



EESTI MEREMEES

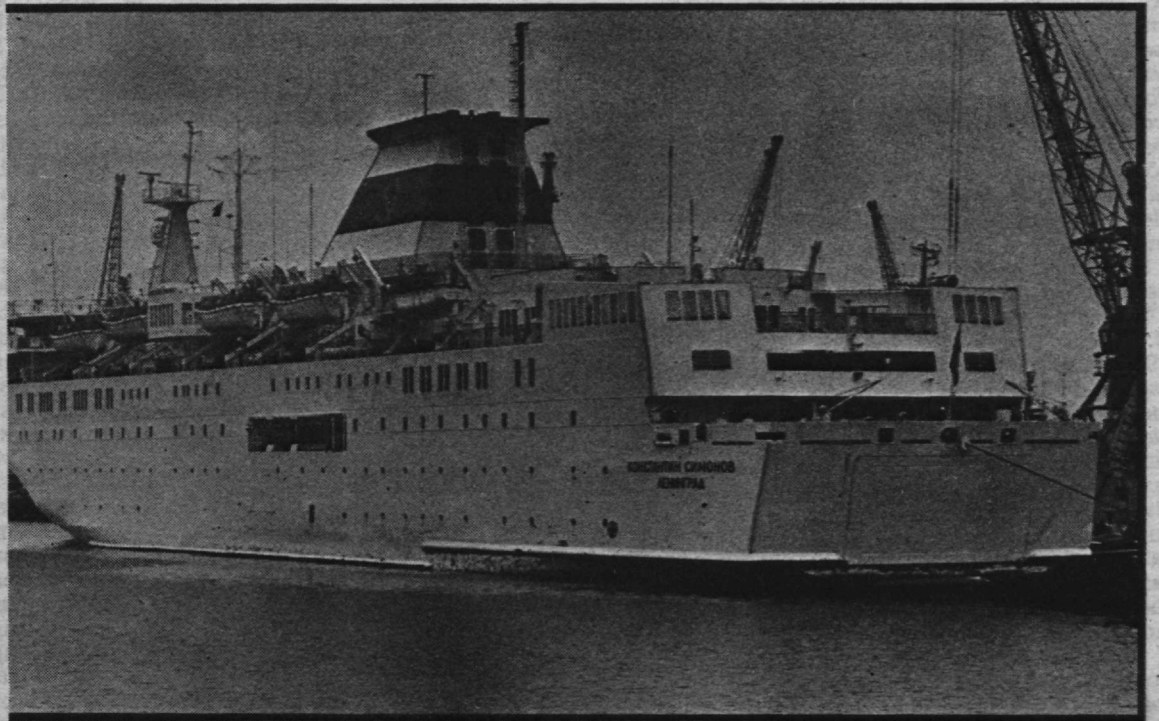
Ilmub (vaheaegadega) alates 1950. aasta 21 juulist

Nr. 4 (914) Teisipäev, 12. märts 1991

Hind 10 kopikat

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ Referendumi jäälil lk. 1
- ☛ Mida Te seal teete? lk. 8
- ☛ On see avari? lk. 2
- ☛ Mere-eetikast ja ... lk. 3
- ☛ Pardakõnelusi "Transestonial" II lk. 5
- ☛ Meresõda Läänemeres II lk. 6
- ☛ Merle XIV lk. 7

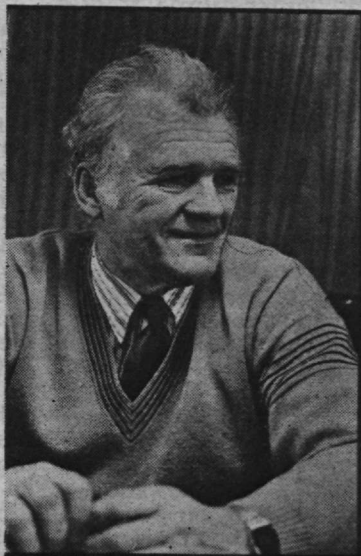


Pardakõnelusi "ooperilaeval" — lk. 4

Referendumi jäälil

ehk paar pildikest tavapäratust hääletamisest

47% — "jah", 53% — "ei"



☛ kapten Hans Luht

Helsinki, Läänestadam, "Heinlaid". "Tere-tere, mis uudist?" Ega meil ole uudiseid, neid loodame teilt. Kaptenil ongi uudised käepärast, maakondade ja linnade kaup tabelis. Küllap uudishimu ei lasknud paljusid sel ööl magada, kasutati võimalust, et uudised on kuuldekaugusel. Aga Teie laevas?

Kapteni sõnul oli jah-ütlejaid rohkem kui meeskonnas eestlasi, see tõttu tegelevat ülejäänud "vaenlaste" otsimisega. Mehed on eilsest saadik ärevil — arutatakse, kes on "reetur". Merelaevanduse poolset eetrimüra on küll sellevõrra vähemaks jäänud, et

radiobülletäänid on muutunud rahulikumaks ja objektiivsemaks, kuid need ei-ütled on ustavad "Nadežda" kuulajad. Raadiojaamal on võimsust niipalju, et kostab Helsingisse hästi, ja need muidu tublid töömehed kuulavad seda, kõrv kikkis, ja võtavad kõike kuuldu taevamannana. Kuigi pole enam poliitjuhti, kellest niigi midagi ei peetud, on nüüd uus vahend isemõtle misest võõrutamiseks. Kaptenil jääb kahjuks mulje, et rohkem tegeldakse poliitilise võitlusega kui aruka majandustegevusega. On ju nende liini juhtkondki vahetunud mõne aastaga neli korda.

(järg lk. 8)



Kohtuti

Eesti Vabariigi Ülemnõukogu liikme

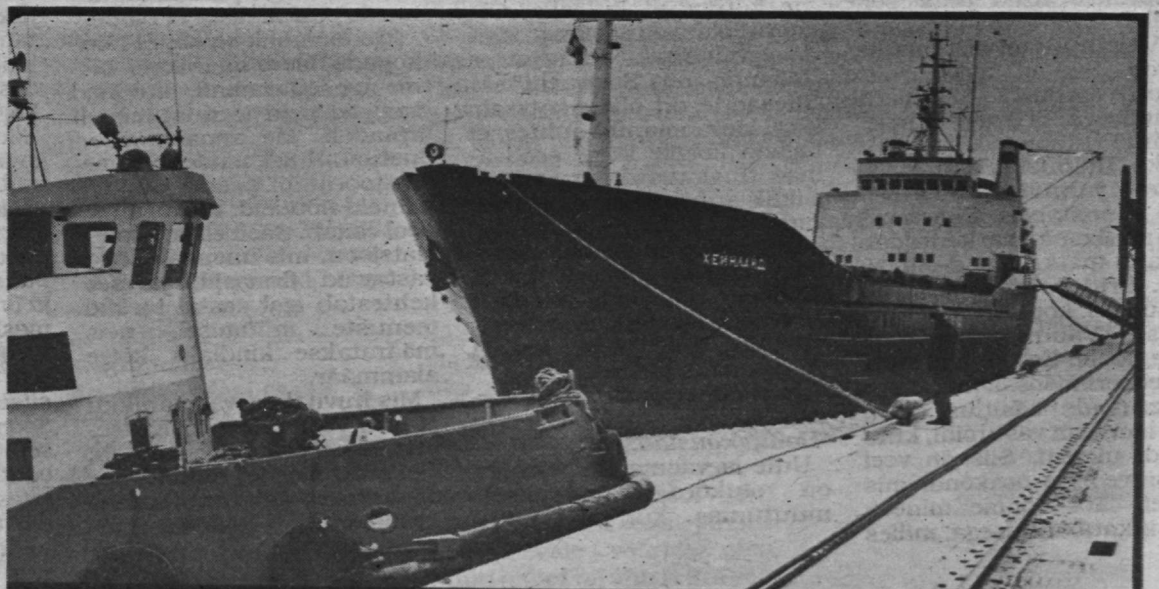
kaugsõidukapten Andrei Priiga

Eesti Meremeeste Liidu laiendatud juhatus kohtus tuntud kaugsõidukapteni Andrei Priiga. Eesti Vabariigi Ülemnõukogu liikme Andrei Prii kogu senine töö on olnud kalanduse ja meresõidu vallas. Arutelu oli eelkõige merendustöötajate pensioniseaduse eelnõu ümber, samuti arutati Eesti Kaubandusliku Meresõidu Koodeksi ja Eesti Vabariigi meremeeste seaduse eelnõusid. Eesti Meremeeste Liit on teinud palju tööd, et need seadused ülemnõukogusse jõuaksid. Nüüd on jäänud oodata, mil kõik need seadused vastu võetakse.

Ka meremeeste liidule teeb suurt muret see, et paljud firmad tegelevad tööjõu värbamisega välislaevadele, selles peaks korra looma valitsus. Eesti Meremeeste Liidu juhatus on arvamisel, et sellega peaks tegelema Eesti Veeteede Amet.

Eesti Meremeeste Liidu volikogu tuleb kokku 13. märtsil kell 12 Tallinna Merekolledžis ja täiskogu 30. märtsil kell 12 Tallinna Mereklubis. Meremeeste liidu asjur võtab liikmeid ja liikmeks soovijaid vastu 15., 19., 20. ja 25. märtsil kella 10—13 Eesti Meremuuseumis. Samas saab tasuda ka liikmemaksu.

Heino Tohver



Mida Te seal teete, härra Küün?

Helsinki lähedal Espoos töötab "Saimaa Lines" asedirektorina "oma mees Havannas", senine "Transflot" ülem Nikolai Küün. Enne teda on samas firmas töötanud praegune Eesti Merelaevanduse ülem Toivo Ninnas ja "Tallinki" direktor Peeter Vee-gen. Välismaale tööle asumine nõuab kogu pere elu ümberkorraldamist, harjumist tihti sootuks teistsuguse töökorralduse ja uudsete töövahenditega.

Autoga keldrikorruse garaaži, lifti ees saab mõne nupulevajatusega saabumine "tööletuleku raamatusse" kantud. "Ei, mitte kontrolliks, vaid teatamaks, et olen nüüd oma kabinetis," selgitab hr. Küün. Ja lahkudes saab "raamatule" teada antud homme majjatuleku kellaaeg. Seal jõuab informatsioon valve ja infokeskuse töötajani, kes seda vajajale kõigis Euroopa keeltes telefoni võib edasi öelda. "Oleme vahel arutanud, et see, kas peadirektor või asetäitjad on tööl või ei ole, veel probleeme ei loo. Aga kui puuduks too daam, jääks firmas töö seisma."

Pealkirjas esitatud küsimusele vastab Nikolai Küün:

"Saimaa Lines" on Soome-N. Liidu ühisfirma, loodud 1967. aastal. Usun, et see oli esimene või vähemalt üks esimene ühisfirmasid nende riikide vahel. "Saimaa Lines" on aktsiaselts, mõlemale poolele kuulub 50% algkapitalist. N. Liidu poolel on aktsiapakkide omanikud järgmised organisatsioonid: "Sovfracht" Moskvas, Balti Merelaevandus ja Lode Jõelaevandus Leningradist, Eesti Merelaevandus ja välismajandusorganisatsioon "Sojuzvneštrans". Nõukogude poole töötajad on pärit just neist organisatsioonidest.

