



EESTI MEREMEES

Ilmub (vaheaegadega) alates 1950. aasta 21 juulist

Nr. 13 (913) Teisipäev, 5. november 1991

Hind 27 kopikat

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ BIMCO peasekretär Tallinnas lk. 2
- ☛ Stockholmi Meremuuseumis lk. 2
- ☛ Lootside stressist lk. 3
- ☛ Pärand II lk. 4
- ☛ Nahk- või puurublad? lk. 5
- ☛ Kalamehejutt lk. 6
- ☛ Meresõda Läänemeres XI lk. 7
- ☛ Merle XXIII lk. 7
- ☛ Meie teeme ajalehte II lk. 8



Tänavu on kadetid pikemad

Mina, Eesti Merehariduskeskuse kadett, töotan — olla distsiplineeritud, hoolas ja edasipüüdlük õppimises, — korralikult omandada meremehe elukutset, — jääda alati truuks merevendluse põhimõtetele, — väärikalt kanda Eesti meremehe ja oma maa kodaniku nime.

Eesti Merehariduskeskus on võtnud uut traditsiooni kujundada — äsja kooli västuvõetud noormehed kadetiks vastu võtta Eesti Merehariduskeskuse ilusaimal laeval, "Georg Otsal". Tänavu tehti seda teist korda ja loodetavasti jätkataksegi nii.

Samuti kui mullu andsid kadetid töötuse, samuti kui mullu lasti vette pärg, hukkunud meremeeste mälestuseks, samuti kui mullu olid külalised, ekskursioon laeval ja pidulaud. Isegi sama peoperemees, "Georg Otsa" kapten **Valdo Heinla**. Aga paljudgi oli teisiti.

Kadetid on teistsugused: pikemad ja mehisemad. Tänavu võeti vastu ainult keskhariidusega noormehi, muist sõjaväeski käinud. Muidugi on täiskasvanud mees midagi muud kui teis-

meline: nii pealt vaadata kui ka õpetajail õpetada.

Laev on teistsugune: sirbi-vasarata, punatriibuta, punaliputa — Eesti Vabariigi laev.

Pärgki oli teistsugune: valgeist krüsanteemidest, ja lasti vette k o i g i hukkunud meremeeste mälestuseks. Veritasu värvi lilledega ei mälestatud varem ju k o i ki.

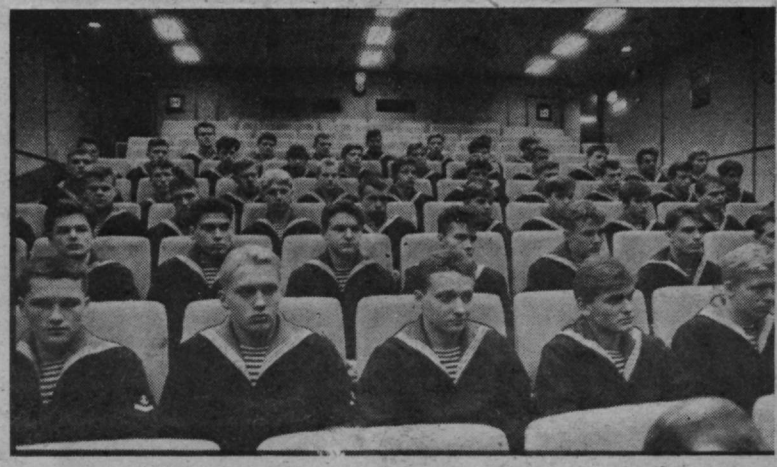
Külalisi oli ka teistsuguseid: kaptenivormis Eesti Vabariigi Veeteede Ameti peadirektori asetäitja **Tarmo Ojametsa** ja Eesti Merelaevanduse peadirektori asetäitja **Madis Käbini** kõrval Eesti Vabariigi haridusminister **Rein Loik**. Mereharidus on nüüd ka hariduseks tunnustatud, seni allus laevajuhtide väljaõpetamine ühele ametkonnale nii nagu

siis mitte, kui õppuri soeng ei vasta õpetaja maitsele. Aga ega merekooli õpetajaid kerge leida ole: veel pole merekool asutus, kes jõuaks merelt tulnud meest ülal pidada — kallivõitu olevat.

Kadeti vorm on endine, pidades jätkuma veel kaheks aastaks. Ka matrikkel on endine, venekeelne, aga pole teada, kui paljudeks aasta-

teks neid on ette valmis trükitud. Ometi tuntakse Eestis üsna hästi samasuguseid lahtritega raamatukesi, nimelt "Õpinguraamat". Ehk on kellelgi neid Eesti Merehariduskeskusele pakkuda? Võtab aega, et harjuda olema vaba riigi vaba kodanik.

**Madli Vitismann
Dmitri Prantsu fotod**



☛ Tänavu esmakordselt sinimustvalge lipuga.
☛ Tänavu on esmakordselt kaptenite **Tarmo Kõutsi** ja **Valdo Heinla** vahel haridusminister **Rein Loik**.





60% maailma kauba- laevastiku kandejõust

kuulub BIMCO (The Baltic and International Maritime Council) liikmeile: need on 914 laevaomanikku, 1650 maaklerifirmat, 60 klubi ja 22 kollektiivliiget. Selle organisatsiooni peasekretär **Torben C. Skaanild** leidis ülemõõdunud nädalal aega, et külastada üht organisatsiooni liiget.

BIMCO liikmete nimekirjas seisab Eesti Merelaevandus kolmeteistkümne N. Liidu laevanduse kõrval, neist varasem BIMCO liige on Balti Merelaevandus 1966. aastast. Võrdluseks: näiteks Soomest on BIMCO-s 10 firmat, Rootsist 16 (nende hulgas "Estline" asutajaid "Nordström & Thulin AB" juba 1905. aastast), endiselt Ida-Saksamaalt 1 ja Lääne-Saksamaalt 74 firmat, kelle hulgas ka ühe kaubalaeva omanikke.

Torben C. Skaanild võttis kutse Eestisse vastu heameelega, et oma silmaga näha huvitavaid ja rasket aega äsja iseseisvunud Eestis, vaadata sadamaid ja selgitada välja, kas ja kuidas saab BIMCO Eesti merenduse arengule kaasa aidata ning luua püsivad kontaktid

Eesti Vabariigi merendus- ja muude transpordiasutustega.

Tallinnas oldud poolteise päevaga jõudis hr. Skaanild näha Tallinna vana ja uut sadamat, vanalinna ning kohtuda transpordiministri Tiit Vähiga ja Veeteede Ameti juhtidega. Pooltund enne ärasõitu veel muljete jagamiseks.

"Uus sadam valmistab meeldiva üllatuse. Nägin suurte võimalustega, hästi projekteeritud ja hooldatud terminaale. Teraviljaliin on tänapäevase tehnoloogiaga ja sobib hästi vilja transiitveoks. Arenguperspektiive näen ka konteinerredudel, mida peaks edasi arendama. Vanal sadamal seisavad ees suuremad tööd. Arvan, et mõlemal sadamal on arenguvõimalusi perspektiivsete transiitsadamatena.

Transpordiministriga vestlesin neist probleemidest. Tema ettekujuvus Eesti transpordi, eriti sadamate arenguperspektiividest on küllatki selge ja kompetentne. Vajalik on Eesti osalemine rahvusvahelistes organisatsioonides, eriti tähtis on astuda Rahvusvahelisse Me-

reorganisatsiooni (IMO-sse). Eestil seisab ees pikk ja huvitav tee rahvusvahelistes suhetes. BIMCO loodab soodustada koostööd Tallinna sadamate ning rahvusvahelise sadamate ühenduse ja Euroopa sadamakaptenite organisatsiooni vahel. Nendes liitudes osalemine võib anda sadamate arenguks vajalikku toetust.

Tallinnas tundsin end kui kodus, nägin sarnasust nii arhitektuuris kui ka keeles (!). Vanalinna alleshoidmiseks on tehtud kõvasti tööd. N. Liidus olen kord varem käinud, külastanud Moskvat ja Leningradi. Tallinn on arhitektuuri poolest kodusem.

Minu enda jaoks oli see lahkumisviit: novembris lahkun ametist ja asun tööle ühes maailma suurimaist laevakompaniideist, Hongkongis, kuid koostööd Eesti Merelaevandusega loodan jätkata. Ja loodan, et BIMCO saab pakkuda väljaõppevõimalusi mõnele noorele eesti džentelmenile."

Mida BIMCO oma liikmeile pakub?

— veolepingute ja muude dokumentide unifitseerimist, — saatjate ja vahendajate



kokkuvuimist,

— kontrolli äritegevuse aususe üle.

Peamine aga, infot. Mõned näited:

"BIMCO liikmena on teil vaba ligipääs maailma kõige mahukamale andmepangale sadamate ja merenduse kohta. Ja me arendame praegu aktiivselt programme, mis hakkavad võimaldama meie liikmeile ööpäevast ligipääsu sellele andmepangale."

"Meie "BIMCO Weekly News" hoiab teid kursis

kogu maailma sadamatingimustega, mida teatavad meie organisatsiooni liikmed."

"Jäähooajal annab "Weekly Ice Report" teada..." "BIMCO Holiday Calendar" sisaldab 140 riigi püsadamate ja merenduse had, puhkepäevad ja töötunnid rohkem kui 760 maailma sadamas..."

On, mille eest liikmemaksumaksta.

Madli Vitismann
Dmitri Prantsu foto



Stockholmi Meremuuseumi keldris

Ah et mis mõte sel oli? Mõte oli näidata riigi jõukust või siis teisi näiteks hirmsate lõvidega ära hirmutada.

Järgmine on muuseumi vanim mudel *Storkyrkoskeppet*. Hästi korda läinud reisi eest võis kapten või reeder kirikule laevamudeli kinkida, mis siis kirikus üles riputati. Kirikulaevade tegemisel oli võimalik palju fantaasiat rakendada.

XVI sajandil hakati Rootsi mereväge üles ehitama. Esimesed laevad osteti Saksamaalt, eriti Lübeckist, mõni neist on leitud Ölandi lähedalt. Sel ajal oli Rootsi veel niisugune pisiriik, et ise laevu ei teinud. Aga sada aastat hiljem oli paljugi muutunud, riik oli pindalaltki suurem. Palju aitas kaasa Hiiu- ja Saaremaa admiral Wachtmeister. Ta oli võib-olla koguni lihtsast seisusest, aga ega sel ajal juletud niisugusest asjast rääkida.

Stockholmi admiraliteet ja laevahituspaidad olid kõik siin südalinnas, Skeppsholmenil, kuni päris viimase ajani. Kastellholmenil heisatakse praegugi mereväe kohaloleku märgina igal hommikul lipp ja langetatakse õhtul. Kui taheti selle traditsiooni ärajätmisega raha kokku hoida, astus rahvas selle säilitamise kaitseks välja.

1760. aasta paiku hakkas

Rootsi sõjavägi võimsamaks saama, selles mängisid suurt osa laevahitajad. Üks neist oli Fredrik Henrik af Chapman, inglise päritolu mees. Ta oli fantastiline eksperimentaator: tegi igast laevast, mille kavatses ehitada, täpsed mudelid mõõdus 1:16. Tavaliselt neljas ehitusstaadiumis, ja ka ristlõike. Kui need lahti võeti, tuli iga kaart ja detaili 16 korda suurendada. Oma mõisas Karlskrona lähedal tegi ta kanali ja proovis seal oma mudelid. Chapman on välja andnud raamatut vaselõigetega oma mudelitest ja oma mõtetest laevahituse kohta (*Architectura Navalis Mercatoria*, 1768), see oli esimesi suuri panuseid maailmas laevahituse teoreetilise külje viljelemises. Minu esimesi suuri töid siin muuseumis oli Chapmani arhiivi korrasdamine, olen neid arhiivaale oma käes hoidnud.

