MEREMEES

Ilmub (vaheaegadega) alates 1950. aasta 21. juulist

Nr. 5 (935) Teisipäev, 16. märts 1993 Hind 1 kroon

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- Mis on MEPA? lk. 3
- Pärand XI lk. 4
- Igal mehel oma lugu lk. 5
- Eesti meremehed Vabariigi heaks lk. 6
- Bremeni linnas II lk. 7
- MerLe XXXVI lk. 7

„Välismaalasi ma siia sadamasse küll ei tahaks", ütles kontradmiral Aleksandr Olhovikov, kui talle teatati Taani transpordiministri tulekust Paldiskisse.

Eesti riigiametnikud Vene sõjaväekomandandi juhatusel õppekäigul Paldiski lõunasadamas. Sõjaväelased ei armasta *en face* pildile jääda. Aga samas nad justkui ei märkagi lõhutut ja lagastatut.

Kaid ja pollarid on alles. Tuled ei põle.

Allakäik Paldiskis

Klooga randa viival teeotsal näitab teeviit küll Klooga pole, aga kuhu viib tee vastassuunas, selle kohta pole mingit viita. Ainult teadmine, et Toompea veerult algav tee kannab nime Paldiski maantee. Tükk maad enne Paldiskit on läbi tee kaevatud kraav, mis sunnib kiirust vähendama, ja selle järel tõkkepuuga pääsla. Pääslast väljuv sõjaväelane istus täie enesestmõistetavusega autosse, et saata Eesti riigiametnikke Veeteede Ametist nende tutvumiskäigul Paldiski sadamatesse ja Pakri tuletorni.

* * *

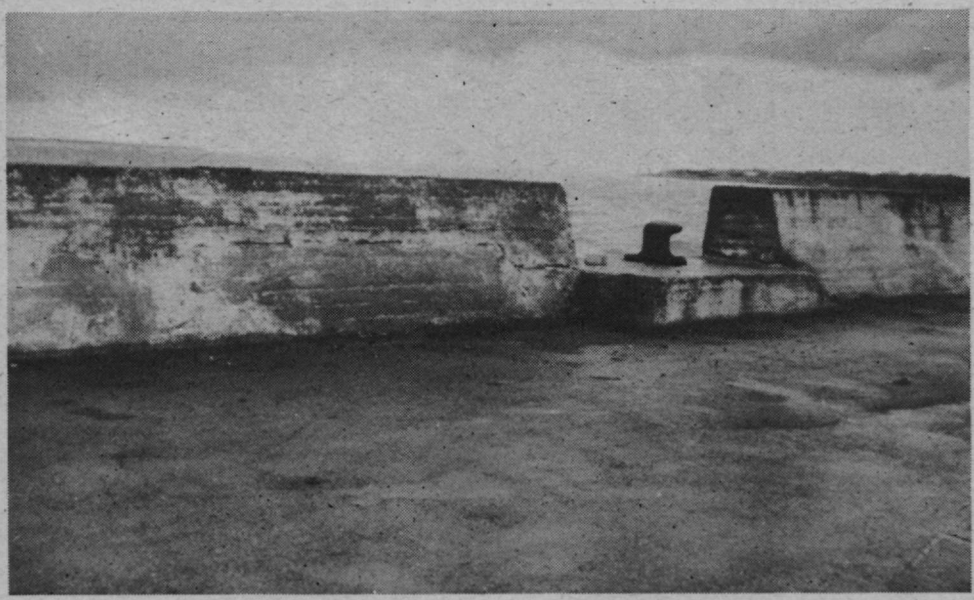
Paldiski linna komandant II järgu kapten **Vladimir Rudkov**, muidu jutukas mees, paistis lõunasadamat näidates veidi häbenevat ja vältivat piinlikku teemat — miks see nii on? Ainus terve hoone, nagu ikka, on pääsla. Seekord range keskealise daamiga. Mugavaile mõeldud, kes teed mööda tulevad, sest piirdeaed on üsna katkine, nii et pääslat polekski nagu tarvis. Kõigi ülejäänud hoonete ukse- ja aknaavad haigutavad sügisest peale tühjalt. Endastmõista on seespoolgi üksnes müürid püsti, kui välja arvata põrandaile kuhjunud praht ja ühte majja riitadesse laotud meetrikõrgused akud.

Ent kahe riigi ametimehed vestlevad sellest, mis tolle sadama vastu huvi äratab: sügavus on 8—12 m, betoonkaid terved, pollarid alles, tuled ei põle. Sellest, mida pole — elektrikaableid näiteks — ei räägita. Nagu ka allveelaevade püüdmise võrgust, mis maas vedeleb.

* * *

Teise sadamasse, kus elu justkui rohkem, tuli külalistele pilku peale heitma sõjaväe vastuluure ohvitser. Selles 5 m sügavuses väikeses sadamas (akvatooriumi umbes 35x70 m) on tihedalt uppunud ja vee peal seisvaid raketikaatreid ning Tallinnast pärit "Meduus".

(Järg lk. 2)



Elektrit sadamas ei ole, terveid hooneid ei ole, aga loodetavasti pole ka allveelaevu, mida võrguga püüda.

