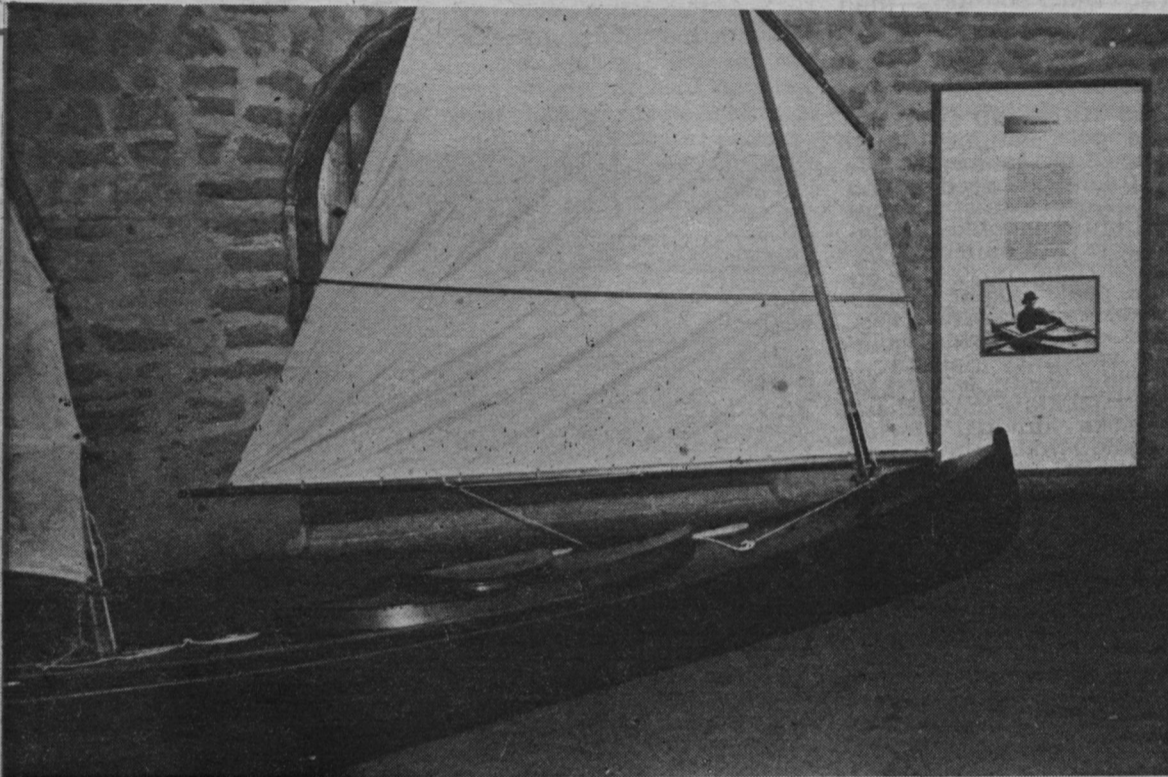


TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ Hamburgist tagasi lk. 2
- ☛ Mida on teha Lääne-Aafrikas? lk. 3
- ☛ Pardakõnelusi "Tsiklonil" lk. 4
- ☛ Ookeanipurjetaja Paljassaarelt lk. 5
- ☛ Meresõda Läänemeres VII lk. 6
- ☛ Merle XIX lk. 7
- ☛ Vastuvõtt merekooli lk. 8



Rootsi paadid Eesti vetes

Niisuguse nime on Stockholm Meremuuseum pannud näitusele, mis avati 23. mail Eesti Meremuuseumis. Välja on pandud paate ja nende mudelid, fotod ja selgitavad tekstid peale selle. Näituse avamisel ütles Stockholm Meremuuseumi direktor Sibylla Haasum:

"On meeldiv avada seda näitust, mille ülespanek läks nii kiiresti ja ladusalt.

Läänemere randadel elavate rahvaste elus on paat alati oluline olnud. Kuni XIX sajandi alguseni kasutati paati valdavalt kalapüügi-, transporti- ja töövahendina. Sealtpeale sai temast ka lõbusõiduriist. Käesoleva sajandi alguses seilasid kogu Läänemeres mitmesugused purje- ja mootorpaadid ning suhtlemine Läänemere rahvaste vahel oli väga tihe. Meie sajandi esime-

sel poolel käis palju rootslasi väikeste paatidega Eestis. Tolleaegsetest reisisidest ja regattidest on Rootsi autorite sulest ilmunud rohkesti publikatsioone, mis võivad oma lüürilisusega.

Ma loodan südamest, et kõige lähemas tulevikus on Läänemeri taas täis purje- ja mootorpaate, millega üksteisele külla sõidetakse nagu vanasti."

Esimeses rootsikeelses pur-



"Tallinna sadamas, kuhu on kerge saabuda nii päeval kui öösel, on sobiv ankurdada Eesti Purjehäiklubi sadamas.

Naissaarel, kus pidid elama mõnedki rootslased, leidub idarannikul kaitstud sadam kuue meetri sügavusega kaarevormilise muuli taga; peale selle väike sirge muul 1,7 m veega majakast kagus.

Paldiski on oivaline sadam jahtidele, L-vormis muuliga ja 6,5 m sügav.

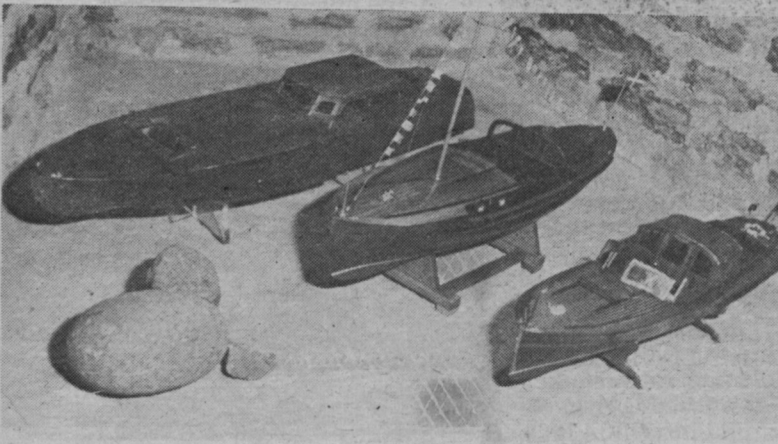
Järgmine sadam asub kagu pool Osmussaare kaunist saarest, mille elanikud on kõik rootslased. Siin ankurdatakse "kaitstud kõlkide tuulte eest", nagu ütleb saare elanikkond.

Osmussaarelt jõutakse kitsa Noarootsi väina kaudu väiksesse linna ja kuurorti Haapsallu, kus on üsna nigel sadam. See on ebatavaliselt madal."

Järgnevad õpetussõnad Rõhuküla, Saaremaa, Hiiumaa, Vormsi, Pärnu, Daugavgriva ja Ruhnu kohta. Kas poleks see tore teekond omagi paadisõitjale? Näitus peaks aga huvi pakkuma nii paadimeistritele kui sõitjalegi. Mitte üksnes paadid ise, vaid ka tekstid, millest eespool väljavõtteid toodud.

Madli Vitismann
Heinrich Mosolaise fotod

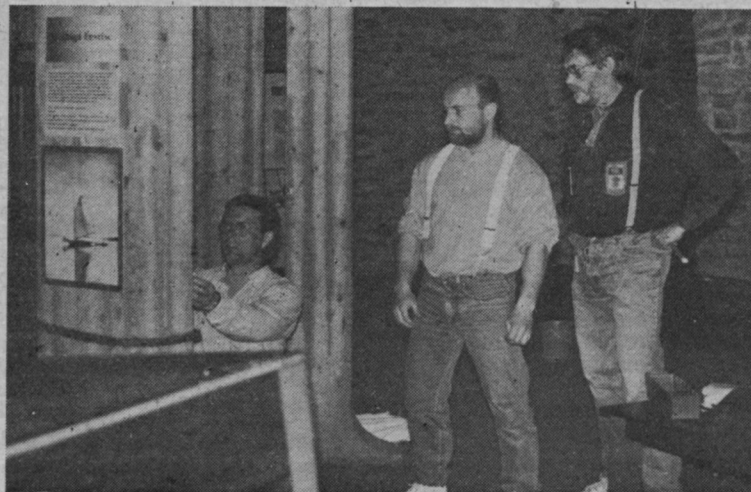
☛ Sybylla Haasum näitust avamas
☛ Näituse panid üles C. Günther, T. Thörnblom ja S. Fors Stockholm Meremuuseumist



jespordi käsiraamatus pöördus konstruktor Carl Smith lugejate poole (see oli aastal 1873):

"Teile, kes noored aastate ja meelsuse poolest, teile, kes purjetate paadis tervisliku ja õpetliku lõbu pärast, on need sõnad suunatud ja mitte purjespordi "džentelmenidele", neile, kes peavad jahti selleks, et ainult võita auhindu purjetamisvõistlustel."

Eesti randades purjetamisest kirjutatakse "Svenska Kryssarklubben'i" aastaraamatus 1926:



Hamburgist tagasi

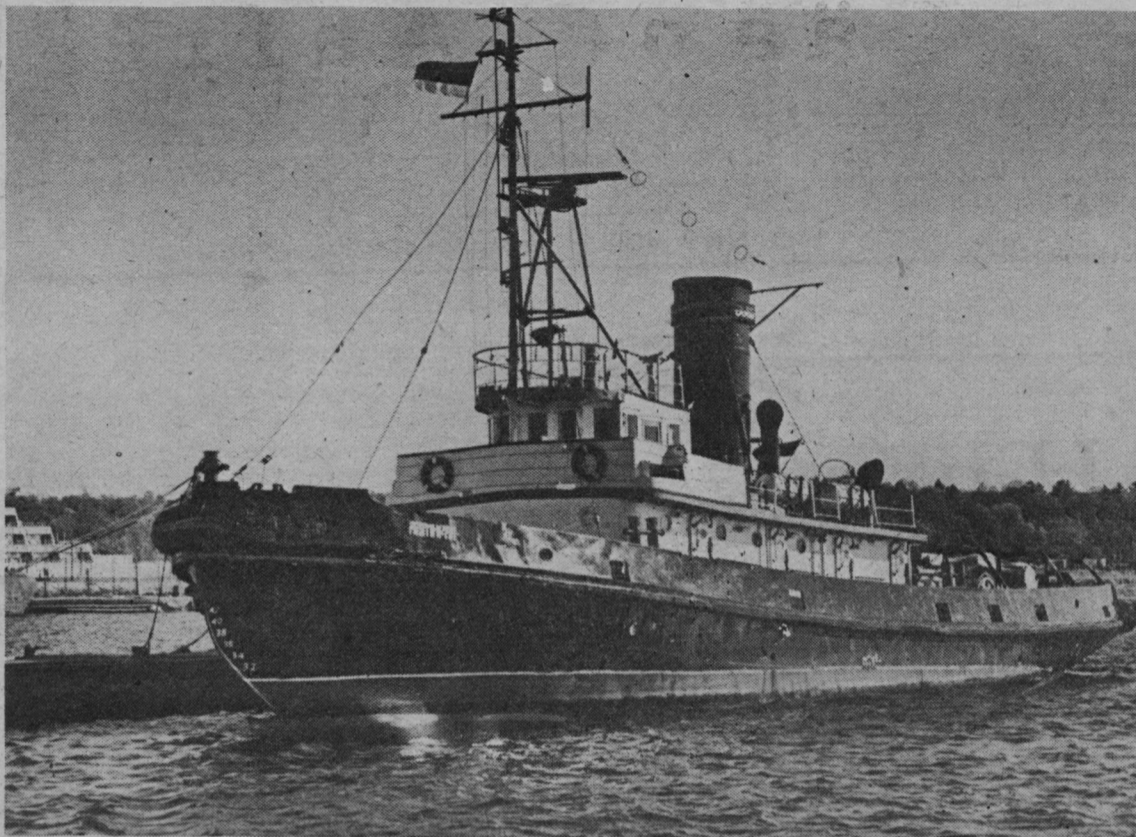
Viimasel maipäeval kogus perekond Grojic kooperatiivist "Yu" aurupuksiiri "Admiraltejetsi" pardale inimesi, kellelt loodeti nõu ja tuge, meremuuseumist ja meresõiduametist. Puksiir on tagasi Hamburgi sadama 802. aastapäeva pidustustelt. "Kui see oleks olnud sadama 800. aastapäev, poleks keegi meie vastu huvi tundnud, nii palju oli seal huvitavaid laevu. Aga nüüd olid meist eriti huvitatud spetsialistid ja ka vanad meremehed, kes ise kunagi aurulaevadel sõitnud — nad käisid meil aurulaeva hõngu sisse hingamas."

