv	DW-tonni	Arv	DW-tonni	Arv	DW-tonni
100—999	12	9.312	8	7.200	10	9.525
1.000—1.999	52	110.464	52	114.695	56	124.833
2.000—2.999	3	11.795	3	11.770	5	18.740
3.000—3.999	2	12.495	—	—	2	12.310
4.000—4.999	2	15.250	6	47.117	2	15.355
üle 5.000	5	45.147	4	44.473	5	44.870
Kokku	76	204.463	73	225.255	80	225.633

Daani: Andmed seisva tonnaži kohta möödunud veerandil olid järgmised:

Aeg	Laevade arv	DW-tonni
1. juuni 1938. a.	27	52.005
2. august 1938. a.	39	86.386
16. august 1938. a.	44	93.257
1. september 1938. a.	40	82.032
12. september 1938. a.	36	72.880
26. september 1938. a.	30	55.905

Norra. Võrreldes aasta esimese poolega näitas seisev tonnaž möödunud veerandil suurt tõusu, mis sündis peamiselt tank- ja metsaveolaevade arvel.

Seisva tonnaži suhtes esitab andmed järgmine tabel:

Norra.

Aeg	Arv	DW-tonni	Nei-t tanklaevu	Arv	DW-tonni
12. juuli	111	520.915	31		
1. august	98	515.57	31	313.648	DW-tonni.
1. september	101	502.278	27	261.358	DW-tonni.

Suur-Britannia: Andmed seisva tonnaži kohta on järgmised:

1. juuli 1937. a.	47 laeva	61.225 net.-reg.-tn.
1. okt. 1937. a.	75 „	99.496 „
1. jaan. 1938. a.	113 „	174.633 „
1. apr. 1938. a.	190 „	339.325 „
1. juuli 1938. a.	198 „	332.004 „
1. okt. 1938. a.	232 „	455.667 „

Prantsusmaa: Sõltuvalt uutest dekreetidest Prantsuse lipu eelistamise ja subsidiiumide tõstmise suhtes näitas seisev tonnaž Prantsusmaal möödunud veerandil vähenemist.

Prantsusmaa.

	1. juunil		15. juulil		1. sept.	
	Arv	Br.-reg.-tn.	Arv	Br.-reg.-tn.	Arv	Br.-reg.-tn.
Reisijatelaevad	21	141.966	12	94.644	11	68.080
Prahilaevad . .	42	64.631	45	79.799	43	98.787
Purjelaevad . .	13	3.225	12	3.107	13	3.246
Mitmesug.laev.	87	13.001	120	12.738	74	10.793
Kokku . .	163	222.823	189	190.288	141	180.906

Seisusolev tonnaž.

Balti & Internat. Mar. Conf. andmetel. Arvestatud on ainult auru- ja mootorlaevu, alates 100 br.-reg.-tn.

R i i k	Kuupäev	Seisusolev tonnaž		Kogu tonnaž ¹⁾		Seisusolev %
		Laevade arv	Br.-reg.-tn.	Laevade arv	Br.-reg.-tn.	
Daani	9/8/38	42	58.669	694	1.130.000	5,2
Eesti	8/8/38	10	6.741	157	169.000	4
Soome	6/7/38	4	19.295	352	543.000	3,5
Prantsusmaa	1/6/38		223.000	1.246	2.881.000	7,7
Saksamaa	1/7/38		42.000	2.321	4.232.000	1
Suur Britannia	1/7/38		443.000	6.843	17.675.000	2,5
Greeka	30/6/38		459.000	638	1.889.000	24,3
Holland	26/7/38	5	14.852	1.473	2.852.000	0,5
Jaapan	15/5/38			2.187	5.007.000	
Läti	1/6/38	8	14.951	91	193.000	7,7
Norra	4/8/38	96 ²⁾	323.183 ²⁾	1.963	4.613.000	7
Rootsi	1/8/38	73	143.989	1.239	1.571.000	9,2
U. S. A.	1/1/38		1.348.000	2.857	11.404.000	11,8
Itaalia	1/5/38	96	74.000	1.156	3.259.000	2,2
Teised riigid			50.000 ³⁾	6.192	9.453.000	0,5
			3.220.680	29.409	66.871.000	4,8

¹⁾ Lloyd's Registri andmeil juunis 1938. a.
²⁾ Inklusiiiv 29 tanklaeva 200.501 br.-reg.-tn.
³⁾ Arvatav.

Andmed seisva tonnaazi kohta veerandite järgi, alates 1935. a.