Siin on kaart, mis näitab kaubalaevahitust Rootsis alates 1680. aastast — ka Eesti- ja Liivimaa kuulusid siia. Märkitud on Narva ja Kuressaare, aga kindlasti ehitati laevu mujalgi. Ka Soome ja Rootsi rannik on neid punkte täis.

Fredrik Henrik af Chapmanil oli haruldane mõis, praegu kuulub see Wachtmeisterite perekonnale: maja keskmine osa oli nagu

laevakajut. Vanaduses, kui Chapmanil oli raske liikuda, istus ta ülemisel korrusel ja jälgis läbi kiikri laevahituskoha — majast oli sinnani läbi metsa siht raiatud. Kui midagi õigesti ei tehtud, siis saatis ta randa sõna. Ta oli vist esimene, kes teooria ja matemaatika abil laevu ehitas. Varem tehti kõik kogemuslikult, polnud jooniseidki.

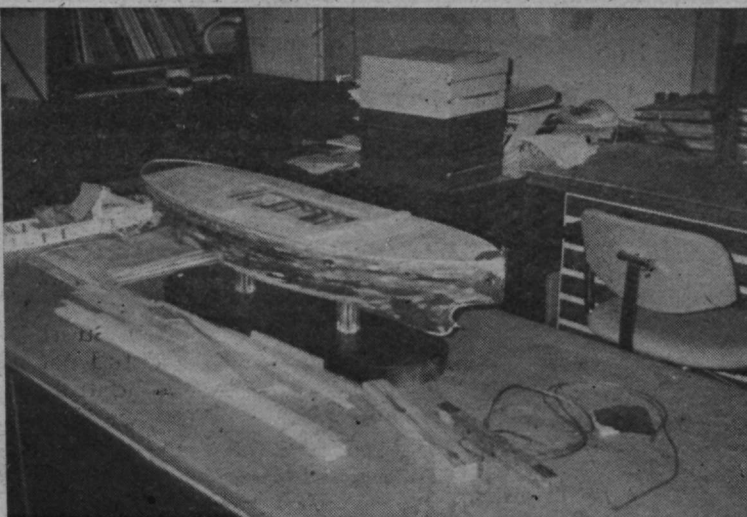
Iga suurema sõjalaeva joonise pidi kuningas isiklikult heaks kiitma ja signeerima. Laevade nimed ja võõrikujud pidid sümboliseerima riiki, mõnd kuningat, dünastiat või mõnd voorust — mehe-

likkust, jõudu, ettevõtlikkust. Alles hiljem, kaupmeeste laevadel tulid igasugused "Anna-Mariad" ja "Sophiad".

Niisugust teavet jagab Stockholm Mereajaloo Muuseumis vaid üks osa ühest osakonnast, aga huvi äratamiseks piisab ehk sellestki. Kes Stockholmis satub, võib ise vaatama minna. Selles muuseumis on pikemat aega töötanud veel üks eesti mees, kellest tuleb juttu edaspidi, samuti sellest, mida muuseumis veel tehakse.

Madli Vitismann

Muuseumi mudelimeistri töötuba



asub laevahituseosakond. Avar kaarjate tiivadega maja on ehitatud 1938, asub Djurgårdenis ja kannab täpsemini nime mereajaloo muuseum. Klaasviitriinides on rohkesti merest leitud ja ka mudeleid. Teejuht keldrikoruse tubades on aastaid muuseumis töötanud Saaremaalt pärit merendusajaloolane **David Papp**.

Vanim laevaleid pärineb IX sajandist, leitud mõõdunud sajandi lõpul. Hea leiukoht on Dalarö Stockholmis lähedal: see oli viimane varustuspunkt, kui meresõjalaevad läksid taanlaste või sakslaste või venelaste vastu. Sealt võeti kaasa viimased toiduained ja värske vesi enne avamerere minekut.

Edasi tulevad järjest täiusuvad viikingilaevad: laevatekk muutub pikemaks ja mugavamaks, hakkavad tekikima abiseadmed. XVI sajandi lõpuks on laevadel kaks tekki, hakati laevu kaunistama. 1930-ndail leiti väga ilusaid hansalaevu, kui Kalmari lossi ees reidi süvendati. 1600. aastaks oli välja kujunenud meile tänapäeval tuntud laevade uhke dekoreerimine-maalimine.

**EESTI MEREMEES
EELI WEEWEE?**

Iga kord, kui loots juhivad suure laeva ankrupaika, on tema pulsisagedus umbes võrdne autojuhi südame löögidega, kes on just üle elanud dramaatilise sündmuse, vältimaks liiklusõnnetust. Varem, kui loots viibis ise laeva pardal, kaptenisillal, oli tema pulsisagedus arvatavasti veelgi kõrgem. Lootsi töötund ei lange tavalisele ajale, tal tuleb olla valves sama tihedalt kui päeval. Magada, süüa ning oma jõudeaega kasutada saab loots sama ebaregulaarselt nagu ta töötabki. Niisugune eluaegne töörežiim võib muuta lootsid sellele väga vastupidavaks, kuid teisest küljest on karta, et see viib nende tervise riski piirile ning järelikult ohtu ka lae-

vad, mida nad lootsivad. Viimase kolmekümne aasta jooksul nii kodu- kui ka välismaal tehtud meditsiiniuuringud tõestavad, et lootsid on eriti vastuvõtlikud südame- ja maohaigustele. Kuid mõistmist lootsid tavaliselt ei leia. Kõrvaliste silmis, kes näevad neid ainult teenistusest vabal ajal või koduses miljöös, on nad suhteliselt jõukad mehed, kes elavad jõude sellal, kui naabrid peavad tööle minema. Lootsist jääb kaaskodanikele ning sageli isegi laevaperedele ja -omanikele kergesti väline mulje, et ta on tööga alakoormatud ning ülemakstud inimene. Üks asi on näivus, teine asi tegelikkus. Mida peaks muutma, parandamaks lootsi-

side töötingimusi ja suurendamaks laevade ohutust? Neid küsimusi uuris kaks aastat sponsorite toetusel tegevenud ametkondadevaheline uurimisgrupp, kelle eesotsas seisis dr. Patricia Shipley Londoni Ülikooli Birkbecki Kolledži kutsehaiguste psühholoogia kateedrist. Arstlikult jälgiti väikest valimit lootsi kliinikus ning kõigil Suurbritannia lootsidel lasti täita ankeet küsimustega nende tervise, enesetunde ja elustiili kohta. Alljärgnev kokkuvõte põhineb uurijate arvamusel.

Südametegevuse hinnang

Ei ole mingit kahtlust, et lootsi töö on nii vaimsel kui ka füüsiliselt nõudlik ja stressikas. Stress (sugugi mitte

ainult füüsiline) väljendub südamerütmi kiirenemises. Uuringute käigus mõõdeti pulssi 32 lootsil kas ühe või kahe laeva kohalejuttimise ajal. Tabelist on näha südametegevuse maksimaalkiirused, mis ilmnesid erinevate lootsikohustuste täitmisel. Väärrib lisamist, et kõnesolevate uuringute tegemise ajal olid lootside töötingimused üldiselt head. Vaatamata talvele püsis ilm mahe.

Uurijad eeldasid, et lootside pulsisagedus on kõrgeim ebasoodsa ilmaga, kuid tegelikult koormavad enim südant manööverdamine, ankrupaika sisenemine, ankurdamine ja sildumine. Haripunkti saavutasid lootside südame löögid nimetatud te-

gevuste vältel suhteliselt lühikese aja (alla 2,5 tunni) jooksul. Piiratud arvust katsetest järeldub, et kõigi muude tingimuste samaksjäätmise korral sagenevad lootside südame löögid enim suurte laevade paikajuttimise ajal.

Eelöeldu kinnitab lootside arvamus, et suurte laevade sadamasse juhtimiseks oleks otstarbekas kasutada mõnikord abilootsi. Vaatluskordadel, mil laevadel olid mõlemad — vastutav loots ja assistent —, oli vanema laevajuhi pulsskiirus peaaegu alati suurem kui tema assistentil. Päevaste tegevuste vastutusrikkus ei mõjuta lootsi südant nii otseselt kui õine töö, küll aga tõusevad südame löögid nii päeval kui öösel haripunkti raskete manööverduste ajal.

Lootside stressi mõõtmisest Michael Wrighti järgi

Tegevused, mille mõjul lootsi südame löögid arv tõuseb 140-ni (või kõrgemale) minutis

Pulsisagedus	Tegevus	grt
160	Suure laevaga manööverdamine	105,787
146	Laeva poi külge kinnitamine	1,876
153	Laeva ankrukohta paigutamine	1,500
145	Laeva pööramine	10,000
153	Laeva ankrupaigast väljajuhtimine	536
168	Laeva ankrukohta paigutamine	828
151	Kokkupõrgete vältimine	22,160
160	Laeva pööramine jõel	3,809
140	Ankru hiivamine	1,599
140	Laeva ankrukohta paigutamine, ahter ees	299
146	Ankru hiivamine	10,000
170	Sadamasse sisenemine	1,592

Puhkeseisundis oli lootside keskmine pulsisagedus alla 80 löögi minutis

Pardaletuleku probleemid
Samast — südametegevuse kiirenemise — kriteeriumist lähtudes on selge, et ka pardaletõus ja sealt lahkumine võivad olla lootsidele rängaks füüsiliseks ja emotsionaalseks katsumuseks: füüsilise ponnistuse tõttu, mis on vajalik kaptenisillale ronimiseks ja emotsionaalseks riski ja vastutuse tõttu, mille ta sel hetkel oma õlgadele võtab. Pärast sõjaaegsete laevade pardad on üldjoontes kõrgemad kui varem ehitatud (mitte üksnes suurte laevadel, vaid ka teistel moodsatel alustel). Seetõttu tuleb lootsidel laevaredeleil turnida sageli oma võimete piiril, uurimad kõrgused võivad seejuures nõuda paljudelt lootsidelt, eriti vanematelt ja ametiks sobimatutelt, lausa ülemäärased pingutusi. Paljud kõige võimekamad ja kogenumad lootsid ei ole enam noored mehed, aga lihtsalt rutiinist nõutakse neilt liiga suurt füüsilist ja emotsionaalset pingutust. Väga tähtis on evitada laeva töökorralduses kõige ohtumaid ja kergemaid töövõtteid ning tagada, et neid alati järgitaks.

Käesolevad uuringud on kasulikud ka sellest seisukohast, et võimaldavad võrrelda eri töötajate rühmi, kes on samas seisundis kui merelootsid ning kel lasub samasugune vastutus. Nimetagem näiteks õhuhäireid, lendureid, tööstusjuhte. Stress, millega kaasneb maksimaalne pulsisageduse tõus, on merelootsidel üldiselt sama-

sugune või suurem kui teistel nimetatul. Teistega võrreldes on lootsid aga ebasoodsamas olukorras, sest neil tuleb suurem osa oma tööst teha seistes. Sellele vaatamata jõudsid uurijad järeldusele, et lootsidele esitatavate psühholoogiliste nõudmiste tase ei ole ohtlik tervele mehele (juhu, kui ta ei pea neid täitma pika aja jooksul), küll aga võib kujuneda riskiteguriks tõeliselt ametisobimatu või psüühiliselt kehva adaptatsioonivõimega lootsi puhul.