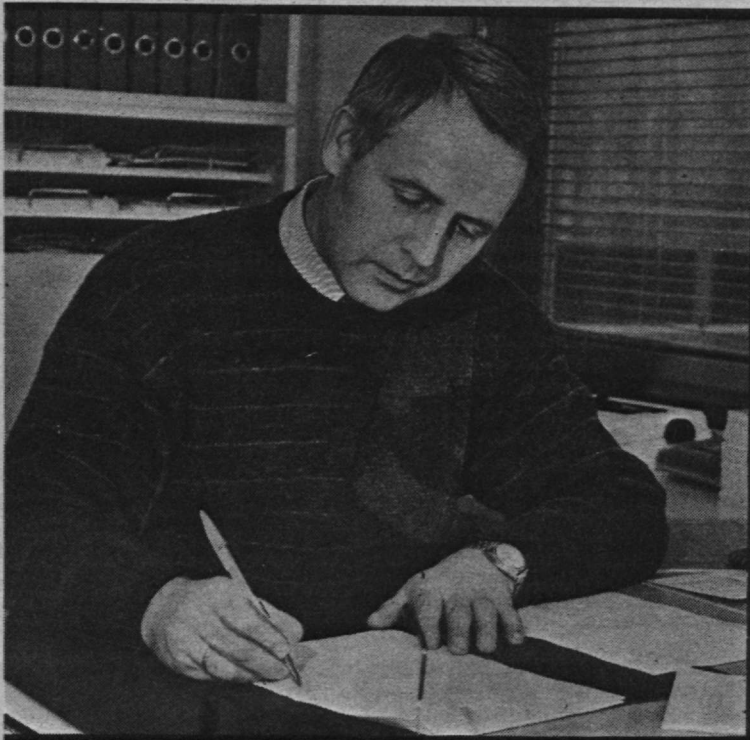
Esialgu oli "Saimaa Lines" mõeldud just eelkõige Saima kanalil olevate laevade eksploatatsiooni korraldamiseks ja teenindamiseks, üldse nende probleemidega tegelemiseks, mis on Saima kanaliga seotud. Sellest ongi nimeus jäänud. Tasapidi kasvata firmaks, millest sai siin N. Liidu lipu all sõitvate laevade peasisindusfirma, professionaalses keeles öeldes peagent.

Siis muutusid ka tema funktsioonid. Praegu on "Saimaa Lines" küllalt suure töömahuga agenteerimisfirma, kelle käe alt käib aastas läbi õige palju laevu. Mõõdunud aastal näiteks tegelesime kas otse või läbi allagentide 4208 laevaga. Põhilise osa moodustasid neist N. Liidu lipu all sõitvad laevad, aga oli ka küllalt suur hulk Soome, samuti kolmandate riikide laevu. Mõõdunud aastal oli nende hulgas 3268 N. Liidu lipu all sõitvat laeva, kui täpne olla.

Agenteerimine on meie peasisindusfirma ja sealt ka peasisindusfirma. Kuid peale selle tegeleb meie firma veel muuga. Väga suur on meie matkabüroo. See ei tegele mitte ainult matkade ja piletite müümisega "Georg Otsale" Tallinna suunas, vaid teenindab ka "Tallinki" ja tegeleb Leningradi suunas liikuva laevaga "Konstantin Simonov". Meie matkatoimisto korraldab ka palju matku maad pidi N. Liitu. Eriti populaarseks on saanud nn. kodumatkad Karjalasse, Viiburi rajooni ja põhja poole. Ka on meil suur ekspedeerimisosakond, see on kaupade käsitlus lattu, laost laeva või vastupidi, kuni kliendi ukseni. Siis on veel transiitvedude osakond, mis tegeleb läbi Soome mineva transiitkaubandusega, milles

on suur osa ka N. Liidul (kemikaalid, mineraalid, osa naftasaadusi).

Meil on osakonnad Turus, Lappenrannas, Haminal, Kotkas, meil on oma terminaal veel Kouvolas, see on siia ida pool. Peakontor tegeleb territoriaalselt peale Helsinki sadama veel Sköldvikiga, see on Porvoo lähedal, kus on suur naftasadam, samuti lääne pool Helsingit asuva Kantvikiga ning Inkooga. Meil on lepingud kõigis teistes sadamates asuvate agendifirmadega, kes siis meie ülesandel teenivad N. laevu või



siis teisi laevu, mida meie "ette söödame". Need on iseseisvad firmad, nende hulgas on ka suuri. Lihtsalt majanduslikult on odavam töid tellida kui ise nende täitmist organiseerida. Seda muidugi teatud piires. Põhimõte on selline, et maksimaalselt osta teenuseid, mitte luua oma süsteemi nende osutamiseks.

Mis puudutab minu tööülesandeid, siis peamine on hoolt kanda kogu selle tausta eest, millele toetub laevade teenindamine Soome sadamais. Luua suhted vastavate firmadega, mis on haaratud sellesse teenindusprotsessi, suhted võimude, sadamavalitsustega — kõige sellega, mis on seotud ühe laeva tulekuga sadamasse. Põhimõtteliselt võib seda niimoodi seletada, et minu ülesanne on luua soodsad suhted selleks, et nende laevade teenindamine laimatuks kulgeks. Olen siia tööle tulnud Eesti Merelaevandusest, aga otsene tööandja on "Sovfracht". Mu ülesanne on olla neutraalne kõigi laevaomanike suhtes, et tagada kõigile kõige soodsamad tingimused, aga teatud isiklik suhtumine "oma" laevadesse on ka muidugi loomulik. Muidu peame olema ikka kõigile võrdselt head, võrdselt soodsad, võrdselt odavad. Puhtalt agenteerimistööd pole vaja kedagi võrdsemaks pidada.

Ja riulil on sõbralikult kõrvuti "Tallinki", "Georg Otsa" ja "Helta" kaustad.

Uute laevaomanike tekkega on olukord kardinaalselt muutumas, kui juba mitte

muutunud. Kõik saavad üha iseseisvamaks, laevaomanike suhted keskusega nõrgenevad. Kui meie bisnessist rääkida, siis on igal laevaomanikul võimalik ise endale agent valida. Ses suhtes oleme võrdsed Lääne firmadega — töötame täielikult konkurentsi tingimustes. Peame võitlema iga oma kliendi eest: et senised kliendid endiselt meilt teenusi ostaksid ja uued juurde tuleksid. Varem oli võrdlemisi lihtne, siis oli Nõukogude laevaomanik määratud meilt teenusi ostma.

Nüüd räägime hindadest.

sed oleksid lahendatud positiivselt, st. kapteni soovi kohaselt. Eks nii see konkurents teiste firmadega käibki.

N. Liidu poolel on, ma ütleksin, hirmsad probleemid arveldustega, ja eriti valuutaarveldustega. Me ei saa oma rahasid kätte. Meie mainet see ei kahjusta, sest oleme siiski suutelnud neile maksma, kellelt me omakorda teenusi ostame. Hüllem on, et ei saa N. Liidust neilt raha tagasi, kellele oleme tööd teinud. Merelaevandustega on natuke lihtsam, aga meil on palju teisi organisatsioone, kellele teenusi osutame, näiteks väliskaubandusorganisatsioonid. Me oleme ju vahendajad, ise ei tooda teenusi, me ostame neid. Aga need, kes meile teenusi müüvad, tahavad kohe raha saada. Keegi ei taha teist krediteerida, see ei ole kasulik. Ja seepärast kuulame jooksvalt arvelt, maksame kohe ära. Ent kui raha sissevoolu ei ole, on ühel hetkel taskud tühjad. Meil on võlglast, aga mis sellest kasu?

Seepärast oleme paljude laevaomanikega sunnitud üle minema sellisele arveldussüsteemile, kus laevaomanik enne laeva mingisse sadamasse lähetamist kannab agendile üle n summa, millest agent võtab "oma" ära ja annab omanikule teenuskulude kohta töestumaterjali. Seni oleme teinud laevaomanikele väga soodsalt, pole nõudnud ettemaksu.

Mis nüüd veel mu siin töötamist puudutab, siis seda piirab kindel tähtaeg, leping on praegugi kolmeks aastaks. See komme on pärit 20.—30. aastaist, kui hakati kartma, et nõukogude inimene kasvab välismaal töötades homo soveticusest viimaks homo capitalisticeuseks. Arvati nimelt, et alla kolme aastat kapitalismipisik veel inimesse ei asu. On ju niisugune poolanekdoot: ühe aasta elab nõukogude inimene välismaal sisse, teise töötab, kolmanda valmistub tagasisõiduks. Aga optimaalne töötamise aeg oleks viis-kuus aastat vähemalt. Siis on ta võimeline efektiivselt töötama. Ta on loonud vajaliku suhetebaasi, on muutunud kompetentseks, temalt võib ka enam nõuda. Tal on isiklik kogemus, tal on endal kergem ja ka töö tulemus on suurem. Viis kuni seitse aastat on kõige tulemuslikum aeg ühel kohal töötamiseks. Siis peaks mujale firmasse või vähemalt teise osakonda minema. On ju olemas juhtide ettevalmistamise süsteem, kus inimene käib läbi kõikidest osakondadest, et tal tekiks ülevaade kogu firma tegevusest.

Meil on põhitöötajaid üle sajaviiekümne, N. Liidust on umbes kaheksa.

Siin läheb jutt jaanuaris tehtavale aastaaruandele. Tänapäeva aruanne on vist nii, et pannakse diskett ümbrükku, ja ongi valmis. Nii on küll Soomes, aga hr. Küünil on klassikaline kontoriraamat tugematute arvutulpadega, mida käsitsi kokku arvama peab. Kas Soome arvutid siis neid ei söö? Kabinetti astuv kolleeg vaatab ja vangutab pead, varjates piüdlilikult oma hämmastust.

Formaalselt me anname

"Sovfracht" kaudu aru laevaomanikele. Firma enda jaoks pole seesugust aruandlust tarvis. Aga niisugusel kujul, nagu nõutakse, ei anna see vahetule tarbijale, konkreetsele laevaomanikule omegi midagi. Nii et see aruanne, mida teeme, on vajalik vaid mõnele ametnikule Moskvas, kes ootab pikisilmi tööd, et õigustada oma olemasolu.

Olen rahul sellega, missugused võimalused mul siin töötamiseks on - see on siiski teine kvaliteet sellega võrreldes, millega seni harjunud olin. See on huvitav, põhiliselt suhtlemistöö. Keelteoskus on paratamatu: peale eesti keele loomulikult soome ja vene, samuti rahvusvaheline merekeel — inglise keel.

Tütre tuli siin venekeelsele õppimisele üle minna, panime ta N. Liidu saatkonna kooli. Oleks ta algklassilaps, oleksime eelistanud soome kooli. Arvestades meie koduste koole vene keele õpetamist, polnud see just lihtne. Esimene pool aastat pidin tõlkima talle kogu õppematerjali eesti keelde ja siis tema tehtu vene keelde... Koormus on tal suur, aga sellest kõigest on muidugi kasu: oskab soome keelt ja õpib inglise keele klassis. Keeleoskus on see tasuta kapital, mille ta ellu kaasa saab — igal ajal on sel inimesel eelised, kes keeli oskab. Meie firmas on muidu suhteliselt palju Soomes elavaid eestlasi tööl — saavad kasutada oma vene keele oskust ja Ida-tundmist.

Eestil on soodne geograafiline asend selleks, et luua üleväl pidades ja arendades Ida-Lääne vahendussuhteid, ja võib isegi nii öelda, et tulevikus saab Eestist neis majandussuhetes Soomele märkimisväärne konkurent. Teatud küsimustes on meil isegi natuke soodsam asend, parem vene keele oskus ja naabrite tundmine. Juba praegu oleks tarvis soomlastega sel põhimõttel koostööd teha, et mõistlikult sel alal turgu jagada. Mitte luua teravat konkurentsi, vaid jagada tööülesandeid mõistlikult ja vastastikkul kasulikult.

Tavalisel soomlasel on ääretu sümpaatia meie suhtes, ääretu soov toetada kõiki neid muutusi, mis meil toimuvad. Minultki küsitakse iga päev Eesti kohta. Ise saan koduse informatsiooni raadiost, TV-st, lehtedest, mida laevad toovad ja inimestelt, kes iga päev Tallinnast tulevad. Eelistan "Päevalehte" ja "Rahva Häält" kui usaldusväärsemaid uudetele väljaannetele, kuigi need sisaldavad midagi üllatuslikku või vahel isegi põnevat. Loen ka "Eesti Meremeest" ja hindan toimetuse püüdu anda materjali, mis võiks eesti keelt mõistvaid merendusega tegelejaid huvitada.