	1938	1937	1936	1935
Jaanuar	1.755.000	3.704.000	4.785.000	6.507.000
Aprill	2.216.000	2.965.000	4.925.000	7.283.000
Juuli	2.547.000	2.171.000	4.818.000	6.380.000
Oktoober	—	1.844.000	4.107.000	5.409.000

Andmed sütevedude kohta 1937. a.

Seoses üldise majandusliku tõusuga ja maailmakaubanduse elavnemisega näitasid suurt tõusu ka süteveod. Järgnev tabel annab ülevaate suuremate eksportmaade väljaveokogustest (s. o. eksport ja punkrid) kahe viimase aasta jooksul.

Andmed miljonites tonnides.

	1936. a.	1937. a.
Suur-Britannia	46,5	52,0
Saksamaa	28,2	38,0
Prantsusmaa	0,9	0,7
Belgia ja Luxemburg	4,7	4,2
Poola	8,2	10,8
Holland	3,5	4,2
Tšehhoslovakkia	1,3	2,2
S. S. S. R.	1,8	1,3
India	0,7	1,5
Lõuna-Aafrika	2,3	1,9
U. S. A.	12,5	15,1
Jaapan	3,1	3,0

	1936. a.	1937. a.
Hiina	1,3	1,8
Mandžukuo	3,7	3,8
Prantsuse Indo-Hiina	1,7	1,5

Tähendatud riikide väljaveokogused kokku on viimaste aastate kestes olnud järgmised:

1929	—	170	milj. tn.
1933	—	115	„ „
1934	—	122	„ „
1935	—	123	„ „
1936	—	120	„ „
1937	—	142	„ „

„Laying-up-Scheme“ Briti laevaomanike poolt läbi kukutatud.

Äsja avaldas Tramp Shipping Administrative Committee Briti kaugesõidu tramplaevaomanike keskel toimetatud valimiste tulemused esitatud „Compensation Pool'i“ kava kohta, millised on järgmised:

	Br.-reg.-tn.	%
Poolt	2.089.659	57,0
Poolt teatud reservatsiooniga	138.213	3,8
Vastu	1.181.158	32,2
Vastu teatud reservatsiooniga	14.776	0,4
Ei hääletanud	244.427	6,6
	3.668.233	100,0

Vastavalt sellele tulemusele, mis ilmselt näitab, et „Laying-up-Scheme“ ei leia toetust ka selle algataja-riigi — Inglise — laevaomanike hulgas, peame järeldama, et see kava on läbi kukkunud.

Inglise laevaomanike ringkonnis leiab seevastu üha suuremat poolehoidu nõue subsidierimise järele, mille eest võitlevad peamiselt need omanikud, kelle laevad Vaikses ookeanis sealsete riikide subsidieritud kaubalaevastikega peavad võistlema.

Tehtud hääletuse tulemused anti läbitöötamiseks erilisele „Fact Finding Committee“le, kes esitab Briti valitsuse ülesandel kava Briti kaubalaevastikule korraldamiseks ja toetamiseks.

Valaskalaõli produktsioon.

Valaskalapüük on teatavate riikide kaugemere-kallapüügil üks suuremaid sissetulekuid. Viimaseil aastail on valaskalapüük ja valaskalaõli produktsioon omavaheliselt reguleeritud nende riikide vahel, kes püügist tegelikult osa võtavad. Anname järgnevalt viimasel, 1937/38. a., sesoonil püütud kalade ja saadud õlikoguse andmed, samuti kvooded, mis on määratud 1938/39. a. sesooniks. Valaskalapüük harilikult kestab dets. algusest märtsini:

	1937/38		1938/39
	Vaalade arv	Õli milj. vaati	Õli milj. vaati
Kokku	43.135	3,133	3,164
Sellest			
Inglise	15.280	1,098	0,987
Norra	12.801	0,953	0,962
Saksa	6.387	0,463	0,545
Jaapani	5.580	0,389	0,413
Panama	1.527	0,116	0,107
U. S. A.	1.500	0,114	0,104

Saksa kaubalaevastiku sissetulekud.

Saksa statistikabüroo kokkuvõttel 1937. a. eest Saksa kaubalaevastiku sissetulekud on olnud välissõidus kaubaveos 550 milj. RMK ja reisijateveos 261 milj. RMK. Kaubabilansis „nägematu ekspordina“ kaubalaevastik tõi sisse 412 milj. RMK, mis on umbes 100 milj. RMK rohkem kui 1936. a. Kaubalaevastik aitab väga mõjuvalt kaasa maksubiilansi passiviteedi vähendamisele.