Jutuks tulid reisi ettevalmistused.

Mis maksab lipp?

Kuni pole kauplust, kust näiteks lippe ja merekaarte osta, tuleb leida need, kel on lippe, kaarte, kütust ja tuhat muud suurt ja väikest vajalikku asja. Kui on leitud, tuleb kokku leppida. Rahaga on ju vähe peale hakata, praegu on naturaalmajanduse aeg. Lepitakse siis kokku, mille vastu vahetada Saksamaa lipp, mille vastu kütust ja muud vajalikku. Kauplusest osta oleks muidugi otsem, sest muidu võib juhtuda, et näiteks sellesama lipu hind = n puitlaastplaati + n närvi-rakku.

Laev oleks pidanud välja sõitma Vanast Kalasadamast. Kõik muu oli vormistatud, aga piirivalve polnud nõus. Ehk linnahalli juurest? Ei. Kaubasadamast! Paluti seal kaikohta, ilmus sadamajärevalve. Vanast Kalasadamast oli väljasõit juba vor-



peab juurde saama; kooperatiiv raha ei nõua, küll aga oleks hea, kui meeskond saaks mingi hulga markasid. Kaptenile ja meeskonnale tööpoolest natuke valuutat võimaldati.

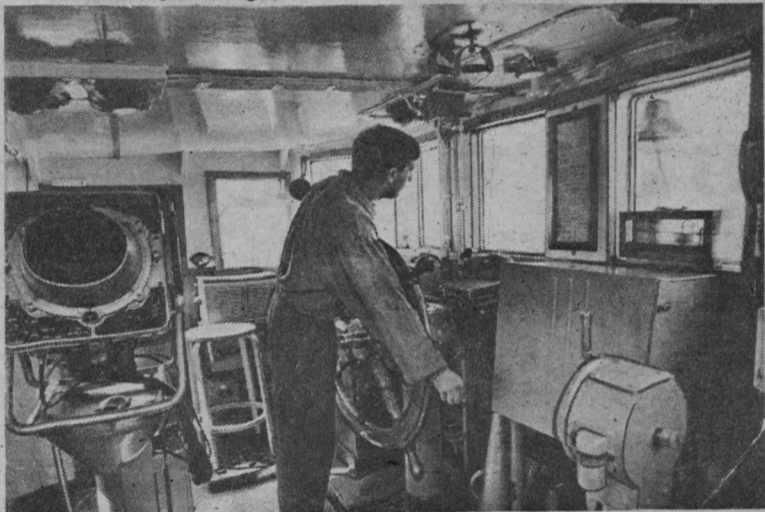
Nõnda siis pandi see nostalgiahõnguline aurupuksiir muuseumikai äärde vaadata

pole konkreetset lepingut. Kooperatiivi esimees ütleb: teatud määral oli tal õigus, aga et Hamburgis oldi kutsega, mitte ärilisel sõidul, siis polnud seal ka õigust tööd teha. Püüti lihtsalt nõnda tegeleda, et kõik rahule jääksid. Ja külalisraamatust on tõesti head arvamused.

Lõpupoole hakkas laeval imeklike asju juhtuma. Kutsujafirma šeff oli oma seltskonnaga tihtipeale purjus ja üldse kippus võimust võtma. Oli kokku lepitud, et külatajaid teenindatakse kella kümneni, nemad ise võivad üheistkümnene olla, pärast seda meeskond koristab ja puhkab. Aga neil venis asi tihtipeale kella ühe, kahe ja neljanigi. Tuli neile märkusi teha: tööpoolest, laevaomaniku süda on ju rahutu, kui purjus seltskond trügib silda, kus on kompass, lokaator, raadiojaam... Kord läinud asi koguni selleni, et kutsuja soovitanud kooperatiivi esimehel oma laevalt(!) astuma

niitu arvel. Kolmapäeval, 21. mail tegeles Igor Grojic niisiis nende küsimustega. Ta laeva tagasitulekut ootamata lendas kapten koju! Kutsujad tegid "heateo" ja maksid nii tema kui osa meeskonna kodusõidu kinni; kes laeva koju viib, sellest ei hoolinud enam keegi. Seejärel esitati Igor Grojicile üle 3000 DM ulatuv arve, milles saksa täpsusega kirja pandud iga üksikasi, peale pilethindade veel taksoõidust kuni kingitud sigarettideni; pool sellest oli kulusi kapteni ärasõiduks.

Päev kulus oodates, abistajafirma jurist tutvus asjaoludega. Neljapäeval said kõik kolm osapoolt kokku. Spetsialist abistajafirmast kauples esitatud arvet üha vähemaks, Eestimaa mees kuulas pealt ja sai kõigest aru, ehkki saksa keelt ei mõistnud — olukord olevat kõrva nii teravaks teinud. Lõpptulemus oli, et tuli kutsujaga käepigistus vahetada, sest kõik sai korda ja laev lubati järgmisel päeval



mistatud, piirivalve oli lubanud minna, aga ei, Kaubasadamaga kai ääres vaja veel Kaubasadamaga sadamajärevalvet.

Hamburgi haide hambus

Kooperatiivi "Yu" esimees Igor Grojic kõneles tollest Hamburgi-seiklusest üht-teist niisugust, mida tasub teistelgi Eesti uusettevõtjail tähele panna.

Teel Saksamaale kulges kõik normaalselt. Kohale jõuti 3,5 ööpäevaga. Kiirus oli 9,5 sõlme, tugevama päritulega kohati ka 10. See vähen-das kütusekulu, aga kulus ikkagi 37 tonni neljaküm-nest. Asi selles, et endine mehaanik oli väitnud ööpäevas kuluvat vaid viis tonni. Teel tehti ka pisiremonti, sellega saadi ise hakkama. Laev kui niisugune nähtavasti üllatas Rootsi rannavalvet, kes ot-sustas "Admiraltejetsi" saata kuni oma territoriaalvete lõ-puni. Et Kieli oli palutud saabuda päevaajal, siis nii ka sündis. Öösel jõuti lootsiga läbi kanali, kell neli hommik-uld Hamburgis.

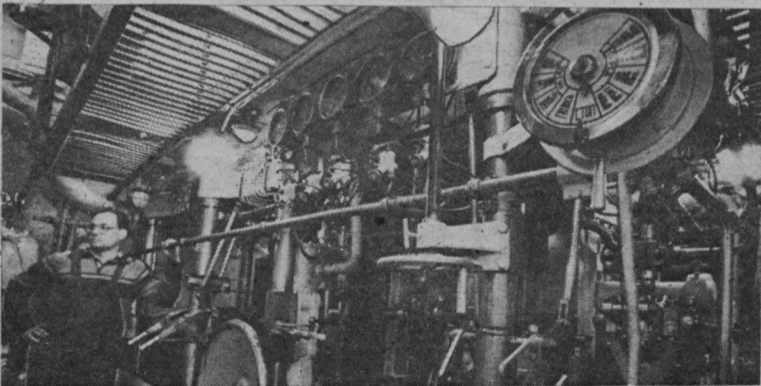
Saksa-poolsele partnerile teatati, et kütust on vähe,

ja kohalikke lõbusõite tege-ma, selleks anti ka kütust. Sakslased sättisid õlleauto-maadi üles ja panid äri käi-ma. Igor Grojic väidab, et saa-di kasulikke kogemusi: kuidas inimesi teenindada, kuni selleni välja, et pea ärilöömi-se eest hoiatada ja mõel-moel tualetti pesta, et inimesed rahul oleksid... Madratsid olivat algul suure arusaamatusega olnud, et miks ta kaks korda päevas hoolega WC-d peab pesema, aga äraolevat harju-nud...

Esiolgu kulges kõik enam-vähem normaalselt, tösi, laevameestele nende puhkepäevadel mingeid sõite ei korraldatud, kuhugi neid ei viidud. Saksa firma oli väikese vana sadamapuksiiri ostnud, mille kavatsesid korda teha, ja rek-laamisid nüüd "Admiraltejetsi" kaudu iseenast. Meie meestel tuli oma laeva tutvustamisega ise tegeleda, ega kutsujad neist hoolinud. Kapten juba iitsatas, et läheks üldse minema. Aga esiteks oli lehtedes kuulutatud, et ollakse kohal 21. maini, ja teiseks polnud raha, et läbi Kieli kanali tagasi sõita.

Kaptenile ei meeldinud, et

➔ Roolikambris on ehtne rooliratas
➔ Masinaruumis peaaegu polegi müra



hakata, sest tema olla Ham-burgi kuningas...

Järgmisel hommikul tulnud siis see "kuningas" veel kaine-ks saamata tagasi ja teatanud, et kütust tagasisõiduks ega midagi muud ei anta, laev arestitakse. See oli 20. kuu-päeval. Kuna paistis, et tal on tõsi taga, siis hakkas laeva-omanik otsima inimesi, kes aitaksid, ja leidiski. Koostati dokumendid, mille aluseks said kutsuja kirjad, kus oli lubatud anda kütust ja tasuda sadamamaks. Kieli kanali läbisõit oleks tasutud tee-

aresti alt vabastada.

Igor Grojic: "Sõitsin Saksamaale teadmise, et kui sakslane midagi ütleb, siis nii ka sünnib, aga läks teisiti. Võib-olla oleks võinud kogu asja ka kohtusse anda, aga see oleks pikk lugu olnud. Ja tolle šefi naine töötavat koh-tus. Ei tea, kas neilgi oleksid võimalikud niisugused va-riandid nagu meil niisugusel puhul..."

Kooperatiivi aseesimees, esimehe isa Ljubiša Grojic: "Ei ole olemas rahvast, kelle seas poleks sulisid. Meie sat-

tusime aferistile... Kuid leid-sime uusi sõprugi — üks neist ütles, et kui veel meie kanti tulete, siis las ma vaatan firma üle, kellega kokku lepate, panen raha oma tasku, ja siis teatan, et võite rahulikult teele asuda..."

Igatahes on "Admiraltejetsi" omanikud ühe valusa kogemuse võrra rikkamad. Edasi on vaja otsustada, mida oma laevaga nüüd ette võtta. Loodetakse, et meie praegusel raskegi ajal huvituvad inimesed eksootikast ja ajalooüh-nust, mida nende laev pakub. Peamine on uus usaldus-väärne meeskond moodusta-da, veel tähtsam: leida entu-siastist kapten, initsiatiivikas ja asjast huvitatud mees, kel-le peale võiks igas olukorras loota.

Kuidas edasi?

Möödunud suvel käidi "Admiraltejetsiga" Kotka mere-päevadel, Helsingis aurulaevade assotsiatsiooni kogune-misel ja kohtunikelaevana purjeregatil, seal ei tekkinud mingeid probleeme. Tänavu on kutse Loviisasse. Ham-burgi-kogemusest hoolimata peab siiski kutsujaid usalda-ma, ei saa ju alustada preten-sioonide esitamisest. Igor Grojic: "Kõige rohkem kur-vastas mind mitte sakslane, kes meiega nii käitus, vaid see, et oma meeskonnaliik-med raskel hetkel alt vedasid." Seetõttu ongi nüüd pea-tähtis leida usaldusväärne kapten.

Kooperatiivil on plaanis taastada kai ääres seisvaks restoraniks pargas "Luza", "Ukko-Pekka" on ju läinud. Jaanuaris-veebruaries oleks olnud võimalik Arhangelskist odavalt osta Hollandi 1930. aasta aurupuksiir. Vastu pa-luti tarnida 40 nurgadiivanit, kooperatiivi oma toodangu ju. Aga litsentsi oma toodangu väljaveoks Eestis kooperatiiv ei saanud ja nii jäi too laev ostmata.

Nüüd otsitakse "Admiralte-jetsile" sobivat tegevust. Nii korras ja hästi sisustatud laeva ei tahetaks puksiiritööga lõhkuda, kuid kui vaja, teh-taks sedagi. Võiks tööle haka-ta lõbusõidulaevana, kuid see eeldab suurt ja kulukat rek-laami. Arvestatud oli talvel auru andmisega, kuid nii soojal talvel keegi "Admiralte-jetsi" teeneid ei vajanud. Nii ta seisabki "Vironia" kõrval Pirita jahisadamas.