(Algus 1. lk.)

* * *

Lahke komandandiga õnnestus pääseda ka Pakri tuletorni. Seal elab kolm peret. Kaks noort hakkajat pereisa näitasid oma majapidamist. Ka see 54 m kõrgune tuletorn kannatab rõskuse käes, krohv mureneb tasapisi mööda seinu niriseva vee mõjul. Ent aparatuurihoones on Lenini tuba Käbini kingitud diivani ja tugitoolidega. Ümberringi on olnud kõvasti sõjaväge: tuletornist eri suundades paiknesid ehitusväeosa, piirivalveväeosa, raadiovalve post, piirivalve õppeväeosa, torpeedokaatrite divisjon (selle kasarmud tee ääres olid juba lõhutud), distsiplinaarpataljon (hoolimata lõhutud hoonetest oli plangu taga valvas valvurionu). Piki poolsaare lääneranniku on olnud raudtee ja suurtükipatareid, kuni Hruštšov neist loobus ja laskis maha lõhkuda.

Seni olla Paldiskist lahkujaid olnud 50—60 inimest kuus, nüüd aga juba 100. Kaks korda on merd mööda täiendust toodud — maad mööda ju ei lubata.

* * *

Missugune on riigiametnike esmamulje Paldiskist?

"Nagu hunnide väed oleksid üle käinud? XX sajandi lõpul! Kõik kommunikatsioonid on välja võetud — seda ei saa teha ükski varas linnas, kus patrullid käivad. Ainuke terve vara on Käbini kingitud mööbel, mis kuskilt ülemuse kabinetist on nüüd Lenini tuppa toodud — mille eest neid peaks austama!"

Muide, varastatud on ka tähed suurelt linnasildilt pääsla juures — need olid vasest.

* * *

Aga austama peab, muidu on veelgi hullem. Poolteist kuud hiljem organiseerivad Eesti riigiametnikud Päästeametist ja Veeteede Ametist Paldiski põhjasadamas raketikaatritelt lekkinud kütuse koristamist. Kusjuures Paldiskisse ja konkreetsesse sadamasse saavad nad ikka üksnes sõjaväevõimude loal. Ja linna pääslast sadama pääslani antakse sõjaväelane kaasa. Et teelt ei eksiks, võib arvata.

Reostusest sadamas teatas piirivalvelaev "102" laupäeval, 27. veebruaril. Veeteede Ameti peadirektori asetäitja **Kalle Pedak:** "Pühapäeval käisime Paldiskis, pumpasime Harju Päästeameti tuletõrjeauto abil emulsiooni veepinnalt ära. Samuti tõstsid madrused ämbritega ning loopisid takku vette ja korjasid seda välja. Kuna reostus ei ole väga suur, siis mingi efektiivsus sellel tööl oli. Aga lõplikult veepinda puhtaks ei saa, sest see kile on väga õhuke, vast 1—2 mm."

Kolmapäevaks olid kohale jõudnud boonipanija "Endla", reosturkorjelaev "Lõhe" ja rannavalvelaev "EVA-007", sadamas oli juba piirivalvelaev "102". Eesti Vabariigi laevad Vene sõjaväe sadamas, ent... **K. Pedak:** "Iga kord kooskõlastame oma sõite, takistusi pole tänavu olnud. Aga nende esindaja on alati kaasas, ega nad meid üksi seal eriti liikuda lase. Viimati oli reaktori juurde viiva tee otsal inimestega auto terve päeva valves, kuigi reaktor meile huvi ei pakkunud.

Neil olid varem oma reostuskorjevahendid, boontõkked jm. Aga nüüd on kõik kuhugi kadunud. Nad otsisid oma boontõkkeid kaks päeva ega leidnudki üles. Tõsiselt tegelesid reostuskorjega ainult 10—15 madrust, kellele leiti takud, saepuru, ämbrid ja tühjad bensiinitünnid. Seegi võttis terve päeva, kuni madrused, takud ja tünnid leiti. Suusõnal on garnisoni ülem ja komandant lubanud, et boontõketest üle ei sõideta, aga ega garantiid ole.

Kui saame tuukrid, tuleb uppunud laevade seisukorda vee alt vaadata. Need on seal juba mõnd aega olnud, aga täpsemalt ei ole kellegi käest küsida. Sadamas on kaatrid olnud 15 aastat, aga kui kaua vee all, ei tea. Nagu sedagi, missugune on kere seisukord, kas tankides on veel kütust. Samasugused probleemid on Miinisadamas ja Väinameres Harilaiu piirivalvesadamas uputatud laevadega."