„Argo“ (Rich. Adler) laevaseltsi laevastiku uuendamine:

„Argo“ laevaselts, mille laevad käivad regulaarühendustel Balti-kontinendi-Inglise

sadamate vahel, on viimaseil aastail oma laevastikku pidevalt uuendanud, lisades juure rea moodsaid liini-, prahi- ja reisijate-laevu, nimelt:

1) 1935/36. a. ehitati a.-l. „Möwe“ ja „Fasan“. Mõõdud 74,3×11,7×4,6 M. Kaitsedeki tüüp. Kandejõud 1500 tn. Laadimisruumid 2903 kuupmeetrit segakaubale. Pealeselle 207 ja 240 kuupm. jahutusruume. Masin: 3 exp. Bauer-Wach turbiiniga 1250 IHP. Kiirus 12,5 sõlme. Laevad „Maieri“ vonniga, head mere-laevad. Reisijateruume 12 reisijale. Peale dopeltpoomide üks 20-tn. ja 1 10-tn. poom.

2) 1936/37. a. ehitati 4 suuremat, 4000 dw.-tn., laeva Inglismaa-Saksa sõiduks, mis on „Antares“ tüüpi. Mõõdud: 97×14,3×6,55 m. Silla delkini 8,8 m. Süvis 5,9 m. Laadimisruumid 7331/6815 kuupm. Masin: „Chridiansen & Meyer“ tüüpi, 4500 IHP. Kiirus 11,5 s. Reisijaid 12. Poomid kõik dopelt ja pealeselle 1 40 tn. ja 1 10 tn. Üks selle tüüpi laevadest varustatakse 1800 IHP kõrgsurve ventiilmasinaga (48 atm.) ning kiirus on 12,5 sõlme.

3) 1937/38. a. ehitati või on veel ehitusel 4 uut laeva „Möwe“ tüüpi, kuid reisijate arv kesk laeva võrdub 40.

Nagu näeme, see laevaselts läheb sihikindlalt oma liinilaevastiku uuendamisele, kusjuures riigi poolt maksetakse olevatel andmetel 25% laeva hinnast. Uued laevad on varustatud moodsate seadistega, ning nende sõiduplaanidest kinnipidamine kindlustatakse.

Soome kaubalaevastik.

1. aug. s. a. koosnes Soome kaubalaevastik järgmisist üksusist:

	Arv	Br.-reg.-tn.	% tonnaazist
Aurulaevu	564	543.089	87,6
Mootorlaevu	40	21.949	3,6
Mootorpurjek.	148	15.478	2,4
Purjelaevu	106	39.663	6,4
Kokku	858	620.171	

Võrreldes 1. jaan. s. a. on laevade arv vähenenud 8 võrra, kuna tonnaaz on kasvanud ca 10.000 br.-reg.-tn. võrra. Kasvamine on toimunud peamiselt auru- ja mootorlaevade arvel, kuna mootorpurjekate ja purjelaevade osatähtsus on pidevalt vähenemas.

Maailma viljasaak.

Rahvusvahelise põllumajanduse instituudi teatel ületab käesoleva aasta viljasaak 1928. a., s. o. eelmise rekordaasta, 13% võrra. Põhja poolkeral arvestatakse tänavust lõikust 103.000.000 tonnile, mis on 13% suurem kui 1937. a. ning 20% suurem kui 1932.—1936. a. keskmine.

Saksa kaubalaevastik.

1. jaan. 1938. a. oli Saksa kaubalaevastikus 4,1 milj. br.-reg.-tn. laevu (arvestatud on laevad alates 50 m³, s. o. 17,65 br.-reg.-tonnist), nii et Saksa kaubalaevastik ületas 7-aastase vaheaja järele jällegi kord 4 milj. br.-reg.-tn. piiri, moodustades 79% enne-

sõjaaegsest ja 95% enne kriisiaegsest laevastikust.

Laevastiku suuruse muutmist näitab järgmine tabel (andmed miljonites br.-reg.-tn.):

1914. a. —	5,239
1920. a. —	0,320
1924. a. —	3,008
1931. a. —	4,364
1933. a. —	3,957
1934. a. —	3,808
1935. a. —	3,737
1936. a. —	3,705
1937. a. —	3,887
1938. a. —	4,132

Kaubalaevastiku kasvu-kahanemist viimastel aastail selgitab järgmine tabel (andmed tuhandetes br.-reg.-tonnides):

Kasvamine:		1934. a.	1935. a.	1936. a.	1937. a.
Ehitatud uusi laevu . .		31,6	119,4	183,1	187,7
Ostetud välismaalt . .		6,2	50,1	63,2	113,9
Ümberehitused jne. . .		20,6	4,7	8,9	4,8
Kokku {	br.-reg.-tn. . .	58.400	174.200	255.200	306.400
	laevu	141	111	151	186

