



# EESTI MEREMEES

Ilmub (vaheaegadega) alates 1950. aasta 21 juulist

Nr. 11 (921) Teisipäev, 8. oktoober 1991

Hind 27 kopikat

## TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ IMO tähtpäevaks lk. 2
- ☛ "Inflot" vahetab vormi lk. 3
- ☛ Pardakõnelusi "Sørlandetil" lk. 4
- ☛ Kes pani täpid peale? lk. 5
- ☛ Kes pani täpid peale? lk. 6
- ☛ Eesti meremees ja välisvaluuta lk. 6
- ☛ Meresõda Läänemeres IX lk. 7
- ☛ MerLe XXI lk. 7



### karva olnud?

Kes teise sisse näeb. Aga suhted on meil korrektsed ja ka nn. venekeelsed meeskonnaliikmed leidsid, et oligi aeg lõpuks ühele poole saada.

**Kas kaupa vedada jätkub?**  
Veame 70–80% ulatuses Kaug-Ida ja Jaapani transiit-



Jätkub lipuvahetus, liputunnistused nr. 4 ja 5 said "Junga" ja "Miidurand". Noorte Mereklubi õppelaev "Junga" sõitis sinimustvalge lipu all Rootsi, ka osatüüpi "Esmar" "Miidurand" suundus kalastama Rootsi vetesse.

Liputunnistus nr. 6 anti Eesti Merelaevanduse kaubalaevale "Viirelaid". Lipp vahetati enne järjekordset Stockholmisõitu, 23. septembri pärastlõunal. Lühike asjalik toiming poole meeskonna silme all ja ongi kauaoodatu käes. Rootslased olla juba tähelepanu juhtinud, et võiks punalipust loobuda. Korstnad on sinised, kuid laevaomaniku embleemi värvimiseks ei ole trafaretti, nimi on aga uuesti värvitud. Sampanjapauk, ja ongi aeg väljasõidudokumente vormistada.

Kapten VIKTOR KALA, ega see järsku kellelegi vastu

kaupa. See meist palju ei ole, vahepeal on pikk tee läbi Siberi. Kui see kauba saatjaid ja saajaid alt vedama ei hakka, kui ronge ei riisuta, siis kaupa jätkub. Paistab, et seal on nüüd asi paranenud ja kuni raudtee töötab, seni ka transiitkaupa saame. Kohalikku kaupa on vähe, kolm ja viis tonni korraga, need on algajate kogused — saatedokumente koguneb terve virm, kaupa ennast aga vaid mõni kast. Ainuke Eesti eksport on ühe kooperatiivi suur auto, mida me juba viinat korda üle viime. Paistab, et nad on

## Eesti lipu all Stockholm

rootslastega hästi kaubale saanud, müüvad neile igakord 15 t eriresepti järgi valmistatud kalatooteid.

Edaspidi teevad selle töö ära arvatavasti parvlaevad, nagu on Soome ja Rootsi vahel, kus iga päev käib üle 10 laeva.

**Kas Te noore kaptenina lootsite, et ükskord sõidate Eesti lipu all?**

Ma sain kapteniks 1965. aastal. Et ajad võiksid nii muutuda, seda küll tollal ei julgenud loota. Olen pärit Lõuna-Eestist ja nägin, kui tankid tulid, vaatasime tookord tee ääres.

**Mis Teid Lõuna-Eestist merekooli tõi?**

Raamatud ja filmid.

**Romantika?**

Jah.

**On seda romantikat olnud?**

Ei ole. Meil oli raske aeg, linnas käimine oli piiratud, ja siis ka grupiviisi. Ei saanud end vabalt tunda, kõik käis organiseeritult. Praegu seda probleemi pole, sadamas võib igaüks vabal ajal maale minna.

Sadamas on ümberringi pukseridki uudse väljanägemisega, värske värv veel puhast ja säravat. Ja üks lüütu hulgas, nimeks slaavi tähtedega "Eksi". Kas muutub see nüüd ladina tähtedega "Eksiks", sest kunagi on keegi Aleksile täpid peale teinud?

Madli Vitismann  
Dmitri Prantsu fotod







### Esimene vestlus

**Reisilaeva "Georg Ots" vanemtüürimees REIN ÖNNIS:** Õppinud mehed ja head riistad, need on peamised. Kui need kaks komponenti on garanteeritud, siis võib juba teistest asjadest hakata rääkima. Mis konkreetselt "Georg Otsa" puutub, siis ta on vastavalt rahvusvaheliste normidele päästevahenditega täiesti komplekteeritud. Meil on päästepaadid, -parved, -vööd ja -rõngad. Tõsi, päästeüliskondi on vaid näidiseksmpaar. Iga reisija ja iga meeskonnaliige on kindlustatud kohaga päästepaadis või -parvel. Päästevööde otstarve on, et kui inimene kohe otse paati või parvele ei satu, siis ta ei upu.

Meil on ette nähtud, et ühest pardast oleks päästevahenditega kindlustatud 50% inimesi, kaubalaeval nõutakse, et see kindlustatus oleks ühest pardast 100%.

**Need olid nüüd need head riistad. Kes on õppinud mehed?**

Ka need on meil olemas. Kõik tüürimehed ja vanemhaanikud on meil kõrgharidusega, mõningad nooremad ohvitserid on Tallinna Merekooli lõpetanud. Reakosseisu meestel on ka kõigil vastavad kvalifikatsioonitunnistused. See osa peaks meil korras olema.

Kaks kolmandikku meeskonnast on praeguseks "Arzamassi" õppekeskusest läbi käinud.

**Sealne programm näis naiste jaoks natuke raske olevat, aga neid töötab teil ju küllalt palju?**

Naiste jaoks on natuke teine, ühepäevane programm. "Arzamassil" käinud, saavad nemadki tunnistuse, et on läbi teinud kursuse inimeste päästmiseks merel.

**"Arzamassi" programm on mõeldud meremeestele enda päästma õppimiseks.**

Selle, mis reisijate päästmiseks vajalik, peame oma laevas läbi tegema. Rahvusvaheline nõue on, et iga nädal korraldatakse õppehäire, mille käigus töötatakse siis välja see osa, mis on seotud just reisijate päästmise ja evakueerimisega kas siis uppumise või põlevast laevast.

**Kui ruttu on võimalik "Georg Otsa" pealt kõik see reisijate hulk ära viia, arvestades kitsaid treppe ja vähesid lifte?**

Selleks on ette nähtud 30 minutit ja sellega peame ka

hakkama saama.

Tulekahju puhuks on laevas tulekindlad vaheseinad ja ukсед. Kajuti sisustus, vaibad jne. peavad nõuetekohaselt immutatud olema, kasutatakse vastavaid viimistlusmaterjale.

**Eelnev käib võimalike erakorraliste olukordade kohta. Aga kas n.-ö. igapäevaseid**

### Teine vestlus

Õppimine võib anda oskusi, aga mitte valmisolekut. See peab tulema igaühel omast kodust, just seal on pärit eetilise alus. Võtame või "Admiral Nahhimovi" hukkumise aegsed näited. Stjuardessid päästsid reisijaid ja ise hukkusid. Aga oli neid ohvitseri, kes

# IMO tähtpäevaks

## Vestlusi reisijate ja meeskonna kaitstusest

27. septembril tähistas Rahvusvaheline Merereorganisatsioon IMO meresõidu ohutuse päeva, tänava oli see pühendatud reisijate ja meeskonnaliikmete ohutusele. Valisime vestluskaaslasteks meremehed, kes teoorias ja praktikas tegelevad meresõidu ohutuse tagamise ja teiste meremeeste õpetamisega. Järgnevas pole midagi uut, see on vaid olukorra teadvustamine ajal, kui teha on vaja vähemalt sama palju kui on juba tehtud. Kui mitte rohkem.

taastada üldsuse usaldus, mis hakkas kaduma eriti seoses "Norwegian Stari" ja "Admiral Nahhimovi" hukkumisega.

Olin Oslos merenduse tippnõupidamisel ja seal oli just juttu sellest Norra reisilaeva "Norwegian Star" katastroofist. Esines Norra mereminister, naisterahvas, kes mainis, et üks põhjusi, miks selline kohutav lugu juhtus, leiti olevat väheses keeleoskuses. Seal oli palju filipiinlasi, kes ei osanud küllaldaselt inglise keelt, meremehed ei saanud kriitilises olukorras üksteisest aru. Nii tõstatati merekeele probleem.

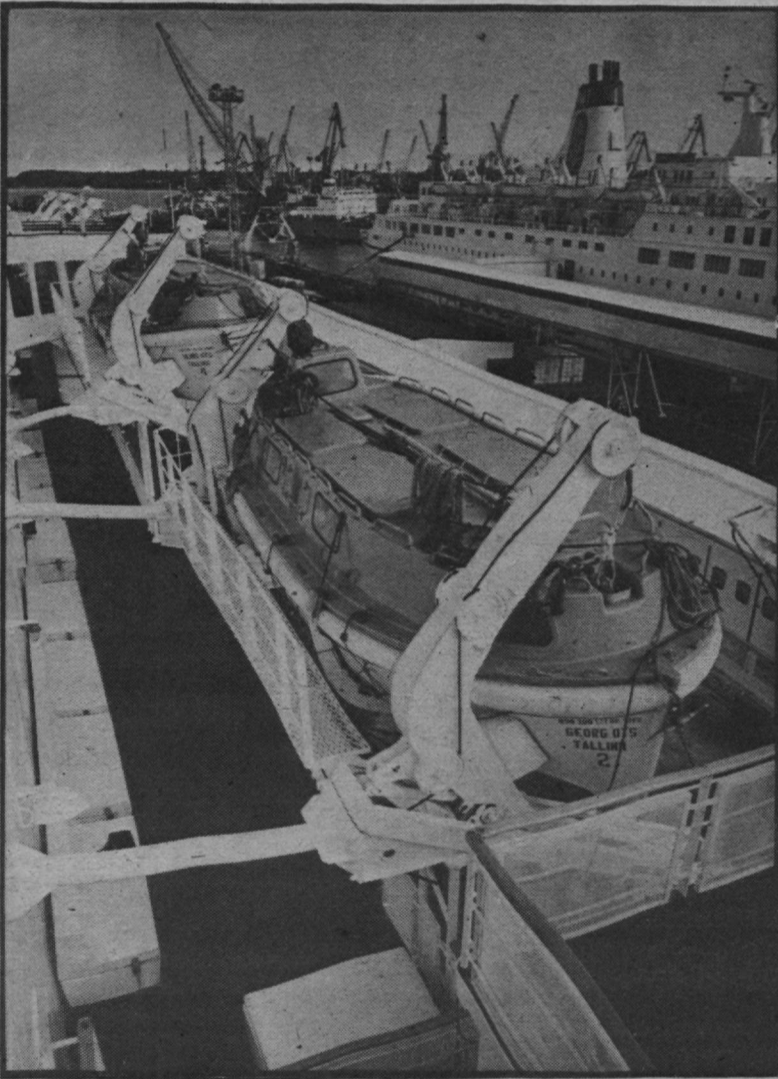
### Aga päästeteenistus?