* * *

"Aia taga", väljaspool lainemurdjat seisis reostusest teatanud piirivalvelaev. Kuulu järgi olla hiljaaegu Paldiski lõunasadamas võõrast laeva nähtud? Komandör **Meelis Malva:** "Kolm nädalat tagasi käis siin Vene sõjaväe transpordilaev, käisime seda ära ajamas. Et meil ei ole õigust sõjalaeva peale minna, siis ütlesime neile, et palume Eesti Vabariigi valitsuse nimel lahkuda Eesti Vabariigi sadamast ja territoriaalvetest. Nad venitasid järgmise hommikuni, siis eskortisime nad territoriaalveest välja. Meile teatas poolsaarel olev patrull, kuid nad nägid seda laeva kahjuks liiga hilja. Mehi on liiga vähe, et jälgida korraga nii merd kui ka maad. Nüüd oleme siin selleks, et patrullida merd. Meie laev on *oma vanuse kohta* väga hea, aparatuur on nüüdisaegne ja kui väga ei kihuta, siis pole kütusekulugi nii suur." Suur-Pakri taga olla kohatud veel üht kahtlast sõjalaeva. Osutus Merehariduskeskuse "Lindaks" (*ex*-"93", veel värvilt hall).

* * *

Õhtupoole jõudis kohale Soome firma "Larsen Marin AB" purustus- ja puisturmehhanism. Juba 35 maa sadamais äri ajava firma seadme on naftaterminaalidele mõeldes ostnud Muuga sadam. Soome firma esindajad kavatsesid oma kaupa reklaamida näidiskoristusega Muuga sadamas. Et aga Paldiskis oli naturaalne reostus olemas, sai proovi teha õlitünni vette kallamata.

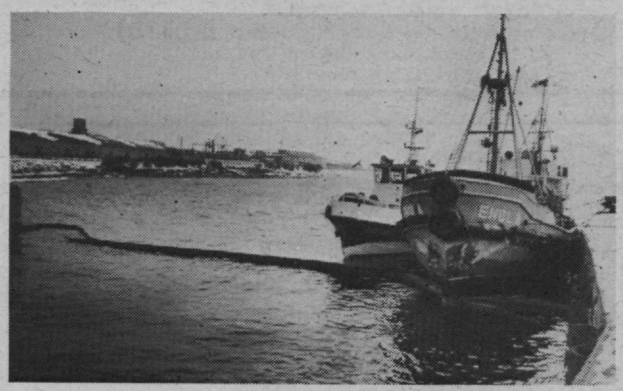
K. Pedak: "See on tavaline hakklihamasin, sisse pannakse vorstikujuline sorbendirull. Masin purustab selle, surub suruõhuga läbi vooliku ja paiskab vette laiali. Seejuures on huvitav sorbent ise: imavuskoefitsient on 1:5 või 1:6, aga vett ei ima, seega pole turba jm. senikasutatud materjalide puudusi. Et see vett ei ima, siis ka ei upu, kui küllalt kiiresti ei koristata. Hiljem saab veepinnalt kokku koguda."

* * *

Sagimist põhjasadamas käis vaatamas ka kontradmiral **Aleksandr Olhovikov.** Parkis oma presentkatusega villise Eesti riigiametnike "Chevrolet'" ja "Fordide" kõrvale ning palus end mitte pildistada. Ent "EVA-007-l" kohvi juues ning Päästeameti juhtidega vesteldes muutus halli kikkhabemega joviaalne vanahärra ootamatult tõsiseks, kui naljaga pooleks pakuti võimalust, et ehk oleks proua Silves nõus selle sadama tühjaks koristama. "Ei tea, kas ta nii väikest tööd võtaks ette? Tal ju suurem mastaap."

Ega tea. Aga kas sellele või mõnele teisele metalliärimehele ju ometi viiakse need kaablijupid, millest öösiti lõkkes vaske välja põletatakse. Igatahes järgmisena uppuva laeva roolikambri põrandas oli kaablikimp nagu muruniitjaga ära pügatud. Ühel rannavalve- ja ühel piirivalvelaeval on aga liiga vähe mehi selleks, et vaadata, mida *sõjaväe*sadamas öösiti taskulampide valgel tehakse. Võib vaid õiseid lõkkeid ja hommikul rüüstamisjälgi kokku lugeda.

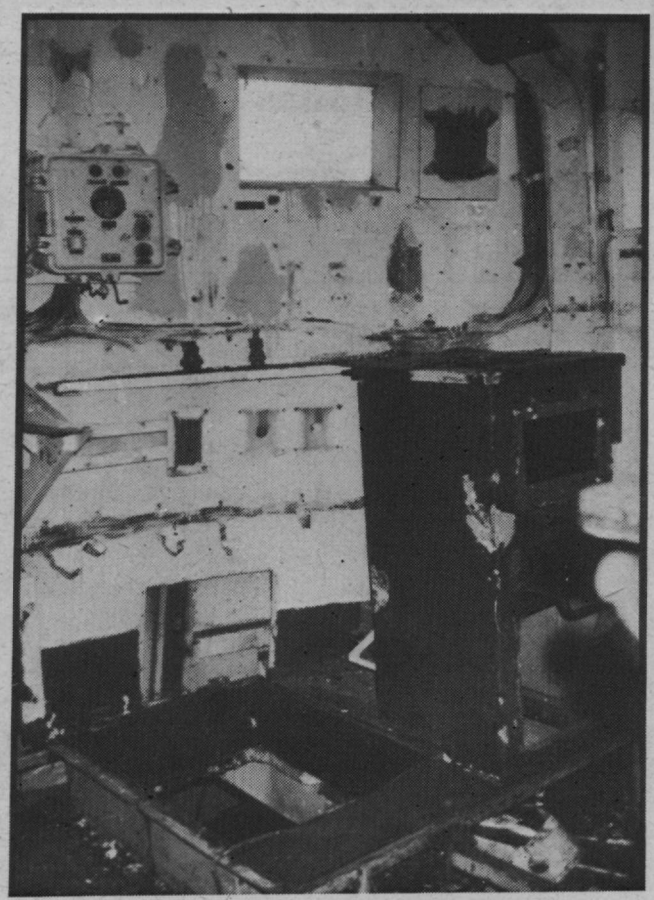
Vene riik tekitab,



Eesti riik koristab.