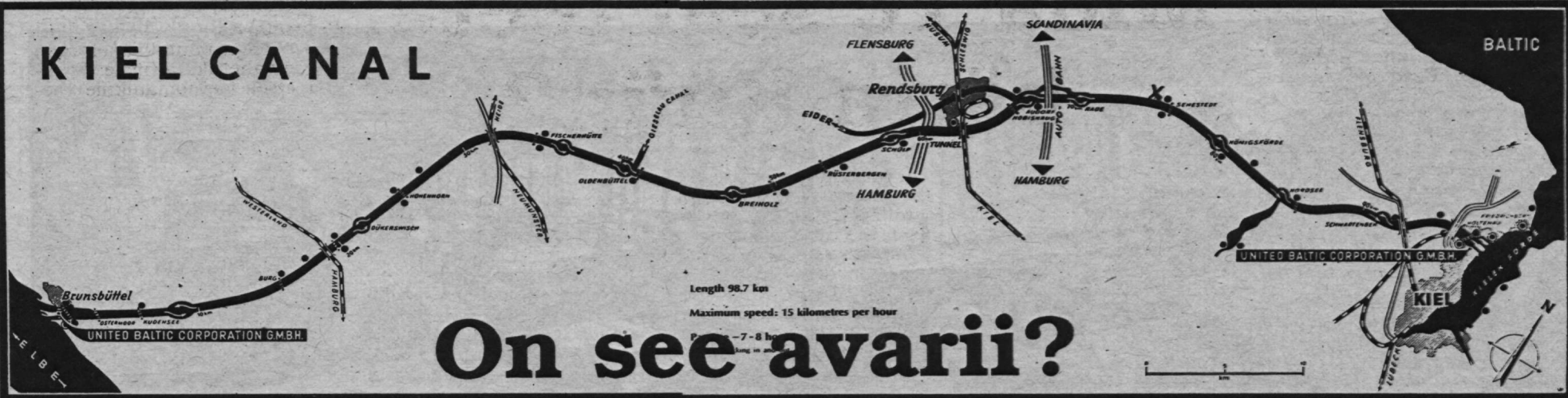
Suurem osa informatsiooni tuleb siiski omandada oma tööalal, on vaja lugeda palju soome- ja ingliskeelseid erialamaterjale. Hästi peab kurss olema Soome poliitilise ja majanduseluga, muidu ei saakski siin töötada. Esimesest leheküljest viimaseni loen läbi "Helsingin Sanomat", mis torgatakse uksepraost sisse hommikuti kella 4—5 vahel. Peale selle "Kauppalehti", "Talouselämä" ja muu majandusse puutuv.

Koduigatsus? Olen ju siin koos perega. Oma linnakorteri järele ma ei igatse, suvekodu järele aga küll.

Küsimuse esitas

Madli Vitismann
Dmitri Prantsu foto

KIEL CANAL



On see avarii?

Eesti Merelaevandus sai Saksamaalt niisuguse teleksi: 10. veebruaril oli "Aegna" teel Leningradist Bremenisse, lastiks 1125 t vineeri ja puitplaate, mis pidid lossitama Bremenis ja Rotterdamis. Kell 8 sil-dus "Aegna" Holtenau lüüsis. 8.20 väljus ta lüüsisist koos mootorlaevaga "Geminus", mis hil-jem meist möödus ja jätkas sõitu 3,5 kaabeltau kaugusel.

Nähtavus oli umbes 600 m. Sillal olid kapten, kolmas tüürimees Andrus Markson, loots Barkov ning kanaliroolimehed Rothorn ja Pitzhoff (aegajalt vahetasid nad teineteist välja). Võõris oli I klassi madrus Garein. Mõlemad ankrud olid valmis allalaskmiseks.

"Aegna" on kaks radarit, "Mios" ja "Petšora". Loots järgis pakpoordis "Mios", kolmas tüürimees ja mina tüürpoordis "Petšora".

Kui olime möödunud Schwartenbeki signaaljaamast, vähenes nähtavus umbes 50 meetrini. Lootsi nõud-misel andis kolmas tüürimees udusignaali.

Me liikusime tasase käiguga, mis on aeglasem normaalsest kanalikiirusest 15 km/t. Sõitsime kanali teljest paremale ja meil ei olnud mingeid probleeme vastutulevatel laevadest möödumisega. Kui olime möödunud Königsförde signaaljaamast, teatas loots mulle, et Königsförde ja Rade vahel tuleb vastu neli laeva.

Kui olime jõudnud Sehestedti kohale, lähenesidki meile neli laeva, mis olid radaris nähtavad. Neljandal laeval "Dalgo" oli probleeme roolimisega. See oli just enne seda, kui "Dalgo" möödus "Geminusest". Nägin radaris, et "Dalgo" lähenes valesst küljest. Loots ütles mulle, et "Dalgo" oli palunud "Geminus" lahkneda paremate parrastega. See oli umbes kell 10. Me olime "Geminusest" ligi 3,5 kaabeltau tagapool ja peatasime kõhe oma masina. "Dalgo" ja "Geminus" möödusid teineteisest väga lähedalt kanali põhjapoolisel küljel, tõenäoliselt paremate parrastega. Esmapiil-gul näis, et laevad pörkasid kokku. Andsime oma masinale keskmise käigu tagasi ja siis täiskäigu tagasi, et "Aegna" peatada. Ent "Geminus" ja "Dalgo" ei olnud kokku pörganud ja me nägime, et "Dalgo", mis oli "Geminusest" möödunud, tuleb meile vastu.

Täiskäik tagasi põhjustas "Aegna" tugeva pöördumise võõriga parema kalda poole. Kartsime, et võime sõita põhjakaldasse kinni ja jääda põiki kanalit "Dalgo" ette. Seetõttu andsin käsikluse pöörata rool vasakpoordi ja anda mõneks

hetkeks keskmine kõik edasi. "Aegna" pöördus tagasi kanalikiirusele, olles hästi põhjakalda lähedal paralleelselt kanali teljega. Ma toppasin masina uuesti. Umbes 10—15 sekundi pärast nägime vastutulevat ja aeglaselt vasakule, kanali keskjoone poole pöörduvat "Dalgot". Kuigi meie kiirus oli alla kahe sõlme ja me olime oma õigel kursil, pörkasid laevad võõripidi kokku. Pärast kokkupõrget pöördus "Aegna" paremale ja riivas võõrtäaviga põhja. "Dalgo" jäi kanalisse diagonaalselt, võõr põhja poole.

Kontrollisime kõik järele ja tegime kindlaks, et meie vigastused jäid pealepoole veepiiri ja laev võis reisi jätkata.

"Aegna" kapten

Vladimir Tammu

ENE annab Kieli kanali kohta teada: pikkus 98,7 km, laius veepinnal 102,5 m, põhjas 44 m, sügavus 11 m. Lühendab mereteed Lääne- ja Põhjamere vahel 685 km võrra. Läbisõidu aeg 7—10 tundi.

"Aegna" kohta on teada: mootorlaev "Aegna" on ehitatud 1970. aastal Budapestis. Tema pikkus on 78 m, laius 11 m ja maksimaalne süvis 5,1 m 1700-tonnise lasti puhul. Laeval on 1500 hj "Sulzeri" tüüpi peamasin ja parema keerme-ga püsisammuga sõukruvi.

Sellest sündmusest möödunud nädalate jooksul on kausta pealkirjaga "Aegna"—"Dalgo" siginenud hulk pabereid. Asjade edasist käiku nõustus lähemalt selgitama Eesti Merelaevanduse meresõiduameti vanemmereinspektor UNO LAUR.

On seal väga keeruline sõita?

Seal ei ole mingit suurt kunsti. Kieli kanal on ilusti laiaks kaevatud, mõlemas otsas on lüüsid. Läänemere poolses otsas erilist veetase-me vahet ei ole, aga Elbe pool on sõltuvalt tõusust-mõõnast suur vahe.

Kõigepealt on Kieli fjordi sisse minnes mereloots, kes viib laeva Kieli tuletorni juurest Holtenau lüüsin. Kanali loots viib laeva läbi poole kanali, teisel poolel on teine loots. Roolimehi on algusest lõpuni kaks, neid vahepeal ei vahetata. Nad on kõik väga kõrge kvalifikatsiooniga: roolimehed laevajuhi diplomiga, lootsid enamasti kaugsõidukaptenid. Kerge sinna tööle saada muidugi ei ole. Lootsid ja roolimehed ei ole seal riigi teenistuses, vaid neil on oma Genossenschaft — ühing või selts, ja nad reguleerivad kõike ise, ei ole neil mingit administratsiooni. Iga kuu on kee-

gi neist päalik või esimees, kes toob pangast raha, mis kanaliseid eest on laekunud, ja jagab kõigi vahel ära — ongi kogu nende administratsioon. Tööd tehakse just niipalju, kui on vaja. Mida vähem on lootse, seda rohkem tööd ja seda rohkem raha, seda nad reguleerivad ise. Kõik elavad läheduses, kui vaja, kutsutakse välja. Eks neil ole ka oma graafikud, kes, millal ja kuidas sõidab. Raadiojutud kirjutatakse kõik üles, et pärast kontrollida. Nõukogude laevadel seisab vahimadrus võõris, sest roolis on kanali roolimees.

Ega meil hea nähtavusega seal midagi juhtu, kuigi meie laevad sõidavad seal nii tihti. Probleemid tekivad ainult halva nähtavuse korral. Hea nähtavusega on olnud ainult mõningaid vaiade lõhkumisi, aga kokkupõrkeid on olnud ainult halva nähtavuse korral. Varem oli meil ikka kord aastas kokkupõrge Kieli kanalis, nüüdne juhtum on aga üle hulga aja esimene.

Seal võib teinekord olla nähtavus ainult mõnikümme meetrit, nii et isegi kumbagi kallast ei paista, ja kui see juhtub kahe laiendi vahel, siis pole ju kuhugi minna, peab edasi sõitma. Halva nähtavuse korral võib seal ka radariga sõita, kui kõik on normaalne. Aga nähtavasti juhtus midagi tolle Norra laevaga, et ta hakkas vasakule kalduma. Mis juhtus, ei tea. Võib-olla ei saagi kunagi teada, sest keegi oma kaarte ju ei ava. Vastu tulevatel laevadest neljas hakkas kalduma vasakule ja "Aegna" ees mineval laeval oli suuri raskusi temast möödasaamisel. Sidet ka ei olnud ja nii nad kokku pörkasid.

Norralane läks edasi Taani ja sealt Hamburgi. Meie tellitud ekspert — surveyor — vaatas "Dalgo" üle, meie laeva vaatas nende tellitud surveyor. See on ekspert, kes hindab ära remondikulud ja teeb selle kohta akti.

Mis "Aegna" viga on?

Nina on kõvasti mõlkis. Auk on ka. Sihtsadam oli tal Bremen. Brunsbüttelist Bremenisse ei ole palju maad, sinna jõudis laev juba õõsel. Ja pärast lossimist Bremenis läks Elsfelthi tehasesse.

Mis nüüd edasi saab?

Nüüd vaatame eksperdiakti: ahaa, niipalju vaja remontida, nii mitu päeva, laev maksab niipalju. Lööme oma kulud kokku, lisame vastavad protsendid ja teatame, et me nõuame garantiid nii- ja

niisuguse summa peale. Seekord nõudsime 150 000 DEM. Ekspert ütles, et remont läheb maksma 70 000 DEM ja kestab 10 päeva, sellest lähtudes arvestasime välja nõutava summa, vähem ei või me nõuda. Saime nüüd garantiid 150 000 DEM peale. Juhtumid Kieli kanalis käivad Saksa jurisdiktsiooni alla, nii et võime nüüd minna näiteks Bremeni arbitraazi, kus me oleme varemgi käinud ja teame, kuidas seal asju ajada. Arbitraazi otsus on mõlemale poolele kohustuslik.

Üks huvitav detail on siin selles, et meie laev oli pärast kokkupõrget niipalju paremal, et puutus põhja. See on muide väga tugev argument — põhja puutumine pärast kokkupõrget. Loodan, et meie kapten selles asjas eriti süüdi ei jää.

Advokaadi määrasime kokkuleppel "Ingosstrahhiga", sest nemad maksavad selle eest. Esialgu maksame remondi kinni meie ja siis saame kahjutasu. Kui saame... Oletame, et me oleme saja protsendiliselt õiged ja nemad sajaprotsendiliselt süüdi, kuigi see on niisuguste juhtumite puhul väga kahtlane. Siis maksavad nad meile kinni remondi, laeva seisuga, meie advokaadi, eksperti- ja muud kulud. Kuna kokkupõrkerisk on meil kindlustatud "Ingosstrahhis", korvatakse meile halvimal juhul remondikulud ikka. Laeva seisupäevade eest aga "Ingosstrahh" ei maksa, sest see kahju ei ole meil kindlustatud.