Käisin Rootsis kaks nädalat stažeerimas, seal on Arkö saarel Rootsi päästeteenistuse

"Meresõidu ja lootsiasjanduse käsiraamatust" selgub, et Eestis oli omal ajal 28 päästajaama.

### Ja praegu?

Minu arvates ei ühtegi. On teatud arv kalameeste raadioinformatsioonijaamu, mis töötavad ultralühilainel. Meie olime Leningradi päästeteenistuse mõjupiirkonnas, nemad juhtisid päästmist merel. Tegelikult oli nii, et kui ikka häda käes, püüti hädateade anda rootsi või soome keeles... Terves impeeriumis ei ole ühtegi helikopterit, mis oleks varustatud tõsteseadeldisega, sellest ei ole ju mingit abi, kui kopter laeva kohal seisab. Ta saab vaid päästevahendeid vette visata.



### õnnetusi ka juhtub?

Otsesid traumasid tuleb väga harva ette. Kui juhtub, üks siis tuleb muhule kompress peale panna ja edasi minna.

**Ja kuidas on lood nende hõimuvendadest reisijatega, keda mõnikord otse pakikäruga laeva tuuakse?**

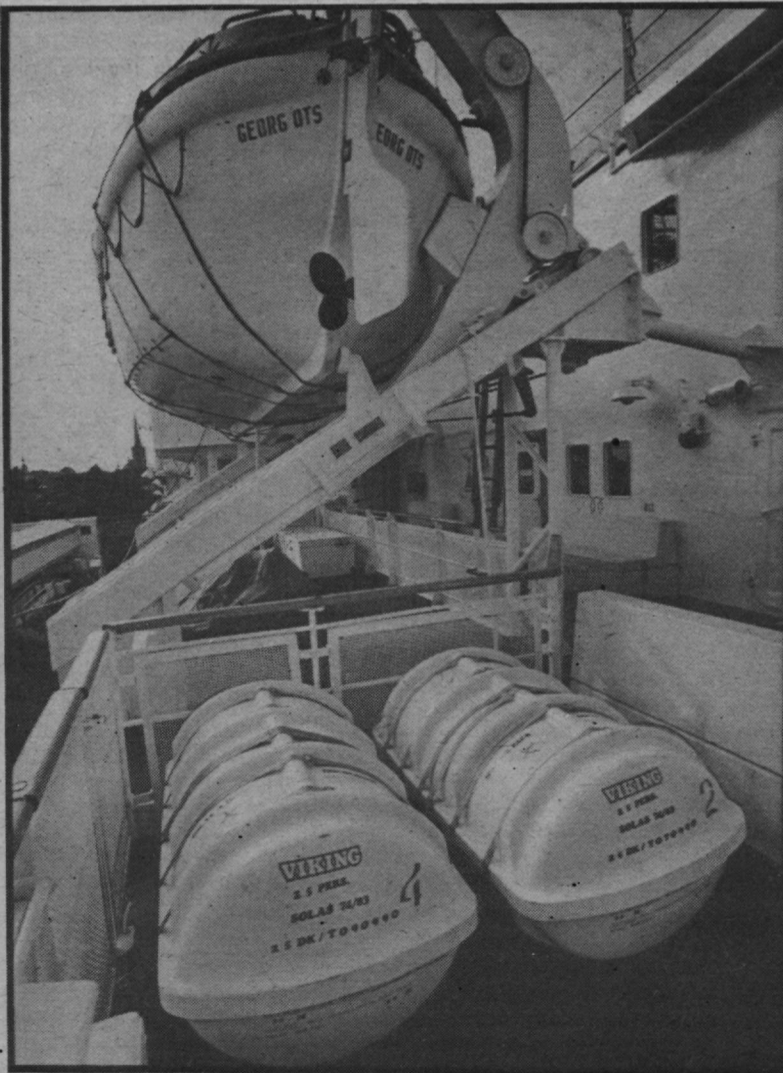
Siitamaani on jumal halastanud. Ja päris kätuga pole neid enam ammu toodud - soomlaste puhul on asi paranenud. Aga pärast liberaliseerumist meie poole peal on meie mehed ses osas soomlastele hakanud tihedalt kandadele astuma. Aga jah, viimasel ajal nii nukraid pilte kui kolm-neli aastat tagasi näha võis, pole enam ette tulnud.

lõukasid kõik teelt eest ja päästsid vaid ennast.

**Eesti Merehariduskeskuse direktor TARMO KÕUTS:** Palju on kodust kaasas, aga palju on ka harjutuste ja treeningu vili, mis võimaldab end kriitilises olukorras kindlana tunda.

Kui meil oli Biskaial 10-palline torm ja tekilast läks üle parda ning oli oht, et laev läheb ümber, ei löönud tekimeeskonnas ükski araks. Olid koos minuga 12 tundi tekil.

IMO peasekretär pöördus kogu maailma meremeeste, laevaehitajate, laevaomanike ja klassifikatsioonühistute poole, laevade operaatorite ja ametühingute poole läkitusega teha kõik neist olenev, et meresõit oleks ohutum ja et



õppebaas. Kuulasime loenguid, käisime päästajaamades. Viisime läbi praktilisi õppusi. Tegime läbi selle õppekursuse, ehkki vast mitte väga põhjalikult, mille Rootsi päästeteenistuse ohvitseridki. Lõputööks esitasime oma nägemuse tulevases Eesti päästeteenistusest.

### Mida sellest valdkonnast koolis õpetatakse?

Siin õpetame programmi järgi päästevahendeid, igaühel tema kohustusi sõltuvalt ametikohast, päästeoperatsioonide taktikat, laeva manööverdamist, inimeste otsimist, nende veest välja tõmbamist. (Järg 6.lk.)





EESTI MEREMEES  
EETLI WEWEWEE?

# vahetab vormi



## Telefoni- jutt

Poolteist aastat tagasi lahkus mereagentuurist "Infлот" salkkond mehi ja lõi uue mereagentuuri ESTMA. Tänavu oleks peaaegu samuti juhtunud. Mis ja kuidas on nüüdseks muutunud, selgitab mereagentuuri "Infлот" direktor VLADIMIR HILL.

Positiivsest emotsiooniplahvatusest on asi loomulikult kaugel, aga nüüd meie inimesed vähemalt näevad, et nende töö on kellelegi vajalik, et seda hinnatakse. Nüüd sõlmitakse töötajatega lepingud. Seda oleks ehk juba varem pidanud tegema. Sõltuvalt konkreetsest inimesest võib see leping olla ajutine, võib olla ka kolme aasta peale. Igatahes tööjõuturg hakkab toimima. Ja tulevad tõelised individuaalsed lepingud.

Meie iseseisvumisvõitlus oli dramaatiline, kõikusime kaua aega lootuse ja meeletu vahel. Eriti algul oli see ränk. Kui me siia tööle tulime, oli meile kõigile selge, et kui "Infлот" töös muudatusi ei tule, lakkab ta lihtsalt olemast. Need, kes asjade tegelikkuse seisu teadsid, olid veendunud, et meie lugu on lootusetu: äsjaasutatud ESTMA pistab meid lihtsalt nahka ja jääb monopolistiks.

Meie ette kerkis täiesti läbi-matu sein. Käputäis töötajaid, kes alles oli jäänud, tegutses tõesti ennastunustavalt, et see bisnis säilitada. Ja pörkas pidevalt kokku sellega, et igasugused katsed oma töötingimusi ja materiaalselt olukorda parandada ei andnud mingeid tulemusi. Ilmnes niisugune seisukoht: inimene teeb kaheksa tundi tööd ja saab selle eest keskmise tasu, ükskõik, kas ta tõstab labidaga sütt või dollareid. Meile öeldi, et te saate sama palju palka kui laevanduse teisedki kaldatöötajad keskmiselt. Mis õigusega te rohkem nõuate? Kas ainult sellepärast, et te teenite laevandusele dollareid? Dollarid on teie töö tulemus ju vaid sellepärast, et siin töötate. Tegelikult see nii ei ole: tulemus sõltub sellest, et just meie siin töötame. Me proovisime ära kõik, mis vähegi võimalik oli. Ja kui meil ei oleks töötanud meremehed, kes on elu-aeg harjunud riskima, polekski meil midagi välja tulnud ja me oleksime samuti pidanud ära minema, nagu seda olid teinud meie kolleegid. Seda nõu meile ka anti. Et mehed, töuske püsti ja astuge üle tänava. Kuu aja pärast on teil juba raha, millega uue kontori üüri maksta, siia aga las tuleb jälle uus meeskond ja asub seda üles korjama, mis veel alles. Kui see protsess kordub kolmandat korda, siis lihtsalt enam pole, mida üles korjata. Pragmatilisest seisukohast lähtudes oleks pidanudki nii tegema...

Ent meie saime siiski teisiti hakkama. Seda tänu meie kollektiivi psühholoogiale, tänu

kõigile konkreetsetele inimestele, kes tõesti andunult töötasid, kes suutsid töötada tuleviku nimel. Hindan oma töötajates just seda külge väga. Ning olen neile väga tänulik, et nad kogu selle närvipinge välja kannatasid. Ja rõõmustan, et see tähendas ka minu kui ettevõtte juhi usaldamist. Misugustes idiootlikes tingimustes nad kõige sellega siiski hakkama said! Võtame või meie neli autojuhti, keda mitte kunagi polnud, kui neid vaja oli. Neile pidi graafiku ette ütleva, nad olid oma aja töö ära, aga kui neid pool tundi pärast seda tarvis läks, polnud kedagi võtta. Autod kuulusid sadama autobaasile, neil oli seal veel oma ülemus...

Kõik meie ettepanekud, ka kõige lihtviisilisemad, lükkati tagasi. Rendilepingut ei lubatud. Langesime koguni kollektiivse töövõtu ettepanekuni. Ei antud meile sedagi. Alati öeldi ära, aga mingi lootus iga kord ometi jäi. See meid säilitaski.

Senine finants- ja majandussüsteem ei andnud ju vähimatki rahalise manööverdamise võimalust. Et me olime laevanduse allüksus, polnud meil oma ökonomistigi. Daam, kes meie asjadega tegeles, oli laevanduses, ja meie olime vaid üks osa ta tööst. Aga see oli tohutu töömaht. Katsed tal natukenegi rohkem maksta ei õnnestunud, need pörkusid tema ülemuste täieliku mittemõistmise vastu. Nende meelest polnud mingit vahet: tema lõi mingeid arve kokku ja samas toas löid teised veel mingeid arve kokku. Uut, raamatupidaja töökohta polnud meile ka võimalik luua, võtsin ta siis ühe dispetšeri palgale. Tänu taevale, nii õnnestus tema palka tõsta, ehkki mitte niipalju, kui oleksin tahtnud.

Eks ka niisugused sammud säilitasid inimestes lootust.

