

Kõigi maade proletaarlased, ühinege!



MAJAKAS



The organ of the
ESTHONIAN
section of I. S. H.

ISH (Merimeeste ja Sadamatöölise
Internatsionaali)
EESTI SEKTSIOONI HÄÄLEKANDJA

NR. 28
1 9 3 5

Ei tohi allaanda!

Nagu wiimased teated kõnelewad, tahawad laewaomanikud merimeeste streigi puhul ülesseatud nõudmised täiesti maha saboteerida. Nad tahawad alatu kõwalpõiklemistega merimeeste palganõudmised koguni päewakorrast ärawõtta. Selleks püüawad nad palganõudmise arutamist edasiwenitada, talwe peale edasi lükata, nõudes paljalt ajawiiduks mingit „erapooletut laewanduse kandejõu uurimist“. See on suurem alatus laewaonikkude poolt! Merimehed ai ole nalja pärast oma nõudmised ülesseadnud, nad ei astunud nalja pärast streigiwõitlusse. Ülesseatud nõudmised on eesti merimeeste kõige elulisemad hädatarwilikud nõudmised, mille läbiwiimine peab teostatud saama.

Sellepärast, merimehed igas laewas, igas sadamas! Nõudke kõige kategoorilisemalt oma ühingutelt, et nad neist ülesseatud nõudmistest sammugi järele ei annaks, et nad ei lase end laewaomanikkudel jälle kord ninapidiwedada ja põidla alla suruda! Nõudke **peakoosoleku kokkukutsumist ja kesk palgawõitlusekomitee loomist!** **Ei tee seda praegune juhatus, walige uus juhatus!**

Seadke jalule ühine palganõudmise rinnne mehaanikute, tüürimeeste ja teistega! Mida laialisem on wõitluse wäerinne, seda kindlam on wõit!

Valige igas laewas palgawõitluse komitee! Pidage tihedat sidet ühingutega, ISH eesti sektsiooniga ja informeerige kõigist palgawõitluse käigust „Majakat“.

Pidage meeles, ilma wõitluseta ei ole wõitu! Ilma pealehakkamiseta ei ole tagajärgi!

Merimehed ja sadamatöölised!

Saatke „Majakale“ kaastööd ja sõnumeid! Kirjutage oma palga ja töötingimustest, laewaomanikkude ülekohtust kurnamisest ja kõigist, mis puutub weetranspordi tööliste olukorda ning wõitlusse. Tellige „Majakat“, lugege ise ja andke seltsimeestele edasi!

„Majaka“ aadress: Holland, Rotterdam, 7 a Willemskade 7 a.

The Estonian sect. of ISH „Majakas“

Abitalitus: New York, 27—29 W. 115th., U. S. Amerika. „Majaka“ abit.

Klassiteadlik merimees, astu
ISH liikmeks

MAJAKAS

No. 28

August 1935

ISH (Merimeeste ja Sadamatöölise Internatsionaali)
Eesti sektsiooni häälekandja

Rotterdam,
7 a Willemskade
Die Estnische Sektion
der ISH. — „Majakas“

Rotterdam,
7 a Willemskade
The Esthonian Section
of ISH — „Majakas“

Üksiknumbri hind
25 senti.

Kõigile eesti merimeestele

Palgawõitlus ei ole lõppenud!

Ülesseatud nõudmised tulewad läbi wiia!

Esimest kord eesti merimeeste võitluse ajaloo peeti streiki. See streik lõpetati E. Merimeeste Ühingu juhatuse poolt enne kui ta võimsaks üldstreigiks jõudis areneda, ta lõpetati ilma ühegi ülesseatud nõudmise läbiwiimata. Puhtakasu vähenemise kartusel löid laewaomanikud streigijuhtivuse võitluseliinilt taganema. See ühingu juhatuse enneaegne streigi lõpetamine oli liig kerge allaandmine, lubamata merimeeste võitluse käest äramängimine.

Wõita oleks võinud. „Seadusvastane streik“ oleks saanud seaduslikuks, kui ühingu juhid ei oleks nii kergesti streigiseisukohti ja nõudmisi käest äraannud. Võitluse meeoleolu oli sedawõrd hulgaline, et mõne päewaga oleks streik arenenud eesti kaubalaewastiku võimsaks üldstreigiks, mis kahtlemata võiduga oleks lõppenud. Seda ei sündinud ja meie seisame tõsiasja ees, et eesti merimeeste töö- ja palgatingimused on endisel närusel tasemel.

Kuid lahing ei ole lõpulikult kaotatud!

Wõitlus peab edasi kestma!

Sellele vaatamata, et streik ajutiselt on lõppenud, ei tule merimeeste palgawõitlust lõppenuks lugeda, teda ei tule päwakorralt ära võtta. Poolepäewaline hulgaline streik näitas, et eesti merimehed tahawad ja võiwad streikida, et neil on õige arusaamine sellest, kuidas oma töö ja palgatingimusi parandada. Poolepäewaline streik sundis ka laewaomanikke E. Merimeeste Ühingut merimeeste organisatsioonina tunnistama ja praegu peetakse läbirääkimisi laewaomanikkude organisatsiooni ja E. Merimeeste Ühingu esitajate

wahel merimeeste ülesseatud nõudmiste teostamise üle.

Kuid ei tule merimeestel petta end lootusega, nagu võiks rahulikkude läbirääkimiste teel võita, nagu annaks laewaomanikud läbirääkimistelaua taga merimeestele nõuetawad töö ja palgatingimuste parandamised. Juba ongi laewaomanikud platsis igasuguste ettekäanete ja põiklemistega, lubades alles 1936 a. talwel palkade rewideerimist ettewõtta jne. Seda ei tule uskuda, sellega ei tule rahule jääda ega võitlusnõudmistest loobuda. See on laewaomanikkude alatu manööwer. Tarwis on ultimatiivselt nõuda: **Kas teie täidate meie nõudmised nüüd, wõi meie algame uue võimsama üldstreigi läbiwiimisega.** Kui saawad teiste maade laewaomanikud oma merimeestele anda mitukord kõrgemad palgad ja paremad tööttingimused, siis peawad ka eesti laewaomanikud suutma kindlustada eesti merimehele:

- 1) Laewasöögi,
- 2) 8. tunnilise tööpäewa,
- 3) Kõrgema ületunnitasu.
- 4) Kollektiivlepingu,
- 5) Puhkuse,
- 6) Numbri järjekorras töölewõtmise.

Need on nõudmised, millest tuleb merimeestel wankumata kinni hoida.

Nüüd, kus ka laewajuhtkond on oma nõudmistega esinennud, tuleb kõigi merimeeste tihe ühine võitlusrinne luua, tuleb süstemaatilisel streigi eeltööd tegema hakata, igale laewale läbirääkimiste käigust ja võitluse ettewalmistustest järjekindlalt informeerida. Südilt peab seda

wõitlust jätkama, mis kord on alatud. E. Merimeeste Ühingu peab tehtud enneaegse streigi lõpetamise wea parandama. Ei suuda teha seda senine ühingu juhatus, siis peawad merimehed uue klassiteadlikuma juhatuse asemele walima. Selleks, tihedamalt kui kunagi warem oma ühingu ümber, aktiivsemalt kui kunagi warem tema kaudu oma olukorra parandamise wõitlusele!

ISH toetab kõigi abinõudega kogu rahvuswahelises ulatuses eesti merimeeste palgawõitlust. ISH eesti seksioon teeb siinkohal veel kord

awaliku ettepaneku E. Merimeeste Ühingu ühiselt wõidelda eesti merimeeste töö ja palgatingimuste parandamise eest eelpoolloetletud nõudmistel alusel ja selleks luua ühine wõitlusrinne ISH eesti seksiooniga. Merimehed nõudke seda oma ühingu juhtidelt!

Elagu eesti merimeeste wõidukas palgawõitlus! Elagu ühine wõitlusrinne kõige eesti merimeeste kategooriate ja organisatsioonide wahel!

Augustil 1935 Rotterdam.

ISH eesti seksioon.

Lubamata merimeeste streigi nurjaajamine!

Kas provokatsioon wõi argpükslus?

E. Merimeeste Ühingu juhatus kuulutas välja ja lõpetas merimeeste streigi nii kiiresti, et enamis laewade meeskondi said sellest teada alles tagant järgi ajalehtede kaudu ja sõprade käest, kes juhtusid Tallinnale lähemates sadamates olema, kuhu ühingu „telegraaf“ ulatas. Kõiki pani imestama see rabelemine ja puudulik streigi ettewalmistus, millega wõitlust alati ja mille wastu purunes streik juba esimeste tundide jooksul.

Milleks nii puudulik streigi ettewalmistus? Milleks nii kerge laewaomanikkudele allawandumine?

Nende küsimuste üle peab iga eesti merimees täiel selgusel olema, ta peab sellest õppetunnist veenduma, et pole sugugi ükskõik, kuidas streiki organiseeritakse ja ettewalmistatakse ja kelle kätte streigi juhtimine jääb.

Kõigepealt, kuidas alati streik? Kõigi olemas olewate andmete põhjal algas juhatus streiki pooleldi wastu tahtmist, merimeeste hulkade pealesurumisel ja nõudmisel. Merimehed nägid, et teiste tööstusharude töölised peawad mehiselt palgawõitlust, et üks streik järgneb teisele, et wõidetakse kohati kuni 30% palgakõrgendust juure — miks ei peaks siis merimehed oma näljapalkade tõstmiseks ja tööolude parandamiseks wõitlust algama. Wõitluse meeolu kasw oli merimeeste hulgas nii silmnähtaw, et juhatus oli sunnitud midagi tegema, et oma usaldust merimeeste silmis mitte täielikult kaotada. See oli olukord, kus algatati streik ja mis seletab ka selle nähtuse, miks streigi ettewalmistus oli nii nõrk ja puudulik.

Kuid igale arusaajale merimehele on selge, et just heast streigi ettewalmistusest ja kindlast, streigi wõitu uskuwast juhtimisest oleneb peaausjalikult streigi wõit. Meeste wõitluse meeolu wõib ei tea kui sõjakas olla, aga kui puudub wastaw streigi eeltöö, aus ja ennatsalgaw juhtimine siis on raske streiki wõita.

Kuid just selles küsimuses lonkaski esimene eesti merimeeste streik.

Kas oli see loomulik, et streiki walmistati nii ette, et paljud wäliswetes sõitwad laewameeskonnad sellest üldse midagi ei teadnud? Kas tõesti selle 2 kuu jooksul, mil juhatus pidas läbirääki-

misi laewaomanikkudega, „ei jõutud“ wäliswetes sõitwaid laewu eelseiwast palgawõitlusest informeerida, kuna ometi oli selgesti näha, et laewaomanikud rahulikult teel merimeeste nõudmisi ei mõtlegi rahuldada.

Kuid wähe paljast informeerimisest, tarwis oleks olnud laewadel süstemaatiliselt organiseerida tegewus wõi streigikomiteed, sadama streigikomiteed kui hädatarwilikud wõitluse juhid kohapeal. Seda kõiki aga ei tehtud. Wähe sellest, isegi streigi keskkomiteed ei walitud, waid kogu streigi juhtimine jäi ühingu juhatuse hooleks — eeskätt esimees Waldsoni asjaks, kelle „kaduma minekuga“ ka kogu streigi juhtimine lonkama jäi ja üldine peataolek tekkis. See olukord oli täiesti lubamata. See lõhnab ühel ja samal ajal ükskõiksuse, prowokatsioon ja argpükslikkuse järgi. See kinnitab weelkord kui õige on ISH seisukoht, kes alati seda allakriipsutab, et streigiwõitluse tugewamaks aluseks ja wõidu paremaks pandiks on õigeajaline ja tublidest klassiteadlikkudest seltsimeestest loodud streigikomiteed. Tegelikude merimeeste hulkade poolt wõitluse juhtimiseks walitud streigikomiteed kindlustawad kõige loomulikuma ja tihedama hädapärase sideme streikiwate hulkadega ja annawad suurt abi streigimurdajate wastu wõitlemises ja streigipostide wäljapanemises.

On wõitluse juhtimine keskkstreigikomitee käes, siis ei ole ka nii kergesti karta allawandumist laewaomanikkudele nagu seda seebekord paarikolme juhatuse liikme poolt sündis, kes streikiwate merimeestega üldse streigi lõpetamise küsimust läbi ei arutanud, waid otsemat teed laewaomanikkude hirmutamiste peale allawandusid.

Kogu streigit jäi mulje, nagu tahaks esimees Waldson, selle asemel, et hulki streigile ettewalmistada ja juhtimisele tõmmata, näidata, „mina“ kuulutan streigi välja, kuid merimehed ei jäta tööd seisma. Seda sama kinnitab ka asjaolu, et tagasi lükati wäljaspoolt ühingut abi, rahvuswahelise toetuse nõrk organiseerimine, ja ühiswäerinde ignoreerimine ISH-ga, kui ka mehaanikute, assistentide, tüürimeeste jne mitte kaasatõmbamine.

Kuid, waatamata kõigile sellele, oli poolepäewaline merimeeste streik üleootuste üksmeelne ja

tugew neil laewadel, kus aga streigi teade kätte saadi. Paljudel laewadel jäeti kohe töö seisma ja mindi ka neid laewu streigile kaasakutsuma, kes streigitähted polnud saanud kuigi streigi üksikasjad polnud teada. Paistis igalt poolt wälja, et streikida taheti, paremate palga ja töötüingimuste eest wõidelda taheti. Eesti merimehed näitasid, et nad pole sugugi nii „rumalad“ ega „orjawerega“ nagu Tiitusest saadik merimeeste „juhid“ seda näidata püüdnud waid et „orjaweres“ ja „kintsukaapimises“ saab süüdistada küll juhte endid. Kümned laewad sadandete merimeestega ühinesid kohe esimeste streigitundide jooksul streigiga, teised sajad oleks seda kahtlemata teinud järgmiste päewade jooksul, kui õige streigi teade nendeni oleks jõudnud. Kui oleks merimeeste wõitlus ausa ja klassiteadliku juhtimise all õlnud, siis oleks ta paisunud sarnaseks tugewaks ja ähwardawaks jõuks, et laewaomanikud vähemalt osaliselt merimeeste streiginõudmise oleks täitnud. Juba streigi algus oli sedawõrd „hirmus ja kohutaw“ et laewaperemeestel juuksed peas püsti tõusid ja nad, külm higi otsa ees, Pätsu juure diktaatori abi järgi jooksid. See sündis juba streigi esimeste tundide jooksul. Ja tagant järgi kirjutati kodanlistes ajalehtedes, et esimese päewa streigi tõttu olewat eesti laewandus 15000 krooni kahju saanud. Meie küsime: Kas need kasujäägrid oleks kaua nii lasknud laewadel seista, kui nad oleks näinud, et streigijuhatus on kindel ja vankumata oma nõudmistes. Kahtlemata ei! Kahtlemata oleks eesti merimeeste streik siis wõiduga lõppenud. Kuid nüüd juhtus see, mis ei oleks pidanud juhtuma. Laewaperemeestel ühes minister Sternbekiga läks korda ühingu juhtidele auku pähe rääkida ja „selgeks teha“, et süda süwel, kus laewad kõik veos, ei wõi streikida, et laewaomanikud saawad kahju, et jõulu ajal, kui aega küll, streikige siis niipalju kui süda kutsub! Suwine streik tunnistati „moraali ja seaduse wastaseks“ ning „lubamatuks rahwamajanduslikust seisukohast“. Ja E. Merimeeste Ühingu juhid tunnistasid neid wäiteid ja lõpetasid sõnakuulelikult streigi, ilma, et oleks ainukestki nõudmist läbiwiinud wõi isegi seda kindlustust wälja pressinud, et ühtegi streigist osawõtnud merimeest ei tohi wallandada. See on täiesti andeksandmata kapitulatsioon, see on häbiwäärt kergelt wõitluseseisukohtade käest äraandmine.

Millega seletasid kokkuleppele läinud juhid ise oma teguwiisi. „Päewalehe“ järgi olewat nad kinnanud, et streigijuhtimine olewat õlnud Waldsoni ajada ja nemed teadwat streigi asjast wähe. Et Waldson „kaduma läks“, siis ei osatud, muud kui „tunnistati laewaomanikkude poolt esitatud wäiteid“.