Kokkuarvestatud kulude alusel koostatakse pretensioon. Selleks, et laeva tühi-seisu hinnata, on vaja võtta 3 reisi enne ja 3 reisi pärast juhtumit, sellest leitakse keskmine. See on niisugune Inglise praktika. Aga millal ükskord on need 3 reisi pärast juhtumit tehtud? See võib võtta mitu kuud aega ja kogu see lugu kesta mitu aastat. Kõige pikem asjaajamine juhtumit pärast Kieli kanalis on meil 1978. aastast, ja ikka pole veel aetud.

Mis juhtus "Segežaga"?

Juhtus, nagu ikka kipub juhtuma — puhkepäevadel. Jälle laupäeval! "Segeža" seisis Koperis kai ääres, kui tuli üks hollandlane. Tol juhtus midagi masina manööverdusmehhanismiga, sõitis "Segežale" nii kõvasti otsa, et kiskus ta kai küljest lahti. "Segeža" lendas edasi, järgmisele laevale võõriga otsa. Nüüd on tal nii ahtris kui vöö-

ris auk. Tema ees seisis üks Odessa laev, kuulda on, et sel midagi viga ei ole.

"Segežal" oli lastiks puuvill, seal kohapeal puuvillalastiga keevitada ei tohi. Nii et kapten võttis julguse kokku, sadamakapten lubas ka, ja sõitis järgmise sadamasse, kus sai puuvilla lossida. Seejärel läks Bijelasse remonti.

Siin erilisi probleeme ei tohiks olla. Laev on kindlustatud, seisis rahulikult kai ääres. Garantii on meil ka, kuigi ekspert hindas meie kahjusid õige suureks. Kokkuleppel "Ingosstrahhiga" andsime asja ajada Londoni advokaadile, kes nõudis meile garantiiks 230 000 \$. Kuludid peaks kokku tulema vaid 50—60 000 \$. Kui kõik arved on koos, koostan pretensiooni ja saadan Londoni advokaadile. Tema õiendab edasi, kuni saame raha kätte.

Millal oli viimane avarii enne neid kaht juhtumit?

Me ei tea veel, on need üldse avariid, arvestatakse ju raha järgi. Kui kahju on üle 50 000 SUR-i, siis on avariid, kui alla seda, siis avariisündmus. Kui kahju on alla 5000 SUR-i, siis on eksploatatsiooni juhtum.

Viimane oli juhtum "Kapten Voolensiga" enne jõule. Neil läks masin üpris ribadeks, siiaaani seisab Stockholmis. Möödunud aastal ei olnudki rohkem, seegi on pigem tehniline — konstruktsiooniline põhjus. Meie arvele kirjutatakse need avariid, mille puhul me üle poole süüdi oleme. Loodan, et kõnealused juhtumid meie arvele ei tule.

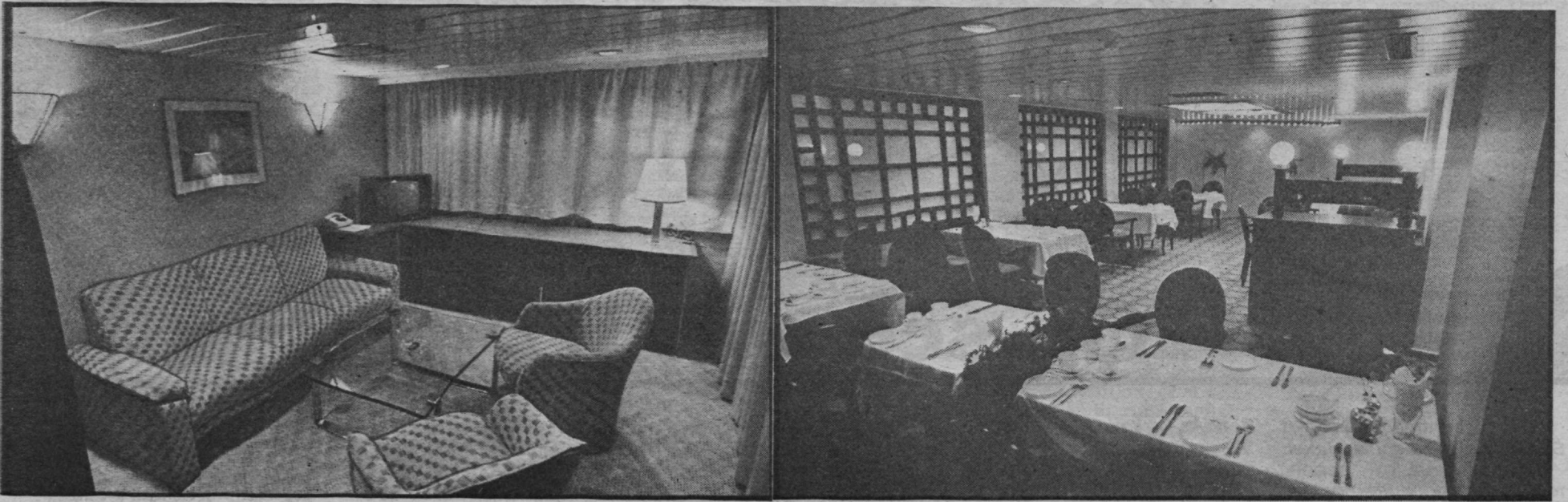
Kui sageli siiski juhtub?

Mereministeriumile anname aru iga kuu. Aasta lõpul lüüakse arvad kokku ja möödunud aastal oligi meil üks, seesama "Kapten Voolens". Ülemöödunud aastal oli samuti üks, "Fritzis Rozin", ja veel üks väiksem juhtum, avariisündmus. Üle-eelmisel aastal oli vist tükki kolm. Aga viimasel ajal on meil selles suhtes kõik tip-top.

Kas see tähendab, et laevastik on tehniliselt heas seisukorras ja meremehed oskavad hästi sõita?

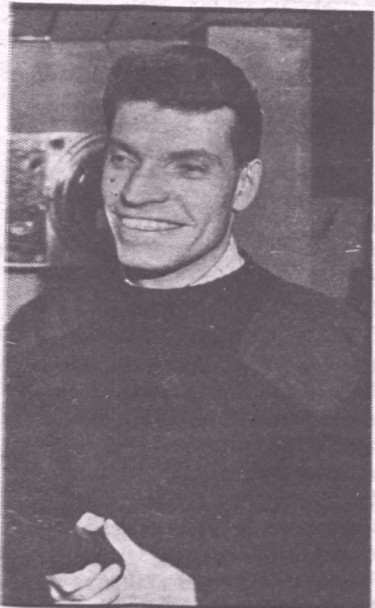
Tehniliselt heas seisukorras ei ole meie laevastik vist kunagi või vähemalt ammu olnud. Aga et mehed oskavad hästi sõita, seda tähendab see küll.

Madli Vitismann



Pardakõnelusi

21. veebruaril kell 24.00 pidi Tallinnast teele asuma "operilaev" — Leningradist türitud "Konstantin Simonov", pardal "Estonia" teatri ooperitrupp ja turistid sponsorfimadest. Kai äärde pidi laev tulema kell 20. Sadamas ootasid juba esimesed reisijad. Pidi küll, aga tuli kell 21. Ja siis hakati... trappi ehitama. Jäi mulje, et laeval on esimest korda vaja rahvast kailt peale võtta. Ja kui see asjandus siis lõpuks kõiega jätkatud ja kinni tõmmatud oli, selgus, et meeter jääb veel puudu. Hakati kaste otsima... Senine tegevus oli tubli pool tundi ärasõiduni jäänud aega vähemaks kulutanud. Siiski otsustasime vaadata, kuidas näeb välja laev, milles tervelt kolm nädalat elada tuleb. Ka sees jäi mulje, et ärasõit on ootamatult tulemas. Mõnevõrra vabandab ehk see, et laeval oli nii pingelisel päeval veel meeskonna vahetus ette võetud. Selle üle kurdeti ka "Transflotis" — lisaks kõigele muule oli vaja hankida 180 piletit Leningradi rongile, ja mitte ükskõik missugusele rongile ja mitte ükskõik millist piletit.



Laeva tutvustas meile kapteni abi reisijate alal Sergei Dobrunov:

Meie "Konstantin Simonov" on 1982. aastal ehitatud laev. Sõidame tavaliselt Helsingi vahet. Merematketeks kasutatakse meie laeva talvel, kui liinisõit on jääolude tõttu ta-

kistatud — Leningradi sadam külmub ju kinni. Pea igal aastal oleme käinud nõukogude reisijatega paarinädalastel merematketel, tavaliselt Taaanis, Rootsis, Saksamaal. Teatriga küll ei ole seni ette tulnud merele minna. Ongi huvitav!

Selle hooaja algul oli meil reis mitmelt poolt N. Liidust pärit äri meestega, nad sõitsid spetsiaalselt äri lepingute sõlmimiseks välja — huvitav reis oli.

Usun, et meie laeva tingimused on ka teatri jaoks küllalt head. Meil on kaks kõrgtasemel restorani, baarid. Kõik reisijad on Nõukogude rublade eest saanud osta ka laeva tšেকে, mille eest söögikordade vahepeal võib tassi kohvi juua või ka tax-free poodi külastada.

Osa kajuteid on juba ümber tehtud, need vastavad kõige kõrgematele standarditele. Kõigis on dušš ja tualettruum. Enamik kajuteid on neljakohalised, kaheseid on vähe. Sageli kasutame neljaseid kahekohalistena. Lukskajuteis on vanngi.

Meeskonnas on 150–170 inimest, selle arvu kõikumine oleneb reisijate hulgast. On kaks meeskonda, mis kahe kuu tagant vahetuvad. Umbes pooled on teenindav personal, ülejäänud siis päris meremehed.

Paljud meist oskavad inglise keelt — niivõrd, et oma asjad ära ajada. Aga infobüroos on muidugi inimesed, kes vähemalt kahte võõrkeelt oskavad. On ka üks mees, Aleksandr Sarov, kes räägib kuut või seitset keelt. Soome keelt, mida meil ju ka tarvis, oskab hästi kolm inimest.

Kui veel meie laevast rääkida, siis ennist ununes ütlemata, et saame ka autosid vedada. Nii küljel kui taga on aparellid, kust saab peale sõita. Praegu mahutame umbes kolmkümmend sõiduautot, usun, et ka teatri dekoratsioonid on neis ruumides. Varem oli autotekil rohkem ruumi, aga nüüd on seal all veel kaubanduskeskus ja osa kajuteid.

Hoolimata hilisest kellaajast

"Konstantin Simonovil"

leidis ka kapten Sidorov ise mõne minuti aega juttu ajada. Ta on sel laeval 1987. aastast, tuli Odessast Leningradi üle.



Kapten Vjatcheslav Sidorov: Loodan, et tuleb hea reis. Algas ta küll... Seisame siin vähem kui ööpäeva ja kolm korda oleme pidanud kohta vahetama: kõigepealt tulime sisse, siis läksime reidile tagasi, edasi olime söekai ääres ja nüüd siis reisijate pealevõtuks lõpuks siin. Teil on täna õige tihedalt laevu sees. Jah,



Telefonijutt

"Estonia" teatri direktor Jaak Viller, kust tuli OOPERILAEVA mõte?

1984. aastal käisime niimoodi laevaga Stockholmis. Sest ajast plaanisime uut ja suuremat reisi Läänemere sadamalinnadesse. Meil oli kutse võõrusetendustele Kieli, aga lõpuks pidid nad selle ära ütlemata — raha pole. Ent olime juba kaks linna, Kopenhaageni ja Göteborgi juurde otsinud, kõik kokku leppinud. Oli tarvis veel kolmandat linna, kus oma laevareisil peatuda ja etendusi anda. Läbirääkimised olid Londoniga, aga pakutud teatrimaja lava sügavus ei sobinud meile. Lõpptulemusena on nüüd siis mängukoht veel Oslo, ja ka Malmös anname galakontserdi.

Missuguse laevaga lähete?

See on Leningradi alus "Konstantin Simonov". Meie merelaevandusel polnud ju midagi sobivat pakkuda. Oleme suuresti tänu võlgu meie omaaegsele Ministrite Nõukogu Moskva-esindajale Elmar Mattile, kes meid mereminister Juri Volmeriga kokku viis. Sealte see asi siis hargnema hakkas.

Missuguseid lavastusi mängite?

Võtame kaasa "Barbara von Tisenhuseni" ja "Hovanštšina". Peale nende ooperite esitame veel galakontserdi.

Ja kes sõidu kinni maksab? Selge ju, et nagu kõik kõrgkultuuriga seotu, vajab niisugunegi ettevõtmine doteerimist.