Läbirääkimised aktsiaseltsi loomiseks kulgesid dramaatiliselt, pinge oli suur, tingimuste kooskõlastamine läks raskelt. Ükski struktuur ei ütle ju kergelt oma monopolist lahti. Asi läks eriti keeruliseks, kui 23. augustil kuulutati merelaevanduse natsionaliseerimine kehtetuks. Kui sinnamaani vabariik mingil määral siiski elas meie iseseisvaks üksuseks pürgimisele kaasa, siis sellest päevast pöördus olukord 180° võrra. Kõik hakkasid miskipärast arvama, et me tahame Eesti seadusi vältida. Ja et sinnamaani olemas olnud nõukogude monstrumist oli meil mõistlik püüda eralduda, nüüd aga on kõik hoopis vastupidi. Ei arvatud õigeks ka seda, et peale Eesti Merelaevanduse on meie aktsionär veel saksa firma "Transnorthic" ning et tema käes on liialt palju aktsiaid. Vajadusel saaksin ma loomulikult põhjendada, miks meile on tarvis just seda partnerit ning miks ta pidi saama just niipalju aktsiaid.

Nii et jälle me tunnetasime negatiivset suhtumist. Selge, miks nii kujunes. Poliitiline ja majanduslik olukord on täiesti muutunud. Uues seisundis "Infлот" paistab mõnele inimesele liialt helde kingitusena meile, väärituile.

Ent 31. augustil merelaevandus igatahes likvideeris oma mereagentuuri ja meie oleme nüüd aktsiaseltsina kinnitatud. Nime jätsime samaks — "Infлот". Aktsiaseltsi asutamise ajal "Infлотis" tööl olnud inimesed on samuti aktsionärid, merelaevandus võimaldas meil igauhel ühe aktsia osta. Niisiis on tõusnud ka töötajate huvitatus. Ehkki ka enne seda meie töötajate asjastuhvitatuse rahuldus mind. Huvitatus on meil ju ikka räägitud. Aga kuidas inimest tööst tõeliselt huvitama panna? Kui nüüd igati hästi töötatakse ja sellega paranevad ka ettevõtte töötulemused, siis tõuseb nii töötaja kui samas isikus ka omaniku tulu. Nii et motivatsioon on muidugi suurem.

Tuleb välja, et majandussituatsioon Eestis oli teistest vabariikidest siiski küllalt palju ette jõudnud. Seepärast usun, et meie kolleegidel "Infлотis" teistest kontoritest saab veel raskem olema. Kardan, et nad ei saa muutunud olukorras enam niisuguseid tingimusi nagu meie. Mis ei tähenda, et ma meie olemistingimustega täiesti rahul ja nende üle väga õnnelik oleksin. Kuid võib siiski öelda, et meie aktsiaselts "Infлот" on sündinud, aga teistes endistes liiduvabariikides võidakse sel puhul ka abort peale sundida. Vahepeal tundus, et Riia kolleegid olid isegi ees, ent neile pandi tee kinni.

Oma klientuuri oleme me suurel määral säilitanud. Ent kuna meie konkurent on täie elu ja tervise juures ning napp ratab rõõmsalt, siis tähendab see, et kellegi oleme me ikka ka kaotanud. Ja ega ESTMA pole meie ainuke konkurent. Agenteerimisega on teisi ettevõtteid tegelema hakanud. "Vneštrans" on päris edukalt meie käest ühe tüki ära harranud. Neil õnnestus kalasadamaga ka leping sõlmida, mis kindlustab neile agenteerimise monopoli sinna tulevate välislaevade peale. Tänapäeva tingimustes on see muidugi absurdne, kuid ometi tösi. See lihtsalt näitab väga selgelt, mil moel meil praegu töötatakse. See on kõige ehtsam ablas algeline kapitalism. Aga olgu peale, kui siin kõik hästi edasi areneb, jätkub tööd nii meile kui neile. Uussadamas on tekkinud "Novotrans", ka nemad katsetavad muu töö kõrval agenteerimisega. Sõvevõnduse ja vahendus-tegevusega äri ajav "Argum" proovib samuti.

Ma ei taha jätta muljet, et uuele tööreežiimile ülemineku-ga meie elu kergemaks läheb.

sugui mitte. Pigem läheb asi karmimaks. Meie uus staatus paneb meile väga tõsised kohustused. Et kasvõi samale tasemele jääda, peame me väga palju ära tegema. Tähtis on, et nüüd saame tõeliselt meeldivaid töölepinguid pakuda. Meie tööks vajalikud inimesed on üpris unikaalsed. Tegelikult pole valmisspetsialiste meie jaoks olemas, seepärast on tähtis sobivad inimesed üles leida ja neid arendada. Me ei tunne ka ise kõike veel nii põhjalikult kui võimalik. Meil töötades on keeleoskus väga oluline. Edaspidi palgan vaid eesti keelt oskavaid inimesi. Vene ja muidugi inglise keel on samuti kohustuslikud. Aja jooksul on mitmed keelivaldavad inimesed end tööle pakkunud. Ent keeleoskus pole meie töös siiski ainuke kriteerium: peab ikka ka teadma, mis selle keelega peale hakata, ühesõnaga peab asja tundma.

Laevandusega loodame normaalsed suhted ja sidemed säilitada, meil on peale dividendide muidki ühiseid huviseid. Ega me midagi muidu taha, juba praegu teenime küllaldaselt, et kõik vajaminevad arved tasuda. Olen veendunud, et laevanduse kui asutuse ja tema juhtkonnaga areneb normaalne koostöö. Üksikisikute tasemel aga oleme juba kogenud meisse kui võrastesse suhtumist. Umbes nii nagu oli välismaale põgenemise puhul: oled reetur. Kui meist eraldusid, siis odavalt suitsuvorsti enam ei saa! Tegelikult saame ka meie nii laevandusele kui sellele töötajale kasulikud olla. Koostamisel on sotsiaalarengu alased lepped, tahame neist võrdseina osa võtta, sellesse sfääri ka oma raha paigutada. Meil hakkab olema kõige enam 20–25 töötajat. Näiteks chitustegevusega ei saa me üksi hakkama. Puhkekodusid ja spordisaale pole ka mõtet endale eraldi ehitada.

Peaksime endale ka tööruumid ehitama, selle tarvis fondi looma. Praegu asume juurdeehituses, mille võib esimese nõudmise peale lammutada.

Ma vaatan optimistlikult tulevikku. Olen "Infлотis" suhtes optimistlikult meelestatud, usun, et sellest saab tugev kompanii. Oleks meil algusest peale kindel perspektiiv olnud, poleks meilt üldse keegi töölt ära läinud. Aga ega neid ka palju olnud. Igauhel on siin oma põhjus. Ma olen tänulik igauhele, kes aitas meie ettevõtetl püsima jääda ja uut seisundit saavutada. Igaüks tegi seda eelkõige enda jaoks.

Meie töö nüüdne tulem annab võimaluse end rohkem ja huvitavamalt rakendada. Me töötame nii iseenda kui Eesti tuleviku heaks.

Kirja pannud Mari Vamba

Tallinna Kaubasadama abilaevastikus on muudatused silmanähtavad, pealegi ilusad vaadata. **Sadamakapten EDUARD HUNT**, kust võtsite nii kenad nimed?

Meie pukserid "Antei", "Komsomolets Petrozavodskaja" ja "Doker" on nüüd "Triks", "Leiger" ja "Tutti", ujukraana "Bogator" sai nimeks "Ramm", lootsikaatri "Okean" nimetasime "Lootsiks", tanker "Neftjaniku" "Salmiks" ja prügilokoristaja "Grif" on nüüd "Piiber". "Triks" ja "Leiger" on ennesõjaaegsete Tallinna sadama pukserite nimed, kunagi oli sadamakraana "Ramm". "Tutti" on kunagise aurukaatri nimi; on olnud jaht nimega "Tutti V", ka "Salmi" on ühe väikese aurulaeva nimi. Alles jäid sellised nimed nagu "Virus" ja "Saku", värviti vaid uuesti.

Punalippude ajastul söitsid sadamapukserid nõgimustade piraadilippude all, kas nüüd ei peaks kuidagi teisiti korraldama?

Eesti riigilipu kasutamise kord sätestab, kuidas, millal ja kus lipp heisata. Vanas Eesti administratiivmääruses oli kirjas, et kui ei suhtutud austavalt riigilippu, näiteks oli see kortsus, tegi kordnik trahvi. Lipud määrduvad muidugi, aga kapteni hool on vaadata, et oleks võimalik tarbe korral vahetada ja saaks pesta. Võib-olla pole pukseritel lipu asetuskõige parem, peaks ehk sedagi muutma.

Lipuvahetus läks siiski suure kriginaga: kui ähvardasin sadamalaevastiku seisma jätta, alles siis läks kiireks. Valitsuse määruse täitmiseks kulus meil niiviisi kolm päeva. Rohkem riidlemist oli laevaremonditehasega, aga nüüd on neilgi asi korras — mõnes asjas tuleb lihtsalt printsiipialne olla.

Helistas Madli Vitismann

## Telefoni- jutt

Tallinna Uussadama kapten REIN RAUDSALU, kas Uussadamas läks lipuvahetus ladusalt?

Ega see kerge olnud. Sadamalaevastikul on nüüd lipud vahetatud, aga korstnad ja nimed veel ümber värvimata.

Mis nime saab "Eksi"?  
Minu arvates "Äksi".  
Mis saab sadama nimest?

Peaks saama Muuga sadamaks, aga millegipärast tahetakse siin Maardut. Kuigi siin on Muuga raudteejaam ja raadiokutsung on samuti "Muuga". Ei saa veel lasta pitsatitki teha, kui ei tea, mis sadama nimeks saab.

Helistas Madli Vitismann





Mati Hiic foto

## Pardakõnelusi

## "Sørlandetil"

7. augustil, tavalisel tööpäevaõhtu tipptunnil sildus Tallinna Kaubasadamas raudlaevade vahele tõeline puust purjelaev, tekil kümneid uudishimulikke uut-maad uudistamas. Uudishimu vaibus peagi, otsiti endale mõnusat äraolemist, sest "immigratsioonivõimude" loata kedagi maale ei lastud.

Töäle asus tavaline komisjoniagent, karantiniarst, "immigratsioonivõimud" ja toll. Ebatavaline oli käesoleval juhul see, et kui kõik nood ametimehed oleksid osanud riigikeelt, oleks asjaajamine palju kiirem ja kergem olnud. Nüüd aga pidi agent "immigratsioonivõimude" küsimused inglise keelde ümber panema, sest kapten kuulus nende eestlaste hulka, kes vene keelt ei oska.

Kapten Ants Lepsonit tunnevad paljud, nii et teel sadamasse tuli kaasa võtta tervitused pea kõigilt vastutulnud meremeestelt. Tema laevas ringi käies võis tunda kapteni uhkust selle üle, et neil on kõik "päris". Niihästi tüürimees ja roolimees lahtisel tekil kui ka suur ruhv, milles ridadena kettidel ripuvad koid. Pika kõvera pasunaga signaalipuhuja, vaskne peeglina läikiv kompass ja hiigelsuur rooliratas.

Kui "immigratsioonivõimud" olid 89-st ladina tähtedega nimest ja eri värvi kaantega passide viimast jagu saanud ning kapten väbanes ja meeskond linna läks, oli juba hiline õhtutund.

Mis laev see on ja kes sellel sõidavad?



Kapten Ants Lepson

See on purjelaev — õppe-laev. Meil on peal kursandid, nad on lihtsalt asjast huvitatud inimesed, kes tahavad purjelaeva tundma õppida. Nad on hobimeremed — arstid, advokaadid, kes tahes. Kõige vanem kursant praegusest on seitsekümmend täis, noorim on viisteist, kokku vist üheteistkümnest rahvusest inimesi. Nad maksavad head raha, et rasket tööd teha ja söömata ka veel saada. Nendele on see suur seiklus, meile

aga annab leiba.