Füüsiline sobivus

Arstlikult uuriti füüsilist ametisobivust väikesel rühmal Londoni ümbruskonnast valitud lootsidel, kellel avastati keskmisest kõrgem haigestumus südame-veresoonkonna haigustesse ja keskmisest suuremad eluliste funktsioonide kahjustused. Mõistagi ei pruukinud see grupp olla representatiivne, kuid äsjamainitud tulemused kinnitavad varem sooritatud epidemioloogiliste uurimuste järeldusi lootside kõrgest suremusest ning peegeldavad kindlasti täpselt Londoni lootside tervislikku olukorda praegusajal. Uurimisgrupp väidab oma ettekandes, et merkantiilne meremehele, mida enamik lootsi harrastab kogu oma tööelu jooksul (suitsetamine, ülesõõmine, tervisevõimlemise eiramine) on tervistkahjustav.

Enam kui 1500 Suurbritannia lootsi täidetud psühholoogiliselt põhjendatud ankeedist, milles andmed lootside isiklike karakteristikute

kohta on seostatud neile esitatavate tööalaste nõudmistega, kujuneb pilt ideaalsest lootsist kui mehest, kes peaks jääma enam-vähem rahulikuks, sattudes näotsi riski või teadmatusega; kes suudab pärast tööd kiiresti lõdvestuda, kelle keha rütmid kohanevad paindlikult ebaregulaarse tööga ning kelle sotsiaalne ning kodune elu on konfliktivabad. See on soovitatav standard, kuid seda peaks tingimata järgima, sest lootsitöö risk ja määramatus koormavad südant. Toogem mõned näited: päevast päeva ei tea loots, millal ta peab kohale juhtima järgmise laeva; kellega tal tuleb koos töötada või millised on järgmise valvekorra ajal ilmastikutingimused. Pikema aja peale ette võib loots karta sissetulekute vähenemist ning veel kaugemas tulevikus keerulisema tehnoloogia kasutuselevõttu laevadel ja rannavetes. Peatugem pikemalt ainult ühel loetletud punktist ja vaadeldagem, mida näitasid uuringud lootsi ebaregulaarsete töötundide mõju kohta kogu tema elule. Vastavalt andmetele on lootsi kõige tavalisem kojutuleku aeg kell 9, järgneb kell 23. Uurimused sisaldasid aga andmeid ööpäeva kõigi 24 tunni kohta. Keskmiselt kirjeldatav magamise aeg 24-tunnise valvekorra jooksul on märgatavalt väiksem magamise ajast sama perioodi vältel valvest vabal ajal. Umbes üks kolmandik vastanutest ütleb end magavat kogu oma une või osa sellest

väljaspool kodu. Viis protsenti lootsidest avaldavad, et nad ei ole valveaja jooksul üldse magada saanud.

Sotsiaalsed aspektid

Ebaregulaarne tööaeg võib esile kutsuda uinumisraskused ning sellest johtuvalt võimatuse end korralikult välja puhata. Enamgi veel: on andmeid kõigi elukutsete kohta, väitmaks, et ebaregulaarne tööaeg kahjustab tundlike inimeste tervist. Kuid see ei ole ainuke probleem. Leidub vähe naisi, kellele meeldib kodune režiim, kuhu kuuluvad ebakorrapärased kojutulekud, hilised söögiajad, katkestatud uni ning ärajäänud ühised ettevõtmised. Mõistagi ei moodusta lootside naised selles suhtes erandit. Mis siis imestada, kui lootsid ja nende naised on teistest samalaadsetest ametnikegruppidest seltskondlikult passiivsemad ning valivad sõpru peamiselt lootside ringist.

Järeldused

Kõnealune uurimus näitab, et lootside maailm ei ole laitmatu. Birkbecki uurimismeeskond andis rohkesti üksikasjalikke soovitusi, mis peaksid aitama olukorda parandada. Neid on üldjoontes neli:

1. Seada sisse lootside arstlik läbivaatus nii tööleasumisel kui ka töötamise ajal, et avastada ja ravida kõiki tervisehäireid.
2. Kõrvaldada lootside elust määramatus või piirata seda niipalju kui võimalik.
3. Maksta lootsidele nii kõrget töötasu ja toetada ning

treenida neid nõnda, et nad suudavad vältimatult ebakindlusega kergesti toime tulla.

4. Tagada lootsidele vajalik aeg ja tingimused nõuetekohaseks puhkuseks ning toetumiseks.

Osa ülaltoodud soovitude elluviimisest johtuvatest ümberkorraldustest tuleks ilmselt viia süsteemi, mis tagab suurema tsentraliseeritud kontrolli kui see, millele lootsid on allutatud seni. Kas nad selle aga aktsepteerivad? Merelootsi töö põhineb ju lootsi iseseisvusel, paindlikkusel, kohanemisvõimel ja enesedistsipliinil. Kogemused aga näitavad, et riiklikud bürokraatiaorganisatsioonid seda laadi karakteristikuid ei tunnista. Loodetavasti oskab õige tasakaalu leida taastatud Lootsiamet, ühendades moodsa teadusliku tehnika eelised parimate vanade headede traditsioonidega.

Tõlkinud Reet Mürk

Ülaltoodud artikkel on tõlgitud Euroopa Merelootside Ühingu ametlikust väljaandest nr. 27 1991. Ühingu presidendi avaldusest numbril esilehe küljel selgub, et hiljuti on asutatud ka Balti Merelootside Ühingu, kuhu kuulub 170 lootsi Balti mere eri sadamatest. Ühenduses peitub jõud. Probleemid on aga ühised või vähemalt osaliselt ühised kogu maailma lootsidel.

EESTI MEREMEES



Päränd

Aksi-on saar Eesti põhjarrannikul, Pranglist vähe mandri poole, ligi 2,5 km pikk ja kõige laiemas kohas 500 meetrit lai. Saare kõrgeim osa, Loodeots, on 4 meetrit üle merepinna. Saare kaaguotsas on ilmselt juba muinasajal kasutusel olnud soodus sadamakoht, mis praeguseks on aga juba kuivale jäänud. 26. oktoobril on sündinud üks kange Aksi saare mees, Harald Aksberg, kes senini veel vanu mälestusi ja lugusid saare vanast elust meeles peab ja mis olulisemgi, neid ka teistele jagada püüab. Ka vana paadiehitustraditsioon elab temas veel edasi. Ehk oleks siinjuu-

res talle paslik veel tervist ja pikka iga soovida, et rikkalikust kogemuste- ja elurõõmupagasist veel teisi rõõmustada.

Harald Aksberg seob Aksi saare juba viikingiaegse meresõiduga — saar võis olla viikingite hobuste ajutiseks "hoiukohaks" — nimelt keelati neil oma hobuseid rünnaku kartusel kaubanduskustesse kaasa võtta — ja nii võidi nõuda ka nende sissepurjetamisel revalaste kaubakeskuse Jägala-Jõesuus.

Millal saar asustati, pole teada. Iseloomulik on, et seda on kasutatud pelgupaigana mitmetel lihtnimestele rasketel sõja- ja segadusteaasta-

tel, põgenikud on kasutanud seda peatuspaigana liikumisel nii põhja kui ka lõunasse. Ja et mõned neist paigaliseks on jäänud, on vist päris loomulik. Tulnukatest 18. sajandil praeguste aksilaste järeltulijad oma seiklusrikast suguvõsa ajalugu alanuks loevadki — Aksi-Abramist ja teistest. Meenutatakse ka rootsi soost meest Dawid Wekmani, kes oma nime on põlistanud eeskätt kivilabürinti, nn. türgilinna ehitamisega, mitte vähem tähtis aga pole kindlasti ta tegevus, vaimuvara jagamisel saareelanikele (Labürint on ehitet 1849).

Kummaline on olnud see väike saare-ühiskond. Ühelt poolt oli see ju väga avatud igasugusele suhtlusele — meri ühendas randu ja rahvaid. Nii on meenutustes sageli koha leidnud lood Soome eeskujul ehitatud esimesest kõrstnaga elumajast 19. aastaja alguses, paadiehituse uutest võtetest, mis Wärtsiläs talletatud, küll oreelite ehitamisest, kuni looni, et Tallinna kalatööstur Leesmann ei lubanud Aleksander Aks-

bergi 20. sajandi algusaastail oma võrgutööstusse, põhjenduseks tuues, et kui ta peaks tema masinaid vaid nägema, teeb ta kodus endale nagunii samasuguse — konkurendiks temale. Aksi meeste seinkord-paadid olid hinnas Tallinnas ja mujalgi. 1905. aastal ehitati esimene sellelaadne ja purjetati siis Helsingisse, et paadimootor peale saada. Saadigi, "Teräsvuori" 5-hobujõuline.

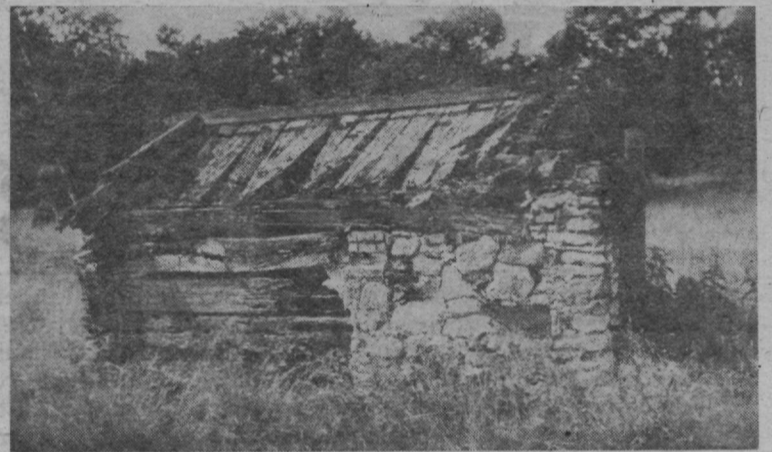
Teiselt poolt oli saar omal

legi enam kellelegi viima minna, isegi mitte mitmenädalase hilinemisega.)

Eesti piirivalve, kes püüdis kontrollida salakaubandust ja mootorpaatide liikumist, "tegi oma asjatundmatusega saarerahvale asjatut tüli", nagu öeldud. Kui piirivalverid olevat küsinud mandri paadimeestelt, kus nood käinud, et nii kaua merel olnud, vastanud need, et käinud Aksis küsimas, kas uut paati saab tellida. Aga Kolgaranna



➔ Labürint, mis eeldatavasti peaks kalaõnne mõjutama.
➔ See laevahukumaterjalidest ehitatud saun püsib veel, siin on sajandi algul olnud fotolabor.