Kahanemine:		1934. a.	1935. a.	1936. a.	1937. a.
Lammutatud		25,0	50,7	2,0	2,1
Hukunud		23,1	4,1	27,2	22,7
Müüdud välismaale . .		69,2	142,4	37,3	20,5
Ümberehitused jne. . .		12,2	8,9	6,6	16,0
Kokku {	br.-reg.-tn. . .	129.500	206.100	73.100	61.300
	laevu	119	130	89	100

Saksa kaubalaevastiku koostise kohta suuruse ja laevatüüpide alusel annab ülevaate järgmine tabel:

Laevad suuruse ja kodusadamate järgi 1. I 38. a.	Purjelaevad ja merepraamid		Auru- ja mootorlaevad		K o k k u			
	Arv	Br.-reg.-tn.	Arv	Br.-reg.-tn.	Arv		Br.-reg.-tn.	
Br.-reg.-tn.					Üldse	%	Üldse	%
Alla 100	1032	57.689	265	15.589	1297	35,4	73.278	1,8
100—500	574	100.621	738	196.304	1312	35,8	296.925	7,2
500—1.000	25	16.921	258	201.662	283	7,7	218.583	5,3
1.000—2.000	1	1.827	222	324.654	223	6,1	326.481	7,9
2.000—3.000	1	2.853	129	319.924	130	3,6	322.777	7,8
3.000—5.000	3	9.821	144	573.894	147	4,0	583.715	14,1
5.000—10.000	—	—	236	1.604.333	236	6,4	1.604.333	38,8
10.000—20.000	—	—	31	436.147	31	0,8	436.147	10,6
üle 20.000	—	—	9	270.080	9	0,2	270.080	6,5
Kokku . .	1636	189.732	2032	3.942.587	3668	100	4.132.319	100
Keskmine laeva suurus	—	116	—	1.940	—	—	1.127	—

Eriti tugevasti on Saksa kaubalaevastik suurenenud viimaseil aastail uute laevade

ehitamiseega. Laevastiku koosseis vanuse järgi on järgmine:

Saksa kaubalaevastik 1. I 38. a.	Laevad vanuse järgi								Kokku	
	Alla 1 aasta	1—3 aastani	3—5 aastani	5—7 aastani	7—10 aastani	10—20 aastani	20—30 aastani	Üle 30 aasta		
Aurikud	{ Arv	69	63	23	8	104	657	300	365	1589
	{ 1000 br.-reg.-tn.	91	144	31	11	401	1753	386	304	3120
Mootorlaevad	{ Arv	38	84	21	16	96	118	35	35	443
	{ 1000 br.-reg.-tn.	56	168	31	18	243	286	16	5	882
Mootorpurjekad ja mootorpraamid	{ Arv	10	33	62	34	72	150	447	542	1350
	{ 1000 br.-reg.-tn.	2	5	10	5	8	22	40	37	128
Purjelaevad ja merepraamid	{ Arv	—	3	—	—	2	25	73	183	286
	{ 1000 br.-reg.-tn.	—	1	—	—	1	13	21	26	61
Merelaevad üldse	{ Arv	117	183	106	58	274	950	855	1125	3668
	{ 1000 br.-reg.-tn.	149	317	72	34	652	2074	463	371	4132
Seisund 1. I 37. a.	{ Arv	95	136	52	122	303	888	935	1048	3579
	{ 1000 br.-reg.-tn.	147	181	41	142	736	1863	441	336	3887

Laevastiku vanus viimaseil aastail on muutunud järgmiselt:

Laevad	1934	1935	1936	1937	1938
	%	%	%	%	%
alla 1 aasta	0,5	0,7	2,6	3,8	3,6
1—3 aastani	0,9	1,1	2,0	4,7	7,7
3—10 aastani	33,4	31,2	27,4	23,6	18,3
10—20 aastani	45,9	45,4	47,3	47,9	50,2
üle 20 aasta	19,3	21,6	20,7	20,0	20,2

Uued Riia sadama kombed.

Alates käesoleva aasta märtsikuust kehtivad Riia sadamas uued Läti Kaubandus-Tööstuskoja poolt väljatöötatud kombed.

Uutes kommetes on katsutud igas suhtes ehule järele jõuda ja sadama tegevust kiirendada.