Kas olid aga laewaomanikkude poolt esitatud wäited nii kaaluwad, et nende pärast tuli streik lõpetada?

Ei, kindlasti mitte! Mitte streik ei õlnud „seaduse ega moraali wastane“, waid just need laewaomanikkude endi põhjendused ja wäited, millega merimeeste õiglast palgawõitlust taheti nurja ajada.

Kõigepealt, Eestis maksab põhiseaduses ettenähtud streigiwabadus, mis ei pane ühtegi piiri streigi algatamise ajale. Töölistel on wabadus siis streiki alata, kui nad leiawad, et streigi wõidu

wõimalused on kõige suuremad. Merimeestele õn sarnaseks ajaks kahtlemata kõige soodsam suwine laewasõiduhooaeg. Iseenesest mõista, toob streik suwel laewaomanikkudele kõige suuremaid kahjusid, kuid, ühtki streiki ei alga töölistes selleks, et see ettewõtjale kasulik oleks. Kui ettewõtjad tööliste õiglast elulisi nõudmisi rahulikult teel ei rahulda, kui sajad ja tuhanded töölistes selle ülekohtu all aastaid kannatawad, siis ei ole see mitte „rahwamajanduslikult lubamata“ kui nad oma hädatarwilikke nõudmisi streigiga laewaomanikke täitma, sunnivad. Selles on laewaomanikud ise süüdi, kui nad õigel ajal merimeeste hädatarwilikkudele nõudmistele wastu ei tule.

Juba see fakt ise õn suurem „moraaliwastanus“, et laewaomanikud merimeestele mitukorda wäiksemat palka maksawad kui wälismaa merimehed saawad! Ka selle süüdistusega ei saa wälja tulla, nagu ei olewat ühing kontakti otsinud konflikti wältimiseks laewaomanikkudega läbirääkimiste kaudu, sest teisel laewaomanikul ise räägiwad endale wastu, et E. Merimeeste Ühing oli nende poole pööranud, nõudmistega kuid nemed polewat ühingu tunnistanud wäikes liikmearwu tõttu. Kus on siin loogika? Ühegi seadusega pole ettenähtud töölisühingute liikmete arw, millest peale ettewõtjad neid tunnistama peawad wõi ei pea, küll aga räägib kollektiiwlepingu seadus, et leping sõlmitakse ettewõtjate ja wastawa ametiühingu wahel, kelleks eesti merimeestel praegu teist ametiühingut pole kui E. Merimeeste Ühing. Missuguseid wõitlusi laewaomanikud veel tahawad, kui isegi puudulikult ettewalmistatud ja kiirelt alatud streigi wäljakuulutuse puhul ometi sajad merimehed streigiga ühinesid. Need õlid laewaomanikkude „wäited“ millega hirmutati ühingu juhatus streiki lõpetama.

Nüüd, kus streik ametlikult lõpetatud, wõib seda ainukeseks saawutuseks lugeda, et laewaomanikud on hakanud E. Merimeeste Ühingu tunnistama ja wõtawad waewaks ühistele läbirääkimistele tulla. Seda asjaolu tuleb tingimata ärakasutada ja nõuda nüüd laewaomanikkudelt sellesama ülesseatud nõudekawa teostamist, mis streigi puhul ülesseatud. Kui laewaomanikud sellega ei nõustu, siis tuleb streigi küsimus uuesti päewakorrale wõtta ja juba põhjalikult ettewalmistada ja klassiteadliku juhtimise all mehiseit ja wankumata läbiwiia. Kui selleks pole praegune E. Merimeeste Ühingu juhatus suuteline ega ülesannete kõrgusel, siis on tarwis uus juhatus klassiteadlikkudest merimeestest asemele walida. On kord palgawõitluse küsimus päewakorrale wõetud, siis ei tohi lasta tal äraanguda, ei tohi lasta laewaomanikkel end wõitjatena tunda.

Ühtaegu peab eesti merimeestele selgeks saama kui suur tähtsus õn organisatsioonil. Käesolew juhatus tõendab kõige selgemalt, et kui oleks organisatsioonil suurem liikmeskond õlnud, siis poleks klassiwaenlane wõitlust küsimust üldse saanud üles tõsta. Kui merimehed oleks rohkem walwel õlnud ja klassiteadlikumad esitajad juhatusse walinud, siis poleks käesolew streik niisuguste tagajärgedega lõppenud.

Sellepärast on eesti merimeeste tulisemaks tänapäewa löökülesandeks: **Palgawõitluse edasi**

jätkamine, leppimata wõitluse jätkamine meie põlewamate ja elulisemate nõudmiste eest: laewasöögi, tööaja normeerimise, kollektiivlepingu, numbrijärjekorras töölewõtmise eest, ja selleks kõigi jõudude koondamine, laialise eeltööde tegemine ja kõigi merimeeste astumine oma ametiühingusse — E. Merimeeste Ühingusse.

Nagu wiimased teated kõnelewad, on laewaomanikud segakomisjoni istungil teatanud, et nad palkade „rewideerimist“ ei taha ette võtta enne kui tulewa aasta jaanuaris. Kindlasti on see uus laewaomanikkude krutska et, palgawõitlust praegu päewakorrast ära võtta ja teda lõpuks hoopis ärasumbutada. Sellepärast on merimeestel nüüd eriti kõwasti tarwis oma nõudmiste eest väljas olla ja praegu, otsekohe laewaomanikke sundida neid täitma. Selleks on nüüd seda parem

aeg, et ka mehaanikud ja laewa juhid on oma palgatõstmise nõudmised esitanud, mis tugewa ühiswõitlurinde loomisel wõib palju kergemini laewaomanikke järelandma sundida.

See oli ju üks „kaaluwatest“ laewaomanikkude wäidetest, et juhtkond korraldawat oma palgawahekordi talwel, kuidas nemad saawat meeskonnal lahus—suwel korraldada.

Selleparast tarwis on tugew ühine wõitlusrinne luua meeskonna ja juhtkonna wahel, tarwis energiliselt edukama palgawõitluse ette-walmistamisele asuda, laewades streigikomiteed walida ja uueks streigiks walmis panna, et mehise wõitlusega laewaomanikke sundida kord ülesseatud nõudmisi täitma.

Kõik kui üksmees palgawõitluse nõudmiste läbiwiimisele! Üks streigist osavõtja.

ISH tegi kõik, et toetada eesti merimeeste streiki!

Sellele waatamata, et Eesti Merimeeste Ühing ei olnud wastu wõtnud ISH eesti sektsiooni ettepanekuid ühiselt eesti merimeeste palgatingimuste eest wõidelda, et ta ainukese sõnagagi streigi algust teatawaks ei teinud ega rahwuswahelise weetranspordi tööliste abi ja toetuse poole ei pööranud, tegi ISH ometi kõik et selles olukorras eesti merimeeste streiki kõigiti toetada ja rahwuswahelist abi organiseerida. Kohe, kui streigi teade ISH-ni jõudis, saatis ta streigi teated kõigisse sadamatesse, kus ISH organisatsioonid töötawad, et need katsuksid sealseid sada-

matöölisi streikiwate eesti laewade laadimisest ja lossimisest äraütlemata kutsuda ja kõigiti solidaarset abi streikiwatele meeskondadele anda. ISH saatis kohe ka wastawad üleskutsed inglise, prantsuse, saksa ja eesti keeles laiali, mis aga kohe tuli tagasi võtta kui streigi lõpetamise teade laewadesse saadeti.

Awaldame siinkohal dokumendina üleskutse eesti keelses wäljaandes, et merimehed wõiksid näha ISH seisukohta streigi toetamises ja solidaarse abi organiseerimises.

Kõigile eesti merimeestele!

STREIKIGE KUI ÜKS MEES!

Järgnedes E. Merimeeste Ühingu streigi üleskutsel, on arwurikkad eesti laewade meeskonnad 15. aug. streiki alanud. Nemad wõitlewad kollektiivlepingu, laewasöögi eest laewaomanikkude kuhl, tööaja normeerimise, numbri järjekorras tööle wõtmise eest jne.

See oli paratamata hädatarwidus, mis wäljakutsus selle palgawõitluse, sest eesti lipu all sõitwatel laewadel maksawad wiletsamad palga ja töötingimused Euroopas. Eesti laewad on pea ainukesed, kus laewasööki ei anta, kus mehed ise oma wiletsa palga eest peawad end toitlustama. Eesti merimees kannatab kollektiivlepingu puudumise tõttu piiramata laewaomaniku omawoli all, kes sunnib teda sagedasti ilma wastawa ületunnitasuta töötama 14—18 tundi päewas — ka laadima ja lossima ilma eritasuta. Nendegi wiletsate makswate palkade maksmine ei sünni korralikult ega igal laewal übtlaselt. Asjata ei wõrreldud eesti merimehe töö ja palgatingimusi kuli omadega.

E. Merimeeste Ühingu juhatus on teinud mõningaid katseid läbirääkimiste teel laewaomanikkudega neid karjuwaid palga ja töötingimusi

parandada, kuid laewaomanikud on sellest äraütelnud.

Nüüd on streik alanud. Üle 30 laewa meeskonnad streigiwad mitmesugustes Inglismaa, Skandinaawia j. t. sadamates. Üksi Kopenhageni sadamas streigib 8 laewa meeskonnad.

Kuidas kindlustada eesti merimeeste streigi wõitu?

MERIMEHED EESTI LAEWADEL!

Astuge julgelt kui üks mees streigi ridadesse! Pange laewad seisma, küsimata, kas nad asuwad kodu- wõi wälissadamasi! Walige streigikomiteed! Pange wälja streigipostid ja tehke kõik, et takistada streigimurdjatel laewale tulemast! Teatage laewaomanikkudele, et teie ainult siis tööd algate kui teie nõudmised on täidetud.

MEHAANIKUD JA TÜRIMEHED EESTI LAEWADEL!

Olge solidaarsed meeskondadega! Ärge takistage streiki! Ärge toetage streigimurdmist!

Esitage laewaomanikkudele ka oma nõudmised palga ja töötingimuste parandamiseks! Koos meeskonnaga moodustate teie jõu, kes tagajärjekalt võib laewaomanikkude vastu välja astuda.

Sadamatöölised kõigil mail! Kui tuleb kuhugi sadamasse eesti lipu all laew, peate teie meeskonna streigile kutsuma ja äravõtlemale laewa laadimisest ja lossimisest. Ärge laadige ega lossige ka streigimurdjatega sõitwaid laewu! Tehke kõik, et laewu sadamas seisma panna.

Merimeeste ja Sadamatööliste Internatsionaal — ISH — teeb omalt poolt kõik, et ülemaailmises ülatuses, kus eesti laewad liiguwad ja kus ISH osakonnad wõi interklubid on, toetada kõigi abinõude ja wõimalustega eesti merimeeste streiki.

ISH pöörab kogu maailma weetranspordi tööliste poole üleskutsetega:

TOETAGE ÜHISES WÄERINDES EESTI MERIMEESTE ÖIGLASI NÕUDMISI!

TOETAGE NENDE STREIKI JA AIDAKE NEIL WÕITA! NII KINDLUSTAME EESTI MERIMEESTE STREIGI WÕIDU!

ELAGU EESTI MERIMEESTE STREIK JA WÕIT!

Elagu rahwuswaheline solidaarsus ja transport-tööliste ametiühinguline ühtlus!

ISH TÄIDESAAATEW KOMITEE

Seda kollektiivlepingut on tarwis parandada, mis E. M. ühingu juhatus kokkuseadnud!

Seekordne kollektiivleping, mis E. Merimeeste Ühingu oma nõudekawasse wõttis on märksa laialisem kui seda on olnud waremad sealpoolest kollektiivlepingu kawad.

Ta ei rahulda küll kõiki merimeeste olukorra parandamise nõudmisi ega wasta ligilähedaltki sellele kollektiivlepingu kawale, mis äratoodud „Majakas“ Nr. 26, kuid et ta siiski kõige olulisemad merimeeste nõudmised sisaldab ja kord juba wõitlusplatwormiks wõetud, siis tuleb temagi läbiwiimist tähtsaks sammuks eesti merimeeste olukorra parandamise eest wõitlemises pidada ja teda toetada. Kuid samal ajal tuleb mõnede hädatarwilikkude parandamiste ja muudatuse läbiwiimine teostada.

Küsimuse tutwustamiseks toome siinkohal esiteks E. Merimeeste Ühingu kollektiivlepingu kawa teksti ja selle lõpus tarwilikud muudatuste ja täienduste ettepanekud.

E. M. Ü. Kollektiivlepingu tekst

„§ 1. Käesolewale lepingule allakirjutanud organisatsioonide liikmed tööandjad ja teised lepingule allakirjutanud tööandjad on kohustatud oma laewades tööd andma ainult merimeestele kohamuretsemise wahelttalituse büroos järjekorda registreeritud töowõtjatele merimeestele.

Teenistuse lepingu olemisel walitakse meeskonna töowõtjaid kutsejärkudele wastawais järjekorras olewaist esimesest kolmest isikust, kus juures on organisseeritud töowõtjal eesõigus koha saamiseks.

Juhul, kui wahelttalituse bürool ei ole wõimalik anda meeskonna jaoks merimeest tööandjale selle suulisel wõi kirjalikul nõudmisel, siis on tööandja õigustatud teenistusle palkama meeskonda merimehi ka wäljaspoolt wahelttalituse bürood, kus juures selle töowõtjaga teenistusleping tuleb sõlmida käesolewa lepingu normidele wastawalt.

§ 2. Tööandja on kohustatud maksma **töötasu** käesolewa lepingu kestwuse ajal meeskonnale ühes laewatoiduga.

§ 3. Teenistus algab päewast, kui merimeest teenistusnimekirja on üleswõetud (s. o. kui laewaomanik wõi tema esitaja töowahenduskaardile on märkinud kohale mineku. Ühtlasi kustutakse kohaotsija registrist).

Meeskonna sõitmisel laewa ehk laewalt, tuleb silmaspidada, et meeskond saaks küllaldaselt toidetud ja neile wõimaldatud sõit: raudteel vähemalt kolmandas klassis ja laewal vähemalt kutsele wastawas eluruumis.

Sõidu kestwusel üle 24 tunni raudteel, peab olema platskaart. Kui merereis üle 24 tunni kestab, peab meeskond saama ülewliidud reisisjateleawaga, vähemalt kolmandas klassis.

§ 4. Tööaeg sadamas dekimeeskonnal kestab 8 tundi. Laupäewiti 6 tundi. Troopika sadamates on tööaeg eranditult 6 tundi.

Tööd ei tehta nädala pühadel ja R. T. Nr. 165 1934 a. ettenähtud pühadel ja töö lõpetatakse kell 12 päewal samas seaduses § 12 ettenähtud päewadel.

Märkus:

Tööaeg dekil sadamasse sisse — ja wälja — sõidu päewadel wõib kesta ühes merewahiga 10 tundi. Laupäewadel 8 tundi.

Dekiõowahimehe tööaeg on 10 tundi, üle selle peetud wahitunnid kuuluwad ületunni tasu alla.

Laupäewiti ja R. T. Nr. 165 1934 a. ettenähtud pühadel ja samas seaduses ettenähtud päewadel kõik wahitunnid kuuluwad ületunni tasu alla.

Tööaeg merel: Dekimeeskond peab wahti merel kahes wahetuses. Tegelikku tööd teewad päewamehed merel 8 tundi, laupäewiti 6 tundi. Wahimehed kahes wahis, s. o. kella 8—12 ja kella 12—16—ni.

Masina meeskond: Kütjad peawad wahti eranditult kolme wahi alusel, kus juures R. T. 31. 1931 a. art. Nr. 216 P. 1. aluseks wõetud sütekuulu juures peab olema kütjal söed etteaetud trümmerrilt, ja abiks ahju puahstusel ning tuhaüleswõtmisel.

Merewaht pannakse sisse kell 12 ehk kell 24. Märkus:

Kõik tööd, mis tehakse üle 8 tunni ja laupäeval üle 6 tunni, kuuluvad ületunni tasu alla.

Pääste ja tuletõrjeharjutused tulewad läbiwiia tööajal.