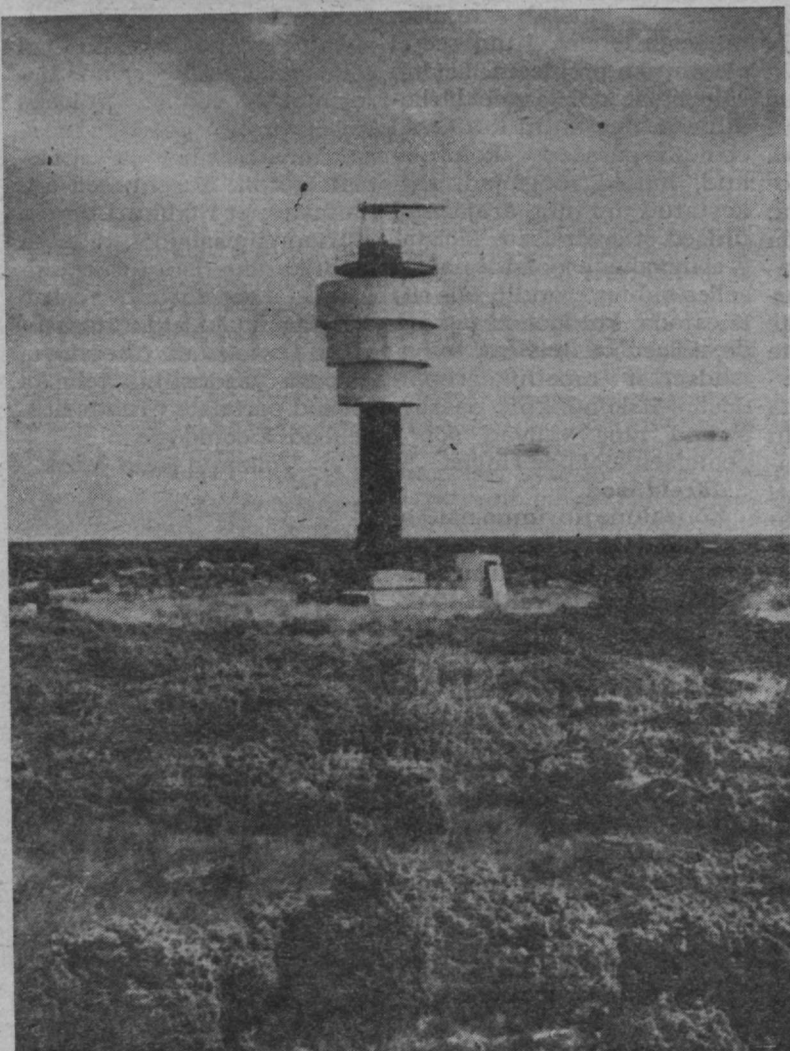
moel eraldatud ja turvalisem paik kui manner, eriti neile, kes merega sinapeal. Põgenikest on ju tulles-minnes meenutusi maha jäänud, samal ajal on teated ehk mõnestki dramaatilisest sündmusest saarele hiljem jõudnud, kui kõige hullem mõõdas. Isegi Eesti Vabariigi väljakuulutamine sai saarlastele teatavaks vast kolm nädalat hiljem, küll nähti enne praegust "Suurt Tõllu" laevakaravani viimas. (Tegu on niisiis 1918. aastaga, praeguse vabariigi väljakuulutamise teadet po-

mees vastanud hoopis: "Tulin vaatama, kas luht on klaar." 1941. aasta sõja alguses õnneks ei jõudnud mobilisatsioonikäsk "mere taha", mõndagi paha vältides.

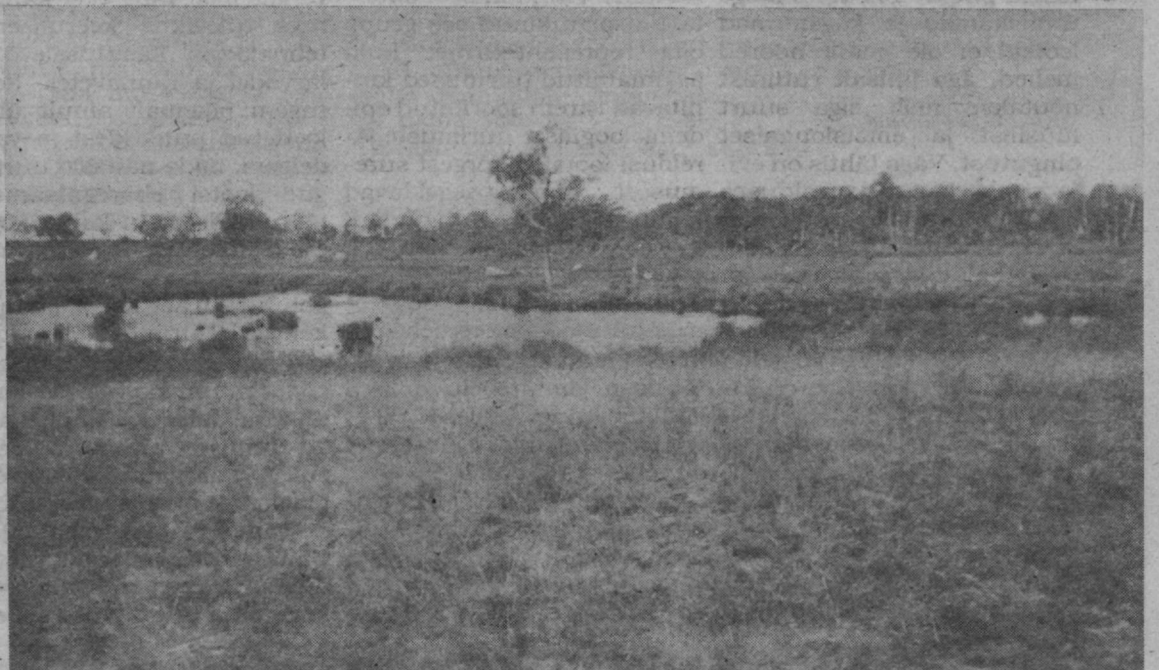
1944. aasta põgenikevool jättis maha vaid neli inimest, 1952. a. jättis saare fühjaks.

Reet Naber

Tuumamajakas töötab automaatselt.



Nõukogude võimu parditiik.



EESTI MEREMEES

EESTI MEREMEES



Tänapäeval keegi enam Aksil ei ela, viimased elanikud sunniti lahkuma piirivälve arvates ehamugavast kohast. Hiljuti püstitati Muuga sadama tarbeks aatomimajakas, ainsad suveöörad on nüüd Prangli lambad. Enne sõda oli Aksil viis talu: Kaguotsa, Aksi-Iisaku, Aksi-Madise, Pihlaka ja Vahetoa; sepikoda, paaditööstus, kool, laulu- ja pillikoor. Saare keskel olid kultuurheinamaad, rannas igal talul oma paadilauter. Ja veel oli igal oma kraav. Heinamaad seisid korras, sest neilt olid kaevatud kuivendus-kraavid mereni. Kraavisuud ummistusid sügistormidega ja igal kevadel võeti ette suur ühistöö: kraavipuhastusest võtsid osa kõik saareelanikud pisimagi poisini. Nüüd pole seda aastakümneid tehtud, puud on kuivanud ja saare keskosa soostunud, partide röömuks.

Sõda viis saarelt inimesed (kahest talust Aksbergid) ja ka ...nime. Pärast sõda ilmunud kaartidel on saar ilma nime, vene ja saksa merekaartidel Eksi, soome merekaartidel aga Aksi (Eksi).

Liina Velland

Rahvas, kes Aksil elas, oli erakordselt elujõuline ja edasipüüdlik, energiline ja laia silmaringiga. Vähe sellest, et nad harmooniume ehtasid, neil oli selle viie majapidamise peale ka oma neljahäälne laulukoor. Kooli pidid nad muidugi asutama — oma lapsed ju —, aga peale selle tekkis pasunakoorgi. Aksi mehed käisid Jõelähtme, Prangli ja kaugemaiski kirikus oreleid häälestamas. Või teine näide: üks Aksi mees võttis ette sõita purjepaadiga üle Botnia lahe Vaasa linna paadimootorit muretsema. See oleks tänapäeval isegi purjespordlastele raske: minna ilma õigete merekaartideta ja eriliste navigatsioonialaste teadmisteta läbi Ahvenamaa saaristu. Et Aksi mees üldse sinna jõudis ja Vaasa linna üles leidis — on see ju terve probleem ühele väheharitud saarlasele. See-eest ettevõtlikkust kuipalj!

Need mehed, kes Aksist ära läksid — Aksbergid —, on kõrge vanuseni selge mõistuse ja laia silmaringiga, humoorikad pealegi. Läänes peaks Aksberge olema neli venda, pärit Aksi-Madise ja Aksi-Iisaku talust. Harald Aksberg hakkas Rootsis tegema sedasama, mida siingi — hakkas paadimeistriks. Oli väga hinnatud peene töö mees, nii et tegi laevatehases luksus- ja mootorjahte, kalleid lõbusõidupaate. Puutööoskused, silmamoot ja teadmised olid tal siit väikeselt saarelt kaasas. Rahuldumata selle tööga ja nende teadmistega, mis tal olid, on ta uurinud laeva- ja paadiehituse probleeme kogu maailmas. Meremuuseum on temaga konsulteerinud juba üle kümne aasta. Kui ta ise ei tea, siis otsib kellegi, kes teab, või leiab vastavat kirjandust ning kirjutab sellest, mis ta teada sai. Peale selle on tal väga hea käsi joonistuste peale, nii et kirjaga on tihti kaasas skeemid ja joonised. Nii on meil väga tore ja viljaks koostöö.

Vello Mäss

Nahk- või puurublaid?

Möödunud sajandil kasutati Kärkla kalevivabrikus osa palga väljamaksmisel nahkrahasid. Nende eest sai osta kalevivabriku poodidest, aga ka maksta arveid Lääne-maa kõrtsides teel Tallinna.

Tänapäeval otsivad paljud ettevõtted võimalusi oma töötajate olmemuresid leevendada. Küllap mäletatakse "Balti Manufaktuuri" telereklaami, mis teatas koondise töötajate võimalusest teha sisseoste "Liivi Lahel".

Ka Eesti Merelaevandus on püüdnud üht-teist ette võtta, küll autosid või muid valuuta eest ostetud kaupu jaotades, odavat suitsuvorsti hankides või muul moel. Jaotamine usaldati ametiühingule, kes mitmesuguste järjekordade moodustamise ja hüvede jagamisega oma tähtsust tõstis. Igasugune jaotamine aga, kui kõigile ei jätku, sisaldab endas paratamatult ebaõiglust. Kui üks töötaja saab auto, on ju selles ka tema töökaaslaste osa, kes ilma jäid. Kui aga keegi saab teise või kolmanda auto... Paraku ei suudetud jaotada kellegi õiglustunnet või väarikust riivamata.

Nüüd on leitud nahkrahadega sarnanev lahendus: kõik Eesti Merelaevanduse töötajad said võimaluse kanda osa oma palgast isikuarvle, mille abil on võimalik hankida kaupu või teenuseid, mida muidu saab ainult valuuta eest. Iseenesest tore idee, ainult teostus vaja hästi läbi mõelda. "Morjak Estonii" teatel hakkab sellise isikuarve ulatuses kaupu pakuma kauplus "Albatross" Tallinnas.

Kas käia üks või mitu korda?

Et pakutud võimalus tööpoolest olmemuresid leevendaks, peaks selle teostus välja nägema umbes nii — laupäeval võtaks kaasa oma pere suured ja väikesed liikmed, prooviks kõigile selga ja jalga, mida just hooajaks vaja, õiendaks arve ja ongi mure murtud. Või on tulemas ootamatud külalised, kohvikus ja poes midagi pole, aga ühteist suupärast, head kohvi sinna juurde ja võib-olla ekssootilist jooki saaks ikka.

Eelluureks mindi poodi kolmekesi: A — teismeliste lastega pereema, B — väiklapselise pereisa ja C — mere-meis. Põhimulje on pettumus.