Et aga sõjaväeülemate arvates on uppunud kaatrite tankidest jääkkütus ammugi välja uhutud, siis jääb oodata, millal end paotavad järgmised vee peal seisvad kaatrid. Igatahes võib Paldiski veel millegagi üllatada. Ei tea, millised näevad Paldiski sadamad välja kuu-paari pärast.

Madli Vitismann



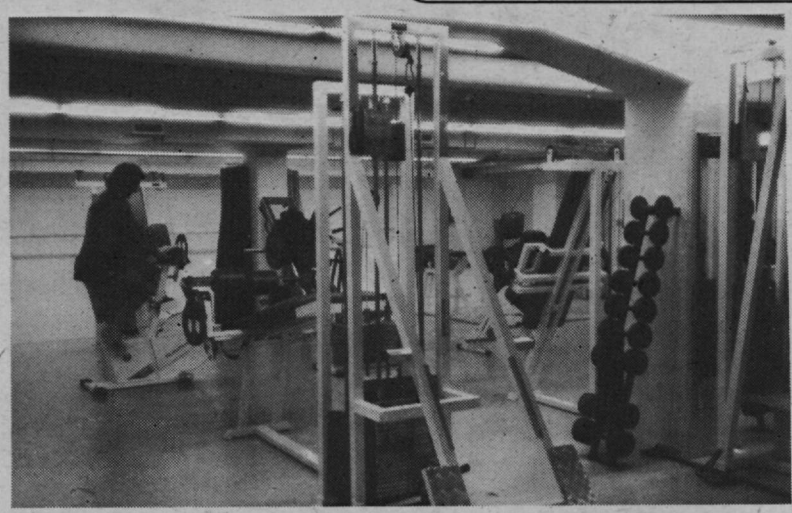
Niisugune näeb välja mahajäetud roolikamber.

Puuga kohakuti on uppunud kaatri mast.

Mis on MEPA?

Tänu Inreko Laeva ASi heasoovlikkusele oli võimalus jaanuaris käia kord Helsinkis — teretulnud võimalus külastada kolleege sealpool merd. "Vapaavahti" toimetus on meile lahkelt juba pikemat aega oma ajkirja saatnud. Otsest kontakti polnud senini olnud, kuigi ajakirjas avaldatu põhjal oli mingi ettekujutus nende tegemistest tekkinud.

Ajakirja "Vapaavahti" annab välja Soome *MERIMIESPALVELUTOIMISTO* (Meremeesteteenindusasutus). Selle asutuse ruumid on Katajanokkal, see tähendab vanas sadamarajoonis, praeguseks üsna lähedal suurte reisilaevade sildumispaigale, kus meremehigi palju liikumas. Sealsamas seisavad ka jäälõhkujad, millel viimastel aastatel vähe tööd olnud ning mille meeskonnaliikmed MEPA head sõbrad olevat.



Jõusaal.

Mida siis MEPA endast kujutab? See on Soomes 1973. aastast tegutsev, juhataja **Martti Karlssoni** sõnul väljaspool parteisid ja poliitikat, palga– ja igasugust muud võitlust seisev meremeeste heaolu eest hoolitsev organisatsioon. See on loodud vastavalt Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni (ILO) soovitustele aastaist 1936 ja 1970 parandada meremeeste teenindust sadamates. Praeguseks on ILO vastu võtnud samalaadse konventsiooni nr. 163, mis astus jõusse 3. oktoobrist 1990. See sisaldab ettepanekuid meremeeste heaolu igakülgse parandamise ning vaba–aja harrastuste organiseerimise ja toetamise kohta. Põhimõtteks on võetud, et **igas maailma sadamas igast rahvusest meremees** peaks tundma **tähelepanu** ja **hoolitsust** just nimelt meremeeste eest, et tema **maaloleku aega teha nii meeldivaks kui võimalik.** Sest tänu oma elukutse spetsiifikale on meremees ilma paljudest ühiskonnaliikmetele osutatavaist teenustest ajal, mil ta on laeval. Soomes on vastavasisulise seaduse (nr. 452) president Urho Kekkonen alla kirjutanud 8. juunil 1972, see jõustus sama aasta 1. juulist.

Osa meremeeste harrastustöödest.

Meremeesteteenindus ei puuduta otseselt töölepinguid, töökaitset, sotsiaalabi või töövahendust. See ei tähenda seda, et neist asjust üldse eemale hoitakse, vaid hoopiski seda, et kõigest ülalmainitust püütakse meremeestele anda objektiivset informatsiooni.