Tähtsaimaid muudatusi uutes kommetes on kõigepealt päevaste laadimis-lossimismuutuste tõstmine, millest lähema pildi annab järgmine tabel:

a) Laadimismuutused päeva ja luugi kohta:

	Vanad normid		Uued normid	
	Laevadele kuni 500 std.	Laevadele kuni 1000 std.		
Deels & Battens	20 std.	25 std.	30 std.	
Boards	15 std.	17,5 std.	22,5 std.	
Propsid ja paberipuud	20 silda ³	25 silda ³	30 silda ³	
Kappbalks	20 tulti	25 tulti	30 tulti	
Liiprid	100 loadi	125 loadi	150 loadi	

b) Lossimismuutused päeva ja luugi kohta:

	Vanad normid	Uued normid
Süsi	100 tonni	125 tonni
Koks	75 tonni	90 tonni
Põlluramm	100 tonni	125 tonni

Erandina loetakse veel Fredriksstadi tüüpi suurte luukidega laeval, millel mõlemas luugi otsas on oma vints ja poom, üks luuk võrdseks kahele.

Praktiliselt tähendavad uued normid 800 std. laeval ca 30 tundi kokkuhoidu.

Samuti on tunduvalt lühendatud ka aega „notice of readiness“ esitamisest kuni laadimise aja alguseni, kusjuures uued kombed sisaldavad ka „unless used“ klauslit.

Uued laevad Poola kaubalaevastikule.

Äsja täienes Poola kaubalaevastik kahe uue üksusega, millele peagi lisanduvad veelgi mõned üksused.

1) Inglismaal vette lastud reisijate- ja kaubaliinilaev „Sobieski“. Mõõdud: pikkus 512', laius 67'3", DW 7200 tonni, 5 ruumi, 8 luuki, 14 elektrivintsi, 17 poomi tõstevõimega 5—30 tonnini. Päästeabinõudena 12 harilikku ja 2 mootorpäästepaati, mille allalaskmine toimub elektrivintside abil. Jõuallikaks on „Sobieski“ 2 diiselmootorit, mis tagavad talle 17-sõlmelise kiiruse. „Sobieski“ sõsarlaev „Chrobry“ on praegu veel ehitusel Daanis Nalkskovi laevatehaseis ja tema vettelaskmist on oodata tuleval talvel.

2) Prahiliinilaev „Lida“, vette lastud Swan Hunteri laevatehaseis Inglismaal. Ühede kiline, jääkindlustusega, ehitatud spetsiaalselt süte- ja segakaubaveoks. Mõõdud: pikkus 252', laius 38'6", DW 2200 tonni, ruume 2, 8 auruvintsi ja 8 teraspoomi. Masin on compound-aurumasinatüüpi ja töötab seoses Bauer-Wachi madalrõhu turbiiniga.

Uutest ehitusel olevaist laevust rakendatakse „Sobieski“ ja „Chrobry“ Gdynia-Rio de Janeiro liinile seniste väiksemate ja aeglasemate „Pulaski“ ja „Kosciusko“ asemele. Uued laevad peaksid selle vahemaa läbistama 14 päevaga senise 19 asemel.

Tuleval kevadel peaksid valmima ka 6500-DW-tonnilised, 116-sõlmelised prahiliinierid „Lodz“ ja „Bielsko“, millised tahetakse rakendada puurvillavedudele Gdynia ja Mehiko lahe sadamate vahel.

Uus Daani liinilaev.

Aalborgi laevatehaseis on praegu ehitusel uus reisijatelaev Kopenhagen-Bornholmi liinile hiljuti Tšilisse müüdnud „Ostbornholmi“ asemele. Uue laeva ehitushind on 900.000 Dkr. Pikkus 150' ja laius 29'. Sisseseade poolest vastav kõigile „up-to-date“-liiniritele püstitatud nõuetelle. Reisijateruume on päevasel sõidul 600-le ja öisel sõidul 400-le inimesele. Jõuallikaks on 6-tsilindriline Atlas-Polar diiselmootor, mis annab laevale 14-sõlmelise kiiruse. Laev peab valmima 15. apr. 1939. a.

Laenud Läti laevandusele.

Läti riikliku hüpoteegipanga andmeil ulatusid laenud Läti kaubalaevastikule 1937. a. 6,5 milj. latini.

Rootsi kaubalaevastiku teenistus 1937. a.

Rootsi kaubalaevastiku brutotulu 1937. a. arvestatakse 357 milj. kroonile, mis on ca 63 milj. krooni suurem kui 1936. a. Veorahadest on saadud enam ca 60 milj. kr. ja reisijateveost ca 2,5 milj. kr.