Päästmised ja abiandmised ületunnitasu alla ei käi.

§ 5. Meeskonna magamis- ja söögiruumid tulewad iga päew puhastada ja tuulutada. Puhastamine tuleb läbiwiia tööajal. Puhastamiseks tuleb anda ühele mehele hommikul pool tundi ja lõuna ajal üks tund. Laupäewadel aga terve päewa ühele mehele, kumbagilt poolt (s. o. üks dekilt ja üks masinast).

Magamiskotid peawad olema laewa poolt, terwed ja puhtad. Meremehed peawad ka ise hoolitsema, et puhtus walitseks pardal. Maeskonna eluruumi peab wärwima vähemalt üks kord aastas ning lutikke ja prussakate hävitamiseks peab antama mürki laewa poolt. Pesuruumi puudumisel peab meeskonnal luba antama masinaruumis pesemiseks.

§ 6. Toit antakse laewa poolt R. T. Nr. 71 1928 a. ettenähtud normide alusel, kus juures on meeskonnal kontrollimiseks õigus M. K. S. § 57 alusel.

§ 7. Iga üksik laewaomanik on kohustatud maksma selle lepingu rikkumise korral Eesti Merimeeste Ühingu kassasse. 250 krooni, missugused summad lähewad merimeestele õpperingide korraldamiseks ühingu peakoosoleku otsuse kohaselt.

§ 8. Käesolew leping sõlmitakse ühe aasta peale.

§ 9. Kui kirjalikku ülesütlemist ühelt ehk teiselt poolt ei esildata ühe kuu jooksul enne lepingu lõppemise tähtaega, siis kestab leping automaatselt aasta edasi. Niipea kui ülesütlemine on esitatud, tuleb seitsme päewa jooksul alata läbirääkimisi poolte wahel uue lepingu saawutamiseks.

§ 10. Leping on tempelmaksust waba kollektiivlepingu seaduse § 12 alusel ja hakkab maksma sama seaduse § 5 eeskirjade järel“.

Täiendada on tarwis seda kollektiivlepingut järgmistes punktides:

Tööaeg:

Eestis maksab ametlikult 8 tunniline tööpäew. Sellepärast peab see ka laewatöös täielikult sissewiidud saama. See annab kindlustuse, et iga tunni eest, mis üle 8 tunni tehakse, peab maksetama kõrgemat ületunnitasu. Esitatud kollektiivlepingu kawa § 4 annab laewaomanikudele õiguse sadamasse sisse- ja väljasõidu päewadel sama ka dekimehe ööwahi tööaega ametlikult 10 tunniliseks wenitada. See seisukoht ei ole õige ja kollektiivlepingus tuleb eranditu järjekindlusega ka dekimeestele 8 tunniline tööpäew kindlustada.

Laewasöök.

Laewasöögi küsimuse puhul on kollektiivlepingus wõetud „Riigi Teatajas“ Nr. 71, 1928 a. awaldatud normid. Nagu teada, on need puudulikud ja sarnanewad kohati sõduri normidele. Sellepärast on tarwis kollektiivlepingusse sissewõtta toidunormide miinimum, mis kindlustaks küllaldase ja toitwa söögi kõigile laewapere liikmetele. Sel puhul tuleks aluseks wõtta mitmel

korral „Majakas“ awaldatud toidunormide tabelite ettepanekud.

Puhkus merimeestele.

See punkt puudub üldse kollektiivlepingus. Kuid teada on, at hiljuti pandi teiste tööstusharude tööliste jaoks iga aastane puhkus maksma. Merimehi ei olnud selles seaduses nimetatud, kuid merimeestel on täielik õigus puhkuse saamiseks, et vähemalt üks kord aastas 2 nädalaks wäsitawast merereisist kodus omaksete hulgas puhata ja jõudu koguda. Puhkuse wältel peab täis palk edasi maksetama ja söidukulud tasutama.

Koti andmise raskendamiseks on tarwis ettenäha ühingu wahakohtuniku osa konflikti lahendamisel.

Purjelaewade ja rannasõidulaewade tööaja ja palgatingimuste normeerimine on tarwis üksikajalikumalt kollektiivlepingusse sisse wõtta ja need ei tohi palju lahku minna kaugesõidu meeskondade töö ja palgatingimustest.

Meie kutsume üles kõiki merimehi selle kollektiivlepingu kohta sõna wõtma, siinkohal toodud täienduste ja muudatuste läbiwiimist nõudma ning täiendatud kujul tema eest üksmeelselt väljaastuma, teda toetama!

Friedrich Engels



40 aastat sai täis 5. aug. suure töölisliikumise juhi Friedrich Engelsi surmast. Engelsi määratu teene rahwuswahelises töölisliikumises seisab selles, et ta koos Marxiga põhjendas teaduslikult rewolutsioonilise sotsialismi.

Sotsialdemokraatidel hakkab aru pähe tulema.

Saksa sotsialdemokraatia, kes kaua kodanlusega truit kaasaotõotas ja kommunistide poolt ettepanud töörahwa ühise väerinna ettepaneku tagasilükkamisega Hitleri võimule aitas, hakkab nüüd ikka selgemalt arusaamisele jõudma, et ühise

väärinna poliitika on ainuke õige proletariaadi võitluspoliitika fashismi vastu.

Mitmed pahempoolsed rühmitused ongi juba kommunistidega ühisesse väerinda astunud ja organiseerivad edukalt põrandaal ühiseid vabametiühinguid.

Nüüd on ka partei ametlikus häälekandjas, mis parempoolsemate elementide käes, kuulda ühise väerinna kohta heakskiitvaid häälid. Nii kirjutab „Neuer Vorwärts“ Nr. 114 praegust Prantsusmaa olukorda hinnates, peale mõne vasimiskatse oma mineviku vigade kinnikatumiseks, järgmist:

„Proletariaadi ühise väerinna tähtsusele on mitmelkorral tähelepanu juhitud... Tähtis on, et massid selle hüüdsõna vaimustusega vastu võtsid ja ka õieti sellele järgnevad... Proletaarse ühise väerinna loomine on kahtlemata Prantsuse töölisklassi määratu paremus, võrreldes selle trööstita ja lootusetu olukorraga, mis oli Saksamaal 1930—1932...“

Edasi, tunnistab sotsialistide leht õigeks ka kommunistide poolt algatatud rahvaväerinna taktika, ta kinnitab, et proletaarne ühine väerind saab sellega oma täie löögijõu kui ta kõik fashismivastased jõud koondab. Ta kirjutab sõnasõnalt: „See proletaarse ühise väerinna laiendamine, rahvaväerinna loomine on sündinud tänu kommunistidele, kes kõvema instinktiga kui mõned sotsialistide juhid aru said, et

fashistlikku hädaohtu ei saa mitte ilma kodanlise demokraatliku linna ja talurahva masside kaasatõmbamata otsustavalt võita!“

Tõsi, siin figureerib tume „sotsiaalne demokraatia“ ja muudki vana sotsiaaldemokraatia vassivat panna, kuid üks on tähtis — et sotsiaaldemokraatia mõlemisviis on suur pööre sündimas, et oma pankrotti hakatakse tunnistama, et juba kommunistidega ühist väerinda enam manöövriski ei peeta, et isegi sõjariistade tarvitamisest fashismi vastu võitlemises räägitakse.

Seesama saksa sotsiaaldemokraatide „Neuer Vorwärts“ kardab ka õieti, et kommunistid eelseisvatel valimistel palju rohkem häälid võidavad kui sotsialistid, et laiad tööraha hulgad õieti kohut mõistavad, kelle partei poliitika oli õigem tööraha poliitika — kas kommunistidel või sotsialistidel. Leht kirjutab: „Kui tuleksid täna Prantsusmaal valimised, siis oleks pahempoolsete võit määratu, aga relatiivselt oleks kaugel suurem võit mitte sotsialistidel vaid kommunistidel.“

See avameelsus ei ole halb proletaarse ühise väerinna liikumise huvides.

Aeg oleks ka kogu eesti sotsiaaldemokraatial lõpetada lipitsemine Pätsi diktatuuriga ja astuda ühisesse väerinda revolutsiooniliste töölistega ja laiendada see rahvaväerinnaks Pätsi fashismi vastu võitlemiseks.

Uut hoogu weetranspordi tööliste liikumisse!

Tähtis ISH täiskogu istung.

Hiljuti peeti Prantsusmaal, Rouenis Merimeeste ja Sadamatöölise Internatsionaali — ISH täiskogu istungit. Sellest laialisest nõupidamisest võtsid osa 13 maa esitajad: Inglise, Ameerika, Hispaania, Prantsusmaa, Belgia, Daani, Rootsi, Norra, Hollandi, Saksamaa, Danzigi, Balti ja Itaalia. Külalistena wiibisid istangul 9 seltsimeest.

Tehtud töö poolest oli täiskogu istung üks tusedamaid kõigist seni olnuist. Ühel häälel tunnustati õigeks ISH töö ja taktika läinud aastal ja seati üles uued ülesanded ja eesmärgid weetranspordi tööliste liikumises.

Täiskogu rõhutas kõigepealt, et see olukorra hinnang, mis ISH läinud aastal andis, on täielikult tõestatud tegeliku sündumuste käiguga. Nimelt, on arenenud kürelt üle maailma weetranspordi tööliste radikaliseerumine, on kaswanud üldine rahulolematuse ja hulkade võitluse meeletolu. Mitte ükski, et võideldakse kaitserindel kapitali pealetungide vastu, waid paljudes maades tungiti ise peale, asuti võitlema palkade tõstmise, tööaja lühendamise, kollektiivwepingu jne eest. Kümned tuhanded Ameerika merimehed ja sadamatöölised astusid 1. a. streiki sellepärast, et kätte wõita palgakõrgendust, kollektiivwepingu otstarbekohasemat sõlmimist ja soodsamaid töötingimusi; Kalkutta sadamatöölised wõitlesid

tööaja lühendamise, daani merimehed palga tõstmise, 3 wahi sisseseadmise eest dekil jne. Paljud osalised streigid Inglismaal ja Prantsusmaal töökohta kaitseks kapitalistliku ratsionaliseerimise vastu kaswasid kohati laialiseks pealetungi streigiks uute ülesseatud nõudmiste eest. Ka Pärnu sadamatöölise streik, mis algas esialgu ühe laewa laadimise tööde juures ebaõige tööaja arwestuse tõttu, muutus osalise streigist kõigi Pärnu sadamatöölise pealetungi streigiks kõrgemate palkade eest, mis ka kätte wõideti.

See kõik näitab, et laiades weetranspordi tööliste hulkades kaswab arusaamine wõitluse tarwidusest, nähakse leppimata klassiwõitluse ainukest õiget teed oma olukorra parandamiseks, astutakse ikka otsustawamalt vastu kapitalistide wõttele kriisi raskusi ainuüksi tööliste õlgele weeretada.

Kunas wõideti streigiwõitlused?

Streigid wõideti siis, kui tugew ja laialine ühine wõitlusrinne loodi, kui kõik jõud üksmeelselt koondati ja ühise müürina oma nõudmiste eest wäljaastuti. See on teine punkt, kus tegelik sündumustekäik kinnitab, et ISH seisukohad

ühise wõitlusrinde loomise küsimuses olid täiesti õiged. Prugib ainult meeletuleta hiljutist Danzigi ja Hispaania weetranspordi tööliste wõitlusjõudude ühendamist, et näha, et isegi fashistlikud ikke all proletaarilased saawutawad otsustawaid wõite kui nad loowad tugewa ühise wäerinde.

Sellepärast, oli ISH täiskogu üksmeelne otsus, et praeguse silmapilgu peaulesanne on ja jääb — ühiswõitlusrinde loomine ja selleks wiiwitamata kõigi abinõude ja teede kasutamine.

Missugused on need teed ühise tegewusrinde loomiseks?

Üheks tähtsamaks eelduseks, mis kergendab wõitlusühtluse jaluleseadmist, on siseametiühingulise töö süwendamine klassiwõitluse alusel. Nimelt, on tarwis niikaugale jõuda, et merimehed ja sadamatöölised hakkaksid oma ühingutele kui oma huwide kaitsemise kantsidele waatama, et nad mitte passiivselt eemal ei seisaks, waid kõik need, kes weel wäljaspool ühinguid on, hulgaliselt liikmeks astuks, tagasisõrkamata ka neist organisatsioonidest, mille juhatused on reformistide wõi teiste parempoolsete olluste käes. Pilt muutub korraga kui need liikmemassid tegewusse astuwad, kui nad mitte ükski liikmemaksu ei maksa ega liikmekaariti taskus ei kanna, waid aktiivselt ametiühisuslikust tööst osawõtawad, kui nad palgatõstmise ja töötingimuste parandamise ühiswõitlusrinde alusel ülestõstawad, kui nad iga kurnajate ülekohtu wõi pealetungi wastu organisatsiooni jõudu kasutades ühise wastulöögi annawad. Just tegewuse ja aktsioonidega on wõimalik ametiühinguid wõitlusühtluse baasiks muuta, on wõimalik ka reformistlikke ametiühinguid weetranspordi tööliste huwide kaitse wäerinda tõmmata. See lähtekoht peab kõigi ISH liikmete ja poolehoidjate tegewuse aluseks olema.

Ühtaegu tuleb aga selle eest terawalt walwel olla, et ametiühingutes walitseks täielik sisemine demokraatia, et igale liikmele kindlustatakse kaasarääkimise õigus, et ei heidetakse ühingust wälja ilmawaate wõi arwustamise pärast ja et ühingute jahatused oleksid alaliselt oma tegewuse eest wastutawad liikmeskonna ees. Kui peaks ette tulema selles asjus liikmete huwide kärpimisi, siis peab kogu liikmeskond ühiselt eelpool nimetatud liikmete õiguste ja wabaduste kaitseks wälja astuma.

Ühingute senises tegewuses on tarwis saawutada otsustaw pööre. Tegewus ei tohi mitte juhatause kantsilei seinte wahale jääda ega mõne harwiku üldkoosolekuga piirduda, waid ta peab töökohtadega tihedalt seotud olema. Laewal, sadamas endas, kus ühingu liikmed töötawad, peab ühingu kui organisatsiooni jõud end iga-päew tunda andma. Selleks on tarwis organiseerida laewa grupid, ja sadamagrupid. Need oleks omasugused ühingute osakonnad, kuhu kuuluksid kõik teatud laewal wõi sadamatöö kohal töötawad ühingu liikmed, kellega laewaomanikud on sunnitud samuti kui ühinguga arwestama. Iga vähemagi ülekohtu wõi osalise nõudmise puhul, aga samuti üldise palgawõitluse puhul on ühingu laewa gruppidel algatuse ja juhtimise kohustus. Nemand peawad endi järel kogu laewapere tõmbama.

Sarnase siseametiühingulise töö süwendamise teel on wõimalik weetranspordi tööliste laiades hulkades huwi oma ühingute wastu tõsta, uusi masse juure tõmmata ja sel teel otsustawalt kaasaaidata wõitlusühtluse jaluleseadmiseks.

Kuid ametiühingulise ühtsuse jaluleseadmise alal on weel tingimata tarwis nende ametiühingute liitmine, mis tegutsewad paraleelselt wõi ühe ja sama tööstusharu tööliste organiseerimise alal — nagu Eestis see juba kütjate ja dekimeeste ühingute liitmisega sündinud on. Need kogemused, mis Kanada ja Prantsuse (Marseille) weetranspordi tööliste organisatsioonide ühendamisel saadud, kinnitawad, et ühinemisest saadik on kummagi maa weetranspordi töölised nii suuteliseks saanud, et sunniwad laewaomanikke ja ettewõtjaid oma nõudmisi täitma, läbiwiies rida edukaid aktsioone töötingimuste parandamiseks ja reaktsiooni tagasilöömiseks. Ühinemisel ei kaswa ühingute organisatsiooniline jõud mitte kokkuarwamise, waid kasutamise tehtega. Paljud organiseerimata töölised, kes warem kummississe ühingusse ei tahtnud kuuluda, astuwad nüüd hulgaliselt uude organisatsiooni. Nad tunnewad selles oma ühisjõu ja tahte kehastust.