Millised on MEPA põhilised tegevusalad?

Tähtsamad on kõik need teenindusliigid, mis on meremeestele juba omaseks saanud laeval teel olles ühest sadamast teise või välismaa sadamas olles. Kuna aga meremehe töö on ka vaimselt pingutav, püütakse kaasa aidata puhkuse organiseerimisele ning võimalusele veeta pere seltsis aina paremini aega.

Informatsioonitalitus.

Maailmas toimuva jälgimiseks ning sellest arusaamiseks vajab inimene mitmekülgset infot. MEPA ülesandeks on korvata merel olijate eemalejäämist igapäevaste uudiste jälgimisest kodumaa infolevi kaudu. Koostöös raadioga saadetakse teleksiuudiseid viis korda nädalas, iga päev saadetakse MEPA vahendusel teatud tugikohtadesse "Helsingin Sanomat" ja "Hufvudstadsbladet", ka lennupostiga saadetakse ajakirjandust vastavalt laevade liikumise graafikutele. Samuti vahendab MEPA videokassette. On televisiooni vahendusel lindistatud kodumaiseid dokumentaal– ja ajaviitesaateid, lisaks soome– ja rootsikeelseid filme ning keeleõppeprogramme.

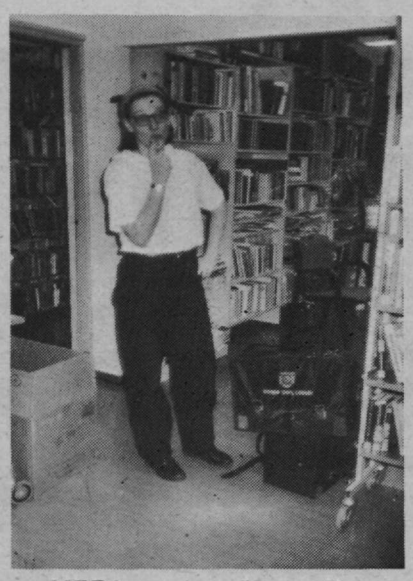
On ka oma **väljaanded.** Ajakirjast "Vapaavahti–Frivakt" on meil juba varem juttu olnud. Selle ajakirja eesmärgiks on teavitada laevaperet neid huvitavaist sündmusist ning innustada neid tegelema enesetäiendamisega. Lisaks koostatakse ülevaateid ajakirjanduses ilmunud merendusalastest artikleist, et teada anda merenduse alal toimuvast. Omaette väljaandena võib saada brošüüri, kus kirjas kõik osutatavad teenused ja organiseeritavad kursused. 1993. a. pakutakse näiteks saksa, inglise, hispaania, rootsi ja vene keele kursusi, 6 arvutikursust, 14 mitmesugust kehakultuurietteevõtmist (näiteks ka ratsutamise või golfikursused), harrastajatele on muuseas välja pakutud savitöö–, videotehnika– või kõietöökursused.

Koos meremeeste pensionikassaga antakse välja **meremeestekalendrit,** mis antakse kõigile laevadel töötajaile.

Tähtsal kohal on ka **täienduskoolitus, raamatukogu-teenindus,** s. t. laevade varustamine kirjandusega. Oma raamatukogu on ka MEPA "peakorteris", kust igaüks võib oma äranägemisel lisa saada.

Sport ja kehakultuur.

See tegevus liitub otseselt WHO, Maailma Terviseorganisatsiooni propageeritud vaimse ja kehalise tervise säilitamise ideega. Meremeestele korraldatakse mitmesuguseid kehakultuuriüritusi, rahvusvahelistest on ehk enim tuntud *"Sports of the Seven Seas"*–võistlused, mida Rahvusvaheline Meremeeste Spordikomitee on vedanud 15 aastat. Põhiliselt on tegemist jalgpalli, võrkpalli ja lauatennisega, vähem muude aladega. Nendest võistlustest osavõtvate riikide nimekirjas leidsin ka Eesti, 1991. a. on Eesti esindaja võrkpallis olnud "Valgjärv", nimetatud on Helsinkis hästi 4x100 m jooksnud "Georg Otsa" võistkonda. 1992. a. on Eesti lipu all võrkpalli mänginud "Frederyk Chopin", jalgpallis on "Nation–Estonia" all esinenud "Viktorio Comdevila" ja "Tootsie".



MEPA raamatukogu. Raamatud on spetsiaalsetes kottides ärasaatmiseks valmis.

Harrastused ja vaba aja veetmine.

Meremeeste innustamiseks mitmesuguste harrastustega tegelema korraldatakse iga–aastased võistlused, kus osalevad kunsti–, kirjanduse–, foto–, filmi– ja käsitööhuvilised. Igapäevatööle vaheldust pakkuva nokitsemise propageerimise kõrval on veelgi tähtsam saamaagselt **talletada** juba kaduma hakkavat **merekultuuri.** Selle propageerimiseks on MEPA välja pannud näitusi pea kõigil meresõitu puudutavatel üritustel, alates meilgi tuntud Kotka merepäevadest ja lõpetades mitmesuguste messidega.