Suurenenud on kaubalaevanduse tulud vedudel Inglismaale, Ameerika Ühendriikidesse, Poola, Danzigi, Argentiinasse, Jaapanisse ja Itaaliasse; vähenenud vedudel Venemaale, Hispaaniasse, Türgimaale ja Greekasse.

Tonnaazi oli seisus äärmiselt vähe, kuna peagu kogu kaubalaevastik viibis pidevalt sõidus.

Daani kaubalaevastiku

bruto-sissetulek 1937. a. eest oli 275 milj. D. krooni, eelmise aasta 215 milj. kr. vastu. Pealeselle saadi veel 19 milj. kr. ajalepingutelt. Daani maksubilansi tulu kaubalaevadelt 1937. a. arvestatakse 188 milj. D. krooni.

Soome kaubalaevastiku

bruto-sissetulek 1937. a. oli 1116 milj. SMk., eelmise aasta 825 milj. SMk. vastu.

International Tanker-Pool'i tegevus.

International Tanker-Pool'i viimase, s. o. kaheksanda (4. II — 3. VIII s. a.), tegevuspoolaasta bilanss on äsjaavaldatud andmeil järgmine:

Aktiva.

Kontributsioonid	£ 157.920
Sisseastumismaksud,	
%% ja muud	£ 774

Bilanss tasakaalus £ 158.695

Passiva.

Maksetud layed-up-tonnaazile	
15/— per br.-reg.-tn.	£ 13.215
Asjaajamise kulud	£ 2.735
Ülejääk	£ 142.744
	£ 158.695

Ülejäägi suhtes otsustab tulevikus Pool'i nõukogu, kas tasuda sellest tuleval poolaastal seisusolevale tonnaazile tasu maksimaalsel määral või hoida see summa reservis. Edasi kanti üle ka veel seitsmenda poolaasta ülejääk £ 7096.

Uued laevad Soome laevatehaseist.

1) A.-B. „Finska Ängfartygs“ uusim ja suurim prahiaurik „Aldebaran“. Laev on 2-dekiline, klass Lloyd. Laeva jääkindlustus ületab tunduvalt Lloyd'i vastavad nõuded, seega kuulub ta Soome jääõhkuja-maksude suhtes I-a klassi. Mõõdud: pikkus 94,5 m, laius 12,5 m, süvis 5,8 m, DW 3000 tonni. Jõuallikaks on 3-e paisuga 1300—1800 IHP aurumasin, mis on ehitatud söeküttele. Masin tagab laevale 11-sõlmelise kiiruse. Laev ja masin on ehitatud A.-B. Sandviken'i laevatehaseis.

A.-B. „Atlanta“ uus mootorlaev „Aurora“ on ette nähtud liinilaevaks Soome-Lõuna-Ameerika liinil. Suurus 4850 br.-reg.-tn. Kaks 4800 HP diiselmootorit annavad laevale 16-sõlmelise kiiruse. Laev on ehitatud Crichton-Vulkani laevatehaseis Turus.

Tellimisi Crichton-Vulkani tehasele kahe uue laeva ehitamiseks on annud veel G. B. Thorden. Uued laevad oleksid sõsarlaevaks käesoleval kevadel valminud „Carolina Thordenile“ ja nad rakendatakse vedudele Soome-Põhja-Ameerika vahel. „Carolina Thordeni“ andmed on järgmised: pikkus 365'9", laius 51'4", süvis 21'6", DW 6000 tonni. Laev omab jääkindlustuse. Jõuallikaks on Krupp'i diiselmootor, kiirus 14,5 sõlme.

Lähemas ehituskavas on ka veel uue reisijate-liinilaeva ehitamine Turu-Hulli liinile.

Kivisüsi võistluses õliga laevade kütteainena.

Äsja avaldas oma aruande laevanduse kütteküsimuse ratsionaliseerimise komitee Inglismaal. Tähendatud komitee, mille liikmete hulka kuulus isikuid igast huvitatud ringkonnast, peamiseks ülesandeks oli selgitada kivisöe ja õli võrdlevat kütteväärtust ning aurumasinate ja diiselmootorite ökonoomsust.

Allpool toome mõningad väljavõtted komitee aruandest.

Komitee leiab, et väga paljudel kordadel on õliküte võidelnud endale eluõiguse, ilma et ta söeküttest oleks ökonoomsem. Siia kuuluksid keskmises suuruses reisijatelaevad, prahiliinilaevad ja suuremad trampelaevad. Seevastu tuleb diiselmootorit kahtlemata eelistada teatavate väiksemate laevatüüpide juures.