Kuid samal ajal näitawad ka kogemused, et ühinemine ainult seal edukat klassiwõitluse poliitikat kindlustab, kus ta sünnib täieliku demokraatia ja konkreetse wõitlusplatwormi alusel. Ühinemine peab sündima mitte paigalseismise pärast, waid just wõitlusjõudude kõwendamise, tegewuswäerinde laiendamise eesmärgil. See on maksev ka eesti merimeeste uue üldühingu kohta, kelle paljas liitmine kütjate ja dekimeeste organisatsiooni ühinemisega isenesest weel mingit wõitu ei too kui ei järgne ühinenud jõudude otsustav wõitlusele rakendamine eluliste nõudmistele eest. Seda tuleb igal eesti merimehel silmaspidada ja omalt poolt kõik teha üldühingu aktiivsuse tõstmiseks.

Igal juhul on ametiühingute liitmine üks parematest teedest tegewusühtluse jaluleseadmiseks ja siin on tarwis wõimalikult kõik wastawasse tööstusharusse — laewandusse kuuluwate kutseliikide ühingute liitmine wõi vähemalt nende tiheda ühise tegewusrinde loomine. Eesti killustatud merimeeste organisatsioonide juures on see edasi üks põlewamatest päewaküsimustest. Samal ajal on hädasti tarwis ühise wõitlusrinde jaluleseadmine rewolutsiooniliste organisatsioonidega — ISH sektsioonidega.

Ühiswõitlusrinde jaluleseadmiseks on tarwis kõige mitmekesisemad wõimalused ja meetodid ärakasutada, et wõimalikult laiemaid weetranspordi tööliste kihte ja ühinguid üheks wõitlusüksuseks koondada. Kogemused näitawad, et ka seal, kus kohapealsed wõi keskkoha ametiühingute reformistlikud juhid äraütlewad ühistest aktsioonidest palgatõstmise ja töötingimuste parandamise eest, on hulkade endi pealesurumisel ometi wõimalik ühiseid wäljaastumisi ette wõtta kõige wäiksemate, kõige algelisemate nõudmistele läbiwiimiseks. Nii õnnestus ISH sekretariaadil mõningaid ITFi kohapealseid organisatsioone kui ka iseseiswaid ühinguid kaasatõmmata protestiwõitlusesse Hitleri terrori wastu. Isegi mõningad nende organisatsioonide juhid on allkirja annud protestidele ja aidanud protest-

lendlehti lewitada. Inglismaal, Rootsis, Norras jne on ISH poolehoidjatel õnnestunud mitmesuguseid ühingute osakondi ja nende juhte ühisteks aktsioonideks kaasatõmmata, nagu võitluseks reaktsiooniliste meeskonna seaduste vastu, kongressi valimistel ühiste nimekirjade kokkuseadmiseks jne.

Üheks konkreetselt teeks sel kombel ühisväerinde loomiseks on, et ISH poolehoidjad nende samade nõudmistele läbiwiimise eest võitlemiseks ühist väerinnat nõuavad, mis ITF võit reformistlikud osakonnad ise on vastu võtnud ja otsustanud. Nagu teada, on nimelt ITF ja tema osakonnad kõigil mail oma koosolekutel ja kongressidel terve rea igasuguseid otsuseid teinud küll palgatõstmise, küll tööolude parandamise kohta aga samuti kapitalistliku ratsionalisatsiooni, fashismi ja sõja vastu. Nüüd on ISH poolehoidjatel aeg nende organisatsioonide liikmehulkadele selgitada, et tarwis on nende otsuste elluviimisele asuda, ja et selleks ISH osakonnad on valmis kõigi abinõude ja vahenditega kaasaitama ja võitlusühtlust looma. Eesti merimeestel on siin laewasöögi küsimus ja kollektiivweping, mis ühingutes on ammu otsustatud nõuda ja mille eest võitluse pidamise jätkamist tuleb kõige kategoorilisemalt nõuda.

Tarwis on nimelt nende nõudmistele alusel E. Merimeeste Ühingu liikmeskond liikuma panna.

Kogu ITF'il on 1½ miljonit liiget. Kui see liikmehulk aktiivseks saab, ühisel tegutsemisel vastuvõetud otsuste teostamisele asub, siis võib sarnase võitlusühtluse alusel kõigil mail weetranspordi töölise olukorda oluliselt parandada. Siis on võimalik paljuid neid otsuseid, mis seni reformistlikkudel ühingutel paberil seisid, elluviia, ja tugewa jõu laewaomanikkude peale tungidele vastu seada.

Weetranspordi proletariaadi lõhestatud olek, lahkpüüded ei ole loomulik, tegewusühtlus kõigi maade mitmesuguste weetranspordi ametiühingute wahel, aga samuti ka kummagi suure rahwuswahelise weetranspordi proletariaadi Internationaali — reformistliku ITF'i ja rewolutsioonilise ISH wahel on hädatarvilik päewaülesanne. See oli ISH täiskogu üksmeelne otsus silmapilgul weetranspordi töölise liikumise pealüüesande kohta kogu maailmas.

Ühiswõitlusrinde alusel peab korraldatud saama wisa võitlus töömuretmise, palga ja tööolude parandamise eest, wäerise imperialistliku sõja seipitsemise vastu, fashismi ja kapitali surwe ja rõhumise vastu.

Kõik merimehed ja sadamatöölised ISH uute otsuste alusel ennastalgawale võitlusühtlusele!

Lõpp kurnamisele pika tööajaga!

Walusalts annab eesti merimehele end tunda ülekohtuselt pikk tööaeg. Mitme laewaari karpidel, nagu Rang ja co, Jürnas j. t. maksab juba ametlikult kogu meeskonnale 2 wahetuse süsteem — teiste sõnadega 12 tunniline tööpäew. Tegelikult aga wältab tööpäew weel palju rohkem, kuna mitmesuguste „hädatarwilikkude tööde“ näol

sunnitakse sind peale ametliku tööaja maksuta mitu tundi lisaks higistama. Üsna sagedasti tõuseb töötunide arv sel kombel 18-ni ühe ööpäewa kohta. See tuleb ette eriti seal, kus laewaosanikud on ise ohwitserid. Seal wältab merel tööaeg päikese tõusust loojaminekuni, sadamas sunnitakse 2 meest maakangiga kaasatõttama, tasuta luuke lahti wõtma ja kinnapanema jne.

Millest see on tingitud?

Agasellest, et eesti merimeestel puudub kollektiivweping, mis sunniks laewaomanikke igal laewal ühtlaselt normeeritud tööaega läbiwiima. See on lubamata olukord. Laewatöö ei ole üksi raske, waid ka äärmiselt elukardetaw ja hädaohtlik. Kui palju ei tule just õnnetusi ette sellepärast, et mehed on üleliigse töökoormatuse ja wäsimuse tõttu ülepingutatud ja ei märka õigel ajal waritewat hädaohtu. Sagedasti et wii sarnane merimehe isiklik õnnetus hädaohtu mitte üksi teda ennast, waid ähwardab kogu laewameeskonda julgeolekut. See on põhjus, miks merimeestel on eriti hädawajalik tööaja normeerimine ja kollektiivwepinguga kindla piiripanemine laewaomanikkude ülikurnamisele pika tööajaga.

Meil on selles mõttes paremaks eeskujuks Nõukogude Liidu merimeeste waljult normeeritud tööpäew. Nimelt, 4 wahti all ja 3 wahti dekil. Mingisugust üleaurust ega mõttetut tagasundimist peale selle töönormi ei tunta.

Kuid meie ei pruugi piirduda üksi selle näitega, mida pealegi eesti laewaomanikud wõiwad „üleliia punaseks“ pidada. Waatame korra, kuidas Inglismaal, seal põlisel kapitalistlikul meririigil, keda eesti kodanluse muidu kõigis asjas armastab narrusteni järeelahwida — kuidas seal on merimeeste tööaeg korraldatud.

Kõigepealt, nii inglise deki kui masinamehe tööaeg ööpäewas on 8 tundi, mis üle selle, arwatakse ületundide hulka. (Wäljaarwatud roolitorid, dekiwaht).

Laupäewal lõpetawad päewamehed niihästi merel kui sadamas töö ära kell 12 päewal. Sadamas seistes arwatakse 8. tunnilisest tööpäewast maha peale lõunane teeaeg — 20 minutit ja kütjatel enne ametlikku tööloppu 20—30 minutit. Inglise nädalalaewades maksetakse katelde puhastamise eest lisamaksu, lastakse iga kuus üks kord wabaks jne. See tööaja normeerimine on enamwähem üldiselt maksw ja meestel on kerge ka nende tingimuste täitmist nõuda, kuna kollektiivweping on paremaks relwaks laewaomanikkude omawolile piiripanemisel.

Muidugi, tuleb ette ka siin igasuguseid kõrwalekaldumisi ja ettewõtjate ülekohtu, kuna on tegemist ikkagi kapitalistlikkude ettewõtete ja laewadega, kuid ometi inglise merimeeste normeeritud tööaeg ja kollektiivweping oleks eesti merimeestele esialgu suureks wõiduks. Need on asjad, mille läbiwiimiseks eesti merimehed peawad oma laewaparuneid sundima, muidu nii kõrgeks peetud „inglise eeskujule“ järgnema.

Mis tuleb meil kõigepealt teha?

Meil tuleb kollektiivwepingu nõudmine wiivitamata läbisuruda. Täna waa aastased laialdased teiste tööstusharude töölise streigid Eestis näitawad, et kollektiivwepingu nõudmine on üks sagedasematest palgawõitluse nõudmistest ja seal, kus tema eest mehiselt wõitlust peetakse,

suudetakse teda ka läbisuruda. Terwe rida hästi õnnestunud streike on selleks paremaks tõendusks.

Kui teiste tööstusharude töölisel oma streigid wõidawad, miks ei peaks siis merimehed wõitma!

Ka merimehed wõiwad ja peawad oma kollektiivlepingu läbisurma. See on täielikult võimalik kui ühingu juhatus seda nõudmist wõitlus päwakorralt ära ei wõta ja laewaomanikkudele alla ei wõta. Merimehed ise peadwad sõjakalt selle eest walwel olema ja ühingu pealekäima.

Külastame igal võimalikul juhusel välislaewu ja püüame teada saada sealseid elutingimusi ja välismaa merimeeste wõitluse kogemusi. Waatame ka Nõukogude Liidu laewu, mis on kogu maailma töölistele ja merimeestele näiteks, milliseks wõib merimeeste elu muutuda, kui pole enam kapitaliste, kes laewa kasud oma tasku topiwad.

Wõitluse teel suudab ka kodanlise maailma merimees oma elukorda parandada — ilma wõitlusest ei anna kodanlus midagi käest ära.

ISH liige.

Terwitus Eesti Merimeeste Ühingu

New Yorkis 9. juunil 1935 a.

Meie New Yorki eesti merimehed terwitame teid seltsimehi Eestis teie edusammus — Eesti merimeeste üldühingu asutamisel — seega näidates ühiselt wõitluse vajadusest arusaamist ja klassiwõitluse arenemise tõusu eesti merimeeste seas.

Soowime edu ning jõudu teie ühingu, et see jõuaks kord ärakaotada eesti merimeeste „kuli“ kuulsuse ja wiia eesti merimehed välisriikide merimeestega wõrdsel klassiteadlikkuse tasemele.

Loodame, et juhatus klassiwõitluses õiget liini peab ja tõsiselt ning ennastalgawalt saab töötama eesti merimeeste wiltsa seisukorra parandamiseks. Ühtlasi hoiatame ette juhatus, talitamast eelmiste eesti merimeeste ühingu juhatusete eeskujul ja uut ühingu wiimast kollasesse Amsterdami ametiühingu internatsionaali (ITF'i).

Kutsume üles kõiki wäljassõitwaid eesti merimehi jälgima Eesti Merimeeste Ühingu tegevust ja toetama tema wõitlust eesti merimeeste elukorra parandamise eest.

See kiri saab kirjutatud kahes eksemplaaris, millest üks saab saadetud „Eesti Merimeeste Ühingu“ ja teine awaldamiseks ISH eesti sektsiooni häälekandjale „Majakale“.

Seltsimehelikkude terwitustega

New Yorgi eesti merimehed.

Kalurite wiltsus karjub!

Mida kõik ei lubanud suurpettur Päts, kui 1. a. 29. mail kalurite saatkond käis talle oma hädasid kaebamas! Mitte ükski preemiaid ega kalahautamisemaju, waid ka maad, püüniste kindlustamist, laenu pikendamist, kalaturu korraldamist jne. Terwe kõmuline kawa seati põllutööstuste ri-

mis kokku kalameeste narrimiseks ja ninapi-diwedamiseks.

Nüüd, kus sellest rohkem kui aasta möödas, sipleb kalur endiselt wõlgades, ägab kõrge maksukoorma all, ta pole undki näinud preemiatest ega tóotatud maast, rääkimata nii hädatarwilikust tormiõnnetuste wastu kindlustamisest. Hädaohtlikul ja wähetasuwal leiwateenistusel ei kaotata tihti mitte ükski püüniseid ega paate, waid hukkuwad sagedasti terwed kalurite rühmad, jättes abi ja toitjateta leinama perekonnad, ilma et walitsuse poolt oleks mõeldud sõrmegi liigutada nii püüniste kui inimeste õnnetujuhuste wastu kindlustamiseks. Põllutööstimiser Talts koguni pragas ja kurjustas kaluritega oma hiljutises raadiokõnes, miks need riigile lootwat. Ta ütles: „On aeg wõõrduda waatest, et riik peab kõik korraldama, tegema ja kätte toimetama tarwilik on siin eeskätt kalurite endi algatus — wastastikusel alusel kindlustuse näol“ (!!!). Meie küsime sel puhul: Kui riigil on jätkunud küllalt summasid, et kustutada miljonlisi wõlasummasid kindralihärradele ja panganuumikutele, kui ta on hiigala summadega toetanud igatsorti kapitaliste, kui ta tänapäew maksab preemiaid suurpõllumeestele wõi, liha, munade, wilja eest, miks ütleb ta nii jultunult ära kaluritele abist, miks soowitab ta neil wastastikkuse alusel kindlustada? Mis tähendawad need Taltsi sõnad?

Need tähendawad armutut enesepaljastust! Need tähendawad seda, et Pätsi diktatuur pole oma lubadusi kalurite wastu algusest peale tõsiselt wõtnud. Nad tähendawad, et Pätsu diktatuuri walitsus on suurkapitalistide klassi walitsus, kes ainult jõukate rahwakihtide huwisid kaitseb, waestelt aga koorib nende wiimse.

Eesti kalur on selles mõttes töötatöölise seisukorras, kes oma tööwaewast kaugeltki seda kätte ei saa, mis ta seal juures näeb, kelle waewaga püütud kalasaak läheb kõiksugu marodööridele ja waheltkauplejatele hiigla kasude kokkuajamiseks. Walitsuse äraütle misega kalaturu korraldamisest ja soowitusega kaluritel enesalgatuse teel kalamiiki ja hoiukohti korraldama hakata, jäetakse kehvik kalur endiselt marodööride koorida.

Naissaarelt wõi Pranglisaarelt kala mootorpaadiga Tallinna tuues, saadakse sagedasti ainult niipalju, kui mootor petrooleumi ärakulutab. Kuigi Tallinna turul on räimehinnaks 2—3 senti kilo, ei saa kalur kaugeltki seda hinda omale, sellega müüb „torgohwka“ tarwitajale. Siit tuleb maha arwata veel weoraha, sadamamaks, kaalumaks, woormeheraha ja lõpuks edasimüüja waheltkasu, mis turul müües veel wõrdlemisi wäike selle kõrwalt, mis suured haid peale soolamist ja konserweerimist kalade eest oma tasku topiwad. Pole raske näha, et kalur ei saa oma raske ja hädaohtliku töö eest kaugeltki õiglast töötasu, rääkimata võimalusest uute püügiabinõude muretsemiseks. (Paljud kaluritel on veel enne maailmasõda muretsetud wõrgud, mida kui silmatera hoitakse ja kehwe mini tasuwa töö juures üldse ei taheta tarwitusele wõtta, kuna kardetakse neistki ilma jääda).