Külas käisid

Madli Vitismann
ja Dmitri Prants



➔ Ühiskajut
➔ Sõprade hulgas on laeva-mudeliste



(Algus 28. mai "Eesti Meremehes")

Juttu COWACi täiskogust jätkavad NIKITA ŽUKOV ja TOIVO NINNAS.

N. Žukov: Lääne poolt aga kohtame pidevalt tõsist konkurentsi. Miks see meie jaoks eriti raske on? "Leninskaja Gvardija" tüüpi laevad on meil nüüd juba kakskümme aastat vanad, nad on nii moraalselt kui füüsiliselt vananenud ja pole mingilgi moel võrreldavad näiteks samadel liinidel sõitvate Prantsusmaa laevadega. Ja pole ka nii suurt sadamat, et kahe reisi asemel neli või kuus või kümme kindlustada nagu nemad võivad. Selleks, et konkurentsi mõistlikes raamidest hoida, ongi loodud rahvusvahelised merelaevastiku konverentsid. Meilegi kuulume ühte niisugusesse pidevalt tegutsevasse organisatsiooni, COWAC-isse. Peale meie on seal veel 35 laevaomanikku rohkem kui kahekümnele maalt. Varem kuulusid sinna Euroopa laevaomanikud, nüüd, mil Lääne-Aafrika riigid on samuti endale laevastikud saanud, kuulub sinna ka nende kompaniisid. Konverentsi kui organisatsiooni eesmärk on määrata oma tariifid ja vähendada konkurentsi. Ent on ju olemas hulk laevakompaniisid, mis sellesse organisatsiooni ei kuulu ja meie otsused ei tähenda neile vähimatki. Madalamate tariifide tõttu on nad meile loomulikult konkurendid. Nii et tegelikult võib vaid konkurentsi kasvust rääkida.

Sel, kes kauba teele läkitab, on ilmselt ükskõik, kelle laevaga ta seda teeb, peasi, kui see toimub normaalse hinnaga ja satub õigel ajal õigesse kohta. Temal on võimalik valida. Loomulikult on meil igal pool palgatud agendid, kes meid kaubasaatjale vahendavad.

T. Ninnas: Tohtu suur presidendiloss, praegu võimul oleva presidendi kuju linna keskväljakul, presidendi nimeline peatänav — see tuli kõik tuttav ette. President Bonga nimi käib igalt poolt läbi, kõik on temanimeline. Ei tea, mis siis saab, kui president vahetub — vahetatakse siis nimed ka või ei.

Meie koosolek toimus 12. märtsi päeval, see on revolutsiooni aastapäev. Koosolek oli nagu koosolek ikka. Aga sellesse konverentsi kuulub palju Aafrika riikide esindajaid. Ja kõik nad tulid koosolekule mustas ülikonnas, paljud vestiga. Väljas oli 30° sooja. Meiegi olime pintsakuis, kuid ei suutnud niimoodi kaua vastu pidada ja võtsime pintsakud maha. Siis paistis kull selle ülipidulikkuse taustal välja.

Gaboni transpordiminister pidi kell kolm tulema konverentsi tervitama, meie alustasime kell kaks. Kell kolm polnud aga mingit ministrit. Pool neli õeldi, et neil on niisugune komme: minister tuleb tühja saali ja alles siis tetsed. Saadeti meid välja vestibüüli. Siis tuli kuus autot, kaitseteenistus ja hulk pakse naisi — paksus pidi seal jõukuse tunnus olema. Tuli ka minister, adjutantid taga. Üks neist näitas, et nüüd tuleb plaksutada. Minister sisenes saali, siis kutsuti meidki. Minister kuulas esimehe kõnet, siis pi-

Mida on teha Lääne-Aafrikas?

das ise lühikese kõne. Kogu selle aja seisis adjutant ta selja taga. Jättis püsavalt tähtsa mulje küll ja ärgitas paralleelse tömbama...

Koosolekut ennast oleks muidugi võinud pidada mistahes riigis, aga kuna neid teha järgemööda konverentsil osalejate korraldusel, siis toimus see seekord just Gabonis ja ükskord jõuab siia meile ka.

COWAC-il nagu igasugusel rahvusvahelisel ja muulgi organisatsioonil on oma kõrgeim organ, kõigi sellesse kuuluvate laevakompaniide juhtidest koosnev üldkogu. Selle kooskaimise vaheajal otsustab tähtsamaid asju täitevkomitee, mis koguneb neli korda aastas. Jooksvaid küsimusi lahendab juhtiv komitee, mis käib koos nii sageli kui tarvis. Üldkogu kiidab või ei kiida heaks otsuseprojekte, mille täitevkomitee on ette valmistanud. Pidevalt tegutsevad sekretariaadid Hamburgis (põhjasektsioon), Pariisis (lõunasektsioon) ja Abidjanis. Elevandiluurannikul. Neis töötab väike hulk konverentsi poolt palgatud

oli näiteks meie suhetest Vahemere—Lääne-Aafrika konverentsiga, mis on meie omaga üsna sarnane, lähedaste põhimõtetega organisatsioon. Veel käsitlesime meie konverentsi struktuuri ümberkorraldamist seoses Euroopa ühinemisega. Kõne all oli ka väiksemaid küsimusi: liikmeks, uute liikmete vastuvõtmine, turu olukord, siis veel asjaolud seoses Gaana, Togo ja Nigeeria uue seadusandlusega, mis mõjutab vedusid ja laevade töötlemist sadamas. Väga põhjalikult tuli arutada uusi tariife.

Lääne-Aafrika kompaniide laevastikud ei ole suured, kellel kaks, kellel kolm laeva. Ent mitte laevade hulk pole tähtis, vaid veoõigus. Omal ajal võttis ÜRO vastu vastava koodeksi, mis sätestab vedude proportsioonid 40—40—20%. Ma seletan selle näite varal lahti. Ütleme, et N. Liit kaupleb Kongoga. Järelikult on olemas mingi kauba hulk. 40% sellest võime meie vedada oma lipu all, 40% võivad vedada nemad ja 20% tuleb anda vedada teistele, kes seda soovivad. Aafrika riiki-

aga klientide vastu polnud mingit tähelepanu märgata.

Olin seal nii põgusalt, et selle ajaga muidugi veel midagi ei mõista. Aga kohe üks segav asjaolu: seal paistad ju kogu aeg silma. Lähed näiteks Soome, astud laevast eemale, ja ei paista enam millegagi silma, aga seal kogu aeg.

Mina küll ei oleks tahtnud seal elada. Et seal normaalselt töötada, peaks teise rassi maailmavaatest aru saama.

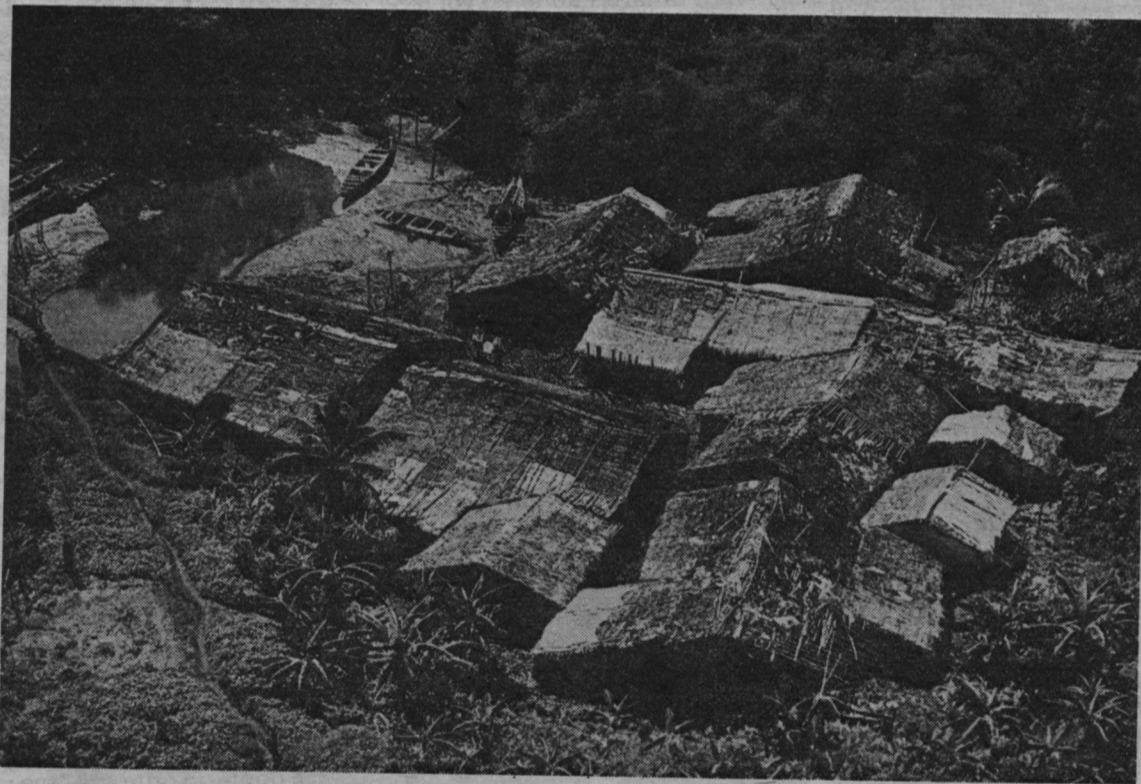
Prantslased elavad seal kaua paigal. Olime külas ühe firma juhul, kes on Aafrika mitmes riigis töötanud 29 aastat. Firma peakorter on Pariisis. Võetakse noor mees tööle, tehakse temaga leping, mille järgi ta nõustub mitmes Aafrika riigis töötama. Tema pojad on seal sündinud, praegu küll õpivad Prantsusmaal. Ja pensionipõlve läheb mees veetma Prantsusmaale, Lõuna-Prantsusmaale, sest põhja pool on nüüd tema jaoks liiga külm. Seal enam tööle ei hakka, tal on selleks küllalt varandust. Kes sinna süsteemi sisse satub, sel on hea palk ja head tingimused, ta vedab seal peaaegu kogu tööelu. Neil on

Prantsusmaal elaksid, poleks neil seal mingeid teenreid.

1980. aastast alates töötasin pikemat aega Aafrikas. Pärast seda käisin seal jälle mõõdunud aasta märtsis. Peab ütlema, et muutused olid silmaga näha. On ehitatud suurepäraseid teid ja uusi hooneid. Nüüd, aasta möödudes lausa hämmastas see, mida polnud kunagi lootnud näha: sadamasse oli tekkinud igati Euroopa standarditele vastav ladu banaanide töötlemiseks, samuti elevaator. Nad on ka rāpase kesklinna täiesti puhtaks teinud, nii et ei tunne kohe āragi. Ka seal rāāgitakse kriisist... Annaks taevast meile niisuguse kriisi, poleks üldse paha...

Jah, seal on palju muutunud. Ent neil on praegu tõesti teatud raskusi. Oma traditsiooniliste eksportkaupade eest ei saa nad enam nii palju raha kui varem — ei nafta, kakao ega puidu eest. Valuutat ei saada nõnda palju, et kõiki oma plaane teoks teha. On ka ootamatuid poliitilisi muutusi. Näiteks Kamerunis, kus minu teada on alati vaid üks partei olnud, algab mitmeparteilisus, neid olevat juba oma tosin tükki, elu keeb...

Jārgnevas ei pruugi poliitoloogid minuga ühel meelel olla, aga ma tahaksin seletada, miks minu meelest endised Prantsuse kolooniad erinevad inglise omadest. Inglise, nagu meid juba koolis õpetati, ei teinud tõesti suurt midagi nende maade heaks, mis nende käes olid. Ehitasid vaid seda, mida hädapärast tarvis jne. Prantslastel oli kogu suhtumine pehmem, tegid ja ehitasid palju kohalike elanike jaoks. Kamerun, Senegal, Gabon, Elevandiluurannik on märksa... hubasemad, seal elab praegu väga palju prantslasi. Neil on seal kodu. Tänu prantslaste tolleagsele ettenāgelikumale poliitikale, võib-olla teistsugusele iseloomule ja suhtumisele ei katkenud sidemed prantslaste ja vabakssaanud Aafrika riikide vahel nii põhjalikult. Prantslased töötavad neis riikides nüüd lepingutega, suuri firmasid juhivad praktiliselt siiski nemad ja mõjutavad kogu majanduse arengut. Ideed ja otsustamine on sageli eurooplaste käes. Mis ei tähenda, et need riigid kaotaksid sellega oma sõltumatuse. Pealegi on Prantsusmaa nende suurim kaubavahetuspartner. Ka kohalike elanike suhtumine neisse asjusse on minu meelest normaalne. Aeg-ajalt küll kohtab ajakirjanduses üleskutset "kameruniseerida kaadrid", ja sellega polegi põhjust vaielda. Ainult et praegu on nii, et hoolimata paljude aafriklaste Euroopas saadud haridusest ei jää nad töös võrdluses eurooplastega siiski veel mitte peale. Noh, niisuguste "rassistlike" vaadete pärast võin ma küll nähtavasti öelda... Omal ajal (järg lk. 8)



Bamusso küla

spetsialiste, kes valmistavad dokumente ette jne. Organisatsiooni esimeheks valitakse järgemööda kord eurooplane, kord aafriklane, see käib 2,5 aasta tagant. Asja valiti aafriklane.