Alalises meeskonnas on kuusteist meest. Kursus kestab tavaliselt kaks nädalat, selle aja jooksul käib päris intensiivne õppimine kohe hommikust õhtuni. Selle aja jooksul peatume korra tavaliselt ka mõnes välissadamas.

Mis professionaalseid meremehi niisuguse laeva peal hoiab? Tänapäevases laevas oleks ju lihtsam.

Oleks küll, aga mis see lihtne elu, see läheb igavaks. Siin

on ikka meremeheelu, vaheldusrikas elu.

Kas niisugune laev tuleb ots-otsaga kokku sellest, mis kursandid maksavad?

Jah, peaaegu, veidi jääb napiks. Kui juhtub, et miinustesse satume, annab riik väikesest toetuse. Laev kuulub heategevusorganisatsioonile, kes tohib nii palju teenida, et laeva ülal pidada.

Nõnda, et elu on maailmas siis nii rahulikuks läinud, et inimesed otsivad puhkuse ajal rahutust ja raskusi, ning maksavad selle eest ränka raha.

Kas see on ainuke niisugune laev Norras?

Suuri raapurjekaide on Norras kolm. Ja kolmemastilisi kaljaseid on seitse-kaheksa. Ka teistes riikides leidub neid ja ehitatakse veel juurdegi.

Millal teie laev on ehitatud?

Aastal 1927. See on kõige viimane purjekas maailmas, mis ehitati ilma abimootorita. Me saime selle alles 1957. või 1958. aastal. Pukstiirabi läks nõnda kalliks, et oli mõttekas masin peale panna. Ilma ei saa ju sadamast välja ega sisse.

Eriti suur kontrast oli masti küljes radarit näha.

No moodsal ajal nõuavad moodsad, ühesõnaga nooremad inimesed väheke abinõusid. Radar on tänapäeval vajalik enesekaitseks. Näiteks kui on paks udu, moodsad laevad kihutavad ikka hullumeelselt. Kui endal radarit ei ole, siis ei

oska nende alt ära hoida.

Missugused on teie laeva mõõtmed?

Otsast otsani 216 jalga, laius on 27 jalga, kõrgus 35 meetrit. Purjepinda on 1250 ruutmeetrit. Nõore-kõisi tuleb umbes 11 km. 16 mehega saan abita läbi. Aga "reisijad" kipuvad ikka masti. Kõik purje sättimised ja tõstmised käivad, nagu me ütleme, "norra auruga", ühesõnaga käsitsi. Nii et mida rohkem kursante on, seda parem meile. Me siis ainult kamandame, nemad tõmbavad.

Kuidas ja millal teie selle laeva peale sattusite?

See oli 1981. aastal. Siis otsiti purjelaevamehi tikutulega taga. Need purjelaevad, mis olid aastaid seisnud, pandi taas päris järele liiklema. Aga vahepeal olid purjelaevakogemustega mehed kadunud. Mina olin mõni aasta purjelaevas olnud, mind leiti üles. Võtsin pakkumise vastu. Kõik Norra purjelaevad on mu käes olnud, see aga kõige kauem. Ma ei taha enam palju seilata, vaid nii palju, et oskusi säilitada. Sõidan umbes kaks-kolm kuud aastas, sellest aitab. Ülejäänud aja olen kunstnik. Teen merepilte, sellest elangi. Seilamine on hobiks muutunud, et väheke värsket õhku saada... Muu aja olen hommikust õhtuni ateljees.

Kuidas meremeheks õppisite?

Läksin poisikesena merele, kaubalaeva. Purjelaev on mind lapsest saadik tõmmanud. Ma



olen Nõva kandist pärit, kaks kilomeetrit kaldast. Minu suguvõsas polnud üldse mere-mehi, kõik matsid. Ainult üks mererõõvel oli. Aga see oli

laevaga edasi Ameerikasse. Rootsis ei olnud kerge põgenik olla, nemad olid nii järeleandlikud, mõned põgenikud anti välja. Eestlased ostsid vanu



paarsada aastat tagasi. Kuid mina kippusin sündimisest peale merele. Ei tea, kust see mõte tuli. Olin tükk aega mootorpurjekal. Siis sain Norras ühe kolmemastilise kuunari oma tiiva alla. Nii see laevade suurus järk-järgult kasvas, ja kogemus kasvas kah. Ja siis ostsin ise endale kaljase, 95 tonni, käisin prahti vedamas, reisijateveoga ei tegelenud. Aga see tüütas ka ära. Müüsin maha. Hakkasin suuremates laevades palgalisena seilama. Teen seda, mis kõige rohkem meeldib ja saan veel palka ka.

**Kas teil ametlikke merekoolipabereid polegi?**

On ikka. Kõik koolid tegin läbi Norras. Päril 50-ndate aastate lõpus õiendasin kaug-sõidukapteni eksamid. Praegu olen mina Norras viimane, kel on suur diplom, mis maksab igal laeval, igat sorti purjekal ja igal merel. Ei teadnudki ise, et ma viimane olin, aga nägin seda teadet ühe kindlustus-seltsi ajakirjas.

**Nüüd on siis kõik juba kitsamalt spetsialiseerunud?**

Keegi ei saa kõiki kogemusi enam. Aga mul on olnud võimalus neid korjata. Seiklushimu on suur olnud. Ja lõpuks tuli ka see suur paber kätte, ise tuli. Läksin laevaametisse, panin kõik oma paberid lauale. Küsiti üht-teist, uuriti pabereid ja anti diplom kätte.

**Kas teie pere suundus omal ajal läbi Rootsi kohe Norrasse?**

Norras on kokku kõigest kolmkümmend eestlast. Eestlased on sõitnud Norra lipu all, see on sama loomulik kui hingamine, aga elama sattusid sinna vähesed.

Minu vanemad põgenesid Rootsi sõja lõpul. Mina olin siis poisijõmps, 11 aastat vana. Seal panime väikese

laevarisusid ja sõitsid edasi lääne poole. Ma käisin Ameerikas kaks aastat koolis. Nii kui küllalt vanaks sain, panin ajama. See oli 50. aastal Norra lipu all. Pärast seda olen aina merd sõitnud.

5–6 aastat olin kodu ja kodakondsuseta — kodu seal, kus kübar. Polnud passi ega paberit. Käisin laevast laeva ja vanglast vanglasse. Nii mitmes riigis. Lõpuks mul õnnestus saada sissesõiduluba Norrasse. Konsulaadis oli üks tüdruk, kellele mu nägu nähtavasti meeldis, tema sokutas mulle n.-õ. laua alt sissesõiduloa. No ja kui see kord käes oli, siis järgmine kord oli juba lihtne pikemalt saada.

60. aastal sain Norra kodakondsuse, siis oli keel ka juba selge. Merekooli ajal olin ka norra tüdrukuga abiellunud.

**Kas lapsed eesti keelt oskavad?**

Kui neil õppimise aeg oli, siis mina olin kaugel. Ja koju tulles polnud seda südant, et hakata neile võõrast keelt tuupima. Nende keel oli norra, ja mina olin kui võõras onu, kes koju tuli. Ei tahtnud sunniviisil seda keeleõpetust ette võtta. Nüüd on nad täiskasvanud ja norrakad. Nii see läks. Aga tütar tahab eesti keelt õppida ja Eestisse tulla — on Eestist nii vaimustatud. Meil on plaanis loodetavasti tuleval aastal siia tükiks ajaks tulla. Sõidame temaga Nõvale ja oleme nii pikka aega, et ta keelest hakkab aru saama. Siis panen mina ajama, las ta olla seal üksi. Kui nii pika peatusloa saame.

**Kas sel korral ka Nõvale lähete?**

Jah, aga homme küll veel ei saa. Kaptenile tuleb igasuguseid külalisi, vaja vastuvõttusid teha. See mees, kes siin

## EESTI MEREMEES EELI WEBEWEZ

käis, müts käes, ütles just, et tuleb jälle seitseteist külalist, keda vaja veidi kostitada — aukülalised. Kapten on tegelikult igavene sulane, ega see kellegi härra ole!

**Päril nii see nüüd küll ei ole...**

On, on, sadamas on. Olin kord selle sama laevaga kaheksa päeva New Yorgis, mitte üks öhtu ei pääsenud maale. Tuli aina külalisi, kes kaptenit tahtsid austada — keda mina pidin austama. Istusin siin poole ööni, kolmveerand ööni, olin viisakas ja naeratasin. Iga kord, kui mõtled, et nüüd on rahu majas, nüüd ma lähen maale, tuleb käskjal ja teatab, et kindral see või kolonel too või linnapea või keegi ametnik soovib kaptenit tere-tada. Kell 22 või nii... Ja võtadki vastu...

Minu ema elab New Yorgis

da, sosistati niisama. Oli aeg, kus minuga oli ohtlik kokku saada — siin olla meestele räägitud, et Kristiansandis luusib üks niisugune ringi, kes õhk-konda reostab... Ja kui juba kapten enda juurde kutsus, siis pidi kolmas ikka juures olema, ei mingit neljasilmajuttu.

Mul käisid Ameerikas ja Rootsis väljaantavad eesti ajalehed, võtsin kaasa, et lugege, poisid. Nendega tuli niisuguseid lapsikusi teha, et niisutasin lehed märjaks — sellepärast, et ei krabiseks — ja pistsin püksi, kui laeva läksin. Mõni kajutiuks jäeti lahti, ma pistsin siis lehed mööda minnes madratsi alla...

Viimasel ajal on muidugi juba lahedam... Eks kodurahval tuleb üldse vabadus uuesti ära õppida.

**Kas ka tuleval aastal oma**

mised mulle ei istu. Olen paar korda neist sunniviisil osa võtnud. Niisugusel puhul oleme kõik kuldtripudega sebrad, ainuke otstarve üksteise mundreid imetleda. Ainult kõnesid kuulata ja ise veel lolli-malt vastu kõnelda.

**Kas Norras on praegu meremehe elukutse populaarne?**

Ei, ei ole enam.

**Nii et meresõit on sealkandis rohkem hobi?**

Seda jah. Mul-omal ka ikka kodus purjepaat olemas. Elan saare peal. Arendali lähedal — väike ilus 12 000 elanikuga sadamalinn. Ega seal paati tarvis pole, aga noh, kuidas sa ilma elad...

**Meil siin turumajandusse ülemineku katseid tehes on palju juttu sellest, et kultuuri ja kunsti nüüd veel eriti peab toetama. Teie jutust jäi arusaamine, et Norras saab kunstist ära elada, et maalimine ongi teie leivatöö. Ja nagu aru võib saada — hästi ära elada, sest jahti ei pea mitte igaüks.**

Ei, Norras pole see miski haruldus, igaühel on. Niisugused väikesed. Minu oma on 30 jalga. Harilik norra paat, mis igaühel, on 21 jalga pikk. Neid on igaühel lõbusõiduks.