Weel raskemas seisukorras on aga kaugemate randade kalurid — nagu Harju ja Wirurannas. Kalu pole kuhugi müüa. Turud on kaugel, senna transporteerimiseks pole wahendeid, sissesoola-



Sõda!

Kohutaw weretalgu on algamas. Faschistlikud massmõrtsukad jänunewad inimwere järgi. Mussolini ihkab Abessiinia kägistamisega terwendada oma haiget diktatuuri. Hitler wõtab hoogu Leedu piiri äärest, et üle Läti ja Eesti alata ristsõda Nõukogude Liidu wastu. Jaapani ja Poola imperialistid toetawad teda selles.

Uus kohutawam ilmasõda haaraks weel rohkem rahwaid, tapaks weel rohkem miljoneid töörahwa poegi kui eelmine ilmasõda 1914—1918 aa.

Ainult töörahwa ühine wõitlusrind imperialistlikkude sõjaõhutajate wastu tõmbab kriipsu läbi kohutawast weresaunast.

Weetranspordi töölised! Ärge unustage, et teie kohus on takistada sõjamoona wedu kõigi abinõudega!

mine väiksel wiisil omaette ei tasu. On juhuseid, kus wahel, kui kala rohkem wõrku läheb, nad tunni soolatakse, kuid 20—25 kraadilise palawuse juures kergesti rikki lähewad ja uuesti tagasi merde peawad rändama. 1934 a. suwel olid ranakülad mädanenud kaladega täidetud — kalamehed aga nälgisid nende hunnikute juures.

Seisukorra teeb raskemaks weel see, et kaluritel puuduwad muud äraelamise wõimalused. Puudub maa wõi on tillukene kruusane maalapikene ühe lehma wõi heal juhusel hobusega, mis peale kartuli sulle midagi muud ei anna. Sellepärast on kalurite häda ja wiletsus otse karjuw.

Möödapääsmata on tarwis, et kehwik kalurid saaksid toetust, et nende wõlad saaksid kustutatud, et neile saaks protsendita pikaajalist laenu antud. Tarwis on kehwik kalurite kalasaagi turustamine ülerügi nii korraldada, et nad oma saagi otsekohe organiseeritult ja õiglase tasu eest realiseerida saaksid, et neil ei pruugiks liiakasuwõtjate ega marodööride wahelttalitust tarwitada. See pole wõimalik kehwik kaluritel üksikult, see pole wõimalik ka ministrihärä Taltsi poolt soowitatud „wastastikkuse enesealgatuse“ teel, sest kehwik kaluritel puudub selleks kõige algelisem aineeline jõud. Siin on tarwis riigi toetus. Hädatarwilik on ka kalamehe enda kui ka ta püügiriistade kindlustamine tormiõnnetuste ja muude ohtude wastu.

Kuid kõigis neis kalurite eluküsimustes on Pätsi diktatuuri walitsus näidanud üles kõige suuremat wastutulematust ja hoolimatust, ta on näidanud, et ta seisab ainult kodanlise klassi teenistuses ja tunneb kehweamate rahwakihtide wastu ainult niipalju huwi, kui palju neilt makse wõtta ja neid majanduslikult wäljapigistada saab.

Eesti kehwik kalur on teel pikaldasele nälja-surmale.

Kui sootu teistsugustes tingimustes on N. Liidu Kalur, ta ei murra pead, kuidas oma saagist lahti saada, waid ta töötab suurtes kalakolhoosides, keda riik mitte üksi ei warusta uute modernsete püügiriistade ja mootorpaatidega, waid kelle kalasaagi õiglaste hindadega realiseerimise, müümise kindlustab riik.

Töötawad suured otstarbekohaselt sisseseatud kalasoolamise ja konserweerimise tööstused. Nõukogude kalur on õnnetujuhuste wastu kindlustatud, samuti on kindlustatud ka ta püügiriistad ja wahendid. Ta ei pruugi palja käsi jääda, kui torm lõhkus ta püünised, wõi wiis ära paadi, ta perekond ei pruugi kerjama minna, kui tormiõnnetuses uppus perekonna isa. Nõukogude kalur ei tunne muret homse päewa eest. Sotsialistlik tööliste ja talupegade wabariik hoolitseb kalurite eest kui esmajärgu õiguslikkude töötawate kodanikkude eest.

Eesti kalurid, aeg on ka teil oma huwide eest wõitlusega wälja astuda! Teil on mitmesuguseid organisatsioone ja rühmitusi, mida ettewõtjad ja suured kalanduse kapitalistid oma huwides ärakasutawad. Tarwis on sellele lõpp teha. Tarwis on kalameeste seltsid muuta klassiwoitluse alusel seiswateks organisatsioonideks, kes oma liikmete huwide eest julgelt ja agaralt wäljaastuwad. Paljudes teistes tööstusharudes on tänawu organisatsioonid nõudmiste ja palgawõitlusega oma liikmete seisukorda tuntawalt parandanud. See on wõimalik ka kaluritel, kui ainult energiliselt pealehakatakse.

Astuge sidemesse ISH eesti sektsiooniga kui merimeeste, sadamatöölise ja kalurite ühise wõitlusorganisatsiooniga. Elagu eesti kalurite wõitlus paremate töö ja elutingimuste eest!

Noor Kalur.

Sõnumeid merimeeste elust ja wõitlusest.

„Eestirannal“ lobbab surwe ja ülekohus

Elu „Eestirannal“ kujunes sellest ajast, kui tuli peale endine „Wironia“ kapten Nelberg hoopis wäljakannatamatuks.

Esimesena tundsid orjakupja „köwa kätt“ tulemehed. Neile sai see au osaks, et Nelberg — praegune „Eestiranna“ kolmas saba — tormas täies hiilguses kütteruumi praksuma, et mis see tähendawat, et tulemehed ei pidawat auru saama. Kuid samal momendil seisib aur punases (180 n.). Selle järgi öeldi, et süsi on liiga hea, kütjatel olewat weel särgid seljas. See põletawat restisi. Järgmiseks punkriks tulewat wiletsam süsi peale wõtta, nii, et kütjatel särgid seljast maha kukuks. Sellega oli Nelberg oma tagasundimise programmi teatawaks teinud: wiletsa meriorja nahast wälja pingutada wiimne higitilk. See awaldub ka pikas tööajas. Tööd sunnitakse tegema Eesti pühadel ja sadama tööajal — muidugi seal sadamas, kus on tööaeg pikem. Kui aga lühem, siis on Eesti tööaeg.

Eriti suurt ülekohut ja pettust tehakse tollikau-

bagi. Kord, kui jõudsimme Soome, laadimispaika, läksid merimehed wiru walget küsima. Härradel oli aga wana nutulaul lahti, et tollid ei olewat midagi lahti jätnud, ei saawat midagi anda. Nüüd tulewat Soome waba wiinamüüki toetada! Samal ajal aga müüsid härrade armualused (kokk — saba naisevend) piiritust ja meeskonnalt warastatud sealiha soomlastele ning keetsid kõigis likööris. Härrad pidasid uhkeid sünnipäivi ja ostsid endile nahkjopesid.

Teine kord Inglismaale jõudes, tollikaupade pealewõtmisel puhuti meestele niisugust umluud, et kaupu olewat sedawõrd piiratud arwul, et iga mees woiwat ainult 3 pakki tubakat saada. Pealegi olewat Itaalias hirmus tigidad tollid, mis tõttu tollikaubaga sissekukkumisel pidawat laew maksma. Kui aga kohale jõudsimme, selgus, et härrade armualuste kambal oli terve ladu tubakat tagawaraks peidetud. Järelikult, meeskond pidi sellepärast tubaka kriisi all kannatama, et wiimased omale tollikaubaga seda rohkem puhast saaks teha.

Kui kaugele see härrade kokkumäng oma pailastega läheb, näitab, lihawarguse lugu, mis mehed

awalikuks tegid. Nimelt, olid mõned mehed wargusest haisu ninna saanud ja läksid merel härrade prowisiruumi uurimise retkele. Juhtkonna lihatünnist leiti ainult 2 kõhuäärt soolwee sees ujumas. Aga ometi oli kõigil teada, et saksad sõid igapäew seapraadi. Kui meeskonna liha järel kaaluti, leiti seal kohutaw puudujääk — terwelt 235 kilogrammi. Selle oli juhtkonna „sugulane“, kokk ajajooksul meeskonna järel warastanud ja juhtkonna lauale kannud.

Eksitus aga oleks arwata, et kokaga midagi juhtus. Kui meeskond liha warguse üle kisa tõstis, lubati kõigil käed raudu panna ja otsemat teed mahamaktsa. Tallalakkuja kokk aga jäi ausaks mehiks pealegi. Niipalju aga on siiski olukord muutunud, et nüüd sakste toiduraha on tõsnud, sest meeskonna lihatünni kasutamine pole enam nii lihtne.

„Eestirannal“ walitsewa ülekohtu ja pügamise wastu saab siis kõige edukamalt woidelda, kui mehed ise kõik üksmeelselt kokkuhoiawad ja iga sarnase katse puhul ka üksmeelselt oma huwide eest wälja astuwad. Kaduma peab see nähe, kus ühed nõuawad ja üldisi meeskonna huwid kaitsewad, teised aga tagasikisuwad ja end kas wõi surnuks jooksewad, kui türann Nelbergi tursunud larhw kusagilt paistma hakkab. Maha orjameel ja tallalakkumine! Astume julgelt oma õiguste eest wälja!

Walge ori.

Eesti lipu all teostati »Rayl« Eesti orjust.*

Tänawu aasta algul tõmmati ühele wanale inglise laelawalgule ahtrisse eesti sini-must-walge trikoloor, kirjutati kodusadamaks peale „Pärnu“ ja isamaa pojad hüppasid rõõmus: „Hoosianna, eesti kaubalaewastik kaswab!“

Kuid õigem oleks olnud, kui laewa uuele „eestipärasele“ nimele — „Ray“ oleks lõppu weel kaks tähte — „sk“ juure lisatud, siis oleks ta nimi paremini selle olukorraga klappinud, mis walitseb laewal.

Kõigepealt, meeskonna töökohustus on erakordselt suur, kuna laew sagedasti sõidab poole meeskonnaga. Kapten Jakobson Pärnust, kes on ühtlasi ka laewa esindajaks Eestis, on elawaks näiteks kui kaugele wõib peremeeste saagiahnus küündida. Hiljuti wähenes meeskond kolme mehe wõrra, kuid kapten ei mõtelnudki kaua aega uusi mehi asemele wõtta. Ega kolme mehe palk ta eneseigi taskus karju! Ülejäänud mehed aga pidid puuduwat meeste eest töötama ja ilma lisapalgata laewa sõidukorras pidama.

Meeste ülekoormatuse tõttu on meeskonna eluruumid eeskujulikult rüüpsed. Kokkuhoiu pärast ei tarwitata laewas wärwi, peale „suuriku“ — ja sedagi mitte igalpool. Selle asemel aga peab roostehaamer meeste käes äärmise kiirusega liikuma.

Nagu wiimased teated kõnelewad, on „Ray“ uuesti Eesti lipu alt arawiidud. Nähtawasti jättis „aus äri“ midagi soowida.

Üheks lubamatuks ükskõiksuseks, otse meeste eluga mängimiseks on päästepaatide korrast äraolek. Tõsi, päästepaadid on küll olemas, kuid talid on nii läbimädanenud, et waewalt ühes seisawad. Mis juhtuks aga siis, kui laewaõnnetuse puhul tuleks paadid meestega allalasta? Muu päästepaadi inventaar on wist üldse eesti seaduste järgi üleliigne. (Wäljaarwatud mõlad, mis „Rayl“ leiduwad, kuid, mis ka „Stella“ puudusid).

Kõigi eelpool nimetatud puuduste kõrwal sünnitab nurinat ka see, et üks naispere liikmetest on kapteni isale — laewa esimesele tüürile, liig ligidale sattunud ja hoiab nüüd rohkem laewapere-meeste kui merimeeste poole, mis annab wahel kaunis halwast küljest end tunda — mitte üksi meeskonnale, waid ka osale juhtkonnast. Kuna meeskond on enamasti organiseerimata, siis on seni raske olnud oma huwide kaitseks ühist keelt leida.

Sellepärast, kõik „Ray“ mehed, astume Eesti Merimeeste ühingu liikmeks ja hakkame aktiivselt oma olukorra parandamise eest samme astuma!

Harkjalg.

Patagoonlased.

Tulin mõni aeg tagasi Rotterdami ja nagu see siin kombeks on, käin Willemspleinil jobi waatamas.

Ühel päewal näen, et platsil, inglise konsulaadi ees on erakordne elewus. Sean sammud sinna poole, et oma silmaga takseerida, mis seal õige lahti on. Teel trehwan suguwenda ja pärin sellelt rahwakogumise põhjust.

„Ah seal maksetakse Patagoonia laewamehi maha“, saan wastuseks.

„Mis Patagoonia laewamehi? Minu teada polegi patagoonlastel laewu.“

„Kas sa siis nii wähe maailmaasju teadki. Täna maksetakse inglise laewalt „Hendrikult“ 6 eestlast maha.“

No aga mis neil patagoonlastega tegemist on?“, pärin aina kaswawa uudishimuga.

„No kuula siis, kui see sind huwitab. „Hendrik“ on wene walgete laew, sõidab inglise lipu all, palka maksetakse türgi rahas, laewa meeskond on enamuses eestlased. Kõige patagoonilisem on aga see, et need suguwennad läksid odawa palgaga laewale. Keskmiselt 5 inglise naela kuus, mis pea terwelt söögiks ärakulub.“

Suguwenna juure tuleb üks hollandlane ja parastab: „Nüüd nad raisad said koti. Töötasid 4 kuud jumala muidu ja lõpuks kott!“

Küsin sellepeale suguwennalt, miks hollandlane „Hendriku“ meeste peale nii werine on. Suguwend seletab, et hollandlased tahtnud sügisel kui laew munsterdanud, et kapten wõtaks mehed unionist nagu harilikult. Kuid kapten kutsunud konsuli laewa ja kui laew oli dokist wälja wiidud, munsterdanud mehed ühe kolmandiku palgaga peale. Kuna enamuse madala palgaga peale minijaist olnud eestlased, siis saanud hollandi merimehed nii wihaseks eestlaste peale, et pidanud kõigile nahapeale andma, ka neile, kes maal olnud.

Wõi siis sarnase auga on see patagoonlaste nimi teenitud!

Kuna parajasti üks patagoonlaseks hüüetaw konsulaadist väljus, lähen jutule ja küsin, millest neil siis laewas tüli tekkis. Mees wastab, et kapten maksnud Noworossiiskis wiie mehe eest kokku 50 rubla trahwi, kuid mehed ei pidawat seda trahwi seaduspäraseks ja protsessiwat sellepärast konsulaadis.

„Mis eest see trahw siis teile määrati?“

„Ah, komissarid tahawad joogiraha“, wastab mees.

Nagu näha, olid patagoonlased ka Nõukogude Liidus mõne patagoonliku sigadusega toime saanud, mille eest see karistus neile määratud.

Tõesti, peab tunnistama, et sarnased patagoonlaste wägitoad ei tõsta eesti meriproletaarlaste au ega lugupidamist rahwuswahelises merimeeste peres, waid wastuoksa, annawad halwa kuulsuse, eriti skääbiks minemise pärast.

Maha orjawaam ja palgarikkumine eesti merimeeste seas! Elagu rewolutsiooniline klassiteadwus ja solidaarsus rahwuswaheliste merimeestega!

Militant.

Eesti tööliisklubi New Yorgis wäärib külastamist.

Minul oli juhused hiljuti ühe Skandinaawia laewaga „lombi“ tagust külastada ja New Yorgi eluolu lähemalt näha.