B: Meie tahame juba aammu köögikombaini, aga seda pole.

A: Mina tahaksin adapterit ja väikesi patareisid, aga pole. Ja väikest odavat duubelmakki.

B: Neid on, aga sugugi mitte odavaid. Ja ka firmad pole need, mille kaupa osta julgiks. Meie tahaksime edaspidi korralikku televisorit, aga sealne ainus on väga väikese ekraaniga.

A: Talongikaupu ja muud defitsiiti, mida pole aega hankida, peaks siis ju sealt saama. Aga pole ei lahustuvat ega filtrikohvi ja ka maistuste valik on väga kesine.

Meie perele kuluks ära soolitud meestejope, aga pikale mehele ei paistnud leiduvat. Ja naistepoede valikut pole ollagi, pärast tuntakse tänaval ära — ahaa, see on Eesti Merelaevanduse töötaja.

B: Minul on vaja teksapükse, aga suuremaid numbreid polnud. Ja uut kampsunit on vaja, aga meestekampsuneid pole.

A: Ka naistekampsunid olid ülearu läikivad. Mina tahan töölkäimise, mitte peokampsunit. Ja ka lastele ei leidnud midagi selga panna.

B: Meeste talvesaapaid pole ka.

A: Naiste musti peokingi on üksainus tegumood. Neid ei saaks juba sellepärast osta, et pärast peol mitte punastada, kui kõigil naistel ühesugused kingad jalas on. Aga minu numbrit niikui ei olnud. Ja ka lastele sobivaid jalanõusid ei leidnud.

B: Mina samuti mitte.

Müüja: Meile tuleb uus kaubapartii, tulge siis vaatama. Ja üldse peate sagedamini vaatamas käima.

B: Aga siis võib ju tekkida järjekord.

Müüja: Aga kust te loodate ilma järjekorrata saada?

C vaatab ja kuulab, mutgab ja ütleb, et eelistab välismaiseid kauplusi. Iseasi, kui just oleks tehnikakaupade garantiit ja tehnoloogidus.

Kahjuks on meie valuutapoedki kodumaised. Pole "Albatross" ainuke, kus soovitakse sagedamini "vaatamas" käia, kuigi valuutapoe eesmärk peaks olema hoopis säästa kliendi aega, et ta tarviliku asja kindla peale kätte saaks. Kui kõigile ei jätku, kummitavad teisedki tuntud ohud — letialune kauplemine ja korruptsioon.

Kas ikka peab "vaatamas" käima?

Üks jaotamise põhialuseid on see, et kõigil on ühesugused vajadused, jaotaja ülesanne on vaid vajajad järjekorda seada. Aga on ju veel teisi- gi kaubagruppe, mida Eesti Merelaevanduse tuhandeid töötajast keegi võib vajada. Üks tahab autoosi, teine pril-

liiraame, kolmas importööriistu, neljas hambaproteese, viies turismireisi... ja võib-olla alles viiekümne esimene tahab pärlitega teksapükse ja läikivat kampsunit, mida "Albatross" pakub.

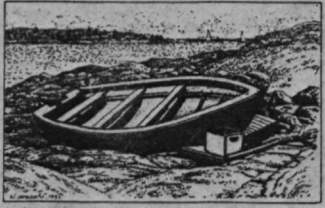
Eesti Merrelaevanduse pearaamatupidaja Lidia Terentjeva kinnitas, et erinevaid vajadusi saab siiski arvestada: isikuarve abil saab tasuda kõigi kaupade ja teenuste eest, mida muidu valuuta eest müüakse, niisiis ka turismituusiku või hambaravi eest; "Albatross" on valitud tarbekaupade müügi jaoks. Kui see kauplus end selles rollis ei õigusta, võib Eesti Merelaevandus välja valida ka mõne teise valuutapoe. Kahjuks ei õigusta end tavaliselt ükski monopoolses seisundis olev kauplus, kahte kaupluse korraga aga ühe ja sama töötaja isikuarvet üle kanda ei saa — arvutite värk.

Nagu suletud ring. Lääne pool, kuhu ütsna sageli viimase ajal vaatame, on leitud olmemurede leevendamiseks tõhusaim vahend — raha, mis igal pool maksab. Kuni meil seda pole, aitab ehk mõlemine Lääne kogemusele, millega tagatakse ostjale valikuvõimalus: ka väiksemates linnades on mitu kaubamaja, aga seal, kus pole otstarbekas kogu kaubavalikut kohapeal riulile ritta seada, kasutatakse tellimist kataloogi järgi. Nii saab ostja soovitud kuhu, värvuse ja suurusega eseme. Või leitakse midagi muud, mis tagab ostjale piisava valiku, aga tihe "vaatamas" käimine ega järjekord ei peaks küll asja juurde kuuluma.

Madli Vitismann
Dmitri Prantsu fotod

"Albatross" kaupleb praegugi, kuid pärisraha eest. Kui saabub Eesti Merelaevanduse hangitud kaup, on valik loodetavasti suurem.



Eesti
Kalur 1991
4

EESTI KALURITE KOONDIS

Stockholmis ilmuva kalurite ajakirja XII aastakäigu viimane number sisaldab koguni kolm ümbertrüki Tallinnas väljaantavast "Eesti Kalandusest" — nõnda tihedaks on läinud ühe ala meeste suhtlus, lisaks veel "Randlastest" informatsioon Viimsi päevade kohta. Aga ka originaalmaterjale on mitu pikemat ja lühemat lugu. Harald Aksberg alustab lugu barokantiniist "Tormilind", et siis põhjalikumalt jutustada oma tööst mootorpurjekal "Mars". Temalt on ka kirjutus "Tött ja fantaasiat", milles kõneldakse Sveaborgi kindlusest, mille rootslased ehitasid omal ajal kaitseks venelaste vastu, kuldmeentidest ja mitme põlve Naissaare ning Aksi meesest, kõik ikka selle Helsingi esise saarekindlusega seoses.

Eralt Art on kirja pannud kolm selle numbrilugu. "Salapiiritus maitses ka rootslastele" käsitleb eestlaste ja rootslaste seoseid ses seadustamata tegevuses. Artiklis "Kas kalamiinid?" arutab autor 1941. aasta sügisel meres liikunud imelike lõhkekehade üle.

Oma kolmandas loos mõtiskleb Eralt Art, mis otstarve või uskumus võis olla seoses nii Eesti, Rootsi kui Soome saartel esinevate kividest laotud labürint-teedega (Eestis "turgilinnaks" nimetatud). Rootsi rahvapärismuigatahes kõnelevat, et labürindist läbijooksmine pidi tooma head kalaõnne. "Kas ka Eestis ehitatud labürindid on ehitatud kalaõnne suurendamiseks lootuses või on need ainult võõrsil nähtud uudsus, munakividest laotud ringkäikude idee ületoomise huvi kodusaarele? Oli kõigile huvitav, et kividest üleslaotud ringkäikudes võis jooksja ära eksida, kui jooksurada kinni sulgus. Eestis oli vanade uskumuste kohaselt kalaõnne olemine naisest. Kui kalur paadiranda läks ja teel tuli vastu naisterahvas, siis pöördusid paljud koju tagasi. Naise vastutulek või risti üle tee minnek viis ta kalaõnne endaga kaasa. Ka seal oli mõte, et kalaõnn kadus, kui tee sulgus, või veel hullem, kui naine vastu tuli ja kalaõnne "kaasa viis", arutleb autor.

Veel avaldatakse selles numbris 37 aastat vana artikkel "Stockholms-Tidningeni" eestikeelseilt lehekülgedelt, mis kõneleb eesti kalurist Väddöl 1954. aastal. Ühtlasi kutsuvad "Eesti Kaluri" toimetaja lugejaid üles kirjeldama oma esimesi kalastus-aastaid võõrsil.

Kõigele lisaks pakub Elmar Pettai neli mõnusat retsepti kilude soolamiseks: peale võrtsi ja pipra, soola ja suhkrut nii ja nii palju muskaatpähkli, muskaatõit, hispaania humalaid, ingverit, koriandrit... Annaks taevast, et praegune Eestimaa laps mitte ainult nende viimatinimetatute, aga ka varsti juba kilu enda mainimisel ei küsiks: mis see on?

Mari Vamb

Kalamehejutt

Oktoobrikuu keskel külastas praegu Stockholmis elav tuntud kalandustegelane ja kirjamees Elmar Pettai jälle kord koduseid randu. Siinkohal väikesi väljavõtteid pikast jutuaamisest Meremuuseumis. E. Pettai vastasrääkija on Meremuuseumi teadusdirektor Jaak Sammet.

EP: Pranglile ma sattusin Kalanduskoja praktikandina. Parajasti uuriti rändangerja liikumissuundi. Selleks osteti üks bottengarn ja me panime selle Pranglisse üles. See oli 1938. aastal. Olid kõvad kirdetormid, need löid ta sageli segamini ja kuu aja pärast tuli see välja võtta. Järgmisel aastal hakkasin kalatööstuse peale, siis läksin teist korda Pranglile. Arendasime uue süsteemiga tursa rookimist, et ta linna viimiseks halvaks ei läheks. Siis hakati seal ka esimest korda maksaõli tegema. Naised said rannas tööd.

Ühistu oli seal olemas juba 1921. aastast, aga siis tegeles vaid kalurite toiduainetega varustamisega. Kuid tol ajal hakkas ühistu ka kalu ostma ja kogu seda vahendust tegema. Mina sõitsin transpordipaadiga ikka Tallinnasse kaasa, selle paari-kolme tunniga, mis kaladega õiendamisega läks, pidin mina toiduained ja hiljem, sõja ajal, ka veel riidekraami ja viina kätte saama.

Nii see viis aastat käis. Kui inimene tahab ühte ühiskonda sisse elada, siis tuleb selle paiga eluga kohaneda. Naisegi sain Pranglilt. Teatud aja olid toiduainetetööstusega seotud mehed mobilisatsioonist vabastatud, nii jäin minagi kõrvale. Kui oli üle mere vaja minema hakata, saime õigel ajal teada, et Soome tulevad põgenikud antakse juba venelastele välja. Ehkki soome rahvas oli eestlaste poolt ja aitas palju kaasa sinna sattunute edasi pääsemiseks. Nii et meie läksime otse Rootsi.

Ah jah, Prangli oli tol ajal elujõuline saar, seal oli 500 elanikku. Minu käes olid ju nimekirjad — kõik toitlustus ja raha maksmine käis ikka kalurite ühingu kaudu. Ja piirivalvet ei olnud meil rohkem kui kaks meest. Nüüd on

neid seal plangu taga, plank 2—3 meetrit kõrge — räägitakse, et seitsekümmend või kaheksakümmend tükki, ei teagi kui palju, nad ei tule sealt välja ka... Nendest peame kõige enne lahti saama. Meil ei ole neid vaja ühe saare peal, mis võiks ainult kalurite oma olla. Aga nüüd tuleb see kurb lugu, et kalureid ei ole enam. Kui elanikkond on 150 inimest, kolmandik neist lapsed, teine kolmandik ehk vanad, siis jääb ainult 30—40 elujõulist meest, kes kala püüavad. Et kalur läheb oma paadis, püüab oma kalad, müüb oma kalad — seda võimalust praegu ei ole. Kas see tuleb?

Miinuskülg on turustamine. Kalur elab elujõuliselt, kui ta saab oma kalad värskest ära müüa. Kas otse tarbijale või siis kaupluse kaudu. Pranglil kipub see võimalus ära jääma.