Ma teen ainult tellimustöid, neid on nii palju, et ei saa enam vastu võtta. Mul kulub nüüd vähemalt kaks aastat, et tellitud tööd valmis teha ja ära viia.

Mina elan lihtsalt ja naine ka ei taha suurt luksust: peaasi, et köht täis ja korralik riie seljas. Ei ole seda välist uhkust tarvis. Oleme harjunud, et meil on väike maja, see on juba ammu kinni makstud. See pole kuigi uhke, aga ilusas kohas.

**Kust see reis teil seekord algas, kuhu läheb ja kaua kestab?**

Lähen tagasi Norrasse, Kristiansandi. See on mu kodusadam. Selleks kulub nädal. Reis algas samuti sealt ja kestab kuu aega. Tulime läbi Rostocki ja Riia. Riias tulid uued kliendid peale. Kahenädalane kursus maksab 6000 krooni. Siinkandis on see muidugi suur raha, aga meie pool pole nii suur asi, seal on igal inimesel see võimalus olemas — nimetatud summa on nii kolmandik kuupalgast.

Küsimusi esitas  
Madli Vitismann

M



Matil Hile fotod

poolelise tunni autosõidu kaugusel. Tookord sinna ei pääsenudki.

**Kas olete terve ilma läbi sõitnud?**

Ega jah kusagil suurt käimata ole, ainult Austraalias. Olen alati tramp-laevades olnud, need hulkurid lähevad igale poole, kindlat liini ei pea. Isegi Šveitsis olen käinud, kaks korda Baselis. Reini jõge mööda üles... Neil on laevastikki olemas.

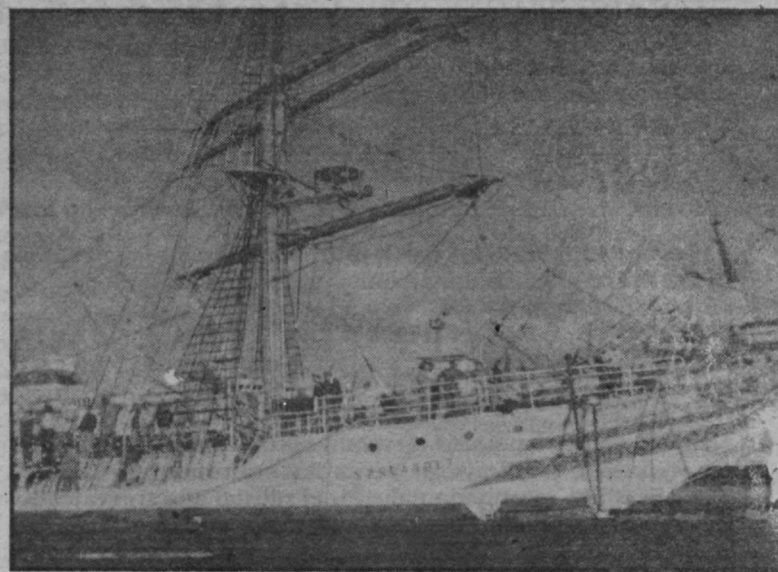
**Kindlasti olete kohanud ka igasuguseid eestlasi. Kas on mujalgi eestlastest tegevmeremehi?**

Neid on vähe. Suhteliselt palju oli Rootsi laevades — olen seal ka ise sõitnud. Aga üks need on nüüd juba maha läinud.

Siit tulnud eesti meremeestega saan Kristiansandis küll tihti kokku. Üksvahe oli nii, et mind ei juletud pardale kutsu-

laevaga Tallinna tulete? Üks Operation Sale'i punkte on siin.

Ah soo, siis ma loodan, et ma mitte ei tule. Ei, rahvakogune-





# Kes pani täpid peale?

Tallinna uue sadama (Uus-sadama? Novotallinskij? New Port?) lähedal on asustamata saar, mida meremehed tunnivad Eksi nime all. Tundub, et eksimisega nimel pistmist pole, aga püüame järgneva mõnevõrra tolle saare nime saamisloole valgust heita ja sellega segadust suurendada. Ehk tuleb nii ka selgus.

21. juuni 1991. a. "Eesti Päevalehes" kirjutab Harald Aksberg kohanimedest artiklis "Härjapeast Toompani", toome siinkohal sellest väljavõtte:

".../ See huvitav jutt paneb vanainimese, kellest enam kodust väljaminejat ei ole, fantaasialennul jalutama Aksi Kaaguotsa järve ümbrusse, mis oli esmajärguline sadamakoht juba X–XI sajandil — sel ajal oli merevee tase kõrgem. Sadama suue oli edelas, idapoolsel kaldal oli põiki üle kiviseljaku tugev kivivaad, umbes 30–40 meetrit pikk. Kivivaad pidi olema kaitseks, et loomad Kaaguotsa nurgalt ära joosta ei saaks. Kes ehitas selle vägeva kivivaia, kas viikingid? Vaevast, sest Soome etnoloogiline sõnaraamat seletab, et saare nimi Aksi on tulnud Soome tolleagsete suurte kaubaveopaatide nimetusest "haaksi". Saarlase fantaasia seletab seda nii, et soomlastest kaupmehed oma haaksidega peatusid tihti Aksi sadamas ja rannas, teel loomadega Jägala Jõesuust Soome, et puhata ja oodata sobivat ilma ning taganttuult purjetamiseks. Loomad tuli kohale viia elusalt ja soomlased ehitasidki kivivaia, et loomi koos hoida. /.../"

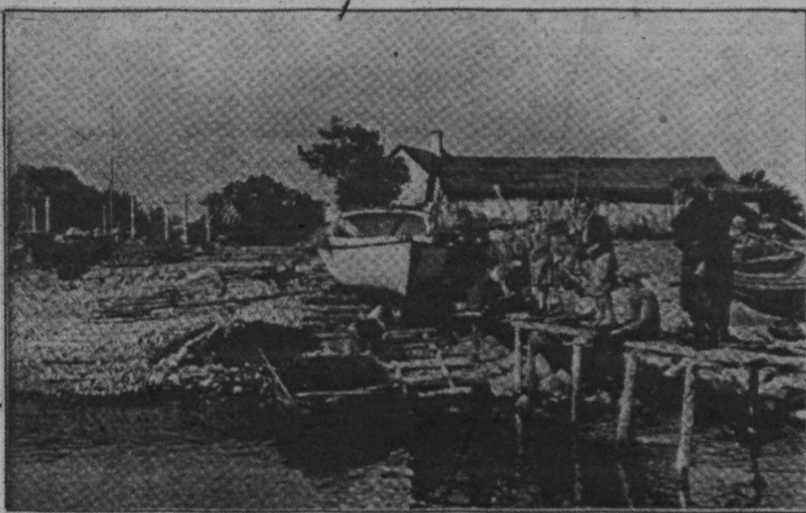
Harald Aksbergilt on Eesti

Kalurite Koondise ajakirjas "Eesti Kalur" 1990, nr. 3 pikem artikkel "Aksi saar ja sealseid põgenikke", mille põhjal püüasust sai Aksil alguse 1797. aastal. Aksbergide pere lahkus saarelt 1944. aastal. Hilisema asustuse lõpu meenutab Viimsi Muinsuskaitse Seltsi kogumikus "Viimsi 750" Kalju Sepp:

"Vene piirivalve nõudmisel ja Prangli külanõukogu otsusel toodi 1953. aasta aprillis kõik Aksi saarele jäänud inimesed (neid oli kuus) Prangli saarele. Sellest aastast alates loetakse Aksi asustamata saareks. Ka majad veeti Prangli saarele küttepuudeks."

Harald Aksbergi enda käest oli võimalus küsida tänapäev, kust võisid A-le täpid peale tulla. Ta arvas nii:

Aksi Pihlaka rand, paadid, rannakuur ja elumajad aastal 1942. Need mootorpaadid jõudsid Rootsi septembris 1944. Elmar Pettai foto



## Eesti meremees ja välisvaluuta

Meie riigi tulevik on merel ja selle suurem tegur — laevastik — peab ajakohasele kõrgusele tõstetud saama. Aga et seda ilma riiklise abita, ainult eraalgatusel, teha ei saa, on arusaadav ja sellepärast ka riiklik abi laevahitajatele loodetav. Et aga riiki selle eest kompenseerida, on tekkinud mõte, nüüd kohe seda kompensatsiooni algatada. Vajadus välisvaluuta allikaid leida, on üks vabariigi valitsuse peamuredest ja selle lahendamiseks tuleb tegelikke sammusid astuda. Üheks niisuguseks sammuks oleks välisvaluuta saavutamise meie kaubalaevastiku läbi. Meie laevad, mis väljamaale kaupasid veavad, kas kodumaalt või välisriikide vahel, saavad prahirahad makstud välisvaluutas. Senini on see valuuta kõik eraisikute omanduseks jäänud ja riik, kes laevastiku otstarbeks kulurikkaid asutusi üleval peab, ei ole sellest tegelikku kasu saanud. Niisugune vahetamine ei ole mitte loomulik ja sellepärast on küsimus üles võetud, kas ei peaks laevaomanikud ühe osa teenitud valuutat riigile ümber vahetama. Kaubandus- ja tööstusministeeriumi ülesandel sai 5. oktoobril 1919. a. sadamatevalitsuse poolt laevaomanikkude koosolek kokku kutsutud. Koosoleku ülesandeks oli seda küsimust põhjusemõttelikut selgitada ja otsustada, kas leiaks rahulolemist ja vastuvõttu laevaomanikkude seas määrus, ühe osa välisvaluuta sunduslikuks vahetamiseks riigirahaks.

Laevaomanikkude koosolek tunnistas tarvilikuks valitsuse poolt määruse makspanemist, mille järgi kõik laevad oma välisvaluutas saadud brutto sissetulekust 20% Eesti pangas viimase päevakursi järgi Eesti markadeks vahetaks.

Omalt poolt otsustasid laevaomanikud esineda valitsuse ees vastutatu nõudmisega laevastiku suurendamise alal. Siin otsustati: 1) esineda palvega, et müügi alla tulevatest laevahitajateks kõlblikkudest metsadest laevahitajatel eesõigus antaks kõlblikku puumaterjali välja valida ja osta,

"See võis olla 1920. aastal. Aksis oli Eesti Vabariigi piirivalvepunkt. Tallinnast tuldi seda kontrollima, ajakirjanikud olid kaasas. Nad olid ju kõik peamiselt Tartu poolt, pärast lugemise lehest, et need tulid Aksist. Tartu kandist mehed muud nime ei teadnudki kui Tartumaa Aksi. Soomlased nimetasid saart "Haksi", sakslaste käes olnud aga "Aksi". Nii muutuvad mitmed nimed, et ei tunne pärast algupära ära."

Vello Mäss Eesti Meremuuseumist arwab:

"Ma kardan, et siin on tegemist sellega, et saarte põliselanikkond läks ju minema, saar jäi tühjaks ja sellest ei räägitud enam. Mandril on Aksi-nimelisi kohti ja kui saarest hakati jälle rääkima, teh-

tigi Aksist Aksi.