Hakkasin kõigepealt New-Yorki interklubi otsima. Kuid nagu selgus, on siin Broad Str. 140 interklubi oma tegewuse lõpetanud. Põhjuseks on see asjaolu, et interklubi asus enne New Yorki merimeeste punases unioonis, kuid nüüd on uniooni mehed selle tõttu, et walitsus sunnib merimehi kompaniide unioonidesse astuma, otstarbekohasemaks pidanud wiimastesse üleminna, et sel teel neis edukamalt merimeeste organiseerimise tööd teha. (Muidugi püütakse enam arenenumatele merimeestele sissepääsemisel igasuguseid takistusi teha: nõutakse, et oleks juba laewal teenistuses, et maksaksid sisseastumismaksu 5 dollarit, et ei seisaks mustasnimikirjas jne. Kuid igatahes, tuleb seda taktikat merimeeste organiseerimises ometi õigemaks pidada, kuna sel teel seistakse otsekoheselt merimeeste liikumisele ja igapäewasele wõitlusele kõige lähemal). Esialgu tõi see taktika muutus küll interklubi tegewuses ajutise seisaku. Nagu kuulda, on ka teistes Ameerika linnades samal põhjusel interklubid esialgu oma tegewuse lõpetanud kuni nad utel alustel uuesti organiseeritakse.

Läksin siis ja otsisin üles New Yorki eesti tööliste klubi, mis asub mustanahaliste wiletsuse ja kannatuste linnajaos — Haarlemis (27—29 West 115 th Street). Nagu selgus, hoiawad siin kandis sõitwad eesti merimehed kõik selle klubi ümber. Leidsin siit eest palju wanu tuttawaid, kes heitnud end siia „ankrusse“.

Eesti töölistel on siin üüritud suur neljakordne maja, kus nad käiwad koos oma elukorra paran-

damise üle nõupidamas ja wabal ajal meelt lahutamas. Omawaheline kord ja läbisaamine on wäga seltsimehelik. Kõik on häatahtlikud ja igakülgselt wastutulelikud. Minule jäi New Yorki Eesti Tööliste Klubist tõesti ilus, kodune mulje. Soowitan sellepärast kõigil eesti merimeestel, kes kunagi juhtuwad New Yorki sattuma, esimehseks kohe see klubi ülesotsida. See on tõeline proletaarlaste kodu ja sealt wõite alati saada seltsimeestelt nõu ja juhatust oma tarwetele.

Ühtlasi oli mul juhused osawõtta ka ühest maailma suuremast tööliste koosolekust. See oli New Yorki tööliste sõja ja fashismi wastane protest miiting. Ühte hiigla saali oli kokku kogunenud umbes 25 tuhat töölist. Demonstreeriti ka Saksa konsulaadi ja Ameerika fashismi õhutama suurkapitalisti Hearsti majade ees.

Ameerika töölistes teawad, et sõda ja fashism ei too neile midagi head, waid, et see on ainult rahakuningate hullumeelne ahnus tööliste surnukahada kulul omale miljoneid teha.

ISH liige.

Merimehed organiseerisid ise omale klubi!

Mõned arenenumad norra merimehed panid hiljuti New Yorgis aluse n. n. Skandinaawia merimeeste klubile, mis töötab interklubi põhimõtetel. Mõne kuuga on see merimeeste ettevõtte kaswanud küllalt elujõuliseks. Ta on jõudnud shippingmeistrite käest kohtadega angeldamise norra laewadele oma õiglasele korraldusele wõtta. Igapäew käiwad laewa komiidid laewadel kontrollimas ja laewajuhid on sunnitud kõik mehed klubi kaudu tõrn süsteemi järgi peale wõtma, arwastades klubi poolt esitatud nõudmistega.

Klubi wiis isegi streigi läbi, mille tähtsamaks nõudmiseks oli, et siit palgatud merimehed saaks keskmise Ameerika meeskonna palga, mis on poolesuurem Norra uniooni ametlikust palgast.

Se norra klassiteadlikkude merimeeste enesealgatus on paremaks eeskujuks ka teiste maade merimeestele, näidates mis kõik wõib korda saata organiseeritult.

Kes sõidab Stokholmi,

astugu Rahwuswahelisse Merimeeste Klubisse sisse. Seal leiate wärskeid ajalehti ja tööliiskirjandust. Seal saab odawate hindadega osta ka sigarette, limonaadi, kooke, kohwi jne. Kaks kord nädalas on koosolekud.

Klubi asub: Brunngränd 4. Kui Wabasadamast sõita, siis esitaks autobuss Nr. 73-ga, siis Normalmstorgi juures ümberistuda tramm Nr. 10. Wärta sadamast sõites õtsekohe tramm Nr. 10-ga klubi juure. Hammarbyledenist tramm Nr. 9-ga. Ringvägen—Södermann-gatanist tramm Nr. 4 või 6-ga.

Kohwipidu kirikus.

Laew jõuab sadamasse. Waewalt saawad otsad kinni, kui torukübars „hingearst“ laewa ronib. Kaenlaall pundar taewakirju, nagu nagu süütl neitsil, noogutab ta meeste poole peaga ja kui mõnel käsi wäga must pole, turkab ka wiis pihku. Esitab end siis taewa saadiku wõi Issanda assistendina, kes tulnud merimeeste „sõprade“ missjonist waeste laewameeste südameid harima.

„Noh poisid, kuidas reis läks? Kas juba kaua olete kodumaalt ära?“

Kui meestelt kohe wastust ei saa, kedrab edasi: „Jah, mh, eks ta ole, halwad ajad, palju töötä töölisi. Teil ka nii kitsad eluruumid ja wiletsad palgad, aga eks nüüd pea kõik kannatama. Kui kord ajad paranewad, eks me katsu siis ka missjoniga teie olukorda parandada.“

Kui mehed ikka weel umbusklikult waikiwad, läheb ta otsekohe asja juure:

„Ah soo jah, poisid, meil on täna õhtul kirikus kohwipidu. Tere tulemast kõik! Seal wõite lugeda kodumaa ajalehti ja kirjutada kirju. Meile tuleb ka palju tütarlapsi! Kauni jälle nägemiseni!“

Põlglikkude pilkkudega saadab meeskond weiderdaja välja. Nii mõnigi tüse wandesõna lendab järele. „Keri, keru wanamees, wõi siin tööinimesi hullutama! Katsu, et ise paradiisi rongist maha ei jää!“ Kirjandusest tuntakse niipalju huwi, kui wõrd see wäljakäigukoha tarbeid rahuldab.

Meeste poolt koperdab taewariigi kuller ohwitseride salongi, kus wadistab tundi paar — tont teab mida kõiki kokku luisates. Juhtkond „heast kaswatuses“ ja „wiisakast kombes“ kummardab ja austab wanameest naeruwäärse lolluseni.

* * *

Õhtul. Pingutaw laewatöö on lõppenud. Pesed end higist ja mustusest puhtaks. Sööd õhtusöögi ja paned puhtamad riided selga. Tunned otse loomusunnilist tarwet wäljaminna. Igapäewane wilets kokkupigistatud laewaelu on su sedawõrd äratüütanud, et tunned end nagu wangina. Aga kuhu minna? Kehwal merimehel ei ole ju meelelahutuseks kohta, kus sind rahaliselt ei rööwitaks. Palgad on madalad. Rahakursside wahe wäga suur. Wõimata on igas sadamas palga arwel raha wäljakirjutada.

„Kas täna õhtul maale lähed?“, küsitled naabrit.

„Ei ole ju kuhu minna!“, wastab see.

„Teeme wäikese jalutuskäigu niisama linna“, soovitab kolmas.

Ja ilma, et pikemalt weel arutada, seatakse sammud linna poole. Longid tänawaile. Kohwikute reklaamid ja muusika helid kutsuwad. Uhked waateaknad ja lõbustuskohad hästi rietatud härrade ja daamidega kihwtitawad werd. Nukrus ja wiha asub hinge. Sina rübele tööd teha, et silm on sinine, aga ei saa niigipalju, et sadamasse jõudes end weidigi saaks inimesena tunda. Need päewawargad aga lõbutsewad ja prassiwad ööd ja päewad läbi sinu tööwaewa, mille eest nad kõrtki ise pole liigutanud. ... Nii mõtiskledes sammud edasi, sihita ja eesmärgita — ühest tänawast sisse teisest välja.

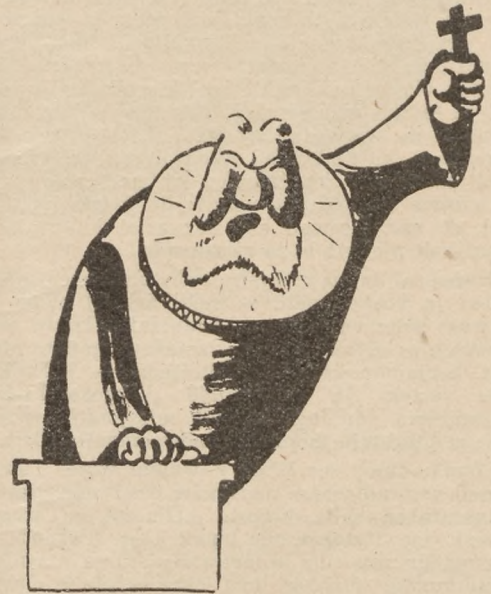
Korruga silmad maha, mille esisel ilutseb

reklaamitules silt: „Skandinaawia merimeeste sõprade missjon“. Soo, see siin ongi siis see päewase hingearsti hullutamisepaik. Seisatad, tunned wastikust selle maha wastu. Waatad küsiwalt üksteisele otsa. Kellegil pole tahtmist oopiumi koopasse minna. Aga, et kuhugi minna pole, et midagi mõistlikumat teha pole, otsustakse lõpuks ekskursioonina waatama minna, missuguste wõtetega tänapäew papid merimehi pimesatada ja orjakütetes hoida tahawad.

* * *

Suures walges missjoni saalis ei puudu kodusus ja mugavus. Raadio mängib. Lauad on asetatud nagu kuskil kohwikus.

Sisseastujaid wõtab papp oma abilistega vastu. Silmakirjaliku lahkusega pigistatakse kätt, küsitakse su laewa nimi rahwusline päritolu. Ja sellepeale saadetakse sind ruumi kaugemasse ossa, sõnadega: „Olge nii lahked, tundke end nagu kodus!“



„Armuline jumal nuhtleb oma tarka kätetööd tööpuudusega! ...“

Hakkad silmitsema oma ümbrust. Saalis on mitmesuguseid ajawiite mängusid. Seintel ripuwad kuningate ja söödikute pildid. Nende kõrwal mõni merepilt, mis merimehe teenistust püüab ilustada ja tema orjaelu wiletsusi kinni katta. Laudadel warraste otsas Skandinaawia riikide lipud. Ühes nurgas ajalehed. Lähed wõtad ühe ja teise neist. Kuid kõik nad kubisewad täis lordide ja kuningate pulmade ja priiskamiste kirjeldustest. Wõi jälle on mõni suurte teenetega isamaa poeg — politseinik, ohwitser, preester wõi kohtunik, kuskil „ennastsalgawalt“ riigi julgeoleku kaitseks wäljaastunud wõi kuskil mõne tööliste igapäewase leiwapalukese eest wõitlemise rongikäigu mahasurunud wõi nurjaajanud. Kuid ei ühestki lehest leia sa, kus ka sinu kui tööliste

elust ja õigustest tõelewastawalt oleks kirjutatud. See on eht kurnajasklassi kirjandus, mis ei wõigi tööliste elu ja wõitlust nii kirjutada nagu ta on. Edasi, leiad ohtralt „Merimeeste laulikuid“, kuhu on jällegi paigutatud ainult niisugused laulud, mis sinu sünnimaad, riigivalitsejaid ja isamaaarmastust ülistawad. Jälle wõte merimeeste tähelepanu ärapööramiseks klassiwõitlusest. Ühest wäikesest ruumist leiad kirjutusepuld, walmis kõigi kirjutusmaterjalidega.

Kauem aga ei saa enam rahulikult uurimistretke jätkata, sest ühes saali nurgas hakkab papp parajasti oma hullutamise jampsiga peale. Kõigepealt paar laulusalmi ja siis üks kulunud piiblisalm, millele järgneb pühakirja seletus. Terwelt pool tundi keerutab ta sõnu otsides taewa teest ja kodumaast, wassib kokku kõik Iidamad ja Aadamad. Maailma kriis ja halwad ajad olewat tulnud karistuseks waestele patustele inimestele. Inimesed olewat hakanud liig head tahtma, läinud ülekatte. Kõnest paistab välja, nagu oleks merimees see kõige patusem olemus maa peal, nagu ei tohikski ta maa peal soowida paremat elu ega inimlikumaid töötingimusi, sest ainult kannatuste läbi saawat taewasse. Parem elu wõiwat olla ainult walitsewal klassil, kes kutsutud ja seatud walitsema ja töörahwast kurnama. Kuulad ja wangutad pead. Jah, tööliste on praegused halwad ajad tõepoolest karistuseks, kuid selle eest karistuseks, et nad pole weel parasiitide ja rõhujate wägiwalla korda kukutanud, et nad lasewad end sarnastel hullutajatel rahulikult pimestada ja allasuruda

Wahepeal kannawad missjoni naisliikmed saalis kohwi ja kooke laiali, et mehi ärkwele hoida ja igawust peletada. Sellepeale laudakse kohwi eest taewaisale kiitusesalm ja lastakse igaihe nina eest korjandusekott möödalibiseda — kohwikulude katteks ja missjonitöö „kõrgeaateliseks“ toetamiseks. Muidugi kaswab missjonitöö wiljakusega preestrite honoraar laewaomanikkudelt.

Lõpuks tuleb see kõige kawalam wõte. Tütarlapsed asuwad waese merimehe pead segi ajama. Jutustatakse sulle lugusid hellusest ja wagadusest. Soowitatakse olla leplik kõige ülekohtu ja raskustega, mis elus ja laewateenistuses ettetuleb, mitte kunagi sõnagagi oma leiwaisadele ja ohwiseridele wastu ütelda, waid kohusetruult ja alandlikult iga wiimane käsk ja korraldus täita. Ainult nii olewat wõimalik korralik inimene olla ja elus edasi jõuda

Kurnajad teawad, et merimeeste nõrkuseks on naised ja sellepärast katsutakse ka neid abiks wõttes merimeeste meeli segi ajada, et nad ei mõtleks palgawõitlusele ega oma elukorra parandamisele nõudmistele teel, waid alluks wagaste lambukestena kurnajate orjastawale surwele.

Südamele ajab see inimhingede püüdmise lõks. Tunned järsku wäljakannatamatut jälkust nende tütarlaste, papi ja kogu selle maja wastu. Sõpru kaasa tõmmates, katsud, et kiiresti sellest mülkast välja saad

* * *

Kui palju ei ole teisigi meiesuguseid merimehi, kel pole sadamasse jõudes kuhugi minna, kelle ümbrus on kõik nii korraldatud, et nad,

kas oma higiwaewaga teenitud palga kuskil lõbustukohas ühe õhtuga parasiitide lõugade wahele wiskawad wõi jälle missjonimaja hullutajate oopiumi koopasse satuwad. Eriti peenikesi meetodeid tarwitawad Skandinaawia missjonimajad, kelle katsesarwed sagedasti ka eesti merimeeste järgi wäljasirutuwad.

See on wäljakannatamatu olukord. Merimeeste meelelahutamine ei pea muutuma tema rahaliseks wäljapigistamiseks ega orjaahelate needimiseks, waid tõsiseks, proletaarseks meelelahutuseks.

Sellepärast on tarwis merimeestel tihedamalt koonduda interklubide liikumise ümber. Paljudes



Ei painuta selga pimestajate ees, waid klassiteadliku kindlusega sammub tõsine töörahwa poeg kurnamise, pimestamise ja fashismi wastases wõitlusrindes.

sadamates weel puuduwad klubid, kuid on siiski rida sadamalinnu, kus töötawad interklubid. Tarwis on neid külastada ja toetada. Mida tihedamalt merimehed oma klubide ümber koonduwad, sede rohkem awanewad interklubidel wõimalused merimeeste mõistliku meelelahutuse eest hoolitsetada, neid tõsisteks proletaarseteks kodudeks muuta, kus wõib ka oma ülitähtsaid tänapäewa wõitluse küsimusi läbiarutada ja igapäewaseks tööks ja tegewuseks jõuda koguda.

Kõik kui üksmees interklubide ümber! Juhata me taewaapostlid aegsasti nende endi paradiisi, et nad meie maa peal jalgu ei jääks, kui meie siin oma paradiisi ehitama hakkame!

Üks wälissõitew merimees.

Mitte kirikusse ega missjoniurkusse, waid interklubisse läheb klassiteadlik merimees sadamasse jõudes!