Mida meie ajal ei olnud, on kalasuitsutamistehh. Tormiga tuleb tihti palju kala, ei õnnestu kohe linna viia. Nii saavad inimesed tööd ja kala säilib.

JS: Kilu-räime saab ju karpika panna, see on nii lihtne töö.

EP: Kilu võib vabalt puutünnides ka olla, kas 10—20 liitrit või isegi 50 liitrit. See on minev kaup — kui võrtsi saada on. Seda läheb põllumehele ja linnamehele. Linnamees on küll harjunud 200—300 grammist karpit lahti võtma...

JS: Eks linnas on juba küllalt palju väikesi toitlustustevõtteid, kes nõus tünni võtma.

EP: Meil Eestis ei olnud ju sügavkülmutuskappe, aga nüüd annab see täiesti teise perspektiivi. Jahutus säilitab kala palju kauem.

JS: Muidugi, võõrast piirivalvest tuleb lahti saada. Aga teine asi on see: Soome on nüüd kaua aega vabalt ja normaalses turumajanduses elanud, kuid ka seal on rannakalandus välja surnud. Rootsis ka vist peaaegu. Ühesõnaga, Soome lahe põhjakaldal, mis on meie jaoks lähim võrdlus, ühes suures elujõulises Soome rannakülas on üksainuke kutseline kalur... Aga küla ise on elujõuline, selles on asi. Ning

muidugi igaühel on endal võrgud ja nendega püüavad. Nii et see rannaküla asi on väga mitme kandiga probleem.

EP: Kui Rootsist rääkida, siis tema on oma mehhaniseerimisega sinna jõudnud, et 16 tuhandest kalurist on ainult 4 tuhat alles. Ja need ei ole ka suurem osa väikesepaadi-püüdjad, vaid traalimehed. Traali peal on tavaliselt 4—5 meest. Aga ühemehe-püüdjad on ikka muidugi ka. Mu äiapapa poegki püüab ükski, ehkki tal on ka abiline; ei vaheta seda traalimehe elu vastu.

Randades tuleb arendada suvitust. Siis kalur müüb oma saaki suvitajale. Kui need muidu ei osta, siis linna minnes ikka — suurt haugi või lõhet on omapüütu pähe linnas hea näidata... Jah, rannakalur peaks varustama kalaga kohalikke elanikke ja suvitajaid. Niimoodi, koha-peal müües saab ta poole rohkem tulu. Ei tea, kuidas siin, aga Rootsi kalamees saab, ütleme, 4 krooni kilost, poes aga müüakse 16 krooniga. Eestis ei ole see lõikamine vist nii suur. Rootsis on see ärimees, vaheltkaupleja, nii tähtis mees: tema võtab kasti eest, tema võtab autoveo eest, tema võtab kaalumise eest. Kui on hea hind, saab kalamees 4 krooni, on halb — saab ainult ühe, aga poes maksab ikka 16...

Viimsi poolsaare omad saavad muidugi kõik oma saagi linnas turustada, pealegi kui transport saab organiseeritud... Ei, ega ei saa öelda, et siin praegu kalapüüdjad ei ole. Kui ma nüüd läksin Kräsuli saarele, olid Rohuneemes kalakastid kalda peal, aga see oli peenräim, mis hästi ei lähe, sügisel tuleb teda tihti. Eelmisel päeval oli kilu ka palju sees olnud, see tuleks muidugi õige võrtsiga karpit panna.

JS: Läheb ka peenräim, ei jää meil see praegu poodi seisma...

Aga rannaküladega seoses tuleb peale kalanduse veel paljude asjade juures nuputada: ranna põllupidamise ja puhkemajanduse juures. Kui paljud asjad ühendada, siis mängib välja võib-olla. Ainult

kalandusega välja ei tule, nii kahju kui see ka on. See oleks ju muidugi ilus jne., jne. Aga asja tuum on selles, et rannakülas üldse inimesi oleks. Hea küll, konjunktuur muutub, hakkavad rohkem kala püüdma. Aga kui inimesi ei ole, siis pole midagi.

EP: Oma maja, oma maa... Ega kutseline kalur ei ole ju päris põllupidaja, aga tal peab oma piimalehm olema, seapörsas ka, sest ega liha ei ole tal ju mugav osta. Või on? Päris kalarapetega siga sööta ei saa, jääb traanimaitse, aga vilja osta ja rappeid hulka panna, see on ikka kasulik. Rootsis ei või muidu ise siga tappa, tapamajas peab tapma, see on sanitaarõuete pärast.

JS: Rannamees võib töötada vabrikus kas või saja kilomeetri kaugusel. Heade teede korral jõuab ta õhtul päris ruttu koju ja läheb oma paadiga välja kui tahab. Nii on ta ikkagi merega seotud, ehkki merest tööd ei saa. Piirivalvete lahendamise otsustub, et igal mehel võib paat olla, kuigi ta ei ole kutseline kalamees. See on praegu puht-tehniliste asjade taga: kui saab ühed piirivalvurid minema, teised asemele, mõistlikud proportsioonid. Tulevaks suveks peaks pilt ikka kohe põhjalikult muutunud olema.

EP: Jaak, aga kuidas sa lahendaksid niisuguse asja. Mina olen nüüd vana, aga kui suvel minu poeg tahaks tulla kala püüdma — temal teki-ivad probleemid. Kas teil on paaditööstusi, mis teeksid kaluritele paadi, et saab püüdma hakata? Ja mis hinnaga?

JS: Tegijaid on kindlasti. Ja hinnad — eks need muutuvad. Proovin kohe järele küsida, ühed tegijad on siit 300 meetri kaugusel.

EP: Ja eks vaja oleks mootor-, mitte sõupaati. "Eesti Kalanduses" kirjutati, et need mootorid, mis Pärnus 40—50 aastat tagasi tehti, on nüüd läbi. Kust uusi saab? Eks see peaks nii 5—6-hobujõuline olema.

JS: Liigub 45-hobujõulisi traktorimootoreid, aga eks need on kalurite jaoks rasked. Kõige lihtsam oleks Rootsist kaasa võtta...

Sain praegu telefoni teel kätte end. Kalurikolhooside vahelise Laevatehase tootmisdirektori, jäi küsimata, kuidas nende tehase nüüdne nimi ongi. Tema ütleb, et sobiv paaditüüp oleks 6,3-meetrine, nimetavad kannutüübiks. Ees on väike kajut. Hind ilma mootorita on kuus-seitse tuhat rubla. Rootsistunud inimese jaoks on see võileivahind. Soovitas, et sinna sobiks 8—10-hobujõuline diiselmootor. Aga meie omad on rasked ja raske saada ka.

Kuulda on, et keegi pidi püünisetööstuse ka käima panema.

EP: Jah, nüüd kalamees ei taha enam õngi sööta. Ehkki see oli ju õieti naiste töö. Rootsis on tursapüügil ka püüniste peale mindud. 20—30 tursavörku peab ikka sees olema, kui tahad kala saada. Üks võrk maksab 750 krooni.

Aga turska on vähe. Kilu ja räim ei ole meie meres vähenenud. Ja lesta on ka tublisti rohkem.

Jutuaamist kuulas
Madli Vitismann

Elmar Pettai sidemed Eesti Meremuuseumiga on ammused ja tihedad. Sellel fotol "Eesti Kalurist" on meremuuseumi ja ETV rahvas 1989. aasta mais hr. Pettail külas. Peremees ise on vasakult äärmine.

Elmar Pettai

Meresõda Läänemere põhjaosas 1941-44

**Hango N. Liidu tugipunktina Soome lahe suudmes
Kuidas venelased
totmetasid Hangosse 600
mobiliseeritud eestlast
Tallinnast**

Moskvas sõlmitud rahulepingu alusel märtsis 1940 olid soomlased sunnitud rentima Hango poolsaare koos ümbritsevate väikesaartega 30 aastaks N. Liidule. Venelased alustasid kohe selle 115 ruutkilomeetri suuruse maa-ala väljaehitamiseks sõjaliseks baasiks. Järgmise aasta mais oli baas valmis ja sinna kuulusid rannapatariid, laskurbrigad, jahilennukite rügement, vesilennukite flotill, mereväe, õhutõrje ja piirivalve üksused — kõik kokku 25 000 meest.

Lisandus veel kaks kuni kolm tuhat meest, kes moodustasid tuleõhku, sadama-, majaka- ja kalanduspersonali. Hango garnisoni ülemaks oli määratud kindralleitnant Sergei Kabanov, kes saabus Leningradist kohale 15. mail 1941. Venelaste poolt mobiliseeritud eestlaste teekonda Hangosse 1941. aastal on kirjeldanud Peeter Lindsaar oma usutluste kogus "Mardus küljatas" (EKK. Lund 1964) järgnevalt:

Kui 1941. aasta augustis sakslaste pealetung Tallinnale takerdus, teostasid venelased nende valduses olevad Põhja-Eesti alal mobilisatsioon, mis tol korral jäi viimaseks. Kuna venelased rakensid kõrvalehooldajate perekondade vastu surveabinõusid, olid eestlased sunnitud mobilisatsioonikäsku täitma.

600 meest

Mul oli perekond Tallinnas.

Ilmusin määratud päeval kumispunkti Hipodroomile, kus meid — umbes 600 meest — määrati mereväkke ja viidi Kloostri tänavale, Gustav Adolfi gümnaasiumi ruumidesse. Arasõidu eel saime Kalamaja tänavas asuvas varustuslaost riietuse. See koosnes õhukesest pluusist, püksitest, pilotkast ja tsaariaegsest verisest ja läbilastud sinelist.

Meid paigutati mootorpurjekas "Ornele", mille trümm oli laskemoona täis. Kuna sõjavarustust peeti väga kalliks, saatis laeva tugev eskort: mitu traalerit ja väike sõjalaev. Merel traaliti välja mitu miini, mis õhiti. Ükskord ründasid meid Soome lennukid, kuid nad ei julgenud atakki korrata, kuna merel liikus palju sõjalaevu.

Olles mõeldud Soome saartest suitsukatte all, saabusime Hangosse hilisõhtul. Reidil läks venelasest komandör maale ja me jäime üksi laevale. Kuna soomlasil oli meie asukoht teada, noidsid nad laeva kogu öö ägeda kahuritule all.

Määrati nuhid

Hommikul viidi meid salkadena maale, juhiti metsa ja kästi seal elama hakata. Mõni päev hiljem toimus määramine väeosadesse. Kokku jäi meist ainult üks suurem maaalusesse laatsaretti määratud salk. Teised hajutati allüksustesse venelaste hulka. Suurem osa mehi läks pataridesse. Väikesele osale anti relvad, kuna teised määrati töölisteks ja ühtlasi lahingu korral väljalangenud suurtü-

kinumbrite asendajateks.

Olenevalt ülemusist oli väeosades kohtlemine erinev. Muidugi olime, nagu kõik punaväes, nii NKVD kui ka eriosakonna valve all. Loodi nuhkide võrku ja kuulati alata üle. Meil sunniti nuhiks üks allohviter. Mees oli aga nii aus, et ta omavahel viibides hoiatas enese eest ja palus tema kuuldes mitte rääkida režiimivastastel teemadel. Muidugi polnud kõik sellised. Meie hulgas leidis ka neid, kes kõik kuuldu ette kandsid.