Muidugi tuleb ka meie organisatsioonis vastuolusid ette, aga üldiselt tunnevad mõlemad pooled end selles kaubalaevanduse maailmas siiski ühise perena.

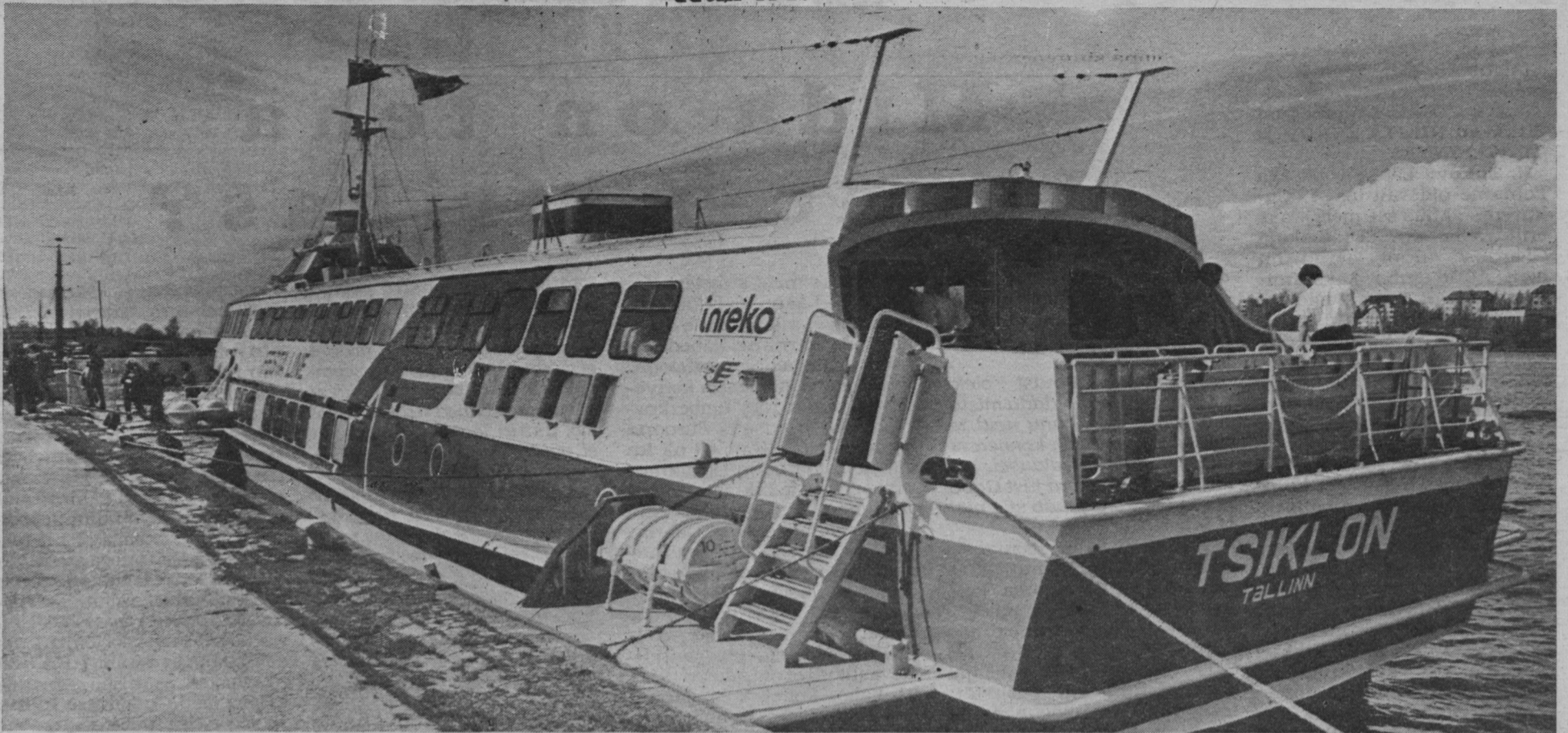
Me saame dokumentide projektid varem kätte ja osaleme ka ise nende ettevalmistamisel. Mina näiteks olen täitevkomitee liige ja võtan sel viisil konverentsidevahelisel ajal toimuvast tööst osa.

Asjasel konverentsil arutati paljusid küsimusi, alapunkte oli ligi kakskümme. Juttu

del pole sageli võimalik oma 40% vedusid teha, aga nad võivad selle õiguse kellelegi müüa, tavaliselt on selleks nende partner.

Kuna Gabonist N. Liitu lennata ei saa, sõitsime sealt Pariisi. Lennuk oli Gaboni lennufirma oma, pidi lendama üle Rooma. Millegipärast mõtlesid nad tee peal ümber ja lendasid otse Pariisi. Kujutate ette, missugust lärmi itaallased tõstsid, kes omateada koju pidi lendama. Me oleme muidugi harjunud kuulma, et "Aerofloti" teenindus on väga halb, aga võime end lohutada — on hullemaidki... Valge inimene seal enam austust esile ei kutsu, pigem temast üleoleku. Selles lennukis oli suur hulk teenindavat personali,

seal huvitavad kombes: prantslased tulevad pool tundi varem tööle kui ette nähtud; laupäev on küll puhkepäev, aga hea komme nõuab, et nad poole sellest on tööl. On muidki omapärast: näiteks sadamas võetakse laadijad iga päev eraldi tööle. Öhtul saab tehtu eest palga kätte. Seepärast on võimalik võtta tööle nii palju inimesi kui sel päeval vaja. Ainult oskustöölised on pidevalt tööl. Käisime stividorfirmas, seal jagas prantslane oma mustade abimeestega parajasti raha: see oli lauanurgal, maksti brigaadide kaupa. Valgetel inimestel on seal suured jahtklubid, nad mängivad golfi, peavad hobuseid ja elavad arvatavasti tunduvalt paremini kui nad



Pardakõnelusi

pikkus 44,2 m
laius 12,6 m
masina võimsus 10 000 hj
kiirus 45–48 sõlme

Laupäev, 18. mai. Hommikul kell 8 kogunesid Tallinna reisisadamal VIP-id, kommertskeskuse "INREKO" töötajad ja ajakirjanikud, et sõita proovireisile uue laevaga. Pool üheksa löödi laevamasinale hääled sisse, tasase käiguga sõideti sadamast välja, masinale tuurid peale ja ... tunni ajaga oldigi Helsingis. Tunni ke jalgutamist suvistepühadeaegselt vaikselt Esplanaadil ja jälle laeva. Kotkasse sõiduks peaks kuluma kaks tundi, on aega ringi käia ja juttu ajada.

"INREKO" direktor ENN ROHULA, millega teie firma tegeleb?

Firma tegeleb äri ja see on mitmetahuline. "INREKO" kuulub praegu Materiaalsete Ressursside Ministeeriumi juurde ja tegeleb suurte partide ostu-müügiga, vahendustegevusega. Meie erinevus samalaadsetest firmadest seisneb selles, et otsime ise nii kauba kui turu, "kõrgemalt poolt" midagi ette ei anta. Töötame nii N. Liidu kui välismaa suunas.

Niisiis midagi fondibörsi taolist?

Jah, kuigi mitte väga laialdane. Aitame osta, müüa, vahetada. Tegeleme nii tarbekauba kui ka ettevõtetele va-

jalikuga.

Kuidas tulite mõttele laev osta?

Igasugusest kauplemisest saadakse tulu. Oige äri mees püüab seda investeerida. Nii tekkis aktsiaseltsi loomise mõte. Tegelikult haakub see vägagi meie põhitegevusega: ka neid laevu saab ju müüa. Tõime laeva Mustalt merelt veeteed pidi ära ja küllastasime seetõttu paljude riikide sadamaid. Juba selle ajaga sai selgeks, et niisugusest laevast ollakse vägagi huvitatud nii Kreekas, Itaalias, Hispaanias, Prantsusmaal kui ka Saksamaal. Ta on ainulaadne ja hästi tehtud.

Kas rahvusvahelise liini avamiseks on kõik juba valmis?

Valmis on nii meie kui Soome pool, mis Kotka liini puudub. Ainsad, kes valmis pole, on piirivalve ja toll. Neil ei jätku praegu lihtsalt jõudu, et meid teenindada.

Tallinna sadamaga leiame ka ühise keele. Nematki on ju huvitatud reisijate hulga suurendamisest ja heast teenindusest. Ja meie Kotka liin seda pakub. Muidugi saab sadam oma protsendi, see on loomulik koostöö, nagu saavad ka vabariik ja veel mõned organisatsioonid, kellega meil on selles äris koostöö. Ega monopolist ei tule midagi. Mida kiiremini raha ringleb, seda parem. Tähtis pole mit-

te ühekordne, vaid pidev kasu, olgugi suhteliselt väiksem. Olgu või 1–2%, aga pidev tulu. Oluline on, et äriiline tuleks juurde, kujuneks süsteem. Mitte nii, nagu mõned äri alustajad praegu teevad: tahavad kohe 50 või isegi 100%. See on aga vaid ühekordne tulu. Temaga ei tulda äri tegema, ta surmab äripartneri.

Meil on olemas ka kooskõlastusprotokoll, nagu vanasti öeldi, tööks 1992. aasta Sevilla maailmanäitusel. Nemat on väga huvitatud, et me sinna Sevilla ja Cadízi vahele trammina sõitma läheksime. Meie oleme jälle huvitatud, et sinna läheks uus laev ja avaks meile uue turu, uue äri võimaluse.

80% "FESTA" aktsiaid on teie firma, 20% "Aerofloti" käes. Miks just "Aeroflotile" pakkusite?

Selle laevaga oleme neile otsesed konkurendid. Arvasime, et on parem, kui tekib hoopis ühistöö võimalus. Sel on tuleviku nimel mõtet. Neil on Tallinnas väga hea meeskond, head töötajad: mitte streikijad, aga piloodid, dispetšeriteenistus jne. Nemat tahavad head tööd teha ja oskavad seda. Kui loome uue süsteemi, uue äri, kui tuleb Eesti tsiviillennundus, kui ostame uusi lennukeid, siis on vaja selliste teadmiste ja kogemustega inimesi. Ka on

neil sidemeid tehastega. Kui neid ärisse haarata, on sellest ainult kasu. Aga iga äri algab väikesest.

Ja kui ilma ei ole, siis võtavad ka meie reisijad peale. Eks seegi ole üks takk.

Kas teil on ka eraaktsionäre?

On küll. Segaaktsiaselts annab lootust tulevikuks. Nemat on praegu kannatajad — algul on kulutused suuremad kui võit. Nemat loodavad praegu tulevikule.

Kuidas saate ilma välisosanikuta hakkama? Teil on ju ka palju valuutakulutusi?

"INREKO" kaupleb ka välismaaga ja kannab need kulutused ise.

Agas iga uue stardi puhul on vajalikud ka välissidemed. Kas needki on teil enestel olemas?

Meil on omad välispartnerid väga paljudes maades — Lõuna-Koreas, Jaapanis, Tais, Rootsis, Inglismaal, Hispaanias, Saksamaal. Ja neid tuleb juurde. Võime neid nimetada meie välisagentideks. Nad ei aita rahaliselt, vaid sidemete ja informatsiooniga.

Meie töötajad valdavad maailma ärikeeli, ka see on tähtis.

Oleme palju õppinud N. Liidu äritegemisest välismaaga. Oleme õppinud välispartneriit, ka konkse ja kriukaid. Oleme õppinud ohte tundma.