Vaba aja veetmine laeval sõltub enamasti meeskonna enda aktiivsusest. Soome sadamates käivate laevade meremeeste jaoks korraldatakse tasuta ekskursioone jm. üritusi. Ka on neil võimalus kasutada spordisaali. Põhimõte on: **sadamalinnades olemasolevad kultuuriteenused peavad olema kättesaadavad kõigile sadamas käivatele meremeestele.**

Kes seda tööd teeb ja kes maksab?

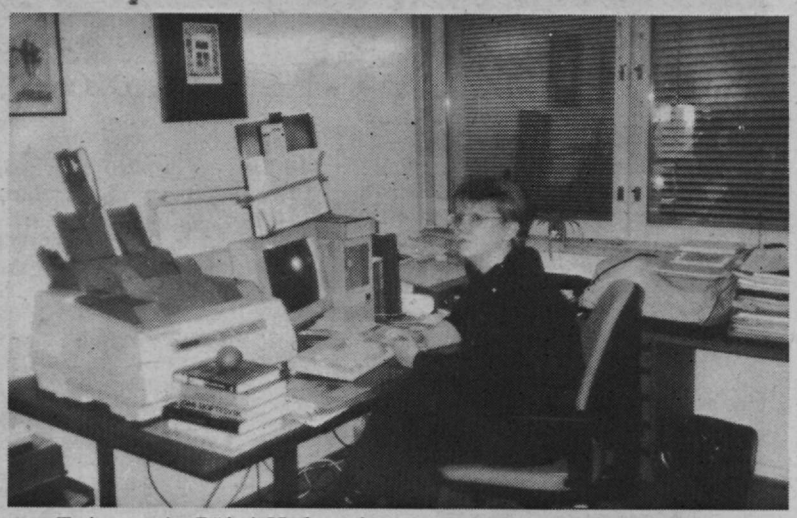
MEPA–l on oma personal, kes saab abi ka kontaktisikuilt. Esindajad on kodumaa sadamais ning üks välismaal — Antwerpenis, kus ta töötab koos meremeestekirikuga. Keskus on Helsinkis, kus asuvad ametiruumid, raamatukogu, jõusaal, seminariruumid, hotell allahindlusega meremeestele. Mujal on keskusteks meremeeste klubid. On oma vaba–aja keskus Turu lähedal, suvemajad. Kogu ettevõtmist finantseeritakse laevaomanike, meremeeste ja riigi poolt, kokku moodustab see *ca* 4 tuhandikku merenduses töötajate kogupalgasummast. Lisaks välismaa laevadelt 60 penni nettotonnilt ja eriannetused. 1991. a. MEPA–maksud olid 4,6 miljonit marka.

Rahvusvaheliselt

teeb MEPA koostööd muudes maades tegutsevate samalaadsete organisatsioonidega. Katusorganisatsioonid on ICSW — Rahvusvaheline Meremeeste Heaolu Komitee ja ISS — Rahvusvaheline Meremeeste Spordikomitee.

Mis meil sellega pistmist on?

Tööministeerium tegeleb sellega, et ühineda mitme ILO konventsiooniga. Meie meremehed on samas olukorras nagu muude maade omadki või isegi kehvemas. Nad on teretulnud Helsinkis MEPA keskuses. Soomlased on aga segaduses, sest nad ei oska omadele enam öelda, kuhu Tallinnas minna, sest Interklubi ka enam ei ole.



Toimetaja Päivi Holopainen.

Nagu kinnitas MEPA juhataja Martti Karlsson, on nad valmis igati aitama ka siinpool millegi samalaadse arendamisele kaasa. Kui vaja on.

Eriti tahaks tänada õpetussekretäri **Liisa Honkat** ja informaatorit **Päivi Holopaist,** kel isegi reede pärastlõunal jätkus tahtmist ja aega *"tuhlata"* ja võimalikult palju igasugust infot jagada. Trükistepakk sai ka raske.

Reet Naber

Kodutu laev veebruaris Paldiski lõunasadamas.
Isi Trapido foto

Pärand

2x59 meetrit

(Algus eelmises „Meremehes")

➥ Mõnus on piirivalvepostile ülalt alla vaadata.
➡ Christian Lagerwall ja Tarmo Sööt.

Tuletornis töötamine tähendab niihästi erilist tööd kui ka erilist eluviisi.

Just siis, kui jutt on jõudnud Naissaare majakarahva olmeni, palus lahke tuletorniülem Nikolai Lovetski külalised külla. Kohvi jooma ja võileiba sööma, omapüütud ja ise sissetehtud lõhega. Laua taga käis jutt neljas keeles, sealjuures õnnestus võõrustajailtki üht-teist kuulda.

Nikolai Lovetski:

Olen siin töötanud 10 aastat, enne seda 3 aastat Mohnil. Tean ka Keri olusid. Meil oli siiski ka abimajapidamine — ei pidanud kogu aeg konserve sööma. Pidasime kanu ja hanesid, seapõrsas oli. Lambad ka. Lehma ei pidanud, ehkki oleks võinud — tülikas on heina teha ja karjamaal pidada. Sõjaväeosal oli kauplus, saime sealt osta. Ka "Vojentorgilt" võisime kaupu tellida.