Eesti Vabariigi Valitsus tasus umbes seitsmendiku kulu- tustest. Teatril endal muidugi ülejäänud kinni maksta pole võimalik. Kõik 460 teatriinimest tasuvad laevas toitlustamist eest ise, see on üsna kopsakas summa — elamine ja söömine on ju kogu aeg laevas. Ülejäänud tuleb hüvireisijailt, kes meiega sõidu kaasa teevad. Nemad saavad ilusa reisi, meie oma etenduste tutvustamise võimaluse.

Helistas Mari Vamba



kuulsin, et homme oleks siin ruumi küllalt olnud, aga me sõltume "Estonia" teatri tööplaani. Laupäeval peame juba olema Kopenhaagenis, seal seisame viis päeva, siis läheme Göteborgi ja lõpuks Osiosse. 15. märtsi hommikul katsume tagasi olla.

Usun, et meie tingimused rahuldavad teatrit. Senised reisijad on teenindamist küllalt kõrgetasemeliseks pidanud. Eks me kõik ju tea, milline olukord meil riigis toidainetega on, aga teeme kõik, mis võimalik. "Torgmortransi" töötajad tegid igatahes palju ära. Jah, ka kartul on olemas, pole tarvis makarone süüa...

Meie jaoks tuleb kindlasti huvitav reis. Tavaliselt on meie reisijad lõbusõidul, aga sel korral tulevad nad tõsiselt tööd tegema. Tegemist ju tuntud teatriga, ja välisvõõrusetendused on tõsised asjad. Meil on kahtlemata huvitav teatriinimestega kohtuda ja suhelda.

Ei, sellele küll ei oska vastata, kas nemad ka meile kontserdi annavad. Ei tea, kas neid meie esinemisplats rahuldab, vast kütsuvad meeskonna etendusele. Aga meie ise... Reisi esimesel päeval esitlem ja reisijale meie ohtivere, ja seejärel toimub meeskonna poolt väike show. Lahkumiskohtul on meil samuti tavaks omalt poolt väike kontsert korraldada. Seni on meie esinemisi hinnatud täiesti tasemel olevaiks...

Loodame võimalikele halbadele ilmadele vaatamata oma laevaga ikka igale poole õigeks ajaks jõuda. Olgu lõpetuseks öeldudki mõned andmed laeva kohta: ta on 137 m pikk ja 21 m lai, peale võib võtta 492 reisijat. Meeskonnas on 186 inimest, 47 neist tekil ja masinas. Meremeesteks nimetaksin kõiki.

Poole üheteistkümneks oli sadamahoone puupüstis täis — kõik reisijad olid päralt jõudnud. Täideti tollideklaratsioon: kohvi peale viitulist, ja saabki kirjutada. Ja oodati. "Ooperilaev" asus lõpuks teele 22. veebruaril kell 2.

Sadamas käisid

Madli Vitismann ja Dmitri Prants

The daunting task that faces Estonia

RECENTLY, when Estonia was... The daunting task that faces Estonia... The Estonian government... The Estonian government... The Estonian government...



Madli Vitismann, right, with US Transport Secretary Malcolm Baldrige.

Vanemmehaanik on tähtis mees

1. märtsist kuni 30. oktoobrini 1990 viisid V. Vassiljev ja B. Kulikov Eesti Merelaevanduses läbi sotsioloogilise uurimuse, et selle tulemuste põhjal anda soovitusi vananeva laevastiku tehnilise ekspluaterimise paremaks korraldamiseks. Sotsioloogide tööhüpotees leidis täielikult kinnitust: "laevastiku tehnilise ekspluatsiooni efektiivsust mõjutab tugevasti ja otseselt subjektiivne faktor, eriti vanemmehaaniku isikuomadused ja tööstiil, aga samuti kollektiivis valitsev kõlbelis-psühholoogiline kliima. Meremeeste töö kvaliteedi ja tulemuslikkuse tõstmise reservid peituvad selle faktori aktiviseerimises, mis ei nõua üldiselt suuri materiaalseid kulutusi, küll aga utmoodi lähenemist inimesele (nii ülemusele kui alluvalle)."

Alusmaterjali koguti anonüümse ankeeterimise teel. Küsitleti eksperte — tehnilise ekspluatsiooni talituse töötajaid, laevakapteneid ja ühtse tehnilise talituse alla kuuluvaid meeskonnaliikmeid.

Küsitletud nentisid, et laevastiku tehnilise ekspluaterimise tase on viimase kolme aastaga alla käinud ja pidasid selle peamisteks põhjusteks 1987. aastal läbiviidud meeskondade koondamist ja sagedasi muutusi koosseisus. Võtmeisikuks, kellest kõige enam oleneb laevastiku ekspluaterimise korraldamine ja selle efektiivsus, peetakse vanemmehaanikut. Seetõttu pühendasid sotsioloogid suure osa oma uurimusest just selle ametimehe isiksuse ja tööstiili analüüsile.

Saadud materjali põhjal loodi vanemmehaaniku isiksuse mudel.

- (Omadused on toodud eelistusjärjekorras.)
1. Ausus ja korralikkus.
2. Tehniline haritus (teoreetiline).
3. Oskus võtta iseseisvalt otsuseid vastu ja näha ette nende tagajärge (iseseisvus otsustamisel).
4. Praktilised oskused erialatöös.
5. Oskus tööd korraldada (organisaatorivõimed).
6. Võime kriitiliselt olukorras katkestusteta ja paanikasse sattumata tööd teha (enesevalitsus kriitilistes olukordades).
7. Oskus alluvate arvamusi arvesse võtta.
8. Võime kollektiivis soodsat psühholoogilist seisundit hoida (normaalse psühhokliima hoidmine).
9. Õiglus ja objektiivsus; printsiipiaalsus.
10. Isiklik dissiplineeritus.
11. Autoriteet töökaaslaste hulgas.
12. Inimeste usaldamine.
13. Oskus kollektiivi huvide eest seista.
14. Peenetundelisus, heatahtlikkus, hoolitsus inimeste eest.
15. Usaldusväarsus, sõnapidamine.
16. Tõdemastus, kohusetruudus.
17. Enesevalitsemine.
18. Juhimadused.

Niisiis pole vanemmehaaniku juures tähtsad mitte üksnes ta tööalased, vaid samavõrd ka isiksusega seotud ja kõlbelised omadused. Nõnda siis selgub, et juhi isiksuse puhul on prioriteetsed üldnimilised väärtused.

Tööstiilidest osutusid eelistatumaiks need, kus ülekaalus demokraatlik juhtimisstiil, autoritaarsus on tee ebaedule.

Küsitluse käigus õnnestus saada ka nimekirja kõige edukamatest vanemmehaanikutest. Need on V. Aleksejev, V. Vrajer, A. Krivorukov, J. Malofjejev, J. Prokofjev, A. Samošin, A. Semjonov, V. Tjomkin, K. Täht, J. Šibin ja F. Štšerbakov.

Ajalohes "Morjak Estonii" nr. 52, 1990 ja 1-2, 1991 ilmunud materjalide põhjal

Marj Vamba

Tema Majesteedi valitsuse kutsel

...viibis hiljaaegu Inglismaal Eesti Veeteede Ameti peadirektor Nathan Tõnnisson. Vestlus temaga on avaldatud Londoni ajalehes "Lloyd's List". 5. veebruari numbris neljal veerul koos pildiga. Pealkirja all "Eesti ees seisev kohutav ülesanne" antakse ülevaade hr. Tõnnissoni plaanidest Eestimaa sadamate taasavamisest maailmamerede tuultele. Ka 21. veebruari "Fairplay" pühendab sellele teemale ühe lehekülje. Lähemalt lugege hr. N.Tõnnissoni Londoni-viisidist "Eesti Meremehe" järgmises numbris.

Toimetus

OUT TO

Lunch



Nathan Tõnnisson is an Estonian... Lunch... Nathan Tõnnisson is an Estonian... Lunch... Nathan Tõnnisson is an Estonian... Lunch...

Shipping... Nathan Tõnnisson is an Estonian... Shipping... Nathan Tõnnisson is an Estonian... Shipping... Nathan Tõnnisson is an Estonian... Shipping...

Mere-eetikast ja veidi muustki

Kas mere-eetika on kohustus hädalistele appi tõtata? On see üks osa eetikast üldse? Mis on mere-eetikal tegemist äri-eetikaga? Neid ja teisi võhiklikke küsimusi aitab lahti mõtestada kogunud meremees, Eesti Merelaevanduse juhenduskapten ROLAND LEIT. Jutu alustuseks näide meie ajalehe 2. numbri telefonijutust,



kus see märksõna sees.

Mis on öieti mere-eetika? Kahe laeva, kahe kapteni vahelised suhted ehk kuuluvad sellesse valdkonda. Kui laevandus jättis selle Pärnu-juhumi puhul vastamata, siis on see küll rohkem lihtsa eetika kui mere-eetika küsimus. Abipalujale oleks kohe pidanud vastama, see on normaalne kahe firma vaheline suhtlemine. Mere-eetika ei ole määratletud mingite seadustega ja paljuskil on inimese iseloomust. Ühe kapteni jaoks on mere-eetika hoopis midagi muud kui teise jaoks.

Kui tuln üle Eesti Merelaevandusse, siis tegin esimese reisi Conakrysse. Seisime seal reidil ja ootasime järjekorda, kui merelt tuli teine meie laevanduse laev, mille kapteniks oli kogunud, aastaid Lääne-Aafrika vahet sõitnud mees. Mina olin sõitnud senini Põhja-Jäämerel ega teadnud hästi sealseid olusid. Ka mitte seda, et sadamaloots tuleb meelsamini sellesse laeva, mis ise sisereidile suundub, kui läheb välisreidil oma järjekorda ootavale laevale. Nii läks see laev meist mööda ega öelnud mulle midagi, vaatamata sellele, et kapten nägi, et järjekorda ootab sama firma — Eesti Merelaevanduse laev. Sedasi saigi teine laev meile lubatud lootsi ja läks kai äärde. Mina aga pidin veel kaks päeva ootama, enne kui silduda sain. Kas siis kahe kapteni vahelised suhted on seotud mere-eetika küsimustega? Mulle näib, et on. Kapten, tehes kõik oma laeva, oma meeskonna heaks, siiski ei tohiks astuda vastuollu mere-eetikaga. Isegi kui tegu

oleks kahe konkureeriva firma laevaga, ka siis peaksid kaptenid järgima mere-eetika reegleid. Sest nad on ju kaptenid! Iseasi, kui kaks laeva suunduvad ühte sadamasse ja üks möödub teisest tänu masina paremale tööle, siis nii peabki olema. Aga kirjeldatud korral oli see kapteenietika, mere-eetika reeglite rikkumine. Ju siis võttis see kapten neid reegleid oma moodi, väljendas nii oma isiksust. Nii on see ka kaldal inimestevahelistes suhetes, kuid merel väljenduvad need suhted reljeefsemalt. See ongi mere-eetika.

Kaldalt juhivad laevu ju enamjaolt endised kaptenid. Kas on nii, et see mees, kes juba ammu kaldal, ei mäleta enam, kuidas see või teine asi merel oli?

Ma ei tahaks sellega hästi nõustuda. Jah, ikka öeldakse, et näe, istub kaldal ja enam ei mäleta. Mäletab küll. Aga igal ametikohal on oma kohustused. Dispetšer saab kapteni olukorras aru, aga tal on omad kohustused ja need on õige tihti vastuolus sellega, mis kapten tahaks. Või võtame kapteni — firma juhi, meil näiteks laevanduse ülema. Meil on viimasel ajal, mitte küll järjest, aga kolm ülemat olnud kaptenid. Kas tema saab siis alati kõike kapteni seisukohalt vaadata? Ta vaatab ikka esmajärjekorras ülema seisukohalt, ja see ei pruugi üldse kapteni seisukohaga ühtida.

Räägitakse, et kapten on oma õigustes väga piiratud?

Kindlasti on ta piiratud. Aga kas teda võiks rohkem usaldada?