Nõukogude merimeestel on erilised söögirumid



Käesolev pilt kujutab ühe nõukogude laewa meeskonna söögisalongi. Eri-
lise söögiruumi sisseseadmine ei ole üksi terwishoidlikum, vaid ühtlasi
ka inimlikum, mille poolest kodanliste maade laewade meeste eluruumid
loomatalli võrdluseni küüniwad.

Nõukogude Liit ostis 40 uut laewa, laseb ehitada 7.

Nõukogude Liit on käesolewa aasta esimese poole jooksul ostnud välismaalt üle 40 auriku. Ostetud arurikud on enamasti 4000—7000 tonni vahel ja uemad. Nii näiteks Hollandist ostetud „s/s „Gull“ — 4142 tonni ehitatud 1923 a. (maksis 15.000 inglise naela). Samal ajal on Nõukogude Liit tellimise annud ka inglise laewatehasele — Furness Shipbuilding Co-le 7 uue laewa ehitamiseks — a 4000 DW tonni, mis kõik peawad tugewa ehitusega olema ja jäämere sõiduks wastawalt konstrueeritama. Tellimine peab aasta jooksul täidetud saama.

Kui arwesse wõtta weel seda, et Nõukogude Liidu oma laewatehased palawlikuliselt igapäew uute laewade ehitamise kallal ametis on, siis on selge, et see nõrgem koht nõukogude majanduses — transport, jõuab üsna pea soowitawale sotsialistliku riigi rahwamajanduse ülesande tase-
mele.

70 laewa Kaara merre.

Nõukogude Liit on asunud kõige energiaga Põhjäjäamerd wallutama. Suur Põjameretee on tarwitusele wõetud. Kaara mere ekspeditsioonist wõtab tänawu aastal poole rohkem laewu osa kui läinud aastal. Terwelt 70 laewa oli augustiks karawani rakendatud, kes wõimsate jäämurdjate juh-
timisel, läbi halwa ilmastiku ja jäämägede rüh-
kauge põhja Siberi rannikule. Siberi rahwastele on tarwis mitmesuguseid hädatarwilikke kaupu wedada, neid on tarwis Nõukogude Liidu sot-
sialismi ehitawa rahwastikuga tihedalt siduda. Seda ei saa teisiti, kui peab selle, looduslikult wõrdlemisi raske meretee tarwitusele wõtma. Laewad wõtawad lastiks peale Siberist metalle, nahku, puumaterjali.

Laewadel sõidawad kaasa ka nõukogude teadus-
mehed uurimuste tegemiseks.

Ülestõus laewal

Meeskond juhib laewa!

Tööraha wabaduswõitluses on merimehed alati etendanud tähtsat osa. Pruugib selle tõenduseks ainult meeletuletada wene merimeeste Mustamere ülestõusu 1905 a. wõi seda, kuidas „Aurora“ Oktoobrirewolutsioonis pommitamisega sundis tsaaripaleed alla andma wõi jälle saksa meriwäelaste otsustawat wäljaastumist keiserriigi kukutamisel.

Alljärgnev saksa merimehe mälestusjutustus näitab, kuidas meeskond laewa juhtimise üle wõttis, et sel teel kahel saksa proletaarsel rewolutsionääril, kes teisiti Saksamaalt wälja ei pääsenud, wõimaldada Nõukogude Wenesse sõita. See oli 1920 a. Ka nüüd seisab sõda ukse ees. Täna määravad weel laewa kurssi kapitalistlikud laewaärid, kuid homme wõiwad meeskonnad ise rühwuswahelise proletariaadi huwides laewa kurssi määrata.

21. aprillil 1920 a.

Kalalaew „Senator Schröder“ on juba eilsest saadik Cuxhaveni kalasadamas mereklaariks walmis pandud. Kalapüügi wahendid on peale wõetud, sõepunkrid wiimse wõimaluseni täistuubitud, isegi kalaramu täistrimmitud. Dekk on puhtaks pestud. Wäljasõit wõib alata.

„Senator Schröder“, mis oli ehitatud 1917 a. keiserliku meriwäe wahilaewaks, kuulub nüüd parimate ulgumere kalalaewade hulka. Kuigi ta Islandi reisideks kulutab 22—28 päewa, siis sellepärast, et sõjajaegsed miiniwäljad pole weel täiesti puhastatud ja reisi tuleb sagedasti kõrwalteid mööda sooritada.

Meeskond koosneb 13 mehest: kapten, 2 tüüri-meest, 2 masinisti, 4 madrust, 1 poolmadrus, 2 kütjat ja kokk.

On õhtu kell 7. Aur seisab kõrgel. Kogu meeskond on dekil. Ka kapten tuleb tuigerdades kailt. Laew istub neetult sügawalt wees. Kaluripükstes ja meresaabastes jänki wiskab uuriwa pilgu weepinnajonele ja hoiatab: „Kui saame merel halwa ilma, siis tuleb wesi samuti üle deki nagu allweelaew!“

„Pidage, pidage! Ka mina olen selle sigaduse wastu, et nii palju süsi peale wõetakse, kuid seekord on sel otstarbe!“ — hüüab eluruumist tulew kaaslane. Arusaamatult wahiwad mehed Hermannile otsa — nii nimetatakse juuretulistat, kuid et Hermannil wiimastest streigist on teatud poolelhoid ja meeskonna usaldus, siis ei küsita lähemaid seletusi, waid rahuldutakse õelduga.

Wahepeal on kapten redelilt dekil roninud ja komandab: „Poisid kohale! Kohe tule peale weel üks reisiija ja sõit läheb jalamaid lahti!“

Juba ongi oodataw reisiija — wana paks purjelaewa kapten kohal, kes Islandist läheb Saksamaale purjekat tooma. Silmapilk hiljem on ka ta reisuapakid pardal ja wana ise sillal olewasse kaardimajja juhitud. Kõik on wäljasõiduks walmis. Kapten asub sillale ja madrus Hermann saadetakse rooliratta juure.

Kaldal seisab rühmake Cuxhaveni seltsimehi, kes „Senator Schröderi“ saatma tulnud. Ainult

see wäike rühmake teab, millist iseäralikku reisi aurik praegu algab. Murelikult jälgitakse sealt, kuidas otsad lahti päästetakse, julgustawalt saadetakse wiimased kerwitused Hermannile, kes komando kohaselt kibedasti rooliratta kallal on ametis.

Juba on laew kai küljest lahti, juba suundub ta sadamasuust wälja. Weel wiimane pilk mahajääwatele seltsimeestele ja Hermann hingab kergendatult, tüürides auriku Elbe tulelaewa 5. suunas.

Kapten seisab reisiija — ametiwenenaga sillal ja jutleb hooletult kalapüügist ja laewandusest. Masinad töötawad täie auruga — 630 PS ja „Senator Schröder“ jookseb wiimase kukkuwa weega Põhjamerre sisse.

Kõik on nii nagu iga reisi ajal. Midagi erilist pole märgata. Meeskonnast teab ainult üks mees, mis lahti on. See mees seisab tüüri juures — see on Hermann. Elbe 5. ja Elbe 1. wahel mõtleb ta weel kord kõik hoolega läbi, kuidas ülesannet kõige paremini teostada. Üks on kindel, et see peab sündima Elbe 1. ja Helgolandil wahel. Seal tuleb nimelt esimene suur miiniwäli. Läheb aurik Islandi, siis peab ta edelapoolse miiniwaba sõidutee walima, läheb ta aga Nõukogude Wene Jäämere kaldale, siis peab ta idapoolse miiniwaba laewatee wõtma, sõites paraleelselt Jüütirannale.

Noorema madrusega oli Hermann juba kokkurääkinud, et see Elbe 1. juures wahimeeskonna ülesäratab. Siis, otse peale wahetust, wõetakse kogu see kraam nokka. Teiste sõnadega, ühe tunni jooksul teostatakse laewal täielik wõimu ülewõtmine, millest weel juhtkond ega meeskond midagi ei tea.

Weel pimedas, kell 9 jõutakse Elbe jõesuhu. Laew läheneb Elbe tulelaew I-le. Lühikene sireeni märguanne. Poolmadrus äratab uue wahetuse madrused üles. Parajasti sillale jõudes, muudab kapten kurssi, wõttes sihiki Sorderney-Borkumi tulelaewa.

Hermann seab laewa uue kurssi järgi ja jookseb kiiresti ette, wahist tulnud meeste juure. Kõik norskawad juba koikudes. Hermann äratab nad üles, ise seal juures oma kaluripükste wõowahelt tugawat mauseri wäljatõmmates. Seltsimehed roniwad imestanud silmil koikudest wälja, koonduwad Hermannil ümber.

„Nii siis“, algab Hermann, „meil on kaks seltsimeest rewolutsionääri laewal, kelle peame Nõukogude Wenemaale wiima“. Nende sõnadega kisub ta ühe nimetatud seltsimehe tagawara koist ja teise oma enda koist wälja ja esitab meestele Jaani ja Franzil nime all.

„Et neid Nõukogude wabariiki wiia, peame „Senator Schröderi“ oma kätte wõtma ja kapteni ühes juhtkonnaga endi walwe alla panema“.

Kõigil juuresolijal on erutusest wiimane uneraasukene pühitud.

„Meie paneme küsimuse hääletusele“ ... „Kes on selle wastu?“ ... „Keegi. Järelikult ühel häälel wastuwõetud. Kes midagi meie wastu ette wõtab, kannab ise tagajärgede eest wastutust“.

„Kaks meest jääwad siia, alumise käigu juure wahti. Ma ise toon kohe kapteni“.

Hermann lippas wiiwitamata sillale, kust kapten parajasti bakbordi poolt tahtis alla ronida.

„Hallo, kapten, teie peate veel kord ette tulema. Seal on 2 meest haigeks jäänud!“

„Mis jälle lahti on? Hädawaewalt oleme merele jõudnud, kui juba mehed haiged. Mis haigus see siis on?“

„Ei tea. Igatahes on ühel krambid“.

Kapten tippis pimedas üle esimese deki meeste eluruumide poole.

„See õnnestus, selle hamba saab waluta välja“, mõtles Hermann ja sammus kapteni järel. Kuid walwel peab olema, sest wana Õlle oli ju maailmasõja ajal weelusepaadi Nr. 52 peal ohwitseriks.....

Hermann laskis tal trepist allaminekul ees samuda ja hoidis laskevalmis pistolit käes. Kas nüüd imelikul eelaimdusel wõi muul põhjusel, waatas wana poole tee peal tagasi.

„Mis lahti on?“.....

„Edasi minna, all näete kõik!“

All nägigi kapten, mis lahti on. Ilma wastupanuta andis ta alla.

„Nii siis, kapten, Kesksaksa Nõukogude walituse nimel, wõtame meie selle laewa juhtimise endi kätte. Teie olete oma kohustustest wabastatud ja jääte esialgu meie walwe alla. Wastupanu on asjata! Kõige wähemagi wastupanu katse juures tarwitame relwu!“

Siis mindi kapteniga üles. Raudne kaabelruumi uks tehti lahti ja pimedast astus välja selleaegne Saksa Spartakuse liidu juhatuse liige, kes ka „Senator Schröderil“ Nõukogude Wenemaale tahtis sõita. Ta oli weidi aega enne väljasõitu siia peidetud. Nüüd tegi Hermann tema, „wangla direktoriks“ ja asetaskapteni sellesse pimedasse ruumi.

Järgmine samm oli komandosilla ülewõtmine. Kolm sõjariistus meest läksid ülesse. Üks mees jäeti wahti. Hermann läks sillale. Teine tüürimees seisib silla aknal, üks madrus oli tüüri juures. Järjest paisuwa tuulega ja metsikumaks muutuva merega hakkas laew ikka tugewamini kiikuma. Sillal walitses pimedus, ainult kompassiruum oli walgustatud. Tumedalt läikis pistolipära.

„Missugune on praegu kurss?“

„Lääne—lõuna!“—wastab madrus.

„Hart Steuerbord!“ komandeerib Hermann. „Hart Steuerbord“, wastab roolimees ja wõtab wastawa kurssi.

Helgolandit tuli ilmub nähtawale.

„Pea“, komandeerib Hermann, „wõta Helgolandit tuli välja seni kui Steingrundi punane tuli paistma hakkab!“.

Teise tüürimehe poole pöörates hoiatab Hermann: „Kui Teie kurssi püüate muuta, siis laske see seltsimees!“.

Sellepeale kinnitab roolimees: „Ole mureta Hermann; senikaua kui mina siin olen, ei muuda teine tüürimees mitte kurssi!“

„All right, äratame siis reisija üles!“

Kaardimaja awati, reisija magas juba. Tema rahu tuli rikkuda. Kui teda alla wiidi ja ta seal rewolwrit nägi, siis allus ta ilma pikema jututa uutele korraldustele. Ka tema asetati kaabli ruumi.

Selle järgi toodi esimene meister, kes parajasti wahiteenistuses oli, masinaruumist välja. Talle seletati, et rooliratta juures on mingisugune rike. Et sarnane rike laewamehaanikule alati alarmi tähendab, siis ruttas ta kiiresti dekile. Teda ootas seal ees püssiga jänki, kes tagasimineku tee sulges ja peale olukorra selgitamist ka tema kaabli ruumi asetaskapteni.

Siis tuli järg esimese tüüri kätte, kes salongis magas. Ta äratati üles ja pukseeriti ette.

Selle järgi toodi sillalt alla teine tüürimees ja wõeti ühes teise mehaanikuga walwe alla.

Soo, nüüd oli siis kõik joones. Tarwis oli ainult komandosillale asuda.

Laew oli wahepeal juba Steingrundist ja Helgolandist ärakeeranud. Uuesti tuli kurssi määrata. Samuti oli tarwis kõigile töökohustused kogu reisuks kindlaks määrata.

Kurss wõetakse Rote Cliffi peale. Edasi, korraldatakse wahiteenistus. Hermann läheb kaardimajja. Kaks madrust asuwad kütteruumi, tulemehe masinasse.

Laew teeb waatamata kõwale loode tuulele 10-11 sõlme tunnis. 22 aprillil läbibast laew kõige kitsama idapoolse miiniwaba laewatee, Nordmannstieffi Jüütirannal. Et wesi siin väga madal ja meremärgid korrast ära, manööwerdas uus laewajuhtkond sel kohal suurema ettewaatusega. Kord riiwas laewapõhi juba liiwast põhja, kuid siiski saadi omal jõul edasi.

22 aprillil lõunapaigu peeti täielik meeskonna peakoosolek, kus üksikasjalikult seletati selle iseäraliku ekspeditsiooni põhjused ja igamehe ülesanded selle ettewõtte läbiwiimisel. Meeskond kiitis aruande heaks.

Selle järgi kinnitas peakoosolek Hermannilt poolt ettepanud uue laewajuhtkonna koosseisu ja uue ametite jaotuse. Edasi, wõttis koosolek wastu otsuse, et meeskonna eluruumid uues tekkinud olukorras saawad ülewiidud ja kõik madrused ja kütjad asuwad salongi ja sellele kuuluwatesse ruumidesse elama. Samal ajal otsustati wangid kaabli ruumist meeskonna eluruumides ülewia. Üks mees eraldati välja nende walwamiseks ja tehti wastutawaks, et wangidega kõik korras oleks.

Wange pidi 3 korda päewas välja lastama — igakord 15 minutit. Wangide toiduks määrati seesama söök, mis kogu meeskond tarwitas. Wangidele anti mängukaardid ja rikkalikult tubakat. Jalutamise ruumiks oli neile ettenähtud eeldekk kuni lainemurdjani. Wiimase taga seisib post püssiga. Sillal oli alati wangide väljasolekul kõwendatud walwe, et tarbekorral kohe väljaastuda. Ka wangide eest wastutaw seltsimees oli alati püstoliga warustatud.

Kokk oli küll poliitiliselt usaldamatu, kuid et ta hästi keetis ja tööst ära ei ütelnud, siis jäi temaga kõik wana wiisi.

Teine tüürimees ja teine mehaanik ei olud ruumis kinnipeetawad, vaid nad seisid aninult järelwaatuse all. Nad täitsid vähemaid töid: hiiwasid tuhka, koorisid kartulaid jne.