Viimased 2 aastat on toonud suuri muudatusi ja uuendusi aurumasinate tehnikas kindlal maal. Tähendatud uuendused peak-

sid aga rakendamist leidma ka laevadel. Komitee andmeil on praegu kogu maailmas ehitusel 4 „up-to-date“ aurumasinatega varustatud laeva, mis aga kuuluvad suurematüübiliste (10.000—16.000 HP) hulka. Komitee teeb ettepaneku ehitada ja varustada väiksema — 1200 HP — moodsa aurumasinaga ka mõni väiksem laev eksperimentaalseks otstarbeks.

Võrreldes üldiselt söe- ja õliküttega laevade ülalpidamiskulusid, jõuab komisjon otsusele, et nad on umbes ühel tasemel. Kui veel kümme aastat tagasi diiselmootoriga juhtus sageli rikkeid, millede parandamine nõudis suurt kulu ja aega, siis praegusel ajal võib diiselmootorit pidada niisama kindlaks kui aurumasinaid. Diiselmootoril, resp. õliküttega laeval, on ainult see paremus, et õli suurema kütteväärtuse tõttu punktid nõuavad vähem ruumi, võimaldades laadungiruumide suurendamist.

Puudutades viimase aja tehnilisi parandusi aurumasinate juures, rõhutab komitee peale mehaaniliste kütjate ka veetorudega katelde tähtsust. Arutamist on leidnud ka kahekordse kütte süsteem, mida praegu juba mõnedes laevades praktiseeritakse. Pikkade reiside puhul sõidetakse osa maad söe- ja osa õlikütteil. Komitee avaldab kahetsust, et mõne aasta eest pulveriseeritud söega tehtud kütmise katseid edasi ei arendatud, kuna see moodus oleks võimaldanud arvatavasti veelgi mõnesuguseid paremusi kütetehnikas.

Lõppplahendusena leiab komitee, et kogu küsimuse tuumaks on punkrisüte hind. Sõetootjad peaksid kõik tegema, et viimast võistlusvõimelisel tasemel hoida. Sütehinna määramisel tuleks lähtuda tulevikku, mitte aga silmapilgu seisukohast.

Edasi tuleks teostada punkrisüteks minevate süte standardiseerimine, milleks tuleks luua eriline komisjon laevaomanikest ja sõetootjaist. Samuti tuleks pöörda suuremat tähelepanu ka punkrite saamise hõlpusele ning tarbe korral tuleks selles suhtes teha ka mõningaid kontsessioone laevaomanikele. Ei tohiks korduda enam möödunud aastal ilmnunud nähted, kus laevad pidid pikka aega punktreid ootama.

Maailma õliproduksioon.

Rahvasteliidu andmeil oli maailma toorõliproduksioon 1933.—1937. a. järgmine (andmed miljonites tonnides):

	1933	1934	1935	1936	1937
Ameerika					
Ühendriigid	123	123	135	149	173
Teised riigid	74	85	91	97	106
Kokku	197	208	226	246	279

Võrreldes 1936. a. tõusis toodang 1937. a. 18%. Osaliselt põhjustas seda tõusu üha suurenev nõudmine õli järele tööstuses ja transporttegevuses, osaliselt aga ka sõjagavarade muretsemine, missuguseks otsustatakse 1937. a. läks 60 miljonit vaati toorõli.

Uued alused Saksa lootsiasjanduses.

Põhimõtted, millele on rajatud „kolmanda riigi“ lootsiseadused, leidsid hiljuti lähemat käsitlemist Saksa teedeministeeriumi kõrgeama ametniku dr. König'i poolt ajakirjas „Zeitschrift der Akademie für Deutsches Reich“.

Dr. König'i väidete kohaselt otsustab kõik lootsimisega seoses olevad küsimused riik. Riik määrab lootside kvalifikatsiooni, lootside sunduslikkuse teatud vetes ja lootsimaksu tariifid. Sealjuures loots oma juriidiliselt struktuurilt sarnleb nõuandjale. Lootsi kohustuseks on selgitada ja anda nõu laevajuhile teatud laevateedega seoses olevais küsimusis. Lootsi pardale tulek ei vabasta veel sugugi laevajuhti temal lasuvast vastutusest laeval olevate inimeste ja kaupade julgeolu eest. „Sundlootsi“ mõiste endise kaubandusõiguse järgi olevat minetanud oma tähenduse.

Dr. König eitab lootsimist kui majanduslikku ettevõtet. Kuna kogu lootsiasjandus on allutatud riigile, siis on ka lootsid ainult lihtsad ametnikud, kellele riik maksab tasu vastavate summade näol lootsimaksudest.