Alguses oli vene madruste suhtumine meisse päris heatahtlik. Pärast Tallinna ja Hiiumaa langemist muutus see järsult halvaks. Hakati etteheiteid tegema, et eestlased Tallinnas sakslasi lilledega olid vastu võtnud ja et Hiiumaal ei osutatud sakslastele vastupanu — joosti hoopis üle. /.../

Oktoobri alguses käsutati väeosades laiali olnud eestlased täies varustuses diviisi staabi ette. Pärast pikki rännakuuid Hango sadamarajoonis viidi lõpuks osa mehi "Hangon Keksiä" ja "Hangon Elö" ruumidesse, kus moodustati kaks ehituskompaniid. Meil võeti relvad käest ja pandi blindaaže ehitama. Ilmselt oli töö otsitud selleks, et meile mingit tegevust leida. /.../

Arreteeriti

Venelastest eraldamise peapõhjuseks oli asjaolu, et eestlaste jutud elust vabaritigi ajal kütsid venelaste meeled ärevile ja õonestasid nende poliitilist meelsust. Kuna inimesed elasid tihedasti koos,

oli jälgimist kerge organiseerida. Mehi arreteeriti ja mõned neist jäid kadunuks. /.../

Mereväelased olid ehtsad "röövlid", ustavad kommunistid ja kahtlemata kange moraaliga sõjamehed. Jalaväelaste moraal oli aga nõrk. Nad lasksid end eestlaste juttudest mõjustada ja olid blokaadi ajal paanilises meeolus.

Ühel päeval hakati rivistumisel mehi välja hüüdma, kusjuures väljaüütul kästi kõrvale astuda. Tegemist oli nuhkide ja kommunistidega. Järelejäänule anti käsklus "vasak pool, käies marss" ja teekond läks sadama suunas. /.../

Meid paigutati sadamas mootorpaatidele ja viidi merele. Mõllas torm, kõrged lained pildusid paate nagu mängukanne ja valasid mehed üle jääkülma veega. /.../ Järsku võeti kurss ühe saare sadamasse, kus toimus maabumine. See oli Russarö.

Kaotasid pea

Meid pandi elama saare lõunapoolsele kaldale, tuleõhku läheduses asuvasse barakkidesse. Varsti toodi sinna Hangost 7—8 kilomeetri kaugusel maa-aluses haiglatalinas elanud eestlaste salk. Teel sadamasse oli metsast venelaste poolt avatud tuli, mille tagajärjel üks mees sai jalast haavata.

Järgmisel päeval, 2. detsembri hommikul käsutati jälle kõik mehed, isegi haiged, uuesti tööle. Meestest moodustati ahelik lähedase kalju tippu ja käest kätte ulatatud mürsud liikusid sinna ja heideti merre.

/.../ Sadama muulil loopi-

sid venelased merre püssipadruneid, sütikuid ja muud laskemoona. Eelmisel päeval toidumoonaga lastitud praamist paistis veest vaid osa laadungist — praam oli õõsel ära vajunud. Merre heidetud lahtisest jahust oli vesi muutunud kõrdiks ja kleepinud rannakivid taagnaga kokku.

/.../ Lõunal käies nägime, kuidas madrused tagusid kirvestega sodiks tuleõhku valgustusseadmed. /.../ Ülemused olid kaotanud pea, valitses paaniline meeolu. Kästi nii kiiresti kui võimalik sadamasse kuhjatud toiduvarud merre heita.

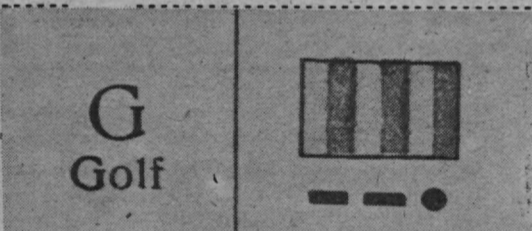
Toidu hävitamine

Või- ja rasvatünnid tuli enne puruks peksta, jahukotid rugadega lõhkuda, makaronikastid purustada. Venelased vaatlesid näljaste sõjadega, kuidas sogsasse vette loobiti isuäratavat eesti ekspordivõid, kuidas lained või aplalt neelasid ja selle hetk hiljem jälle kaldale paiskasid. /.../

Lõpuks ei jõutud enam kõike purustada: veeretati vette purustamata tünnid ja kotid. Kõige lõpuks saatsime toidukraamile järele ka kolm kail vedelenud kahuritoru.

Russaröle viidud 290 eestlast "unustati" venelaste poolt kas kogemata või meelega maha. Kui Soome sõdurid tulid saarele, viidi eestlased Karja linna ja sealt edasi Malmi olümpiakülas asuvasse sõjavangide laagrisse, kust nad hiljem, 1. jaanuaril 1942 pääsesid tagasi Tallinna.

(järgneb)



guaano (guano), merelindude (kormoraanide, suulade, kajakate jt.) ning ka hüljeste, nahkhiirte vm. loomade kuivanud väljaheidet. Lademetenä leidub g-t kuiva kliimaga aladel, nt. L.-Am. läänerranniku ja saarte, Lõuna-Aafrika lähiste ja Kariibi mere saarte linnulaatadel. Ligikaudsete hinnangute kohaselt peavad linnud L.-Am. läänerrannikul 1 tonni g-tootmiseks sööma 22 t kalu (anšoovislased). G-t kasut. väärtusliku lämmastik- ja fosforväetisena, sisaldab u. 9% N, 13% P₂O₅, kaaliumi ja kaltsiumi. Kalag-ks nimet. tehiskult pms. Jaapanis ja Norras kalajäätmetest valmistatud toodet.

gunterpuri, h u a a r i p u r i, sliding gunter, kolmnurkne puri, mille esiserva (eesliigi) alumine osa on kiinnitatud masti ja ülemine kahe nahaga vooderdatud metallvõru abil piki masti tagakülge tõstetava nihketengi kül-

ge. Kasut. pms. paadipurjena. Nime sai arvutuslühikate leiutaja Edmund Gunteri (1581—1626) järgi tengi liikumise sarnasuse tõttu lühikate keelega. Nimetus huaari (houari) pärineb Ameerika indiaanlastelt ja selle võtsid üle portugallased.

güroasimuut, directional gyro, ka v u r r a s i m u u t; güroskoopseade, mis hoiab alal xasimuudi suunda. G-na kasut. tasakaalustatud 3 vabadusastmega xgüroskoop, mille raskuskese langeb ühte geomeetrilise keskpunkti ja riputuspunktiga. G-le ei mõju laeva manööverdämisel ja lengerdamisel tekkivad inertsjõud. Et vaba güroskoopi g-ks muuta, on vaja hoida selle peatelg horisondi tasandis ja ära hoida Maa pöörlemisest põhjustatud asimuudi hälve, seda tehakse asimuut- ja horisontkorrektorite abil. G-i kasut. kiirete laevade (hõljuklaevad, tiiburlaevad) iseseisva

kursinäiturina ja koos xgürokompasiga polaarpiirkonnas sõites, seal tekkivad harilikul gürokompasill inertsjõu toimele suured vead.

gürokompas, gyro, ka v u r r k o m p a s s, güroskoopseade laeva kursi ja xpeelingute määramiseks. G-i töö põhineb 3 vabadusastmega xgüroskoobi omaduste ja Maa õöpäevase pöörlemise kasutamisel. Esimesena esitas g-i idee prantsuse teadlane L. Foucault (1819—68). Esimese g-i paigutas 1908 liinilaevale "Deutschland" saksa insener H. Anschütz-Kaempfe (1872—1931). Välisjõud, mis muudab güroskoobi g-ks, s.t. sunnib teda pidevalt geograafilise meridiaani tasandi poole pretsesserima, on pendeleefekti kaudu väljenduv raskusjõud. Nüüdisaegne g kujutab endast elektromehaanilist süsteemi, mille peamised osad on tundlik element, jälgiv süsteem,

kursi ülekande seade, korrektor ja kursinäituriid. Tundliku elemendi konstruktiooni järgi jagunevad g-d ühe- ja kahegüroskoopilisteks, viimastes on 2 güromootorit paigutatud xgürosfääri. NSV Liidu merelaevades on kasut. pms. kahegüroskoopilisi g-d, neist levinuim on "Kurss-4". Selle tundlik element, jälgiv süsteem ja korrektor asuvad peaseadmes — xemakompassis, mis on paigutatud vastavasse ruumi — güroruumi, seal asuvad ka mõned abiseadmed nagu toiteagregaat — muundur, jahutusveepump jt. lülitis- ja juhtimisseadmed. Kontrollseadmed asuvad pms. laeva sillal. Peale rooliratta juures ja komandosilla tiibadel olevate on g-i poolt juhitud kursinäituriid veel radaris, raadiopeilingaatoris, automaatroolis jt. navigatsiooniseadmes.

güromagnetkompas, güromagnetic compas, xgüroasimuut, mille asimuutkorrektor on xmagnetkompas. G-s on ühendatud xgürokompassi ja magnetkompassi positiivsed omadused — güroskoobi võime hoida püsivalt suunda ja kompassinõela alaline paiknemine magnetmeridiaani

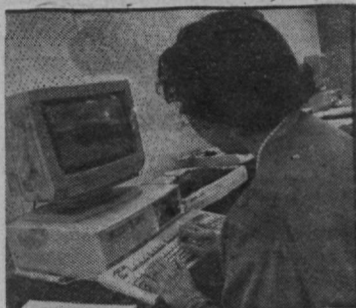
tasandis — samal ajal ei ole g-l nende seadmete negatiivseid omadusi — ta ei võngu kompassimeridiaani tasandis, samuti puudub tal alaline hälve kompassimeridiaanist. G. näitab kompassimeridiaani suunda ja seetõttu on oleneb tema täpsus xdeklinatsioon ja devlatsioon määranguist. G-i kasut. pms. sõjalaevastikus.

gürosfäär, gyrosphere, kahegüroskoopiliste xgürokompaside tundlik element, mis hõljab xemakompassis asuvas elektrivoolu juhtiva vedelikuga täidetud anumast; hermeetiline valgevasest kera, mille sees asuvad 2 teineteisega liigendiga seotud xgüroskoopi (güromootorit), õlivaigisti ja tsentreeriv elektromagnetiline pool. G-i vaba ruum on täidetud vesinikuga, et kaitsta seadet oksüdeerimise eest ja tagada soojusülekanne. Güromootorite teljed moodustavad teineteisega nurga 90°, põhja-lõuna suunaga aga 45°. G-i raskuskese ei lange kokku tema geomeetrilise keskmega, sellest tingituna hoiab pendeleefekt koos güromootorite summaarse kineetilise momendiga g-i meridiaani tasandis ja võimaldab kasutada gürokompassi stabiilse kursinäiturina.

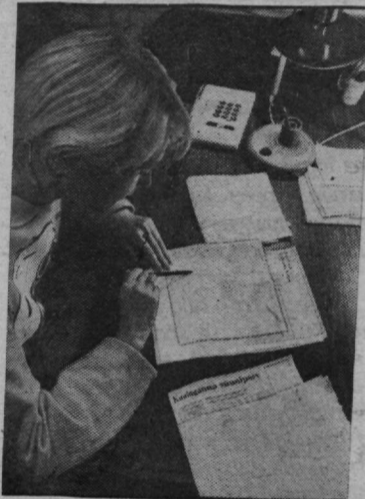
Meie teeme ajalehte

Ajalehte toidavad jalad?