Komandosild oli sõjariistade arsenaal. Alati seisid seal seltsimehed, kes sõjariistadega ümberkäia oskasid.

Õöl 22 ja 23 aprilli wahel jättis „Senator Schröder“ Skageraki seljataha ja tossutas alaliselt kal-

daga 80—100 meremiilist wahamaad hoides, paraleelselt Norra rannikut mööda põhja poole. See wahamaa oli sellepärast tarwilik, et ärahoida sundslukust rannasignalisatsioonist.

Kõige lühem tee „Senator Schröderile“ oleks olnud Skagerakist läbi otse Baltimerd mööda Leningradi toleaegsesse Petrogradi. Kuid see oli sellepärast wõimata, et sel ajal üldse awalikku laewaõitu Leningradi ei olnud, kuna Baltimerel walitses weel sõjalaukord. Baltimere idaosa oli liiduriikide lahingujõudude poolt suletud. Inglise ja prantsuse kergeristlejad, allweepaadid ja häwitajad blokeerisid tol ajal Soomelahte. „Senator Schröder“ poleks kunagi seda liini mööda läbi murdnud. Sel põhjusel oli pikk reis Põhjaäärmere möödapääsmatu.

Umbes 64 põhja laiusekraadist peale, sõitis „Senator Schröder“ ilma merekaardita. Ühest blankokaardist walmistati ülewaatekaart. Sellele kaardile märgiti Norra ranna tähtsamad punktid ja iseendast—mõista kurss, ärasõidetud miilide arv, ilmastiku märkmed, tuule tugewus jne. Iga-päew määrati kaks korda kurssi, arwestades laewa- ja kohadewiatsiooniga.

Ainult ükskord pidi „Senator Schröder“ 30 mu-niiti tegema, kuna tuli ettewõtta laagri parandus. Kütjad said aga masinas sama hästi toime kui mehaanikudki ja wiga parandati pea.

Ööl wastu 30. aprilli seisis laew kõige kaugemal põhja laiusel — 72 graadi 30 minutit. „Senator Schröder“ oli Põhjaäärmere. Kogu laew oli paksu lumekorraga kaetud. Wiimased kaks reisi päewa sadas niiwõrd tugewasti ja wahetpidamata lund, et midagi näha polnud.

Waatamata sellele, polnud meeste meeolelu halb. Kui laew wõttis lõunaida kursi, Rõbatschii poolsaare suunas, muutus seisukord hädaohtlikus. Rand tuli ükslugu lähemale, kuid tugewa lumetuisu ja tormiga ei nähtud laewateed kuigi kau-gele ette.

Ka 30 aprillil oli kogu päew tugew lumetuisk. Ainult pealelõunat kella 3 paiku läks ilm wiiwuks selgemaks. Seltsimehed naersid parajasti Hermannii seletuse üle, kui see kinnitas, et Rõbatschii signalisatsioon 7—8 meremiili kaugel asub, kui järsku paistiski signalisatsioon — ja kõigest 4 miili eemal. Siis tõusis uus tuul ja lumesadu.

„Senator Schröder“ suurendas oma wahamaad rannaga, kuid tossutas wahetpidamata edasi kuni kella 9 õhtu. Siis oldi jõutud Murmanski fjordini. Nüüd tuli riskeerida — lakkamatus lumetormis sissesõita Murmanski lahte.

Kurss wõeti lõuna-kirdesse. Iga 5 minuti järel mõõdeti meresügawust. Masinas seisis üks kütja wahis. Sillal oli walwe kahekordistatud. Kõikjal walitses teraw tähelpanu.

Mõõdetud sügawus jäi ükslugu wäiksemaks. 120 jalga, 80...70...50...30...

„Masinad seisma!“ 25 jalga.

Läbi lume nähti esiteks bakhordist, selle järgi steuerbordist kõrget rannajoont. Ees aga lautas ükslugu wesi.

Pikkamisi sõideti edasi, Üks suur kinnisboi pealemaalitud Nr. 10-ga hakkas silma, edasi Nr. 9. „Senator Schröder“ sõitis weel 7 boist mööda, kuni Nr. 1 juures peatuma jäi.

Kui Saksamaalt väljasõideti, polnud kindlasti teada, kas Murmansk ja Arhangelsk juba põhja

punawäe poolt on walgete käest tagasi wõetud. Sellepärast walitses teadmatus, kas see koht asub praegu punaste wõi walgete käes.

Koosolek kutsutakse sillal kokku. Otsustatakse: masinad jääwad auru alla, merewaht käib edasi.

Laewa asukoht: Koolaffjord. Lähemad andmed puuluwad. Boid on Ameerika päritoluga. Nähta-wasti oli siin liitlaste laewastiku asupaik, kes sel ajal noort nõukogude riiki blokeeris.

1. mail kelle 3 hommikul pidi kindlaks tehtud saama, kas interwentsiooni wäed weel kohal asuwad.

Ettewaatuses pandi wälja saksa ja rahvus-waheline loodimismärk.

Kell 2 öösel wastu 1. maid 1920 a. Pool miili „Senator Schröderist“ seisab wäikene sõjalaew. Sillalt uuritakse teda wäga hoolega. Lippu ei hakka silma. Tuleb nähtawale teine sõjalaew, wahilaew

Järsku — sõjalaewal lööb tuul laiail punase lipu Punane lipp! RSFSR kuldtähede-dega lipul!

„Senator Schröderi“ pardalt kostab waimustatud huraa! Saksa lipp wõetakse alla ja selle asemele tõmmatakse üles *punane lipp*. Sireen hulub kaljude wahel.

Sõjalaewalt tuleb mootorpaat 20 punase madru-sega. Madrused on kõik hambuni sõjariistus, paadininas asetsewad 2 kuulipildujat.

Nad tahawad kindlaks teha, mis müstiline laew see on, mis wahilaewast mööda tahab lipsata Nüüd on nad teel. „Senator Schröderi“ mehed on kõik dekil. Hermann seab megafoni üles. Paat jääb seisma. Üks suur punameriväelane hüüab ingliskeeles: „Where do you come from?“

Hermann wastab: „German communists from Hamburg with camarads to Moscow!“

„Senator Schröderilt“ wõis jälgida, kuidas suur madrus öeldu kaaslastele ümbertõlkis. Mootor-paadilt lehwitati, karjuti „hurraa!“

Mootorpaat tuli küljekõrwa. Madrused ronisid ülesse. Metsik käepigistus. Kaks juhtiwat wene seltsimeest tulid sillale. Inglise keelt kõnelew madrus tõlkis teistele kõik ümber, mis Hermann ja saksa seltsimehed oma reisi eesmärkidest seletasid. Warsti oli kõik jutti aetud. Peale ühise einetamise „Senator Schröderi“ salongis, wõeti wenelaste paat selppi. Üks wenelane oli lootsiks. Kell kuus 1. mai hommikul oli laew Aleksandrowskis. Siit sai ta lootsi Murmanski.

Kell 10 hommikul tossutas „Senator Schröder“ kõigi laewade ja põhja punawäe soojal terwitusel Murmanski sisse.

Partei ülesanne oli täidetud.

Karl

ISH poolehoidjad! Kõik klassiteadlikud merimehed! Wõtke kõik abinõud tarwitusele „Majaka“ lewitamiseks kõikidesse laewa-desse, kõikidesse sadamatesse! Korjake toetust „Majaka“ jaoks! Saatke kaastööd ja sõnumeid!

Kapital nõuab elu ja terwise.

Uppus Ossu Leemets.

22 juulil kukkus „Arne“ madrus Ossu Leemets Käsmu lahes üle parda ja wajus kohe põhja. Mehe päästmiseks puudusid tarwilikud päästekatsed. Hiljem uhtusid lained Leemetsa laiba Lobineeme juures rannale. Leemets oli 19 aastat wana ja pärit Wergist.

Arnold Kantemus raskesti haawatud.

„Minna“ lossimise töödel langes Arnold Kantemusele wintsi lahtitõmbamisel luugi awast raske raudese, mis haawas Kantemust raskesti mõlemist reiest.

Laewa laadimisel murdis selgroo.

Pidüla sadamas aurik „Marta“ laualaadimise juures jäi Jüri Alas, lauatroopi auruwintsiga ülestõmbamisel, laudade ja laewaparda wahaie, kus sai nii rängalt pigistada, et tal murdus selgroog, Allas, kes pärit Kihelkonna wallast Kehila külast on 40 a. mees.

Sadamatööl muljuti sisse rinnakorw.

Soome auriku „Viola“ laadimise juures juhtus raske õnnetus sadamatöölise Mart Nomersiga, 57 a. wana.

Sillalt upitati laewale rasket mootorit. Mootor oli juba tellingul, kuid siis hakkas libisema ja wajus tööliste peale. Raske mootor muljus M. Nomersil sisse rinnakorwi, wigastas jalga ja nägu. Kuna wigastused kuuluvad raskete liiki, siis kaotas Nomers meelemärkuse ja on kartusi, kas ta üldse endist terwist tagasi saab.

Seltsimehed merimehed ja sadamatöölised! Kas ei tõenda need kapitali ohwril jälle kord kui hädaohtlik on weetranspordi tööliste elukutse. Täna kaotasid need kaaslased elu ja terwise, homme wõib igahül meist samasugune saatus tabada. Ja seda kõik wiletsa nälpalga eest orjates! Aeg on nõuda palgaolude parandamist, täielikku sotsiaalkindlustust ja perekondade abistamist toitja tööjõu wõi elu kaotamise puhul.

Eesti metsaweos tagasiminekuks.

Kui läinud aastal kõwasti metsa laastati ja mahakupeldati, siis tänawu aasta ei taha metsa kauplemise õnn enam nii magusalt wastu naerata. Täna juuli lõpuni oli näiteks Pärnu sadama kaudu kõigest 15.000 standarti metsa wälja weetud, kuna mullu samal ajal see summa ligi kolm kord suurem oli — 40000 standarti. See kõneleb sellest, et kodanlus ei wõi hõisata oma kriisi arstimise wahenditega: see mis täna rahwamajanduse laastamise ja häwitamiseteel weidi majanduslikku seisukorda wõib kohendada, wõib homme rahwuswahelise konkurentsi tõttu oma päästwa mõju kaotada. Kapitalistlik süsteem on parandamatult tõbine.

Ennekuulmata laewade ostmine.

Merimeeste streigi ajal pistsid laewaomanikud jälle oma wana nõotide järgi kisama, et merimeeste nõudmised olewat nende kuritahlik pankrotti ajamine. Bergmann kinnitanud „Waba Maa“ mehele sõnasõnalt: „Mina palka tõsta ei suuda. Kui palka tõsta, siis tuleks hakata laewadele ligi maksma. Kahjuga töötada ei saa keegi, parem juba äri likwideerida ja laewad maha müüa..... Ei lõpeta „Kadli“ mehed streiki, ega asu tööle, müün laewa wanaks rauaks maha.“

„Majakas“ on alati registreerinud eesti laewaomanikkude uusi laewaoste ja küsinud, kus on nende tarkade meeste mõistus, kes oma raha ja waranduse nii „halwa äri“ sisse matawad, et alaliselt peawad kõrvalmaksimise ja puudujääkide hädaohus wõbisema.

Nüüd trükkis kodanline ajakirjandus uue rõõmusõnumina ära, et: „Tänawu osteti Eestisse 12 uut aurikut ja 2 inglise laewa tulid eesti lipu alla“. Laewade nimed ja suurus järgmine:

1). „Olew“ — 1377 brutto reg. tonni, 2). „Alew“ — 1446 tonni, 3). „Elise“ — 1715 tonni, 4). „Kulda“ — 1961 tonni, 5). „Kuresaar“ — 2196 tonni, 6). „Peeter“ — 33 tonni, 7). „Beta“ — 516 tonni, 8). „Keri“ — 1152 tonni, 9). „Pärnu“ — 1953 tonni, 10). „Nord“ — 201 tonni, 11). „Yorkbrook“ — 1235 tonni ja 12). „Juno“ — 1031 tonni. Eesti lipu alla olewat toodud inglise aurikud „Helios“ — 1325 tonni ja „Hermes“ — 1555 tonni. Meie tõime ära selle nimekirja eesti ajakirjanduse teatena, kuid samal ajal juhime tähelepanu sellele, et see nimekiri pole kaugeltki täielik. Mitte 12 uut laewa pole juure ostetud, waid ligemale 20 tükki. Milleks on sellest nimekirjast wälja jäetud: „Leola“, kurikuulsa kapten G. Orawa poolt Inglise maalt ostetud laewad, Kochi firma, kapten Rosenfeldi j. t. Viimased ostud?

Igal juhul on nende laewaostude tagajärjel eesti kaubalaewastik käesolewa aasta esimesel poolel kaswanud üle 20.000 tonni, mis tuleb rekordiliseks kaswuks lugeda. Sellest ainult üks järeldus: teenimise ja puhtakasu wäljawaated peawad laewanduses praegu väga soodsad olema, et sarnase wõidujooksuga uusi summe uute laewade sisse mahutakse. Sellest omakord teine järeldus: merimeestel on täielik õigus senisele palgale juure saada laewasööki ja tööolude parandamist.

Kõiki ISH liikmeid palutakse teatada oma praegune töökoht ja elujärg ISH eesti sektorile: Rotterdam 7a. Willemskade 7a.

Interclub.

Merimehed! Jälgige hoolega interklubide aadresse!

Ärge jätke külastamata sadamasse jõudes interklubisid!

Interklubid on rahvusvahelised merimeeste proletaarsed
kodud. Sealt saate ka eestikeelset tööliskirjandust.

Daanis:

Kopenhagen — Gothersgade 15, 1.
Esbjerg — Borgergade 60.
Aalborg — Kattevad 28.

Hollandis:

Rotterdam — 7a Willemskade.
Amsterdam — I. S. Schilp, Raamgracht 37 huis.

Inglismaal:

Hullis — 64, Waterloo Street. J. Atkinson.

Rootsis:

Stockholm — Brunnsgänd 4 ½ Tr.
Malmö — Ysak Slaktaregt. 3, 1.
Göteborg — Café Verdandi, Husargatan 19.
Hälsingborg — Gustav Adolfs gatan, „Arbetar-
klubben“.

Island:

Reykjavik — Skolavördustig 12.

New-York:

Eesti töölisklubi — Estonian Workers club.
27—29 West, 115th Str., N. York City.

Kanadas:

Vancouver — 305 Combie St. Room 104.
Vancouver — teine klubi — 47 Powel str.

Prantsusmaal:

Dunkuerque — 9 Rue de l'Ecluse des Bergues
Salle l'Avenir.
Marseille — 2 Place de l'Observance.
Rouenis — Syndicat des marins 33 rue de la
Vicomté.

Belgias:

Antwerpen — Kirjanduse saamise koht — Kloosterstraat 167. Meulen.
Gent — Windmolenstraat 6.

Nõukogude Liidus:

Arhangelsk — Nabereshnaja 55.
Batumi — Schmidt'i uul. 12.
Fedoosia.
Herson.
Leningrad — Ogorodnikowi prosp. 15.
Mariupol (Kajutenko — Komsomolskaja uul.
443.
Nikolajew.
Noworossisk — Gornaja uulits 7.
Odessa — Lastoshkjna 2.
Poti.
St. Soroka — Klub Lessozawoda, Murmanski
raudtee.
Wladivostok — Lenini uul. 48.
Tuapse — Portkomwod.
Murmanski — Portkomwod.
Eisk.

Hullis uus interklubi!

Hiljuti asutati Hullis uuesti rahvusvaheline merimeeste klubi. Ta asub: Waterloo Street 64. J. Atkinson. Kuna paljud eesti laewad aasta jooksul Hulli vahet sõidavad, siis on tungiwalt soovitatav, klubi üles otsida ja sisse astuda. Sealt saab ka eestikeelset tööliskirjandust ja „Majakat“.

Ka Rouenis interklubi jälle awatud!

Peale lühikest waheaega on Rouenis uuesti interklubi awatud. Klubi aadress on: Rue de la Vicomté 33, Syndicat des marins. Ka seal leidub eesti keelset tööliskirjandust.

Kõik eesti merimehed. kespeatuwad Rouenis, astuge tingimata interklubisse sisse.