Eelmisel aastal saime veel preemiat, aga jaanuarist see kaotati, nii et tulu jäi vähemaks. Naisega koos saime 1700—1800 krooni, see pole ju paha. Raha kulutamisega on siin töötades muidugi isemoodi lood: kohapeal ei kulu midagi, aga kui kord linna pääsed, siis läheb iga asja peale.

Tuletornis töötas kaheksa inimest, jäänud on kuus. Naabrilapsed käivad nüüd kolmandas klassis. Kaks esimest aastat õppisid kodus ja tegid eksameid. Nüüd sai naabripere korteri, aga ei tea, mis nad otsustavad. Majakarahvas ongi hiljem tavaliselt kooperatiivkorterid ostnud.

Siin võiks toime tulla ka nelja inimesega. Aga praegu ei tea ju üldse midagi: jäetakse meid tööle või mitte. Need küsimused on kõik segased, ebamäärasust on väga palju.

Ei tea, kui õige see kõik on, aga räägitakse, et siin saarel oli naiste klooster. Ja koguni Taani kuninganna oli siia "välja saadetud", ju ikka vääritu ülalpidamise pärast. Meil on siin mets, mida nimetatakse Kuningapargiks. Seal on õilsamat sorti puud: tammed ja pähklipuud, vahtrad ja pärnad. Oja voolab, kasvab palju lilli, eriti sinililli. Põtru on.

Sest ajast, kui tulid raketiväelased, hakkas kõik alla käima, pöörasid segi...

Meid instrueeriti raudteest vasakule mitte pöörama...

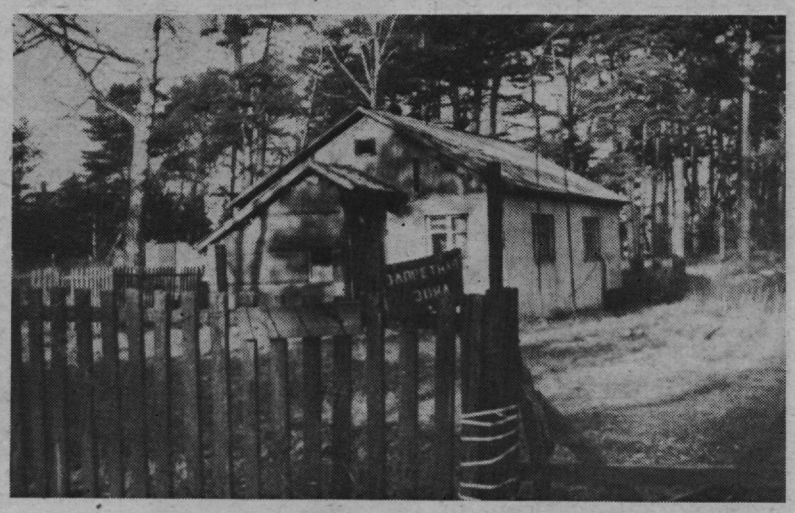
Jah, üks raudteeharu viib sõjaväeossa, seal liigub mootorvedureid, teine läheb miiniladudesse. See kitsarööpmelise olemasolu seletab paljugi: siin on rannapatareid ja igaühe juurde viib harutee. Kõnnid-kõnnid võsas, järsku näed — raudtee... Meiegi saime varem dresiiniga sõita. Nüüd... Meil on veoauto, mis anti majakarahva käsutusse 70-ndail. See võtab harilikultki 42 liitrit bensiini 100 kilomeetri peale, siinsel maastikul läheks üksühele. Aga bensiini pole ja nii see seal väravas seisab.

Köögis selgus, et ka gaasi pole, puupliit ajab õhtuks palavaks küll, aga hommikul on maja külm, sooja ei pea. Oli juttu saarerahvale ostetud, aga kohalevedamata küttepuudest. Mis saab edasi?

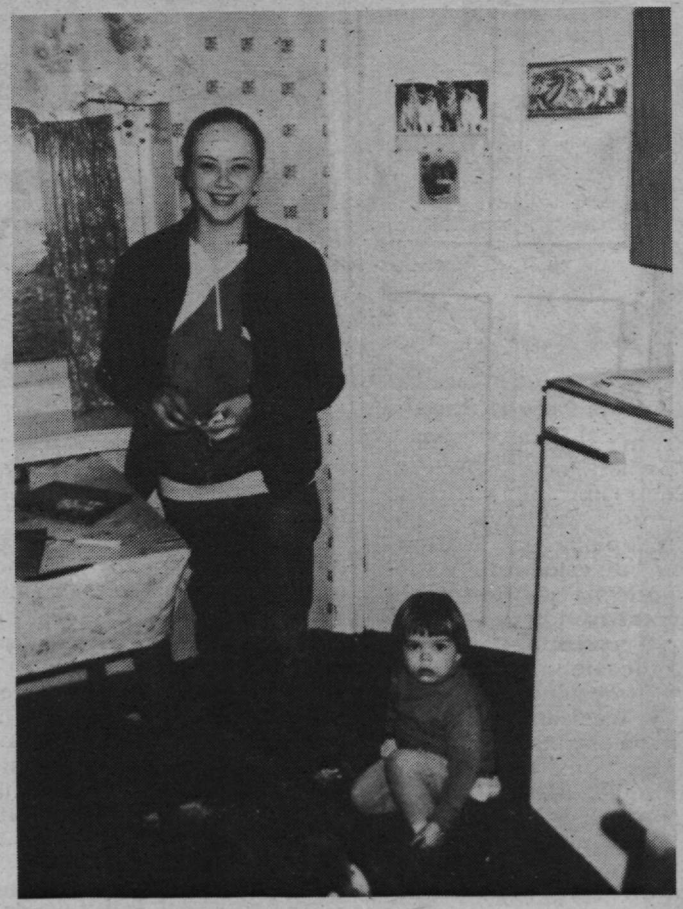
Õppekäigul omaenda maale oli ekskursioonijuhiks 1989. aastal Frunze-nim. sõjaväeakadeemia lõpetanud Vene sõjaväe vanemleitnant, Valgast pärit (siiani saab osa palka rublades) **Tarmo Sööt:**