Et mitte rääkida ajakirjaniku töö sellest poolest, mida kõik arvavad teadvat ja oskavat (tulla kohale, vaadata ja kuulata, kirja panna ning homme lehest lugeda), tutvustame seekord seda poolt, mida suuremas toimetuses teevad eraldi inimesed: vastutav sekretär, kunstnik, tehniline toimetaja ja väljastaja. Väikeses toimetuses neid ei ole, ja seetõttu ei saa loo valmiskirjutamise järele järgmiste üduste järele söösta. **Tuleb minna** (minna seetõttu, et toimetusel ei ole autot ega taksotalonge) hoopis trükikotta ja viia lugu laduja kätte. **Tuleb min-**



Seda tööd tehakse igal tööpäeval. Laduja laob tekstid arvutisse ja korrektor nopib neist vead välja.



na ja võtta fotograafi(de) käest fotod. Ning seejärel kulub veel nädal tegevusele, mis värskemaid uudiseid eriti hästi konserveerib.

Millele kulub terve nädal?

Üks ajalehenumber mahutab keskmiselt 50 masinakirjalehekülge teksti ja paarkümmend fotot. Lehte trükitakse teisipäeval. Eelmisel teisipäeval **tuleb minna** ja anda viimane tekst laduda, saada kätte viimased fotod ning kontrollida, kas kõik eelnevalt toodu on laotud ning korrektori leitud vead parandatud.

Kolmapäeval ei tule kuhugi minna. Peab hoopis lugema ridu, mõtma ja arvutama, et kõik, mis lehte peab minema, sinna ka ära mahuks. Tavaliselt ei mahu. Siis peab midagi varuks jätma, mõned fotod väiksemaks tegema, ja lõpuks kõik ettenähtud viisil suurtele paberilehtedele, mida nimetatakse maketiks, joonistama. Veel rubriik "Tänases lehes on lugeda" ja pildiallkirjad ning **tuleb minna** trükikotta. Anda fotod ümber pildistada tehnilisteks fotodeks, kui midagi veel ladumata, siis ise ära laduda.

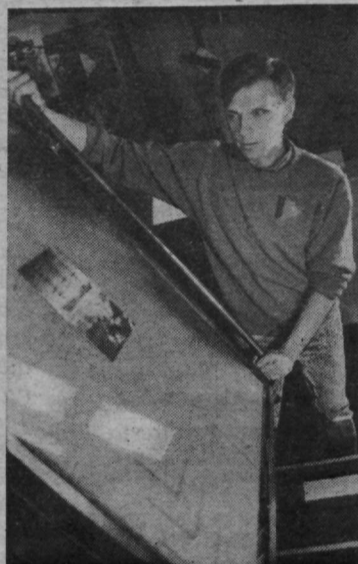
Neljapäeval küljendatakse lehte. Seda teeb arvutioperaator arvutiga, mis nagu nõlavael ridu ja tekstitükke ühest kohast teise paigutab, pealkirju suuremaks või väiksemaks teeb ja sel moel artiklitele maketi järgi ajaleheliku väljanägemise annab. Ainuke viga, ta teeb seda aeglaselt. Ja nii juhtub, et läheb mööda hambaarsti juurde minemise kellaeg, seejärel ka toidupoodide sulgemise aeg. Pole parata, **tuleb minna** ja võtta trükikojast arvuti väljatrükk paberilehtedel, mida nimetatakse külgedeks.

Reede on kõige tähtsam päev. Sel päeval tuleb leida üles kõik vead, otsides neid mitte ainult

mööda sõnu, vaid ka mööda punkte ja komasid; mõõta üle pildid ja tekstid, et kõik hästi oma kohale sobiks; täpsustada viimased faktid. Ja siis **tuleb minna** trükikotta ning teha koos arvutioperaatoriga vigade parandus. See tähendab tundidepikkust tähelepärelise sadama otsimiseks C, G ja K-tähe alt ning teada saada, et see on hoopis Quimper. Siis **tuleb**

Laupäeval ja pühapäeval vaevavad pead kõik võimalikud vead, mis võisid sisse lipsata, ja teadmine, et midagi pole enam parata.

Esmaspäev on kõige kiirem päev, mis algab saatelehtede ja arvete väljakirjutamisega. **Tuleb minna** ja viia saateleht Eesti Ajakirjanduslehtele, **tuleb minna** ja viia arve Tallinna Ajakirjanduslehtele. Seejärel **tuleb minna** Eesti Merelaevandusse ja saada dispetšerilt laevade asukohad, mida sealne arvuti



Fotograafi laevapiltidest tehakse neljapäevaks hiigelsuure kaameraga tehnilised fotod.

vene keeles välja trükib. Panna kõigi sadamate nimed tagasi sellesse keelde, millest nad pärit, lapata kiiruga mälu, teatmikke ja atlasid, et raisata hulk aega näiteks "Kemperi"-nimelise sadama otsimiseks C, G ja K-tähe alt ning teada saada, et see on hoopis Quimper. Siis **tuleb**



Reedel tehakse koos arvutioperaatoriga vigade parandust.

leht minna trükikotta, anda laevade asukohad laduda, seejärel küljendada ning arvutit välja trükkida. Siis tuleb üle vaadata montaaž, mis tähendab seda, et tehnilised fotod ja arvuti väljatrükitud kilelehed kinnitatakse kleepribadega suurele kilele täpselt sinna, kus need valmistatud ajalehes olema peavad. Nihutada mõnd pealkirja, panna valesse kohta sattunud pildiallkiri õige pildi alla... ja hiljem leida ikkagi valmistatud lehest midagi sellist, nagu oli hiljaaegu, kui pöördumine tellijate poole oli sattunud Narva-Jõesuu pildi peale. Ahaa, meenusid pühapäeval meelde tulnud liigsed ä-täpid - ei siin aita muu kui käärid. Kui kõik on valmis, tuleb monteeritud kilerull viia kopeerijate kätte,

kes selle järgi vasest trükiplaadid teevad. Ah jaa, **tuleb minna** ja anda ära Tallinna Ajakirjanduslehti saateleht.

Teisipäev on kõige raskem päev. Värskeltrükitud ajalehepakk kaalub eriti palju nagu igasugune värske kraam. Toimetus peab omal jõul tooma trükikojast ära ajalehed nii tellijaile, Eesti Meremeeste Liidule, Eesti Merelaevandusele kui ka toimetusele endale. **Tuleb minna** ja posti panna värske ajaleht neilegi, kes oma kaastöoga meie ajalehte aidanud sisukamaks muuta - muud honorari meil ju pole. Ühel meist on hulk aega tegemist tellijaile ajalehe väljasaatmisega.

Nädal trükikojas on lõppenud, äratrükid ajalehenumber peast viisatud. On vaja mõelda, kuidas järgmise viie või kümne tööpäevaga tekitada umbes 50 lehekülge teksti ja paarkümmend fotot. Ja et oleksid huvitavad.

Toimetus
Dmitri Prantsu fotod



Teisipäeval pannakse iga käetõstega trükimasina kõrvale 50 ajalehte - need tulevad masinast kiirusega mitu lehte sekundis.

Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 4. novembril:

"IVAN BABUŠKIN" — teel
Constanzast Itaaliasse
"70-LETJJE OKTJABRJA" — teel
Beaumontist Peterburi
"VIKTOR BAKAJEV" — Inchonis
"KRISTJAN PALUSALU" — Tampas
"VIKTOR KINGISSEPP" — Napolis
"SKULPTOR MATVEJEV" — Bremerhavenis
"NIKOLAI JANSON" — Alexandrias
"BORISS BUVIN" — teel El
Mukallast Marseille'sse
"NIKOLAI VILKOV" — Rotterdamis
"TIMUR FRUNZE" — Hamburgis
"ALEKSANDR OSSIPOV" — Antwerpenis
"LENINSKAJA GWARDIJA" — teel
São Francisco do Sulist Las Palmasesse
"ALEKSANDRA ARTJUHINA" — Beiras
"ANDREI ANDREJEV" — teel
Bilbaost Tallinna
"MAKSIM LITVINOV" — Klaipedas
"UNITRADER" — teel Djidjellist
Kanadasse

"VASSILI ŠELGUNOV" — Tallinnas
"JOSSIF DUBROVINSKI" — Cotonoul
"NIKOLAI ŠVERNIK" — Savonas
"JOHANNES LAURISTIN" — teel
Dakarist Temasse
"JAAN ANVELT" — Antwerpenis
"OLGA VARENTOVA" — Inchonis
"IVAN RUSSAKOV" — Freetownis
"PAVEL DAUGE" — teel Marina di
Carrarast Chioggiasse
"MIHHAIL KEDROV" — teel
Nouakchottist Bandjuli
"IVAN BELOSTOTSKI" — Jeddah's
"ALEKSANDR VINOKUROV" — teel
Paranaguast Las Palmasesse
"VERA LEBEDEVA" — Adenis
"IVAN POKROVSKI" — Tallinnas
"VILJANÓ" — teel Lomést
Karlshamni
"GRUMANT" — teel Marina di
Carrarast Tallinna
"GULBENE" — teel Ravennast
Mombasasse
"KOHTLA" — Dunkerque's
"PAIDE" — teel Ravennast

Mombasasse
"POVENETS" — Abidjanis
"RISTNA" — remondis Tallinnas
"HELTERMAA" — Antwerpenis
"SEGEŽA" — Pasajeses
"UNICARRIER" — teel Algiers'ist
Antwerpeni
"HUDOŽNIK NESTEROV" — Ventpilsis
"IVAN RABTŠINSKI" — Emdenis
"ARNOLD SOMMERLING" — remondis Riias
"HUDOŽNIK PIMENOV" — teel
Alexandriast Ravennasse
"HUDOŽNIK KORIN" — remondis
Loksal
"KAPTEN KONGA" — Sarpsborgis
"KAPTEN VOOLENS" — teel
Tallinnast Arhusi
"MEHAANIK KRULL" — Tallinnas
"JUNŌI PARTIZAN" — remondis
Loksal
"KESSULAI" — teel Tallinnast
Rotterdamis
"VIIRELAI" — Tallinnas
"MANILAI" — Ipswichis
"SUURLAI" — Helsingis
"HEINLAI" — Arhusis
"VASSILI KUŠER" — teel

Karlsborgist Tallinna
"FRITZIS GAILIS" — remondis
Tallinnas
"GLEB SEDIN" — Rotterdamis
"FRITZIS ROZIN" — Amsterdams
"PAKRI" — Londonis
"AMBLA" — teel Peterburist
Creeksea'sse
"ANDJALFELD" — Rotterdamis
"AEGNA" — teel Tallinnast King's
Lynni
"KABONA" — Roomassaares
"MOHNI" — Rotterdamis
"RAPLA" — teel Ellesmere-Portist
Zeebrüggesse
"SEMJON ROŠAL" — teel
Ventpilsist Moerdijki
"TERIBERKA" — teel Peterburist
Sunderlandi
"VIRTU" — teel Ventpilsist
Moerdijki
"KARL KRUŠTEIN" — remondis
Loksal
"OSMUSSAAR" — teel Klaipedast
Rotterdamis
"OTEPÄÄ" — Tallinnas
"TAHKUNA" — Dordrechtis
"LIVONIA" — Helsingis

Asutanud
Eesti
Merelaevandus
EESTI MEREMEES

Ajaleht
ilmub
teisipäeviti

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

Tallinna Ajakirjandustrükikoda
Ofsettrükk
Tellimuse r.r. 4583
Tiraaž 1500

Toimetaja
MADLI VITISMANN