Ega meie ja Liidu äri mehed polegi nii nõrgad, olemes saanud selle eluga küllaltki palju karastada, oskame variante läbi kaaluda.

Millal laev hakkab tulu tooma?

Vast siis, kui läheme temaga talveks Hispaaniasse sõitma, enne mitte. Sinna maani laev Läänemerele tulu ei too. Seni on mängus rohkem prestiiži ja eriti reklaami küsimus.

Kui suur on "FESTA" kontor?

Üldse töötab 36 inimest ja kahes meeskonnas on neist 32.

Kell pool kaks jälgisid Kotka sadamas kail otste kinnitamist Kotka linnavalitsuse esindus ja uudishimulikud. Vahetati tervitusi kaasasolnud Tallinna linnavalitsuse delegatsiooniga aselinnapea Svetlana Tšuklova juhtimisel ning kutsuti Tallinna esindus külla. Ülejäänud seltskond sai paar tundi jalutada ja linna vaadata. Tuttavlikult ja veidi tüütavaltki mõjus "Tallinki" nädalalõpureiside reklaam iga laternaposti küljes. Tore küll, aga liiga palju. Laupäeva pärastlõuna: võts näha nii pulmaautot kui ka omakseid kiriku juures Talve- ja Jätkusõjas hukkunute kalmudel. Veidi enne kella viit — ärasõit. Ees on kodutee. Ehk on nüüd aega kogu päeva tegevuses olnud "FESTA" direk-

Roolikamber sarnaneb lennukikabiiniga. Seisab kapten Sergei Gorjatšev



toril.

ALEKSANDR BELOUSOV, me kohtusime möödunud aastal "Helta" pressikonverentsil. Miks alustasite nüüd uue firmaga?

See on keeruline küsimus — mitte ainult ärilises, vaid ka kõlbelises mõttes. Ei hakka üksikasjadel peatuma, ütlen vaid, et minuga koos tuli ära nii direksioon kui meeskond.

Võtsime laeva vastu, töime sija ja õppisime pea kuuajalise reisi jooksul hästi tundma. See on täiesti ainulaadne veealuste tiibadega gaasiturbiinmootorlaev.

Ent kõigepealt "FESTAST". "HELTA"-ga võrreldes on meie aktsiaseltsil teistsugune



"Festa" direktor Aleksandr Belousov ja "Tsikloni" laevaema Rita Lillipuu

struktuur, on ka eraaktsionäre, väliskapitali pole kaasatud. Kõik kuni noorukeste stjuardessideni võivad osaleda. Meil on üks pere, laev pole meile mitte kellegi poolt kasutada antud, vaid oma. See annab võimaluse huvitavat tööd teha ja ka hästi teenida.

Oleme väga rahul, et meiega on Enn Rohula, alati abivalmis ja meremehe rasket tööd austav mees.

Meie ettevõtte on perspektiivi. Feodossija tehase näol on meil tugev seljatagune. Meil on nendega väga hea klapp, saame hästi üksteisest aru. Nad usaldasid meie kätte oma eksperimentaalse laeva, mille baasil hakatakse tuleval aastal uusi ehitama.

Teel Tallinna kohtusime paljude nimekate konstruktorite ja disaineritega. Ameerikast lendas üks väljapaistev laevadisainer spetsiaalselt meie laeva vaatama. Juunis tuleb ta Tallinna, kaasas joonised uute "Tsiklonite" tarvis. Kõik see aitab Feodossija tehase laevadel maailmatulele pääseda ja on muidugi ka "FESTA"-le kasulik.

"FESTA" arendab laevaliiklust põhiliselt neljas suunas: Stockholm, Kotka, Helsinki ja Leningrad. Ehk räägiksite neist lähemalt?

Meie laeva kiirus on 45 sõlme, tal on Jaapani navigatsiooniseadmed. Tunni aja jõuame Helsingisse, tunniga tagasi. Peaksime suurendama turistide voolu Tallinna ja seega ka kapitali juurdevoolu. Oleme ju Eestimaa patrioodid ja tahame talle abiks olla.

Kotka on Tallinna sõpruslinn, aga seni on seal käidud Helsingi kaudu. Meie viime otse. Püüame hinda hoida keskmise Eestimaa elaniku tasku-kohase. Me ei püüa praegu kohe endale tohutut kapitali koguda, vaid kavatseme kaua olla ja elada, nii et meie lapsed ja lapselapsedki hakkaksid samas ettevõttes tööle.

Kotkast Leningradi sõiduks kulub meil kolm tundi. Asja loodi Leningradi vabamajandustsoon, soomlaste vool sel-

lesse linna suureneb. On lootust, et kehtestatakse viisavaba külastamine 48 tunniks.

Võib öelda, et seome niimoodi kolm pealinna: Tallinna, Helsinki ja... Leningradi.

Stockholmi vahemaa on aga meie laevale just paras. Kuue tunniga jõuavad meie reisijad Stockholmi linna. Neli tundi on ärimeestele just sobiv aeg asju ajada, ja siis pöördume tagasi. Võime ka mõne paar päeva kohal olnud turismirühma tagasi tuua.

Rootsi rohelised on karust avaldanud, et teie laeva laine rikub nende kaldaid.

Seda, vabandage mind, anekdooti olen juba kuulnud. Ütlen täiesti ametlikult: seda tüüpi laevavindi eripära on, et ei teki peaaegu üldse mingit lainet.

On veel teinegi muinasjutt, mis juba enne meie saabumist Tallinna jõudis — et meie laeva veealused tiivad lõhuvad veekihti ja rikuvad faunat. Spetsialistid on kindlad, et midagi niisugust ei juhtu. "Vikingid" võivad sada korda rohkem kahju teha.

Te kavatsete asuda konkureerima tegutsevate laevaliiklusega?

Ei usu, et on võimalikud lepingud, mis annaksid ühele firmale privileegid. "Nord Estonia" ja "Tallink" ei pruugiks muretseda — meil on erinevad reisijad. Nende omad ei kiirusta, teevad puhkusereise, veavad autosid ja suurt hulka pagasit. Meie laev on aga lennuki eest. Ei usu, et Eesti Vabariik soodustab kellegi monopoli mingil liinil. Ja teistega võrreldes töötame meie kõige enam Eesti kasuks — meil pole väliskapitali kaasatud, pole ka välismaist meeskonda. Kogu tulu tuleb Eestisse.

Millal hakkate regulaarseid reise tegema?

Laev on tehniliselt korras. Aga olime ju pea kuu aega teel, nädal aega kulub enne raske töö algust puhkuseks. Natuke on ehk vaja ka ärvida. Sõlmime kõigi asjast huvitatud ametkondade ja organisatsioonidega lepingud ja loodame juuni alguses pihta hakata. Kotka ootab meid ees.

Kas sadamas seisukoht

on? Sadama juhtkonnaga lehitakse kindlasti teatud ajaks kohad. "Nord Estonia" on muidugi privileeg, sest nende omanikud on kapitali terminaalid ehitusse paigutanud, aga ega seegi koht sellepärast ära pole ostetud. Sadam peab endasi arenema, ja mida rohkem reisijaid, seda kasulikum talle. Ning meie Tallin-

on?

teadlane, temaga arvestavad kõik, kes veealuste tiibadega laevu ehitavad. Kogu "Tsiklonil" viibimise aja töötasime seda tüüpi laevade uue põlvkonna kontseptsiooni kallal. Need 26 päeva andsid meile tõenäoliselt eesõiguse osaleda edasises töös ja saada uusi laevu. Tehas on väga huvitatud, kuidas meil "Tsikloni" ekspluaterimine edeneb. Vanasti tehti üks asi valmis ja sellega kõik lõppeski. Nüüd ollakse valmis pea iga aasta uuendusi tegema.

Miks laeva Mustal merel ei rakendatud?

Juba möödunud aastal toimusid "Tsikloni" proovireisid Türgisse ja Kreekasse ning laev jõudis juba siis populaarseks saada. Veel paar päeva enne meie reisi algust tahtis üks Ameerika firma, et laev talle müüdaks.

Tehas oli koostööst meiega huvitatud, sest meil siin on huvitav rajoon. Esiteks pääseb siit Euroopasse. Ja teiseks on meie meeskonnad usalduse pälvinud, nii et tehas on valmis oma tulevase laevu samuti meie kätte usaldama.

Millest Teie huvi kiirlaevade vastu?

Sest nende päralt on tulevik.

"Viking" püüab oma reisijale kõik 24 tundi võimalikult mugavaks teha. Teie siinsamas Soome lahel kutsute oma reisijaid võimalikult ruttu lahti saada. Kas see ongi teie niisõ turul?

Täpselt öeldud. On kaks erinevat kontseptsiooni. Ühed laevad on nagu viie või koguini kuue tärniga ujvhotellid basseini ja kauplustega. Need on suured ja kindlad, inimesed tulevad sinna puhkama. Teised on selleks, et inimesi ühest kohast teise toimetada. Aeg on raha, ja selleks otstarbeks pole tänapäeval mõtet eksootilist vööriimest kasutada, vaid ikka kõige kiiremat moodust.

Nii kiiret laeva pole praegu maailmas kellegi. Mugavus pole küll päris maailmastandardile vastav. Aga laeva vastu hakati niivõrd suurt huvi tundma, et välisfirmad on tasuta valmis sellele tänapäevast ratsionaalset disaini välja pakkuma. Välismaa spetsialistid on öelnud, et meie insenerimõte ja ka teostus on väga kõrgel tasemel. Ainult viimistlusmaterjalidega on raskusi. Erinevalt suurte lainerite ehitusest on kiirete ja väikeste laevade ehitus N. Liidus väga kõrgel tasemel.

Feodossija tehase direktor tegi teiega tolle proovireisi Mustalt merelt Tallinna kaasa.

See oli tema poolt usaldusavaldus. Leonid Astahhov on kogu maailmas väga tuntud

"Tsikloni" meeskonnas on 16 inimest, neist 8 teenivad reisijaid. Kapten Sergei Gorjatšev, kes möödunud aastal juhtis "Luika", ei jõua uut laeva küllalt kiita, eriti selle merekindlust. Aga tähtsusetu pole suures laevanduses sõitnud mehe meelest seegi, et väike firma on paindlikum, aktsiaseltsi vorm aga võimaldab ka kõigil meeskonnaliikmel oma säästnud soovi korral sellesse paigutada. Palk pidi säästude tekkimiseks igatahes piisav olema.

Kell pool kaheksa õhtul on reisiseltskond Tallinnas sadamahoone ees väikeses segaduses — kas tõesti oli see kõik veidi vähem kui kahe teistkümmene tunni jooksul? Järgnenud pidusõõgil lustisid "INREKO" töötajad, kellele see reis oli ühe töötapi lõpp, külalised aga lahkusid tasapisi, reisiväsimus silmis.

Lõpetuseks enamküsimu kohta lühiteavat: kuigi oli veidi lainet, laev eriti ei õitsunud, salongis masinamüra ei häirinud, laev on asunud Tallinn-Kotka liinile. Piletihind... nojah, lennuk on veelgi kallim.

18. mai reisiril käisid Madli Vitismann ja Dmitri Prants

Reisilaevanduse tulevik: kõrvuti suurte ujvhotellidega väikesed kiirlaevad



Reisilaevanduse tulevik: kõrvuti suurte ujvhotellidega väikesed kiirlaevad



Telefonijutt

Seoses 1992.aasta ESTOga New Yorgis on ajalehtedes jutut olnud sellest, kui hea oleks Eestist sinna sõita laevaga, millel saaks ka süüa ja õõma-ja. Selles seoses nimetati kõigepealt "Nord Estoniat".

"Estline-Eesti" peadirektor HARRI ENULA, mida Te sellest kavast arvate?

"Nord Estonia" ei sõida sinna, sest regulaarne liiniliiklus on tähtsam.

"Tallinki" laevandusdirektor YRJÖ SAARINEN, "Tallink" kandis varem nime "Scandinavian Sky" ja sõitis ookeanil, kas nüüd ei tule niisugune sõit kõne alla?

Vaevalt, sest liiniliiklust ei saa kuuks-poolteiseks katki jätta. Kui me teaksime aasta varem, et selliseks sõiduks vajaliku suure summa tasumine on garanteeritud, alles siis võiks edasi kaaluda.

Eesti Merelaevanduse laevastiku ekspluataatsiooni valitsuse juhataja REIN MEINDOK, "Georg Otsa" on vahel kasutatud selletaolisteks sõitudeks, kas nüüd ei oleks see võimalik?