Ju vist ikka võiks. Aga see on ka raske küsimus. Väga raske küsimus. Kui meenutada neid kuldseid aegu, kui kapten läks merele ja tal ei olnud laevaomanikuga mingit sidet. Tal oli ainult üks suur kirst kalutinurgas, kõik valuuta, mis ta teenis, tassis ta sinna sisse. Ja kui tuli kolme aasta pärast oma ümbermaailmareisilt, siis pani selle kirstu omaniku ette. Kõik oli tema otsustada. Nüüd on hoopis teistsugused ajad. Laevaomanikul on laeva iga minut arvel. Kapten Borodin oli meil esimene, kes läks välismaa lipu all sõitma. Kui ta esimest korda tagasi tuli, siis me muidugi kohe küsisime, kas seal — konkreetselt siis Kuprose lipu all ja Saksa firmas — on kaptenil ikka palju rohkem vabadust? Tuli välja: ei ole! Seal peab laevaomanikule veel rohkem aru andma kui meil. Igast sammust. Isegi iga päeva kiiruse eest. Seal loetakse ikka raha paremini kui meil siin.

(järgneb)

Küsis Madli Vitismann Dmitri Prantsu foto

Pardakõnelusi

"Transestonial"

(Algus 26. veebruari "Eesti Meremees")

Ühelt poolt
"Laevajuht on see, kes üt-

leb, kuhu laev sõidab." — "Ei sa sõida ühti, kui laev ei liigu." Need ja teised sellesarnased aasimised viivad mõttele

vastuolust, mis on laeval nende vahel, kes "ülakorrusel" ja kes allpool veepiiri. Esimesed on harjunud käsutama, kan-

ge ja nuppe liigutama, arvestades, et tehnika kuuletub. Teised peavad hoolitsema, et nii olekski. Ühed käivad, kuldpaelttega kuub seljas ja lips ees, teisi võib sagedamini näha õlistes tunkedes; vormikuuks mehaanikut olevat näha üksnes merekoolis. Kes on siis tähtsam?

Seda võiks teada saada palgatabelist. Aga ei saa, sest kaalukategooriad on tihti erinevad. Laevajuhid saavad palka laeva klassi järgi, mille määramise aluseks on veeväljasurve. Mehaanikute jaoks on klassi määramise aluseks peamasina võimsus. Nii ei pruugi laeva klass ja masina klass kokku langeda. Vastuolu võib tuleneda ka sellest, et laevajuhid ainult ekspuaterivad (õeldakse küll: lõhuvad) seda, mida mehaanikud palehigis korras hoiaavad. Ja väikest hõõrumist võivad tekitada seegi, et kontoris on tulnud valdavalt "ülakorrusel", sealt aga võib nii mõnigi asi teisiti paista.

"Transestonia" oli "Tallinki" kätte jõudes päevinäinud. Soomes Prantsuse litsentsi järgi tehtud kaks 4500-hobujõulist "Pielsticki" masinat olid uuena küll head, kuid praegu on nad vanad ja tahavad pidevalt hoolitsevat kätt. Kogu töö on tehtud sõidu ajal, kummagi vahetuse masinameeskonnas on kümme meest. Nädalaseks remondi ajaks jaanuari algul oli jäetud viimane lihv.

"Kuule, sa oled tore mees ja

jutt jookseb sul hästi, aga laevas on vaja tööd teha." Mõnele mehele on vaja olnud pärast paari kuud koos töötamist niiviisi õelda ja seejärel on teed lahku läinud. Mehel tuleb siis otsida uus meeskond, kus jutust rohkem lugu peetakse. "Transestonial" peetakse tööst lugu, selles on vanemmehaanikud kindlad.

Vanemmehaanik ise on laevas mees, kel enam kellelegi toetuda pole. Ei oska ju kapten, kes hoopis laevajuhtimist õppinud, talle nõu anda. See puudutab nii suuri kui ka väikesi laevu. **Enn Roo** arvab, et vanemmehaanikud peaksid Eesti Kaptenite Klubi esikujul oma klubi moodustama. See peaks ühendama igasuguste laevatüüpide vanemmehaanikuid kui tippjuhte omas vallas. Ei oleks vaja ka vahetagemist kala-, kauba- ja muude laevade vahel, mehaanikute töö on ikka ühesugune. Mehaanikuil on ju ka kategooriad, mis näitavad, kui suures laevas ja millises ametis võib töötada, kuid kategooriast olenemata on ühiseid probleeme neil, kes peavad laeva masina eest vastutama ega saa merel enam kelleltki nõu küsida. "Ja kala hakkab mädanema ikka peast, nii ka vahekorrad meeskonnas," lisab **Lembit Leiger**.

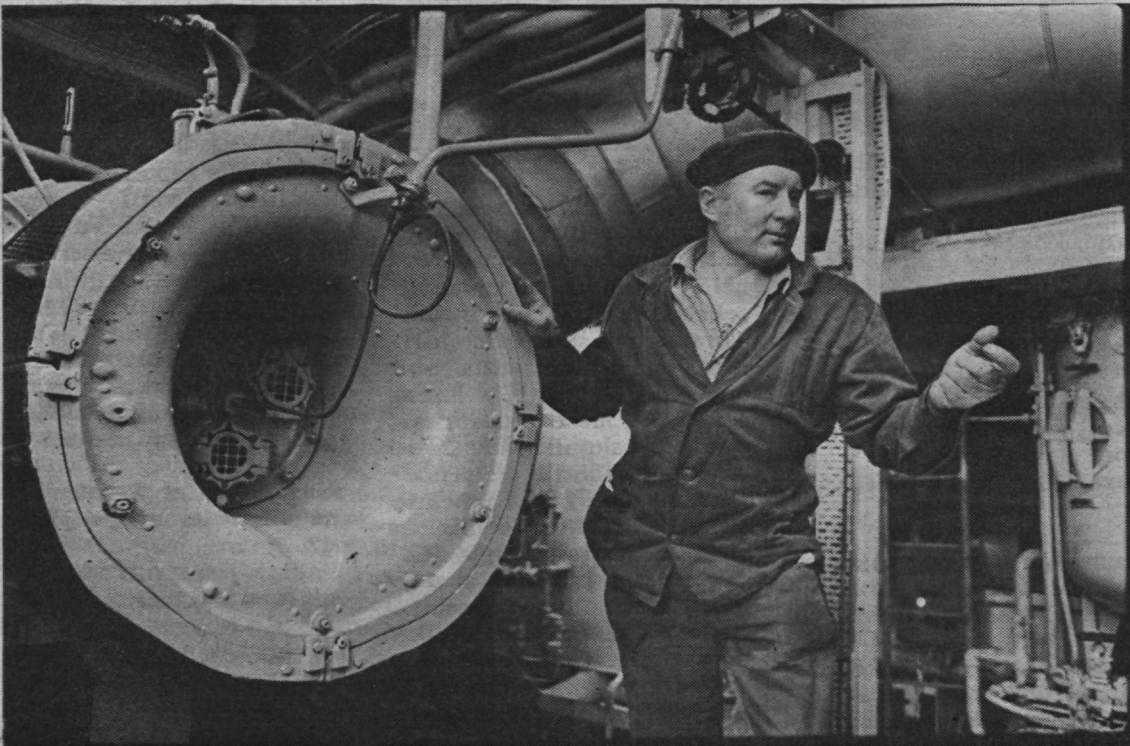
(järgneb)

Madli Vitismann
Dmitri Prantsu fotod

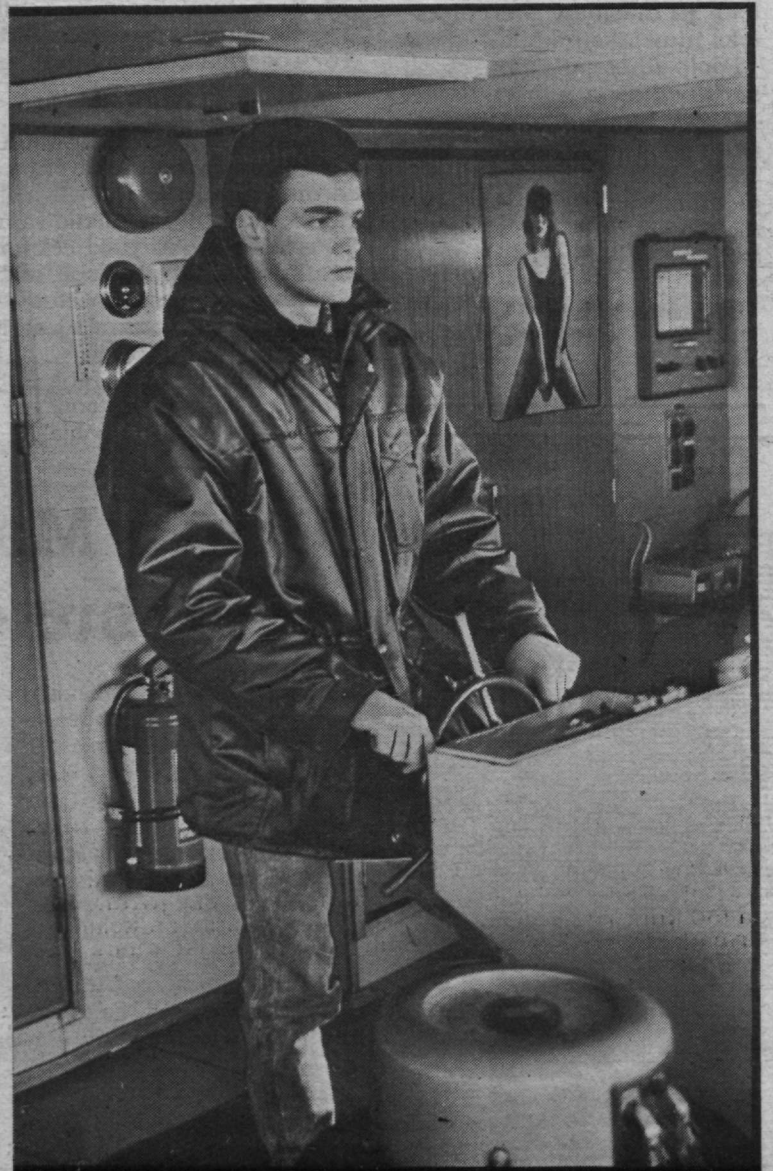
➔ Tegelikult juhib roolimees. Pole tal aega vaadata paremale ega ka... vasakule



➔ IV mehaanik Andres Naat ja motorist Roland Meri ➔ motorist Mihhail Samoïlov



➔ Enne väljasõitu. Ametis on II mehaanik Elmar Oja ja IV mehaanik Sergei Kotšun



Elmar Pettai

Meresõda Läänemere põhjaosas 1941-44

(Algas 26. veebruari "Eesti Meremehes")

**Mobiliseeritute
pääsemine
"Eestirannalt"**

**Tallinna vallutamine
Saksa sõjaväe poolt**

23. augusti hommikul toodi "Eestirannale" 1. Tütarlaste Gümnaasiumist 34 reservohvitseri, kes olid varem tapi korras Venemaal saadetud reservohvitseridest, kuidagi maha jäänud. Kohe pärast nende laevale jõudmist tehti otsad lahti ja "Eestirand" liikus reidile, jäädes seespool allveelaevade tōket ankrusse. Konvoi, kuhu kuulus 17 laeva ja mille sabas hakkas liikuma "Eestirand", väljus reidilt k. 10. Mehed olid kõik aetud laevavaruumi. Konvoi ees liikus kolm miinitraalerit ja üks väiksem sõjalaev, kuna taga julgustas endine Eesti torpeedopaat "Sulev".

Plahvatused

Veidi aega pärast konvoi liikumise hakkas kuuluma mingisuguseid tumedaid plahvatusi. Liikus kuuludus, et need oleval sūvaveepommide plahvatused, mis heidetud merre saksa allveelaevade hävitamiseks. Nagu hiljem kuulsime, olid konvoi kohale juba selle liikumise alguses ilmunud saksa lennukid, mis heitsid pomme. Neid langes laevade vahele ja lähedale ning nende plahvatused olidki need, mis täitsid meeli tumedate aindustega.

Keri tuletorni kohale jõudes tuli uus ja tugev õhurünnak ja kell 15.15 sai "Eestirand"

kaks tabamust. Üks pomm langes otse teisest luugist sisse, tungis laevast läbi ja lõhkes "Eestiranna" põhja all. Teine pomm sai paremast poordist tōuke, tungis läbi tekile kuhjatud planguvimast, edasi läbi kahe teki, sattus trümmis asbestikottide vima ja lõhkes seal. Peale asbestikottide oli trümmis veel kolm sõiduaatot ja rohkesti vineeripakke, mis paiskusid laiali inimeste peale. Kapteni arvates jäi seal rusude alla umbes 40-50 meest.