Soome keeles on laevahukk haaksirikko. On niisugune versioon, et siis, kui inimesed siin elama hakkasid, oli see tuntud laevahukukoht. Keskaegne laevatee läks Aksi ja Prangli vahelt ning laevaõnnetusi oli siin mitte üks ega kaks, vaid palju. Haaksi oligi üks laevatüüp, mis on kestnud XX sajandi alguseni. Soome haaksi ja Rootsi hakse on eesti uisuga väga sarnane laevatüüp.

Mis puutub saare praegusesse nimesse, siis kõige enam tuleb sel puhul uskuda inimesi, kes on selle saare põlisasukad, on siin sündinud ja kasvunud. Nad on ju praegu veel elus ja teavad, mis nende saare nimi on. Nimedel on oma järjepidevus, neid kuulatakse vanemate ja vanavanemate käest, nood on kuulnud oma vanemalt ja vanavanemalt, kohanimed on aga ikka põlisasukate pandud."

ENE-II I köites on siiski Aksi, kuigi seda kaardiköites on peetud paljaks nimega tähistada. Saksa merekaardil on Aksi, Soome merekaardil kaks nime: Aksi ja Eksi. Venekeelsetel merekaartidel on mõistagi Eksi, ja nähtavasti põlistub see niisama edukalt kui Naisaare Severnaja derevnya ja Južnaja derevnya samal merekaardil aastast 1990. Või on mõni teine võimalus?

Aksi saarest ja kurioosumitest merekaartidel tuleb edaspidi pikemalt juttu.

Madli Vitismann

## IMO tähtpäevaks

(Algus 2. lk.)

See kõik oli meie programmis ennegi olemas, aga erinevatesse tsüklitesse laiali paisatult. Eraldi kursus on loomisel, on vaja selle ala spetsialiste hakata ette valmistama. Kui praktik võin öelda, et senini on meil laevades olnud siiski küllalt hea ettevalmistus. Seda on aidanud tagada pidev harjutamine õppehäirete ajal, sõltub küll kaptenist, kuid drilli tehti meil laevades küllalt palju. Kontrollimised välissadamais on näidanud, et maailma keskmise tasemega võrreldes on meie meremeeste ettevalmistus olnud küllaltki hea. Nüüd tekib küll teine probleem — kui "ustaav" enam ei toimi, tuleb teisiti tegutseda.

## Kas tulevikus on Eesti rannik ka päästejaamad?

Jaa, kindlasti. Rootsis oli meil kohtumisi Rootsi meredirektoraadiga juhtidega. Põhiline mure oli, et Balti merel on idapoolne osa ses mõttes valge laik. Nad ei saa lubada oma kommerts-laevu — peetakse silmas kaatrite ja jahte —, meie vetesse, sest inimeste ohutus ei ole tagatud. See tagatakse riikidevaheliste kokkulepetega, ja need lepped on kaua aega olemas olnud, aga nad teavad väga hästi, et need on tegelikult täitmata. Meie pool ei ole praktiliselt valmis niisuguse väikelaevalaevade tulva jaoks, nagu neil endil on.

Moonsundis, mis on eriti nauditav koht, on navigatsiooniline ja hüdrograafiline varustatus allpool igasugust arvestust. Seal on sadamaid, aga need on unarusse jäetud. Pisisadamad on täis kasvanud ja madaldunud, poid kadunud. Ma kujutan ette, mis siis hakkaks juhtuma, kui nad siia tuleksid...

Olime Rootsi päästejaamades nende töö ajal: signaalid tulid pidevalt igalt poolt sisse, täielik automaatika registreeris neid. Muidugi, see paneb lihtsalt mõtlema. Laseb mõni näiteks raketi üles, kohe peab minema kontrollima. Eriti palju probleeme on neil pühapäevapäevaga, nagu autoteedelgi.

## Kui kaua võiks aega võtta, et meil juba midagi oleks?

Ma arvan, et ega meie aega pole antud, oletatavasti järgmiseks suveks peab meil midagi olema. Ilmselt on vaja kasutada olemasolevaid informatsioonitallikaid, sidevahendeid ja -jaamu, mis kalameestel olemas. Ning selle baasil siis midagi teha. Ega tühjal kohal pole võimalik midagi luua. Suurem probleem on ujuvahendite hankimine. Helikopteritest ma ei räägigi. Meil oli näiteks Rootsis õppus, kus meid helikopteritega veest väga õngitseti. See oli Prantsusmaalt saadud, kolm päeva vana, supermasin. Nagu mänguasi. Pandi meie jaoks sinna saarele maha ka, käisime seest vaatamas. Mina kui mitteproua olin lennu ajal igatahes väga üllatunud. Aga ka Läti lendurid löid vaimustusest käsi kokku ja ütlesid, et me oleme kivijajas.

(Järg 8. lk.)

Aeg oleks vastastikuse kokkuleppe teostamisele mõlemilt poolt asuda.

Mercator

Ajakiri "Laevandus" nr. 2  
Laupäeval, 19. juunil 1920



Elmar Pettai

# Meresõda Läänemere põhjaosas 1941—44

## Poola allveelaevade lootusetu võitlus Teises maailmasõjas

14. septembril 1939 sõitis Tallinna reidile Poola allveelaev "Orzel" ("Kotkas") ja Eesti võimudele paluti abi oma haige komandöri maalesaamiseks ja laeva parandamiseks. Komandör Kloczkowski koos ühe meeskonnaliikmaga paigutati kohe sõjaväehaiglasse. Kuid mõni päev hiljem õnnestus "Orzelil" Tallinna sõjasadamast põgeneda, kusjuures kaasa viidi eestlasist valvurid. P. O. Ekman, end. Soome mereväehvitser kirjeldab oma raamat "Orzelil" põgenemislugu alljärgnevalt:

sõidame Inglismaale. Elagu Poola!

Kolm Poola allveelaeva, "Rys", "Sep" ja "Zbik" sõitsid Rootsi, kus nad interneeriti. "Orzel" aga sõitis Tallinna reidile ja soovis raadio teel sadamasse sissesõiduluba, et haiget komandöri maale saata ja laeval esinevaid vigastusi parandada.

Merejõudude ülemjuhataja kapten Mere ja kolonel Villem Saarsen tõttasid sõjasadamasse. Keskööl sõitis kpt. Mihkel Kõvamees mootorpaadiga nr. 10 "Orzelil" juurde, kaasas

sobivas kohas maale saatnud. Puurannal aga õnnestus siiski poolakaid veenda, et neil on sõjasadamast võimalik saada paranduseks abi ja ka provianti. Sellega poolakad nõustusid.

Kuid koidikul saabusid ootamatult Poola allveelaeva juurde kahurlaev "Laine", puksiir "Mardus" ja torpedolaev "Sulev". Mootorpaat nr. 10 sõitis taas "Orzelil" kõrvale ja kaptenleitnant Johannes Sandpank astus selle pardale, teatades Grudzinski, et Eesti Vabariigi valitsuse otsusega on allvee-

laev ja selle meeskond kuni sõja lõpuni interneeritud.

Kuigi poolakad ägedalt protesteerisid, viidi siiski allveelaev koos 62 mehest koosneva meeskonnaga sadamasse, mispeale poolakad võtsid oma saatkonnaga ühenduse võtta. On täiesti arusaadav, et poolakad olid hämmastunud: alguses pakuti eestlaste poolt lahkest abi, kuid hiljem sakslaste surve laev interneeriti. Hakati allveelaevalt eemaldama merekaarte ja torpedosid, seega teostades laeva desarmeerimist.

## Meelehärm

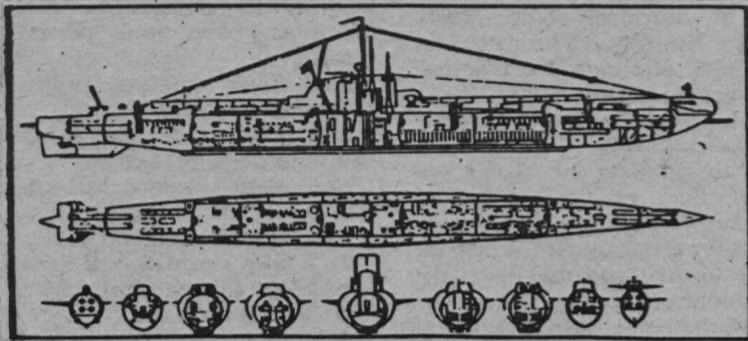
Kuid poolakate otsus oli kindel: Eestist tuleb põgeneda. 18. septembril kell kolm hommikul vangistati pardal viibivad eesti vangivalvurid, lögati läbi telefoni- ja elektrijuhtmed ning tehti lahti allveelaeva kinnitusvahendid, ilma et kail oleval eesti vahikond oleks seda märganud, käivitati diiselmootorid ja sõideti avamere suunas. Valvelaevade tulistamisel tagajärgi ei olnud, samuti ei tabanud Aegna rannapatarei mürsud. Kas sihilikult? Igatahes pääses "Orzel" vigastamatuult Soome lahele.

21. septembril jõudis "Orzel" Gotlandi idapoolse saarekese Östergarni juurde, kus eestlasist valvurid kummipaadiga maale saadeti. Neile anti kaasa ka provianti, pudel viskit ja raha tagasisõiduks Eestisse.

Edasi õnnestus "Orzelil" tähelepandamatult läbida Öresund, Kategatt ja Skagerack ning Inglismaale jõuti 14. oktoobril. Seal lülitati "Orzel" koos "Wilkiga" inglise allveelaevastiku koosseisu ja saadeti võitlusse sakslaste vastu Norra rannikuveetes. 8. aprillil 1940 torpedeeris "Orzel" auriku "Rio de Janeiro" (5261 brt.) Lillsundi lähedal Norra rannikul, kuid juba kuu aega hiljem kadus ta ise jäljetult koos meeskonnaga ühel luureretkel Atlandil.

"Orzeli" põgenemine tekitas Eestis rohkesti meelehärmu. President Konstantin Pätsi poolt vallandati merejõudude ülemjuhataja Valev Mere ja tema staabiülem Rudolf Linuste, kusjuures nende asemele määrati kapten Johannes Sandpank ja Bruno Linneberg.

(Järgneb)



Poola allveelaeva "Orzel" (Kotkas) joonis (1938)

Teise maailmasõja alguses omas Poola viis hävitajat ja viis allveelaeva, neist kolm väiksemat ja kaks suurt ning moodustasid "Orzel" ja "Sep" veeväljasurvega pu/av 1138/1510 tonni ning sõidukiirusega 20/9 sõlme. Kumbki võttis pardale 20 torpeedot.