"Georg Otsal" on selliseks sõiduks liiga vähe magamiskajuteid, sinna on vaja teistsugust laeva. Selliseid on Mustal mere laevandusel ja ka Leningradis — on ju olümpiamängude ajal kasutatud laevu ujvhotellina, nii et tuleks naabrite poole vaadata.

Helistas Madli Vitismann

Ookeanipurjetaja Paljassaarelt

Juhtus nõnda, et meie head kaastöölised **Harald Tammik** ja **Manivald Kuik** saatsid mõlemad meile lood kolmekümnendate aastate kuulsa ookeanipurjetaja Ahto Valteri kohta. Sestap võtab toimetuse endale voli ära trükkida valitud lõike mõlema autori kirjutatust.

H. Tammik. Omaaegsel kaugesõidukaptenil Rudolf Valteril oli neli poega: Kõu, Jariilo, Uku ja Ahto. Mehepoegade isamaja asus Paljassaarel peaaegu mere kaldal, ja nii seilasid selle pere lapsed väikestel alustel poisipõlvest peale. Tehti väikesi merereise Hiiumaale ja Saaremaale, purjetati isegi Kuramaa rannale. Kohisev meri kodulävees ja tol ajal moodi minev ookeanipurjetamine viisid noorukid mõttele selgi alal jõudu proovida. Remontinud oma jõududega vana aluse, tegid Kõu ja Ahto 1930. aastal esimese Ameerika-otsa ära. Ajalehed, raadio ja sadamad olid täis kihinat-kahinat "Eesti miljonäridest", kes oma "lõbusõidujahil" tegid piisavalt reisi üle Atlandi!

Oleks aga kellelgi pähe tulnud lähemalt seda nn. lõbusõidujahit silmitseda, oleks tõdetud, et (vähemalt praegu) ükski veeliiklusinspektsioon poleks seda ayamerele lubanud.

M. Kuik. Ahto Valter alustas oma meremeheteed neljateistkümne aastast, s.o. 1926. aastal, purjelaeval "Tormilind". Edasi viis tee Eesti ja välismaa aurulaevadele ning lõpuks randus ta Ameerika mandril, kus töötas ehitustöödel. Kui tal maaroti elust villand sai, sõitis ta Eestisse tagasi. Siin otsustas ta Ameerika Ühendriikide kaubalaevastiku kapteni Joshua

Slocumi eeskujul ümber maailma purjetada. Viimati mainitu oli nimelt 1898. aastal 11 meetri pikkuse purjepaadiga "Spray" selle teoks teinud.

/.../ Kogemuste puudumisele vaatamata jõuti õnnelikult sihtpunkti. Ahto Valter oli siis kaheksateistkümne aastane. Ameeriklaste imetus oli suur, kui nad nägid oma silmaga noori eesti poisse, kelle paadi ahtris levis sini-must-valge lipp ja kes olid oma väikese alusega üle Atlandi ookeani purjetanud. Rahamehed pakkusid Ahto Valterile 500 dollarit nädalas, et ta nõustuks seitsme kuu jooksul oma aluse panema Ameerika suurematesse kauplustesse väljanäitusele. Vanemale vennale Kõule pakuti tüürimehe kohta Ameerika laeval. Vennad loobusid, sest nende unistus oli reisisid oma purjepaadiga ümber maailma, ning nad sõitsid koju tagasi. Varsti tehti sama purjepaadiga teine reis Ameerikasse, mis kulges samuti viiperusteta.

H. Tammik. Ahto Valter polnud kirjamees ega saanud oma kulutusi reisikirjade kirjutamisega tasa teha. Kuid midagi tõi reis ikka sisse ka, sest vana alus vahetati uuema, 1908. aastal ehitatud "Auli" vastu välja. Nimeks sai uus 8 meetri pikkune laev "Ahto". Selle omanik võeti vastu Tallinna jahtklubisse ja alus sai õiguse kanda jahtklubi lippu.

M. Kuik. Jahtklubisse kuulumine andis mõningaid soodustusi: vennad ei pruukinud nüüd ise sadamamakse maksta ja nad võisid teistelt maailma jahtklubidelt abi saada.

Ameerikast tagasi sõitis

Ahto Valter koos kanadalase E. P. Barberiga, kes ei olnud meremees, vaid lihtsalt lõbureisija. See sõit osutus Ahto Valterile tema reisidest raskeimaks ja seiklusrikkaimaks. Tuli olla üksinda roolis ja teha otsuseid mitmetes keerukates olukordades. Kui ilm vähegi lubas, pani ta "tooma" rooli, s.t. sidus rooli kinni ja puhkas. Nad läbisid 29 päevaga 3000 meremiili, said tunda vihaseid torme ja tüütavat tuulevaikust. Kord, kui nende väike paat tuulevaikse ookeani pinnal rullus, märkasid poisid, et nad on haidest ümber piiratud. Üks ligi 14 jala pikkune hai ujus nende paadi ümber umbes kolm jalga allpool veepinda. Hai seiras poiste paati mitu päeva, leidmaks parajat momenti nende allaneelamiseks. Lõpuks Ahto Valter ei kannatanud seda enam välja. Ta kinnitas pika pootshaagi otsa terava pussnoa ja parajasti siis, kui hai paadist möödus, andis talle tugeva, järsu löögi, kusjuures pidi ise äärepealt merre kukkuma. Tänu Barberi kiirele tegutsemisele jäi Ahto paati. Haid lahkusid. Hiljem jäid noormehed tugeva tormi kätte. Vägev torm ja laine viisid Barberi üle parda. Ahtol õnnestus kaaslane suurte pingutustega siiski paati tagasi saada.

/.../ Inglismaa rannikul kandis torm paadi üle madaliku. Paat sai vigastada ja Tallinnasse Ahto Valter sellega sõita ei riskinud. Nii müüs ta oma teeneka "Ahto" Inglismaal ühele kõrgemale mereväehvitserile ja jäi ise jalameheks. Kuid noort uljast meremeest ebaõnn ei heidutanud. Uueks ümbermaailma sõiduks osteti 1931. aastal Kurt Bergilt 525 krooni eest

jaht "Winetta". See oli hea merepaat, mis sai nimeks "Ahto II". Sellele paigaldati ka neljaviite hobujõuline abimootor, et pääseda vaikse mere rulluvatest lainetest.

H. Tammik. See ookeaniretk toimus 1931. aasta 1. novembrist kuni 1932. aasta 7. septembrini. Marsruut kulges Tallinnast läbi Lääne- ja Põhjamere, Inglise kanali ja Biskaia lahe Kanaari saartele, sealt passaatfuulte võõndis üle Atlandi ja läbi Kariibi mere Floridasse ning edasi New Yorki. Seal asuti tagasiteele 16. juulil. New Foundlandi kandis toksati külge jäämäele, kuid kõik läks õnnelikult. Selleks ülesõiduks kulus 18 päeva ja 16 tundi. A. Valter ise pidas seda 12,2 meetri pikkuste jahtide kehtivaks rekordajaks.

M. Kuik. 7. septembril saabusid vennad Ahto, Kõu ja Jariilo "Ahto II-ga" tagasi. Tallinna sadamas Kaupmehe sillal oli neid vastu võtmas rahvalameri.

H. Tammik. Nüüd olid vennad Valterid kuulsad, ja seda mitte ainult omal maal. Eri- list sissetulekut see kuulsus aga ei toonud. Kui Ahto koos ameeriklase Tom Olseniga 1932. aasta novembris jälle mereretkele asus, olid nad "igihaljastele Lõunamaa saartele" nõus kaasa võtma paar raskema kukruga reisi- jat. Eesti ajakirjanikud nägid sobivat võimalust saata oma ajalehtedele reisikirju. Mõningate kahtluste järel munterdasid kirjanik Rudolf Sirge ja ajakirjanik Evald Tammlaan — Jänkimees — oma leiva- sades heakskiitmisel ja kokkulepitud osamaksu eest end "Ahto II" meeskonda.

Kuni ookeanile väljumiseni läinud kõik libedasti. Siis aga

kukkunud Tammlaan rooliva- his merre. Külmsuplus ei mõjunud hästi ta tervisele. Ka tekkisid meeskonnas lahkkelid. Ahto Valter oli huvitatud kiiremast ookeani ületamisest, sest see reis pidi ju ümber maailma kulgema. Kirjamehed tahtsid aga peatusi, et tutvuda võoraste sadamate, rahvaste ja nende kommetega. Nii nad lahkusidki pardalt — Tammlaan Hispaanias ja Sirge Lääne- Aafrikas. Ahto Valter värbas täiendust ja sõitis edasi Ameerikasse.

M. Kuik. 1939. aastal oli veel üks huvitav reis. Peale abikaasa ja pisikese poja tegid selle kaasa ka kuus ameeriklast, kaks kanadalast ja tahitiilast kokk. Kaasasõitjad valiti 5000 inimese hulgast. Seal oli üks lendur, üks näitejuht, siis veel ajakirjanik, mõned pangaametnikud ja ärimehed. 12. juunil jõuti Austraaliasse, Sidneysse.

Hiljem hakkas Ahto Valter oma jahiga Ameerika lähive- tesse tegema rahameestele lõbusõite. Ka oli ta varasematel aastatel olnud kapteniks ühe Ameerika miljonäri luksusjahil, millega tehti lühikesi lõbureise Vahemeres. Samas ametis oli ta ka ühe teise mehe jahil sõidul Lõunamere saartele.

H. Tammik. Abiellunud ameeriklannaga, asus ta enne Teist maailmasõda elama USA-sse. Hankinud suure kuunarjahi "Ahti", tegi ta Ameerika noormeeestele ja neidudele väljaõppe eesmärgil ookeanireise.

Pärast sõda asus ta elama Neitsisaartele Kariibi meres. 1972. aasta mais käis Ahto Valter ka Tallinnas.

(algus lk. 3)

aina kärrikatuure, kus vastik valge onkel malakaga vaeseid õnnetuud mustanahalisi tööle sunnib. Praeguse olukorra kohta küll keegi, kel vähegi mõistus peas, midagi niisugust ei arva. Sidemed endise metropoliga säilivad, need on õige tihedad.

Arvan, et Eesti Merelaevandus jätkab vedusid Euroopa ja Lääne-Aafrika vahel. Olgu kuidas on, aga need seal on rikkad maad, kaupa jätkub. Praegu on see meie nišš ja käest anda pole seda mingit mõtet. Ma olen ehk maarott, aga ma arvan, et meremees, kes end Eesti Merelaevandusse tööle laseb palgata, ei pea tingimata ainult Kopenhaageni vahet sõitma. Muidugi on kolm kuud raske kodunt ära olla, muidugi satutakse seal igasugu vastikutesse sadamatesse, kliima on nagu on — aga ega selles midagi üleloomulikku ka ei ole. Arvan, et paljud meremehed nõustuvad minuga, ehkki see mingi kena kerge Riviera-elu ei ole. Ma olen poliitikakauge inimene ja puht-professionaalina ei mõista, miks me peaksime sellest sissetõttatud tegevusalast loobuma ja vaid Skandinaavia vahet sõitma hakkama. Paari aasta eest nimelt esines seda laadi sentimente.

Mida on teha Lääne-Aafrikas ?

Ega Eesti Vabariik teagi praegu päris täpselt, kuidas ta transpordialad välja nägema hakkavad. Ent vabariigile on valuutat tarvis. Meil on marsruut paigas, meil on inimesed, kes seda tööd oskavad. Tähtis osa oleks ka transiitvedudel. Pole selge, milliseks

just meie laevakompanii muutuste käigus kujuneb. Aga selge on, et kui me tahame efektiivselt sealkandis töötada, peame saama uusi laevu. Juhtkonnal on selleks plaane, on lootust. See kõik pole praegusel ajal muidugi lihtne. Aga kui me laevade

küsimuse lahendamise, pole Lääne-Aafrika veod sugugi kahjulik ettevõtmine.