	Briti kodanikke		Välismaa kodanikke		Värvilisi	Kokku isikuid	Laevu	
	Juhtkonnas	Meeskonnas	Juhtkonnas	Meeskonnas			Arv	Net.-reg.-tn.
1935	25.753	77.570	148	6.197	43.125	152.793	3.841	7.963.243
1936	25.773	76.114	198	5.196	41.760	149.041	3.818	7.834.221
1937	25.260	82.467	343	7.191	43.887	161.148	4.009	8.405.791

Kuna andmed puuduvad väiksemate, alla 100 br.-reg.-tn., laevade ja ka 303 suurema laeva kohta, arvatakse, et tegelikult töös olnud meremeeste arv kolmel viimasel aastal oli järgmine:

1935. a. —	183.300
1936. a. —	185.900
1937. a. —	190.900

Lootsiühingul, kellel on omad lootsimisabinõud, ei mineta omandiõigust neile, kuid edaspidi määrab summad nende abinõude korrahoidmiseks riik. Lõppeks tähendab dr. König, et lootsiühingud tuleb muuta iseseisvaiks liikmeiks riiklikus lootsiasjanduse administratsioonis.

Tonnaazi muutused 1937. a.

Äsjailmunud Lloyd Registri andmeil vähenes möödunud, 1937. a., maailma kaubalaevastiku tonnaaz kogusummas 748 laeva, 1.066.902 br.-reg.-tn. võrra, sellest auru- ja mootorlaevu 707, 1.025.584 br.-reg.-tn., ja purjelaevu 41, 41.318 br.-reg.-tn. Tonnaazi kadu võrreldes 1936. a. näitab langust 334.343 br.-reg.-tn.

Samal ajal lasti vette 1101 uut laeva, 2.690.580 br.-reg.-tn., nii et üldkokkuvõttes 1937. a. maailma kaubalaevastiku kogutonnaaz kasvas 353 laeva, 1.623.678 br.-reg.-tn. võrra.

1937. a. lammutati 610.783 br.-reg.-tn. laevu, kuna 1936. a. oli sama arv 1.016.460 br.-reg.-tn. Samal ajal aga tõusis tunduvalt kaoprotsent laevahukkimiste tõttu. Peamisiks laevahuku ja kondemneerimiste põhjustajaks olid randumised — 44,4%, kuna järgmisena esineb laevade mahajätmine, teadmata kuhu kadumine jne. — 23,8%. Tonnaazikadu „total loss“ kaudu oli 248 laeva, 437.671 br.-reg.-tn., mis moodustas 0,7% kogu maailma kaubalaevastikust, kuna viimase 19. a. keskmine oli 0,48%.

Teenistusolud Briti kaubalaevastikus.

Ametlikel andmeil oli Briti kaubalaevastikus (jahid ja kalalaevad välja arvatud) 15. juunil teenistuses isikuid järgmiselt:

Teenistuses olnud meremeeste arv on suurim alates 1931. a., ja laevade arv alates 1930. a. Pidevalt on suurenenud mootorlaevade osatähtsus, kuna purjelaevad ei oma enam peagu mingit tähtsust, vähimalt välisõidus mitte. Järgnev tabel näitab Briti kaubalaevastiku jagunemist laevatüüpide järgi.

	Aurul.	Mootorl.	Br.-reg.-tn.	12.479.752	12.279.422	13.286.786
1937. a.	78%	22%	Meremehi	134.045	130.454	141.742
1935. a.	82%	18%				

Ranna- ja ligisõit.

Kodakondsuse järgi jagunesid laevadel teenivad isikud järgmiselt:

Auru- ja mootorlaevad

	1937. a.	1936. a.	1935. a.
Arv			
Br.-reg.-tn.	937.603	934.188	1.025.849
Meremehi	18.192	18.085	18.974
Purjelaevad			
Arv	235	222	194
Br.-reg.-tn.	21.628	19.555	17.308
Meremehi	556	502	432

Arv 1.373 1.391 1.452

Br.-reg.-tn. 937.603 934.188 1.025.849

Meremehi 18.192 18.085 18.974

Purjelaevad

Arv 235 222 194

Br.-reg.-tn. 21.628 19.555 17.308

Meremehi 556 502 432

Sõidupiirkonna suhtes jagunesid teenistuses olevad laevad ja isikud järgnevalt:

Välissõit.

Viimasel aastal on eriti elavnenud rannasõit, kusjuures ka viimasel veaalal omandavad aina suuremat osatähtsust mootorlaevad, (1928. a. 5%, 1937. a. 13,5%).

Auru- ja mootorl.	1935. a.	1936. a.	1937. a.
Arv	2.233	2.205	2.363