### Sõideti ka Rootsi

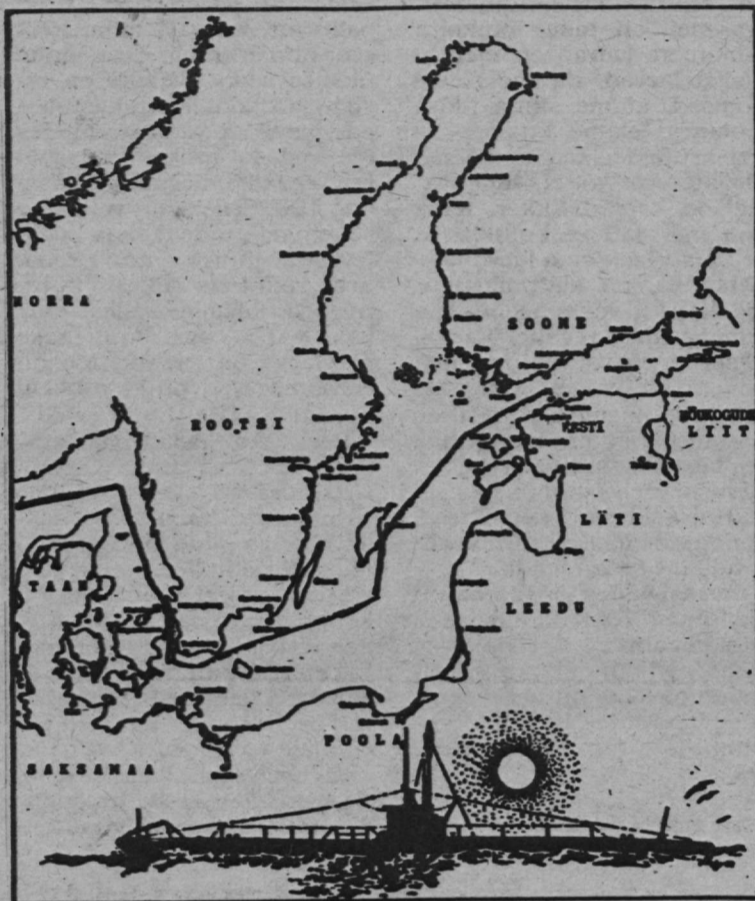
Kui Saksa väed marssisid 1. septembril 1939 üle Poola piiri, oli allveelaevad Hela mereväebaasist merele sõitnud. 15. septembril teatas allveelaev "Wilk" baasi läkitatud telegrammis: "Läbinud Öresundi,

sideohvitserina allveelaeva "Kalev" komandör Valter Puurand. Viimane hüppas Poola allveelaeva tekile, et olukorrast saada täpsemat informatsiooni.

### Interneerida

Komandör Kloczkowski valdas nii vene kui saksa keelt, tema abi jälle inglise keelt. Haige komandör toimetati kohe sõjaväehaiglasse, kuid Puurand jäi Poola allveelaevale, et saada täpsemaid andmeid. Poolakatel oli kavas kohe edasi sõtta ja sel juhul oleksid nad Puuranna kusagil

### "Orzeli" põgenemisteekond Tallinnast Põhjamerele.



**Gerni allveelaev**, esimene Tallinnas valmistatud allveelaev, mille Krimmi sõja ajal 1854 ehitas fortifikatsiooninsener staabikapten O.Gern (1827—82) Tallinna kaitseks. See oli väike puitkeregala allveelaev ja ehitati sadama töökodades, ehitusmaksumusega 1000 rbl. Laeval oli koonusekujuline laenguosa, mis pidi kinnitatama vaenlase laeva külge ning lõhatama elektrivoolu abil. Laev liikus Archimedese kruvi abil, mida käitati inimjõul. Meeskond oli 4-liikmeline, õhku saadi laevalaes olevate õhutorude kaudu (õhutorude otsad hoiti ujukite abil veepinnal). Sukeldumiseks (sukeldumissüg. 2 m) lasti vesi laevapõhjal olevasse sukeltanki, pinnaldumiseks pumbati sealt käsipumbaga välja. Laeva katsetati 5. IX 1854 Tallinna sadamas, kus selgus, et korpus ei ole küllalt hermeetiline ning laev on halvasti juhitud. Seetõttu ei leid-

nud G. a. praktilist kasutamist.

### Gibraltari merekindlus

briti mereväebaas Hispaanias, Gibraltari väina põhjakaldal, asub kaljusel poolsaarel (kõrgus 426 m, pindala 6,5 km<sup>2</sup>). Hölmab muulidega kaitstud sadama ja lennuvälja (mis on avatud ka tsiviiltranspordile), kaljusse raiutud tunnelid, laod, varjendid, suurtüki- ja raketipositsioonid. — Esimese kindluse G-1 poolsaarele ehitati araablased 8. saj. algul. Inglismaa vallutas poolsaare 1704 Hispaania pärlussõjas (vallutus kinnistati Utrechti rahuga 1713). 1942 asus seal liitlasvägede kogunemiskoht enne maabumist Põhja-Aafrikas, 1943 paiknes kindral D.Eisenhoweri (1890—1969) staap. Hispaania taotleb poolsaare tagasisaamist, kuid seda takistab merekindluse tähtis strateegiline asend (võimaldab täielikult sulustada Vahemere

ja Atlandi ookeani vahelise laevatee). 1991 hakati briti vägesid välja viima.

**giin** (holl gijn), girn, winding tackle, tali raskete koormiste tõstmiseks; koosneb hrl. ühest 3-siivilisest ja ühest 2-siivilisest plokist ning läbi plokkide sääritud lõoprist (taimtrossist), mille üks ots on kinnitatud 2-siivilisele plokile untsvatile. Kasut. ka kahest 3-siivilisest plokist ja lõoprist koosnevaid g-e. Nüüdisaja g. koosneb kahest mitmesiivilisest metallkeregala plokist ja terastrossist.

**glisseerimine**, gliding, liu gumine ehk liuglus, veesõiduki (akvaplaani, jahi, mootorpaadi) nii kiire libisemine üle veesakeste, et see tagab veesõiduki veepinnal püsivuse tema põhja vastu

toimiva hüdrodünaamilise tõste- ehk üleslükkejõu mõjul. G. oleneb laeva suurusest ja kere, eriti põhja kujust (lamadusest). 5—10 m pikkune laev läheb glisseerima kiirusel 15—18 sõlme, osaliselt juba kiirusel 5—6 sõlme. Tuntuimaid glisseerivaid jahte on "FD". Vi ka lainel liuglemine.

**"Glomar Challenger"**, esimene spetsiaalne maailmameere geoloogilisteks ja geofüüsikalisteks uuringuteks ehit. puurimislaev. Ehit. 1968 USA-s Orange'is, L=121,93, B=19,8 m, 6281 brt, 3730 nrt. Omanik Global Marine Deepwater Drilling Inc. (USA), kellele 1982 kuulus 8 puurimislaeva. Laeva varustus võimaldab puurida puurauke kuni 6000 m süg-l ookeanis ja saada südamikke (kerne) pikkusega üle 1000 m. Esimene puurimine toimus Guadeloupe'i sügavikus. Ekspeditsioonide koosseisudes töötavad sedimentoloogid, paleontoloogid, geokeemikud, petrograafid jt., kelle ülesandeks on saadud proovide esmane töötlemine.

**Gokstad' laev**, IX saj. II poolest pärinev viikingilaev, mis kaevati välja Sandefjordi (Norra) 1880. Tegemist oli üliku (oletatavasti kuninga) laevamatusena. Laev oli sinisavis hästi säilinud, selle pikkus oli 23,4, laius 5,1 ja keskmine süvis 1,15 m. Klinkerplangutusega (plangud kinnitatud kõite või puitnaeltega) laev oli varustatud 32 5,5 m pikkuse auru, 13 m pikkuse allalastava masti ja 70 m<sup>2</sup> raapurjega ning see mahutas 70—80 viikingit. Asub Oslo lähedal Viikingimuseumis. 1893 ehitati G-a täpne koopia, mis sõitis 13-liikmelise meeskonnaga üle Atlandi Chicago maailma-naütusele.

**Golfi hoovus**, 'Gulf Stream', väga tugev soe hoovus Atlandi ookeani lääneosas. Voolab põhja suunas piki rannikut (Florida poolsaarest Newfoundlandi Suurmadalani). Hoovuse laius on 75—120 km, kiirus kuni 2,8 m/s, voolava veekihi paksus kuni 600 m, vooluhulk 70 mln m<sup>3</sup>. G. h. on suhteliselt sooja ja soolase Sargasso mere vee ning külma ja mageda rannikualade vee vaheline piirhoovus. Nimetus G. h. (ingl. 'lahe hoovus') tuleb arvamusest, et hoovus algab Mehhiko lahest. Tegelikult moodustab Mehhiko lahe vesi ebaolulise osa hoovuse veest.



# I M O t ä h t p ä e v a k s

(Algus lk. 2 ja 6.)

## Kolmas vestlus

Edasi tekib küsimus: kas ja millal see meeskonnaliige, kes igal esmaspäeval õppust teeb ja mööda treppe jookseb, mind kui reisijat ka aitab? Kas on õige, et valmisolek teise inimese päästmiseks tuleb eelkõige kodunt kaasa?

Eesti Merelaevanduse meresõidumeti juhenduskapten ROLAND LEIT: Jah, aga üks seda laevas ikka õpetatakse ka. Minu kohustuste hulka käib "Georg Otsa" peal kontrollida valmisolekut reisijate päästmiseks, mida ma ka teen õige tihti, mitte harvem kui kord kvartalis. Üks peamiselt asju, millele tähelepanu pööran, on reisijate teenistuse valmisolek. Seal vahetuvad need neiu õige kiiresti. Kas nüüd kõik sada protsenti hea on, aga et sellest küsimusest mööda minnakse, seda ma ka ei taha ütelda. Oluline on, et laeva juhtkond pöörab tähelepanu igale reisijate teenistuse liikmele, peamiselt just neile, kes teenivad kajutites, baarides jne. Just nemad peavad reisijaid rahustama, kui midagi juhtub, vaatama, et nad end hästi riidesse paneksid, kui päästapaati vaja minna jne. Ei tea ju, kuidas läheb siis, kui tõesti peaks midagi juhtuma, aga ma kinnitan, et inimesi tõesti õpetatakse niisuguse hetke tarvis.

"Arzamassil" õpetatakse meeskonnaliiget eelkõige ennast päästma. Kas meil puudub võimalus õppida teist päästma?

Õigus, aga mitte täiesti. Reisijate teenistuse inimeste kohustus on viia reisijad niisugustesse kohtadesse, kus toimub päästepaatidesse minek. Kui tütarlaps pole päästeparve näinudki, siis ei oska ta ka reisijat juhatada, aga kui ta

kursustel on ise seal olnud, siis on sellest kaudselt ka reisijale abi. Seepärast arvan, et tegime õigesti, kui laskime kogu reisijate teenistuse "Arzamassil" ära käia.

Inimese sügavam olemus ilmneb ikkagi vaid hädaolukorras. Võib ju juhtuda, et alateadvus lihtsalt käsib kõigepealt ennast päästa?

Jah, ei saa öelda, et me niisuguste psühholoogiliste küsimustega tegeleme. Aga üks kapten Kollo ja kapten Heinlo vaatavad ka, et neil oleksid inimesed, kes sobivad reist-laevale.

Missugune on see inimene, kes sobib reist-laevale tööle?

Muidugi peaks alati lähtuma teatud kriteeriumidest. Aga meil on raske olukord: Väinamere laevad on meil ju reisijate laevad. Ja me oleme rõõmsad, et me sinna üldse kaptenid leiame, kus me siis veel arutame, kas ta võib reisijateveole või ei. "Koguva" peal on kapten Ekker, tema toon ma alati eeskujuks. Ta teeb alati kõik oma laeva korrashoiaks, on alati niisugune... kapteni väljanägemisega. Tema peale ka vahel kaevatakse, et on vali või nii. Aga tema on eliitkapten, kaugelki kõik pole niisugused. Meil on hea meel, et on laevajuhid, kes tagavad ohutu meresõidu, mis seal veel selle mõeldakse, et nad oleksid alati korrektsed, esindaksid tõeliselt firmat. Ei suuda me seda tagada...