Seal meid tuntakse, ja meie tunneme neid. Mina üksi tunnen Aafrikat halvasti, olen seal vaid korra käinud, aga näiteks Madis Käbin ja Ivan Lovetski on seal töötanud oma

Semry riisiistandustes



parimad aastad. See on koht, kus Eesti Merelaevandusel on oma sõna kaasa öelda. See on üks meie nišše, ja küllaltki märkimisväärne. Seal veavad kaupu ka prantslased, sakslased, hollandlased. Kuigi seal saadaks võib-olla meile tagi hakkama, oleme me ometi seal sees, üks on meie jaoks lahti ja me ei lähe sealt kuhugi. See on tagatis, et julgelt laevanduse tulevikku vaadata. Ei, me ei kavatses seal mingil juhul ära tulla, me oleme sinna liialt palju sisse pannud. Igal aastal on meil mitu esindajat kohapeal. Praegu on nad Angoolas, Kamerunis, Elevandiluurannikul, Gaanas ja Nigeerias. Viis Eesti Merelaevanduse meest on aastaid kohal, meil ei ole kusagil nii palju esindajaid. Nemad tagavad sidemed, laevade töö.

Üles kirjutanud

Mari Vamba ja
Madli Vitismann

1989 Alain Denis' fotod
raamatust "Beyond Sight:
Cameroon", Paris 1989

Elmar Pettai

Meresõda Läänemere põhjaosas 1941-44

(Algus 26. veebruari "Eesti Meremees")

Rammis sakslast

Kuid siis alustas ägedat vasturünnakut laeva eskort ja "Lembit" sai süvaveepommidest raskeid vigastusi. Akumulaatorid põrusid lahti ja osa neist purunes, valgustus kadus, masinaruumis puhkes tulekahju, raadioaparaadid kaotasid tegevusvõime, vett purskus mõranenud plaatide vahelt sisse, meeskond paisati maha ja kaks meest said tulehaavu. Allveelaev vajus põhja. 36 meetrit kõrgemal, pinnal, varitsesid äga tagaajajad oma saaki, heitsid veel mõned süvaveepommid ja peatusid, et kuulata hüdrofonidega. Midagi ei kuulnud ja ka veepinnale ei tõusnud midagi. Pärast 10-tunnist põhjasviibimist tõusis äga "Lembit" uuesti pinnale. Pime meri oli nüüd tühi ja allveelaev alustas teekonda Kroonlinna poole. Tiiskeri saarest edelas saadi 18. septembril Soome valvelaeva kahurimürskudest veel kerget vigastusi kereesse, kuid kiire sukeldumisega pääseti seekord süvaveepommidest. 5. oktoobril jõudis "Lembit" Neevale, jäädes laevatehasesse kaheks aastaks remonti. Ühtlasi konstrueeriti "Lembitule" miinihooldlad, mis sobisid vene miinide suurusele.

Paar aastat hiljem, 27. novembril 1944 saadeti "Lembit" juba mineerimise otstarbel Memeli ja Būsterorti vahele, ülesanne täideti 3. detsembril. Tagasiteel sõitis allveelaev 12. detsembril Utõ lähedal teadmatult peale ühele Saksa allveelaevale (U-479), rammides seda.

Selgus aga, et briti teras oli saksa omast tugevam. Sakslane vajus sügavusse, jättes merepinnale suuri õlilaike. See oli tegelikult üks unikaalsemaid juhtumest meresõdade ajaloos, mil üks allveelaev rammis tahtmatult vaenlase oma. "Lembit" aga paigutati Helsingis Sveaborgi kuivdoki, kus konstateeriti, et vigastused ei olnud eriti suured. Seejärel paigutati allveelaev Turu sadamasse. Tema edaspidisest tegevusest sõjas puuduvad teated. Kuid praegu on ta Eestis 50 aasta vanusena paigutatud eksponaadina Tallinna Meremuuseumi.

➔ **Alleveelaev "Kalev" ja torpeedopaat "Sulev", mille pole eriti suurt sarnasust tänapäeva voolujoonelist ja ülikiirete torpeedopaatidega**

Palju allveelaevu

Teise maailmasõja algul omasid Läänemeres allveelaevu järgmised riigid: N. Liit 68, Saksamaa 57, Rootsi 16,

Taani 12, Soome 5, Poola 5, Eesti 2 ja Läti 2. Niisils tegutses selles meres tervelt 167 "mehuntit", kuid tänasel "rahumerel" on neid palju rohkem, kusjuures suurem osa kuulub N. Liidule.

N. Liidu peamised allveelaeva tüübid olid M (Maljutka — Beebi), SC (Štšuka — Haug) ja S (Nemka — Sakslane).

S-tüüpi allveelaevad kuulusid suuruselt keskmisse klassi ja neid nimetati rahvapäraselt "nembkadeks", seda sellepärast, et allveelaev oli sakslaste poolt konstrueeritud.

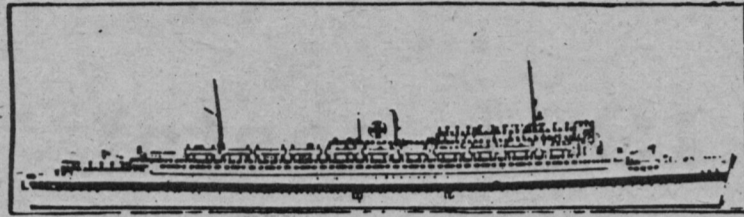
Aastal 1934 sõitsid nimelt saksa insenerid Ebschner, Seligmann ja Wagner Leningradi, et juhatada selle allveelaeva ehitustööd Ordžonikidze-nimelises laevatehases. Nii et kommunistlik-natsistlik sõjaline koostöö algas tegelikult juba viis aastat enne Molotov-Ribbentropi paktile allakirjutamist.

Merehunnid

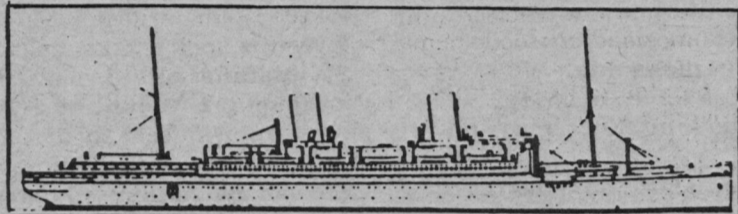
Allveelaevad on tõelised merehunnid, kui meenutada kahe vene allveelaeva hävitustööd Danzigi lahe suudmes Teise maailmasõja lõppfaasis. Stolpe madaliku lähedal torpedeeris S-13 (komandör Marinesko) 25 484 brt. suuruse Saksa laatsarellaeva "Wilhelm Gustloff". Sel oli personali 918, merelotasid 373, haavatuid 162 ja sõjapõgenikke 6500. Päästeti 1042 inimest — ligemale 7000 hukkus, nende hulgas umbes 3000 last.

1945. aasta 30. jaanuari õhtul lahkus laatsarellaev "Wilhelm Gustloff" Gotenhafeni sadamast, et viia haavatuid ja sõjapõgenikke Kieli. Enne keskööd, kui laev oli möödunud Hela poolsaarest, langes see vene allveelaeva rünnaku ohvriks.

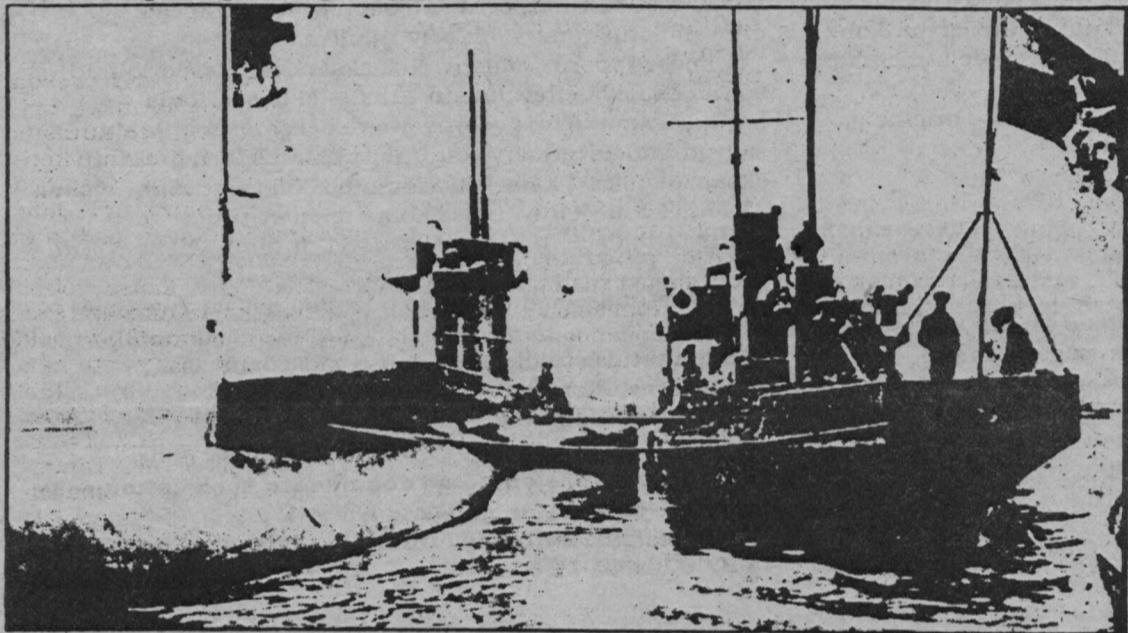
(järgneb)



➔ "Wilhelm Gustloff" torpedeeriti vene allveelaevade poolt. Umbes 7000 inimest sai surma

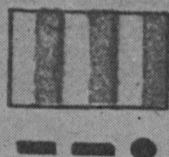


➔ "Steuben" läks samuti põhja pärast vene torpedo täistabamust. Surmasaanute arv: enam kui 3000

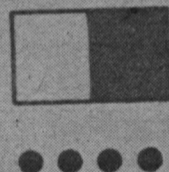


MERLE

G
Golf



*H
Hotel



XIX

Gama, Vasco da (u. 1469 Sines, Portugal — 24.XII 1524 Gochin, India), portugali meresõitja. Saadeti 1497 otsima mereteed Indiasse. Ta väljus 8. juulil 4 laevaga Lissaboni sadamast ja purjetas piki Aafrika läänerrannikut lõunasse, pöörates Roheneeme saarte juurest läände ning jõudis peaaegu Brasiilia rannikuni, kuid pöördus siis tagasi Aafrika suunas. Aafrika rannikuni jõuti selle lõunatipu (Hea Lootuse neem) lähedal 22. nov. ning edasi liiguti piki Aafrika idarannikut kuni Somaali poolsaareni, kust araabia loots A. Ibn Madzid juhtis laevad Kalikutti India läänerrannikul, kuhu jõuti 20.V 1498. Tagasi kodumaale (koos hinnalise võrtsilaadungiga) jõudis G. 1499. a. hilis-suvel. Selle reisiga avastas G. purjekatele kõige sobivama mereteed Euroopast L-Am-sse, mida kasutati purjekate ajastu lõpuni, ühtlasi pani ta aluse regulaarsele laevaühendusele Euroopa ja India vahel. Kuningas tõstis ta aadlisesusse ja andis aunimetuse "India admiral". 1502-03 saa-

deti ta terve laevastikuga taas Indiasse. Teel avastas ta Admiralisaared (Amirandid) ja rajas Aafrika idarannikule ja Indiasse rea Portugali tugipunkte, näidates pärismaalaste suhtes üles harukordset julmust. Selle reisiga pani G. aluse Portugali ülemvõimule India ookeanil ning koloniaalvaldustele Indias a-st 1524 selle aseksuningas. Ta põrm toodi kodukohta, kuid 1880 maeti see ümber Santa Maria de Belēmi katedraali Lissabonis.

harpuunikahur, relv vaalaliste küttemiseks (vaalaküttimine). Norralase S. Foyni (1809-94) leiutatud h-ga lasti esimesed vaalad 12. IV 1864 (patent a-st 1865). H-i kasutuselevõtt oli tähtsaim tehn. uuendus vaalaküttimise arengus, millega suurenes järsult jahi efektiivsus ja ohutus. Xvaalaküttimislaeva võõri paigaldatud, amortisatsioonisüsteemiga h. laetakse Xharpuuniga, mis on varustatud lõhkegranaadi ja u. 100 m pikkuse liiniga. Vaala tulistatakse hrl. 25-30 m, vahel

kuni 70 m kauguselt. Nüüdisaegse h-i kaliiber on 90 mm, harpuun kaalub koos granaadi, püssirohu ja sütikuga u. 70 kg.

heliograaf (kr *helio* + *grapho* 'kirjutam'), nõguspeegel päikesekiirte peegeldamiseks valgussignaalidena. Merehädas kasut. sidepidamiseks ja signaliseerimiseks. Kuulub päästepaadi varustuse hulka.

helmport (ingl *helm* 'rool' + *port* 'ava'), ava ahtri alaosas või ahtertäavis. Xballeri väljumiskoht laevakerest. H-i kohal paikneb Xroolisaabas. Nüüdisajal viimane võib ka puududa (on asendatud tihendiga).

hiivtross, peenike tross, millega antakse laevale või kaldale jämedam ja raskem tross. Puksiirtrossi pealeandmine merel toimub järgmiselt: viskeliin — h. — puksiirtross.

hoobamine, vastassuunaline Xsõudmine: aerud viiakse ahtri poole ja lükatakse võõri

suunas. Paadile tagasikäigu andmiseks toimub h. mõlemalt pardalt; kui vaja teha järsk pööre, siis ainult ühelt poolt.