Laeval tekkis suur paanika ja mehed trügisid kõik laevalaele. Vesi oli tunginud trümmi.

Olin aastal 1941 Prangli Kalurite Ühingu teenistuses ja võtsin osa ka "Eestiranna" päästeaktsioonist. "Eestiranda" tabas kaks saksa "Stuka"

pommi — üks neist läbis laeva ilma erilisi kahjustusi teemata, kuna teine lõhkes lastiruumis nr. 2 inimeste ja asbestikottide vahel.

Hiljem jutustas Tallinna Keskaiglas üks raske kopsuvigastusega mees, et ta oli mänginud vōoris nelja mehega kaarte. Pärast pommi plahvatust ei leidnud ta enam teisi mängijaid. Ta ise oli roomanud raskelt vigastatuna tekile. Lastiruumis viibinud mehed jutustasid hiljem, et asbestitõlm oli niivōrd paks, et see tungis läbi riiete ja takistas hingamist. Pommilõhkesel sai otsekohe surma 40-50 inimest.

Tekkis paanika ja mehed tormasid tekile. Vesi valgus sisse, vōor vajus ja ahter tõusis ning paljud hüppasid kabuhirmus merre. Teised jälle

pildusid vette tekile lastitud plankusid, mis tabasid varem vette hüpanuid. Mõned sattusid laeva kruvisse ja hukkusid seal. Surmasaanute arvu vōib hinnata sadadesse.

"Eestiranna" kapten Boris Nelke korraldusel peatati masin pärast tabamust. Keri tuletorni meeskond ei lasknud maale neid, kes püüdsid sinna ujudes pääseda ja hädalised olid sunnitud laevale tagasi ujuma. Avariipaigalt oli üks mees ujunud Aksi saarele ja paar Pranglile.

Konvoi teised laevad sõitsid edasi. "Eestirand" jäi üksinda maha. Laeva venelasest politruk nõudis, et "Eestirand" jätkaks teekonda Leningradi. Korraga aga ilmus laeva kohale Soome tunnustega lennuk, mis madalalt avas tule pardarelvadest ja uuel tiirul heitis ka paar pommi. Piloot viipas kōega Prangli suunas. Mobiliseeritute hulgas tekkis uus paanika ja selle mõjul andis kapten käsu sõita Prangli randa, kuhu jõuti k. 20.30.

Öösel toimetati maale haavatud ja hiljem ka teised, nii et saar sai rahvast täis. Kui mehed hiljem olid ärasõidu kolonnis, ulatus see Prangli

vallamajast sadamani — umbes üks kilomeeter. Arvestati umbes 3600 mehega, kuna saare elanikkond koosnes umbes 500 inimesest.

Ühishaud

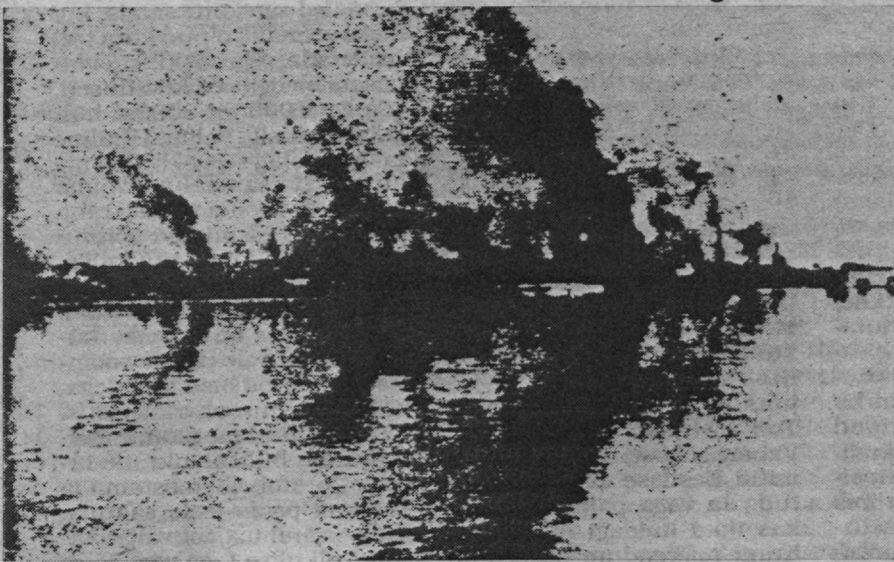
25. aug. varahommikul tulid laevast maale "Eestiranna" tüürimees Lindquist ja kalatööstur Nikolai Malahhov, soovides abi haavatute mahatoomisel. Saadeti välja Kalurite Ühingu transportpaadid J-186 ja "Six", mida juhtisid Voldegar ja Johannes Lillevors. Kaasa sõitsid veel saare päästejaama ülem Artur Lillevors ja ka mõned katurid oma paatidega.

Peagi tulid paadid Keinasi sadamasse tagasi koos haavatutega, kes paigutati piirivalve kordonisse ja Rätsepa ning Kopli perede elamuisse. Seejärel toodi Vanakabeli neemele ka teised mobiliseeritud eesti mehed ja lõpuks surmasaanud, kes maeti neemele kaevatud ühishauda.

Rahvapärimuse järgi oleval 16. sajandi esimesel poolel tulnud samasse kohta maale kaks merehädalist sõjlast, kes tänutäheks pääsemise eest ehitasid sinna kabelikiriku. See sündinud laupäeval ja nii sai ka pühakoda nimetuse "Lauritsa kabel". Hiljem ehitati kabel saare lõunapoolsele rannale. "Eestirand" saabus samasse paika pärtlipäeval, kuid laevalõu oli õnne ja nende saatus kōhjunenud päriselt "pärtliks".

(jätkub)

Põlev Tallinn, pildistatud "Jaen Teäri" pardalt 28. augustil 1941



MERLE

F
Foxtrot

faasraadionavigatsiooni seadmed, phasic radionavigation devices, raadionavigatsiooni seadmed, mis võtavad vastu faasraadionavigatsiooni süsteemi kaldajamade signaale laeva asukoha määramiseks. Levinuima süsteemi "Decca" signaalide vastuvõtmiseks toodetakse NSV Liidus f. s-t "Pirss-ID", mis koosneb vastuvõtjast, indikaatorist, toiteploki ja radarsignaali filtrist. Vastuvõtuindikaator koosneb täpselt ja ligikaudsest indikaatorist (fasomeetrist). Täpsel indikaatoril on 2 skaalat: faasiraja sajandikosa lugemi ja faasiraja numbri jaoks, viimane määratakse ligikaudse indikaatori abil. Täpseist indikaatorist on punasel 24 rada (0 kuni 23), rohelisel 18 (30 kuni 47) ja violetisel 30 rada (50 kuni 79). Välismaisete firmade "Decca-Navigator", "Racal-Decca", "Shipmate" jt. poolt toodetavil f. s-il on ka elektronarvuti, mis määrab fasomeetrite poolt mõõdetud signaalide faasivahede järgi automaatselt laeva koordinaadid.

faasraadionavigatsiooni süsteem, raadionavigatsiooni süsteem laeva asukoha määramiseks mandriäärseil ja sisemeredel ning merekitsustes. F. s-i tööpõhimõte seisneb kahe kaldajama poolt välja saadetud raadiolainete faaside vahe mõõtmises laeval asuva vastuvõtuindikaatori — f a s o m e e t r i — abil. Vastuvõetud signaalide faaside vahe on võrdeline laeva ja saatejaamade kauguste vahega, seepärast asub laev ühel kauguste vahe samajoonel — hüperboolil —, mis on näidatud raadionavigatsioonikaardil. Kahe paari saatejaamade hüperboolide lõikekoht määrabki laeva asukoha. Süsteemi raadiojaamad asuvad teineteisest 70-110 mere miili kaugusel. Keskm. jaam on juhtiv, ta moodustab igatüüpi kolmest juhitavast jaamast paari. Nii juhtiv kui juhitavad jaamad töötavad kindlal sagedusel, mis on baassageduse f₀=14,2 kHz harmoonik. Et kergendada tööd raadionavigatsioonikaartidega, on iga jaamadepaari hüperboolide sari ja vastav fasomeeter laeva vastuvõtuindikaatoris erisugust

värvi, kas punane, roheline või violetne. Kahe hüperbooli vahelist ala nimet. f a a s i t e e k s. Fasomeeter võib mõõta faaside vahet vaid nurga 27 piires, see tingib kohandavad tunduvalt faasiteed. Viimase kõrvaldamiseks kasut. võrdlussagedusi, mis laiendavad tunduvalt faasiteed. Neljas fasomeeter laeva vastuvõtuindikaatoris on laia faasitee jaoks, ta määrab kitsa faasitee numbri ja kaotab sellega mitmesuse. Uuemais vastuvõtuindikaatoreis antakse nelja fasomeetri näidud elektronarvutisse, see arvestab arvuti mälus olevate hüperboolide põhjal välja laeva asukoha geograafilised koordinaadid, mis ilmuvad kuvatrikraanile.

Falklandi merelahing, 1. lahing saksa ja briti eskaadri vahel Falklandi (Malviinide) saarte juures 8.XII 1914. Admiral M. von Spee (1861-1914) juhtimisel Vaiksel ookeanil saabunud 2 soomus- ja 3 kergeristlejat koos 3 transpordilaevaga kohtusid 2 briti lahingu-, 3 soomus-, 2 kerge- ja 1 abiristlejaga admi-

ral F. D. Sturdee (1859-1925) juhtimisel. Mõlemad saksa soomusristlejad ("Scharnhorst" ja "Gneisenau"), kergeristlejad "Leipzig" ja "Nürnberg" ning 2 transpordilaeva uputati. Hukkus ka suurem osa nende meeskondadest koos admiraliga. Inglased ei kaotanud ühtegi laeva. 2. lahingutegevus Argentina ja Suurbritannia relvajõudude vahel 25.IV-14.VI 1982. 2.IV 1982 maandusid Suurbritannia valduses olevaile Falklandi saartele Argentina väed. Suurbritannia saatis saarestikku tagasi võtma 50 sõjalaeva koos 48 abi- ja transpordilaevaga. Lisaks võttis laevadelt ja Ascension saarelt lahingutegevusest osa 129 lennukit ja kopterit. Argentina poolel lülitus sõjategevusse 29 sõjalaeva, ligi 200 lennukit ja 12 000 saartel maabunud meest. Briti laevastik blokeeris saared ning seejärel vallutati need 8000-mehelise desandiga. Suurbritannia kaotas F. m-us hävitajad "Sheffield" ja "Coventry", 2 fregatti ja 2 dessantlaeva, 41 lennukit ja kopterit ning 700 meest. Argentina kaotas ristleja "General Belgrano", allveelaeva "Santa Fe", 1 patrullkaatri, tanklaeva ja transpordilaeva ning 109 lennukit ja 1200 meest (vangi langes u. 11 000 meest).

FAS, lüh. ingliskeelsest väljendist free alongside ship

(maksuvabalt laeva parda äärde), kasut. siis, kui ostumüügitehingul lisatakse kauba hinnale ka kauba sadamasse ja laeva poomide (kraanade) ulatuspiirkonda toimetamise kulu.

"FD", "Lenday, Hollandlane", rahvusl. monotüüpklass, millesse kuuluvad vineerist või klaasplastist kerega kahemehe svertpaadid (L 6,05, B 1,68, T sverdi-ta 0,13, sverdiga 1,42 m, S 17,0 m, kere mass 125 kg). Konstruktor U. van Essen (Holland, 1951). Rahvusv. org. IFDCO (International Flying Dutchman Class Organisation). Korraldatakse EM- ja MM-võistlusi. A-st 1960 olümpiaklass. "FD"-sid on ehit. ka Tallinna Spordilaevade Eksperimentaaltehases.

felukk 1. ladinapurjestusega kahemastiline rannasõidupurjekas, hrl. 15 m pikk, 4 m lai, veeväljasurve u. 150 t. Kasut. pms. Vahemere piirkonnas. 16. saj. olid f-d Alžiiris, Tunises ja Tripolis kasutusel piraadi- ja orjalaevadena, ka kergekahuritega varustatud sõjalaevana. F. on põhjapoolseima levikuga ladinapurjestusega laevaltüüp. — 2. ühemastiline kahvelpurjega kalapaat Mustal ja Aasovi merel, nüüdisajal sageli abimootoriga.