Kas asi selles, et töö on nii üksluine? Või palk väike?

Silamaani oli asi muidugi viisas, aga nüüd, kus viisavõimalus olemas, on asi palgas. Kõik tahavad välisfirmadesse minna ja suurt palka saada, kes siis Väinamerre tööle tahab.

Nii et kui palk oleks võrdne, siis leiaks mõnigi mees,

et tema kodused olud tingivad just selle tööpaiga?

Kindlasti, kindlasti. Reist-laevadele peaksime just kõige paremaid meremehi saama ja neid kõrgelt tasustama. Teinekord sõidab laev Rohukülast Heltermaale kauem kui Tallinnast Helsingisse, reisijad on selles laevas kauem. Ja seal peaksid olema samasugused mehed, samasugune tase nagu Helsingi liinil.

Viimasel ajal on meeskonna ja reisijate ohutuse asjus siiski midagi ära tehtud. Laevandus läks lisakulutustele: kõik kaubalaevad on päästeülikondadega varustatud. "Georg Otsa" puhul konventsioonid neid muide ei nõuagi. Ka olemas olnud konventsioonile vastavaid päästeparvi. Kuid palju on veel vaja teha. Kõik see nõuab raha, aga mitte üksnes seda. Näiteks on registriaga kokku lepitud, et meie parvlaevad võivad Väinameres üle vedada rohkem reisijaid kui veavad, praeguse 120 asemel 190. Selleks on vaja vaid lisapinke juurde teha ja päästeveste juurde muretseda. Seda võib teha väikeste kulutustega. Räägime sellest juba kaks aastat, aga ainult kaks parvlaeva on saanud tõendi, et nad võivad nüüd rohkem reisijaid peale võtta.

Veel üks häda: päästevahendeid varastatakse palju. Need peavad olema reisijate ruumides ja vabalt kättesaadavad, aga mitte kusagil luku taga. Kõige hullem, et päästevestide küljest rebitakse ära kõik patareid, lambid ja viled. See teeb päästevesti kõlbmatuks. Võtavad poisikesed ja ehk ka kalamehed, kes tahavad õngede külge mingeid vilgutajaid ja signaale.

Ei teagi kohe, mida teha. Reisijad teevad seda ju lõpuks lõpuks endale. Kui nad sellest aru saaksid, et nad suu-

rendavad ohtu iseenda elule — kui midagi peaks juhtuma.

Viimastel ülesõitudel pole juhtunud enam avatud puhvetit nägema. Kui puhvetipidaja oleks kogu aeg reist-jatesalongis, eks siis oleks raskem kappe lahti tirda ja sealt midagi välja võtta.

Need peaksid olema "Torgmortransi" või kooperatiivide käes. Kui viinamüük kinni pandi, ei tahtnud neid keegi enam pidada.

\*\*\*

Ohutuse asjus on veel üks suur häda: seda mõjutab mereteede seisukord. Hüdrograafia teenistus on viimased aastad äraootaval seisukohal ja tegevus sellele vastav. Nad läksid kaks aastat tagasi isemajandamisele, see tegi nende töö äärmiselt ebakvaliteetseks. Kui üks pool kustub, siis selleks, et saada see põlema, on vaja ei tea kui palju juttu ja teab kui palju kirju kirjutada.

Ja maksta?

Jah, maksta ka. Kuigi see on riiklik ettevõtte ja peaks mereteede ohutuse kindlustama ilma igasuguse maksuta. Laevaomanikud maksavad ju riigilõivu. Nii oli see Eesti suveräänsuse saavutamiseni. Nüüd siis on selle hüdrograafia jaoks veel enam kahevahel. Aga mida teevad need mehed, kes Väinameres sõitma peavad?

Ja ega asi pole ainult N. Liidu firmades nagu hüdrograafia puhul. Eesti firmad suhtuvad täpselt samamoodi.

Mina olen siin selle Väinamere laevastikuga tegelenud kaheksa-üheksa aastat. Ja kogu aja rääkinud Sviby liinidest. Ei saa ega saa. Algul rääkisime "Lääne Kalurile", siis Lääne maavalitsusele, nüüd aktsiaseltsile "West". Nüüd teatab hüdrograafiateenistus, et märk on täiesti la-

gunenud ja nemad võtavad selle liini oma arvestuselt maha. Kuidas meie laevad saavad sinna sõita, kui liin on arvestuselt maha võetud? Panneme laevaliini kinni?!

Eesti Vabariigi ajal olid päästejaamad. Mis meil praegu on?

On jaa, sellega on see naljakas lugu, et üle maailma on helikopterite ja kiirkaatritega päästeteenistus, aga meil seda kõike absoluutselt ei ole. Meil on päästeteenistuse kohaliku keskuse ülem, aga tal pole vahendeid. Päästelaevad on Leningradis, helikopterid Riias. Meil pole midagi.

Ja helikopter lendab välja vaid kõrge ülemuse loal. Kui laevanduse dispetser kord sinna helistas, ütles adjutant, et ta ei või ülemust segada, tollel on tähtis nõupidamine. Helistatagu kolme tunni pärast uuesti...

Meil tuleb kõik see nullist peale üles ehitada.

Mis teie arvate, kui kaua see võib aega võtta?

Noo, oleneb sellest, kui kiiresti me rikkaks saame. Ega päästelaeva nii kergesti osta...

Ja lisaks kaardid, kui ikka liini kõige tähtsam punkt on kaardi jätkukohal...

See asi on ka seni olnud hüdrograafia peavalitsuse käes. Ei teagi nüüd, kuidas Veeteede Amet kõik need asjad kokku lepib, kuidas üldse kõik need tuhat küsimust lahendatakse. Me oleme niivõrd kõiges seotud. See oli ju nimme nii tehtud, et ühtegi asja ei saanud ise teha ega otsustada, kõik oli sedavõrd tsentraliseeritud.

Aga välja murdma me peame.

Küsimusi esitas  
Madli Vitismann  
Dmitri Prantsu fotod

## Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 6. oktoobril:

"IVAN BABUŠKIN" — Akabas  
"70-LETIE OKTJABRJA" — Peterburis  
"VIKTOR BAKAJEV" — teel  
Tilburyst Singapore'i  
"KRISTIAN PALUSALU" — teel  
Damieltast Maltasse  
"VIKTOR KINGISSEPP" — teel  
Rouenist Ceutasse  
"SKULPTOR MATVEJEV" — Oslos  
"NIKOLAI JANSON" — Mersinis  
"BORISS BUVIN" — teel Algiers'ist  
Mostaganemisse  
"NIKOLAI VILKOV" — teel  
Bandjulist Rotterdami  
"TIMUR FRUNZE" — Antwerpenis  
"ALEKSANDR OSSIPOV" — Hamburgis  
"LENINSKAJA GWARDIJA" — teel  
Bandjulist Pointe-Noire'i  
"ALEKSANDRA ARTJUHHINA" — teel Norrköpingist Jeddah'sse  
"ANDREI ANDREJEV" — San Pedros (Cote d'Ivoire)  
"MAKSIM LITVINOV" — Lomés  
"UNITRADER" — teel Antwerpenist  
Tunisesse  
"VASSILI ŠELGINOV" — Avonmouthis

"JOSSIF DUBROVINSKI" — Alexandrias  
"NIKOLAI ŠVERNIK" — Vitorias  
"JOHANNES LAURISTIN" — Casablancas  
"JAAN ANVELT" — teel Dakarist  
Rotterdamist  
"OLGA VARENTSOVA" — Yenbos  
"IVAN RUSSAKOV" — Tallinnas  
"PAVEL DAUGE" — Sao Francisco do Sulis  
"MIHAIL KEDROV" — teel Hispaaniast Kalundborgi  
"IVAN BELOSTOTSKI" — Kotkas  
"ALEKSANDR VINOKUROV" — Paranaguas  
"VERA LEBEDEVA" — Akabas  
"IVAN POKROVSKI" — Bayonne'is  
"VILJANO" — Luandas  
"GRUMANT" — teel Kaliningradist  
Marina di Carrarasse  
"GULBENE" — Alexandrias  
"KOHTLA" — Ijitišovskis  
"PAIDE" — teel Pasajesest Marina di Carrarasse  
"POVENETS" — teel Antwerpenist  
Bandjulist  
"RISTNA" — remondis Tallinnas  
"HELTERMAA" — Bourgases  
"SEGEŽA" — Bilbaos

"UNICARRIER" — teel Tallinnast  
Avonmouthi  
"HUDOŽNIK NESTEROV" — teel Avilés'st Tallinna  
"IVAN RABTSINSKI" — Tripolis  
"ARNOLD SOMMERLING" — Tallinnas  
"HUDOŽNIK PIMENOV" — teel Kokkolast Setubali  
"HUDOŽNIK KORIN" — remondis Loksal  
"JURI KLEMENTJEV" — teel Kaliningradist La Pallice'i  
"KAPTEN VOOLENS" — teel Tallinnast Ärhusi  
"MEHAANIK KRULL" — teel Ärhusist Tallinna  
"JUNOI PARTIZAN" — remondis Loksal  
"KESSULAI" — remondis Tallinnas  
"VIIRELAI" — Tallinnas  
"MANILAI" — remondis Bremenis  
"SUURLAI" — teel Københavnist Helsingisse  
"HEINLAI" — teel Helsingist Ärhusi  
"VASSILI KUTŠER" — Örnsköldsvikis  
"FRITZIS GAILIS" — remondis

Loksal  
"GLEB SEDIN" — teel Pärnust  
Karistadi  
"FRITZIS ROZIN" — teel Pärnust  
Lübeckisse  
"PAKRI" — teel Tallinnast  
Felixstowe'i  
"AMBLA" — teel Sarpborgist Tallinna  
"ANDJALFELD" — teel Peterburist  
Sunderlandi  
"AEGNA" — teel Peterburist  
Londonisse  
"KABONA" — teel Selzaetest Tallinna  
"MOHNI" — Rotterdamis  
"RAPLA" — Tallinnas  
"SEMJON ROŠAL" — Peterburis  
"TERIBERKA" — Tallinnas  
"VIRTU" — teel Moerdijkist  
Ventpilsis  
"KARL KRUŠTEIN" — remondis Loksal  
"OSMUSSAAR" — Ventpilsis  
"OTEPÄÄ" — teel Ventpilsist  
Moerdijki  
"TAHKUNA" — teel Moerdijkist Tallinna

## Neile, kes ootavad...

Asutanud  
Eesti  
Merelaevandus  
EESTI MEREMEES

Ajalohut  
ilmub  
teisipäeviti  
TOIMETUSE POSTIAADDRESS:  
200001 Tallinn, Uus-Sadaama 14  
Telefonid:  
43 05 09 ja 42 56 44

EKP Keskkomitee Kirjastuse  
trükikoda  
Ofsettrükk  
Tellimuse nr. 4130  
Tiraaž 1500  
Tegevtoimetaja  
MADLI VITISMANN