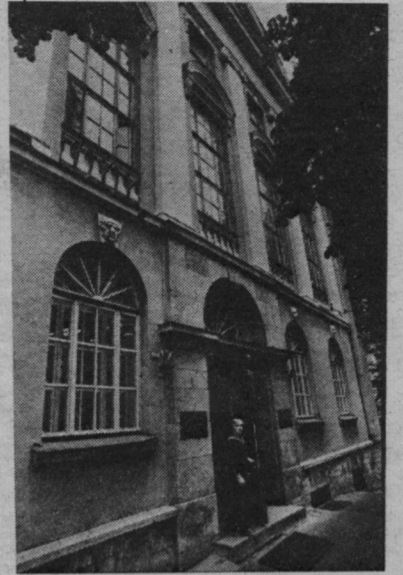
hüdrograafialaev, erivarustusega laev hüdrograafiliste mõõtmiste ja vaatluste tegemiseks, vanim Xuurimislaeva liik. H-u kasut. Xmerekaartide ja Xlootsirmitte koostamiseks vajaminevate

Eesti Vabariigi hüdrograafialaevad (meremärkide panijad)

Laev (endine nimi)	Maksimaalne süvis m	Ehitamise aeg ja koht
"Sekstant"	3,0	1889 Stockholm/1919 Tallinn; masin 1919 Tallinn (Bekkeri tehased, katel 1927 Tallinn, Sadamatehased)
"Pirita" ("Brigitovka")		1875 Turu, mootor 1914 Tallinn ("Dvigatel") 1906 Helsingi, masin ja katel 1906 Helsingi 1911 Peterburi, masinaad 1911 ("Tõstelaev nr. 2") Peterburi, katel 1929 Tallinn (Sadamatehased) 1937/38 Tallinn (Sadamatehased) mootor 1937 Breslau (Wroclav)
"Lood" ("Lot")	2,43	
"Ramm-Tõstelaev"	1,90	
"Meripoeg"		

andmete kogumiseks, hoo-vuste, süg-te ja põhjareljeefi uurimiseks, kaardistamistööde tegemiseks. H-d paigaldavad ja hooldavad ujuvaid navigatsioonimärke (Xpoisid, Xtoodreid), teenindavad majakaikaid ja märke saartel ning laidudel. H-de veeväljasurve kõigub suures vahemikus (nüüdisaja suurimatel kuni 3000 t) olenevalt kasutamiseesmärgist ja -piirkonnast.

Eesti Merehariduskeskuse Tallinna Merekooli vastuvõtutingimused 1991. aastal



1991. aastal võetakse Eesti Merehariduskeskuse Tallinna Merekooli päevasesse osakonda vastu keskharidusega noormehi kahele erialale: **laevajuht** (koos sadamatööde organiseerimise lisaerialaga) ja **laevamehaanik**. Meremeheks pürgijal peab olema hea tervis, alaline sissekirjutus Eesti Vabariigis, vanus kuni 30 aastat ja tal tuleb läbi teha sisseastumiskatsed.

Õpiaeg laevajuhi erialal (koos lisaerialaga) on **3 aastat 6 kuud**, laevamehaaniku erialal **3 aastat**. Koolis õppimine on tasuta. Kooli vastuvõetutele antakse tasuta toit ja vormiriietust ning makstakse stipendiumi. Väljastpoolt Tallinna õppimasaabujatele võimaldatakse ühiselamukoht. Kooli vastuvõtmiseks tuleb esitada järgmised dokumendid:

- avaldus;
- keskharidust tõendav kooli lõputunnistuse originaal;
- 4 fotot 3x4 cm;
- iseloomustus;
- arstitõend vorm O86y;
- viimase töökoha administratsiooni kinnitatud väljavõte tööraamatust (neil, kes on töötanud);
- pass;

Enne sisseastumiskatset tuleb läbida arstlik komisjon Laevanduse Keskhaigla Polikliinikus, selleks annab suunamiskirja kooli vastuvõtukomisjon.

Arstliku komisjoni läbinud ja kõik vajalikud dokumendid esitanud avaldajad lubatakse sisseastumiskatsetele vastuvõtukomisjoni otsuse põhjal. Otsusest teatatakse avaldajale teatisega, millele on märgitud sisseastumiskatsete ajad.

Sisseastumiskatsed on:

- ▶ suuline eksam matemaatikast

- ▶ üldharituse test
- ▶ kutsesobivuse test
- ▶ vestlus kooli juhtkonnaga.

Sisseastumiskatsed viiakse läbi kahes voorus. Esimene voor toimub **1.-6. juulini**. Selles voorus võivad sisseastumiskatseteid sooritada need, kes ei soovi käia tasulistel ettevalmistuskursustel.

Ettevalmistuskursused toimuvad **25. juunist 19. juulini**, seal korratakse keskkooli matemaatikat kooli sisseastumiseks vajalikus mahus. Kursuste tasu on **30 rubla**. Sisseastumiskatsete teine voor toimub peale ettevalmistuskursusi, **22.-27. juulini**.

Esimeses voorus matemaatikaeksami mittesooritanud võivad osaleda ettevalmistuskursustel ja sooritada korduseksami teises voorus. Korduseksami sooritanud saavad kandideerida vakanstetele kohtadele, mis jäävad eksami esimesel katsel sooritanute kooli vastuvõtmise järel.

Otsus kooli vastuvõtmise kohta tehakse peale vastuvõtukatsete teist vooru, **29.-31. juulini**. Vastuvõetute nimekirjad pannakse koolis välja **1. augustil**. Vastuvõetutele saadetakse koju teatis kooli vastuvõtmise kohta.

Kooli vastuvõetutele alustatakse välissõiduviisa vormistamist kohe peale otsuse langetamist vastuvõtmise kohta. Viisa saamiseks vajaliku ankeedi täidab sisseastuja kooli vastuvõtmise dokumentide vormistamise ajal.

Vastuvõtukomisjon võtab dokumente kooli astumiseks vastu 19. juulini igal tööpäeval kell 9-17.

Kooli aadress: **200 105 Tallinn, Estonia pst. 10**, telefon **44 57 87** ja **44 11 68**.

Eesti Merehariduskeskus mälestab varalahkunud ülema asetäitjat
TOOMAS SAULI
ja avaldab sügavat kaastunnet lahkunud perekonnale.

Toimetuselt

Kätte on jõudmas jaanipäev, algab puhkuste aeg. Käesolev ajalehenumber jääb viimaseks enne toimetuse puhkust, järgmist võib oodata septembris. Selles ilmutame nii merenduse suveuudiseid kui ka vahepeal laekunud kaastöid.

Tellijail on koos septembrinumbriga kardetavasti oodata raha juurdeküsimist, sest siis, kui tellimise välja kuulutasime, ei olnud veel täpselt teada, kui suured on postikulud.

Täname kõiki, kes on leidnud aega meile kirjutada ja soovime kõigile pikka ja päikselist suve.

Eesti Merelaevanduse laevade asukoht seisuga 17. juuni (peadispetšeri osakonna andmeil):

"IVAN BABUŠKIN" — Tallinnas
"70-LETJE OKTJABRJA" — teel
Baie Comeau'st Tallinna
"VIKTOR BAKAJEV" — teel Baie Comeau'st Tallinna
"KRISTJAN PALUSALU" — teel
Tallinnast Roueni
"VIKTOR KINGISSEPP" — Rouenis
"SKULPTOR MATVEJEV" — Tallinnas
"NIKOLAI JANSON" — Perflitis
"BORISS BUVIN" — teel Halifaxist
Milwaukeeesse
"NIKOLAI VILKOV" — teel
Bremenist Tallinna
"TIMUR FRUNZE" — Larnacas
"ALEKSANDR OSSIPOV" — teel
Larnacast Perfliti
"LENINSKAJA GVARDIJA" — teel
Cataniast Tallinna
"ALEKSANDRA ARTJUHHINA" — teel Tallinnast Dakari
"ANDREI ANDREJEV" — Kotkas
"MAKSIM LITVINOV" — Santosese
"P.JOTR KRASSIKOV" — Bahrainis
"VASSILI ŠELGUNOV" —

Tallinnas
"JOSSIF DUBROVINSKI" — Lagoses
"NIKOLAI ŠVERNIK" — Nouakchottis
"JOHANNES LAURISTIN" — Ilheuses
"JAAN ANVELT" — Antwerpenis
"OLGA VARENTSOVA" — Lagoses
"IVAN RUSSAKOV" — teel
Lagosest Tallinna
"PAVEL DAUGE" — teel Ceutast
Jeddah'sse
"MIHHAIL KEDROV" — Tallinnas
"IVAN BELOSTOTSKI" — Tallinnas
"ALEKSANDR VINOKUROV" — Bombays
"VERA LEBEDEVA" — Setubalis
"IVAN POKROVSKI" — teel
Casablancast Tallinna
"VILJANÓ" — teel Las Palmasest
Pointe Noire'i
"GRUMANT" — teel Las Palmasest
Luandasse
"GULBENE" — remondis Loksals
"KOHTLA" — Port-Sudanis
"KÖPU" — Tallinnas

"PAIDE" — remondis Loksals
"POVENETS" — Raahes
"RISTNA" — teel Iijitšovskist
Ceutasse
"HELTERMAA" — teel
Antwerpenist Tallinna
"SEGEŽA" — teel Ceutast Mersini
"OSVALD TUUL" — Kaliningradis
"HUDOŽNIK NESTEROV" — teel
Tallinnast Esbjergi
"IVAN RABTSINSKI" — teel
Ceutast Breviki
"ARNOLD SOMMERLING" — teel
Tallinnast Cardiffi
"HUDOŽNIK PIMENOV" — Teesportis
"HUDOŽNIK KORIN" — teel
Swansea'st Riiga
"JURI KLEMENTJEV" — Tallinnas
"KAPTEN VOOLENS" — teel
Tallinnast Århusi
"MEHAANIK KRULL" — Tallinnas
"JUNOI PARTIZAN" — Tallinnas
"KESSULAI" — Tallinnas
"VIIRELAI" — Tallinnas
"MANILAI" — Tallinnas
"SUURLAI" — Helsingis
"HEINLAI" — Tallinnas

"VASSILI KUTŠER" — Bremenis
"FRITZIS GAILIS" — Antwerpenis
"GLEB SEDIN" — teel Bremenist
Tallinna
"FRITZIS ROZIN" — Kaliningradis
"AUGUST KULBERG" — Antwerpenis
"AMBLA" — Leningradis
"ANDJALFELD" — Tallinnas
"AEGNA" — teel Antwerpenist
Blayesse
"KABONA" — Bordeaux's
"MOHNI" — teel Tallinnast
Rotterdamis
"RAPLA" — remondis Loksals
"SEMJON ROŠAL" — teel
Ventspilsist Moerdijki
"TERIBERKA" — Leningradis
"VIRTUSU" — Klaipedas
"KARL KRUSTEIN" — remondis
Loksals
"OSMUSSAAR" — Moerdijkis
"OTEPÄÄ" — teel Moerdijkist
Ventspilsist
"TAHKUNA" — teel Ventspilsist
Moerdijki
"ARNOLD VEIMER" — Tallinnas

Neile, kes ootavad...

Asutanud
Eesti
Merelaevandus
EESTI MEREMEES

Ajaleht
ilmub
teisipäeviti

TOIMETUSE POSTIAADDRESS:
200001 Tallinn, Uus-Sadama 14
Telefonid:
43 05 09 ja 42 56 44

EKP Keskkomitee Kirjastuse
trükikoda
Ofsettrükk
Tellimuse nr. 2630
Tiraaz 1500

Tegevtoimetaja
MADLI VITISMANN