(algus lk. 1)

893 häält, 2 "ei"-d

Helsinki, Mariankatu 8B, Friedebert Tuglase Selts. Siin räägivad eilsest Kulle Raig ja Tago Holsting.

Kulle Raig: Andsime Soome telegraafiagentuurile 33 eksemplaris teate, et see ajalehtedesse jõuaks. Kui oleksime oma kirja otse ajalehtedesse andnud, oleks tulnud selle eest maksta nagu kuulutuse esst. Kahjuks see siiski lehtedesse eriti ei jõudnud. Aga lõpuks said inimesed ikkagi teada, sest Eesti pool rääkis meie hääletamisvõimalusest raadios ja televisioonis ning inimesed on ka koduga kontaktis. Veel hääletuspäeva hommikul helistasin Eesti Raadiosse ning palusin veel kord meie teade edasi anda.

Tago Holsting: Hakkasime asju ajama paar nädalat varem. Alguses ei olnud üldse selge, kuidas Tallinn sellesse suhtub, aga siis tuli Tallinnast nõusolek ja me tegime valimiskomisjoni. Kõik laabus flusti, kuigi vahepeal juhtus, et "Aktuaalse Kaamera" kaudu läinud informatsioon hääletamise kohta Mannerheimi teel viis inimesi eksiteele. Me ei saanud paraku seal-seal rume vastu võtta ning korraldasime hääletamise siinsamas.

K.R.: Kui me hommikul siin ukse avasime, oli üks daam juba enne kella üheksat ootamas, sest tal oli vaja veel tööle jõuda. Ootasime umbes kahtsada inimest, niisugune umbkaudne arvestus meil oli. Neid, kel on Eesti sissekirjutus, peaks Soomes olema umbkaudu 3000-4000. Suur osa neist on muidugi siin lõunas, aga inimesi on ju ka Põhja-Soomes. Sinna on ligi 1000 km ja sõit on kallid. Me ei osanud loota, et nii palju hääletajaid tuleb. Georg Poslawski, kes Tallinna linnavalitsuse poolt siia tuli hääletamist korraldama, võttis kaasa bületäänid. Ja kui kell 9 hääletamine lahti läks, oli kogu aeg saba. Terve päev läks niiviisi, alles õhtupool

Referendumi järel ehk paar pildikest tavapäratust hääletamisest.



Muljeid jagavad Kulle Raig (paremal) ja Tago Holsting

jäi vaiksemaks.

T. H.: Tunglemine kestis kella üheteistkümnest poole kolmeni. Hommikul oli üksainus inimene bületääne välja andmas, hiljem tuli abilisi juurde. Kella 12st kirjutasime nimekirju neljakesi ja sellist momenti ei leidnud, et endale tass kohvi kallata, selle joomisest rääkimata. Pärast kella kaht hakkas tasapisi rahulikumaks jääma. Hoidsime oma hääletuspunkti kella kaheksani lahti, sest kuigi inimesi ei tulnud enam endise tihedusega, tuli ikkagi kahekolmekesi nimekirju kirjutada.

K. R.: Katsusime seda päeva natuke pidulikumaks teha. Eesti ja Soome lipud lehvisid väljas ja me pakkusime inimestele kohvi ja küpsiseid. Me ei olnud küll valimis selleks, et nii palju inimesi tuleb: jätkus meil kohvi juurde-

kandmist ja küpsiste juurdeostmist. Aga üldiselt oli niisugune tõsine, et mitte öelda pühalik, meeolu.

T. H.: Oli üks selline moment: üks vanem daam oli väga liigutatud sellest, et siin kohvi pakuti. Ütles, et on elus palju kordi valimas käinud, aga kunagi pole midagi pakutud.

K. R.: Kõige huvitavam oli, et inimesi oli tulnud küll Rovaniemilt, küll Oulust ainult hääletamise pärast. Oli üks noormees, kes rääkis väga hästi eesti keelt, ja ütles, et on Moskvasse sisse kirjutatud, kuid tahaks väga hääletada Eesti iseseisvuse poolt. Kahjuks ei olnud see võimalik. Tuli veel paar inimest, Eesti Vabariigi kodanikud küll, aga mitte Eestisse sisse kirjutatud. Ja väga palju helistati: kas ikka kuidagi ei saaks... Kuna referendum oli seotud

meie valimisseadusega, mis eeldab, et tuleb ise dokumendiga kohale tulla, siis me oleksime võinud kõik eestlaste hääled siin kätte saada, kui oleks võimalik olnud kirja teel hääletada. Aga siiski, kui võtta sotsioloogilised küsitlused, siis ligi 1000 on 3000st küllalt esinduslik valim. Põhiline takistus oligi see, et kellelt me nii suurt isamaalust võime nõuda, et ta oma vähese raha kulutaks Helsingisse sõitmise peale. Sõit on üsna kallid, seda rohkem tuleb hinnata neid, kes siiski kohale tulid. Paljusid, kes on Soomes külas, töid kohale nende soomlastest sõbrad oma autodega, ka see on suur ohvrimeelsus.

T. H.: Õhtul me pidime kasti avama, bületäänid üle lugema, protokolli koostama ja Tallinna poole teele saatma. Kui seejärel majast välja läksime, oli ukse taga veel oota-

jaid. Nad olid raadiost valesti kuulnud, et punkt on lahti kella 22ni, tegelikult oli 20ni. Siis ei olnud enam midagi teha, me ei saanud neid vastu võtta, kuigi nad olid tulnud teiselt poolt Raumat ja üle 300 km maha sõitnud. Mõni tulija oli üsna löödud sellest, et ei saanud hääletada, sest ta ei olnud enam Eestisse sisse kirjutatud: oli küll N. pass, aga seal kirjas, et elab alaliselt Soomes. Meil ei jäänud muud üle kui tänada kaasatundmise eest.

K. R.: Kõige rohkem hääletajaid oli Tallinnast, aga neid oli ka mujalt Eestist. Väga palju oli ingerlasi, mis tähendab ju, et siin andsid oma jah-hääle inimesed Kohtla-Järvelt, Sillamäelt ja Narvast, ingerlaste peamiselt asualalt. Ja ka paar Eesti venelast käis siin. Kuigi see hääle hulk, mis välismaalt saadakse, midagi ei otsusta, on sellel siiski moraalne tähendus: see on ikkagi tahteavaldus. Tähtis on just see, et inimesed, kes siin on, ei tunne end kõrvalejätuna. Üks Oulust kohale-tulnu ütles, et tema süda ei oleks olnud rahul, kui ta poleks tulnud.

Ka soomlased said teada ja elasid kaasa. Ma saatsin faksi hääletustulemustega poole üheksastele uudistele ja rääkisid paar sõna ka kümnest uudistes. Tänaõhtes lehtedes, "Uusi Suomis" ja "Helsingin Sanomates" on see ära märgitud.

T. H.: Ma ise olen siin samuti ajutiselt, andsin omagi hääle siia. Ma ei ole kunagi varem poliitikaga tegelnud ega eriti meelsasti hääletamas käinud. Siin aga, kui inimesed on kodunt eemal ja neil on tunne, et nad ei saa kuidagi aidata, oli väga tähtis see, et nad said tulla ja kasvõi niimoodi aidata. Ja sellepärast tasus vaeva näha, et neile see võimalus luua.

4. märts

Referendumi järel käisid
Madli Vitismann
ja Dmitri Prants

Eesti Merelaevanduse laevade asukoht seisuga 11. märts (peadispetšeri osakonna andmeil):

"IVAN BABUŠKIN" — Leningradis
"70-LETJE OKTJABRJA" — Rouenis
"VIKTOR BAKAJEV" — Leningradis
"KRISTJAN PALUSALU" — teel Tallinnast New Orleans'i
"VIKTOR KINGISSEPP" — remondis Iljitsšovskis
"SKULPTOR MATVEJEV" — Riias
"NIKOLAI JANSON" — teel Hamburgist Istanbuli
"BORISS BUVIN" — teel Riias
Delfzyli
"NIKOLAI VILKOV" — teel Tallinnast Leixoes'i
"TIMUR FRUNZE" — teel Casablancast Conakrysse
"ALEKSANDR OSSIPOV" — teel Mersinist Antwerpeni
"LENINSKAJA GWARDIJA" — Corkis
"ALEKSANDRA ARTJUHHINA" — Tallinnas
"ANDREI ANDREJEV" — Antwerpenis
"MAKSIM LITVINOV" — teel Abidjanist Esbjergi

"PJOTR KRASSIKOV" — Tallinnas
"VASSILI ŠELGUNOV" — teel Tallinnast Casablancasse
"JOSSIF DUBROVINSKI" — Tallinnas
"NIKOLAI ŠVERNIK" — Conakryss
"JOHANNES LAURISTIN" — teel Cannes'ist Ventspilsis
"JAAN ANVELT" — teel Antwerpenist Bandjuli
"OLGA VARENTSOVA" — teel Luandast Santosesse
"IVAN RUSSAKOV" — teel Cannes'ist Ventspilsis
"PAVEL DAUGE" — Antwerpenis
"MIHHAIL KEDROV" — teel Ceutast Oskarshamni
"IVAN BELOSTOTSKI" — Luandas
"ALEKSANDR VINOKUROV" — teel Dar es Salaamist Esbjergi
"VERA LEBEJEVA" — Tallinnas
"IVAN POKROVSKI" — teel Lagosest Abidjani
"VILJANO" — Calais's
"GRUMANT" — Iljitsšovskis
"GULBENE" — remondis Loksali
"KOHTLA" — Riias

Neile, kes ootavad...

"KÖPU" — Cadizis
"PAIDE" — Tallinnas
"POVENETS" — Antwerpenis
"RISTNA" — teel Plocest
Iljitsšovskisse
"HELTERMAA" — Velsenis
"SEGEŽA" — teel Bijelast
Iljitsšovskisse
"OSVALD TUUL" — Kaliningradis
"HUDOŽNIK NESTEROV" — remondis Riias
"IVAN RABTŠINSKI" — Toulonis
"ARNOLD SOMMERLING" — teel Jeddah'st Akkabasse
"HUDOŽNIK PIMENOV" — teel Norrköpingist Jeddah'sse
"HUDOŽNIK KORIN" — Rotterdamis
"JURI KLEMENTJEV" — Århusis
"KAPTEN VOOLENS" — Tallinnas
"MEHAANIK KRULL" — Tallinnas
"JUNOI PARTIZAN" — teel Tallinnast Rotterdami
"KESSULAID" — teel Helsingist
Århusi
"VIIRELAID" — Tallinnas
"MANILAID" — Tallinnas

"SUURLAID" — teel Århusist Helsingisse
"HEINLAID" — Helsingis
"VASSILI KUTŠER" — teel Bremenist Tallinna
"FRITZIS GAILIS" — Bremenis
"GLEB SEDIN" — Tallinnas
"FRITZIS ROZIN" — Ventspilsis
"AUGUST KULBERG" — Rotterdamis
"AMBLA" — Moerdijkis
"ANDJALFELD" — Leningradis
"AEGNA" — Tallinnas
"KABONA" — Cannes'is
"MOHNI" — Leningradis
"RAPLA" — remondis Loksali
"SEMJON ROŠAL" — Leningradis
"TERIBERKA" — teel Leningradist
Horsensisse
"VIRTUSU" — Ventspilsis
"KARL KRUSTEIN" — teel Ventspilsist Moerdijki
"OSMUSSAAR" — Moerdijkis
"OTEPEÄ" — remondis Loksali
"TAHKUNA" — Rotterdamis
"ARNOLD VEIMER" — Tallinnas

Asutanud
Eesti
Merelaevandus
EESTI MEREMEES

Ajaleht
ilmub
teisipäeviti

TOIMETUSE AADRESS:
200001 Tallinn, Uus-Sadama 14
Telefonid:
43-05-09 ja 42-84-69 (korrespondendid ja vastutav sekretär), 42-56-44 (toimetaja)

EKP Keskkomitee Kirjastuse
trükikoda
Ofsettrükk
Maht 2 trükipoognat
Tellimuse nr. 1103
Tiraaž 1500

Toimetaja
ROLAND TRUBETSKOI
Tegevtoimetaja
MADLI VITISMANN