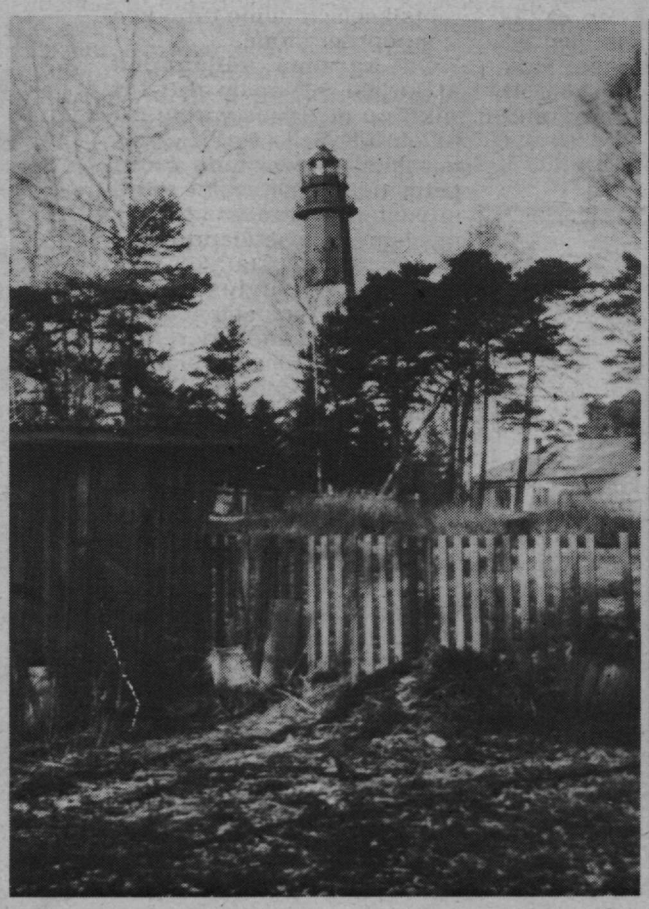
Taheti välja kuulutada konkurss neile tulevastele töökohtadele. Aga asi on ju

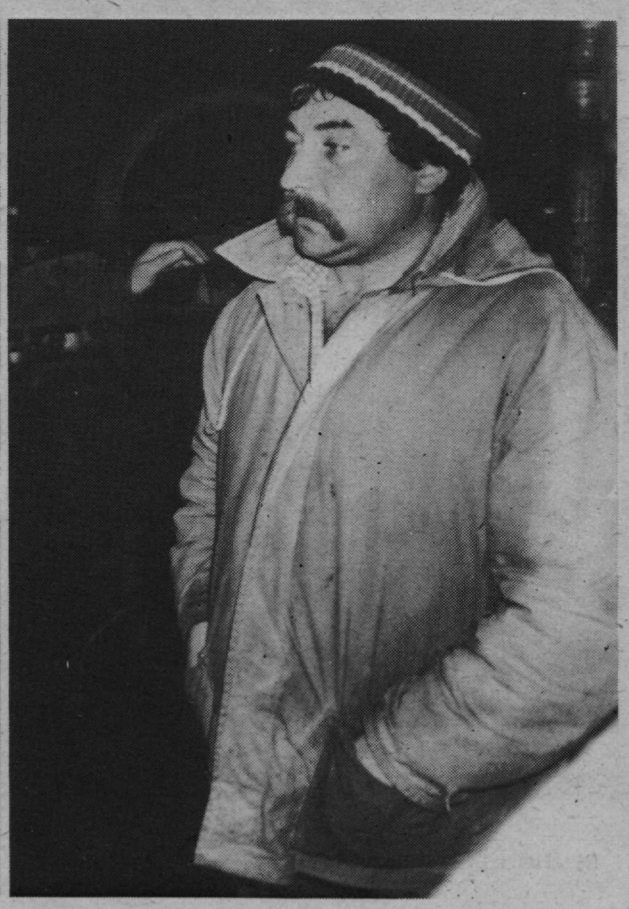
Kolme riigi esindajad: Vene sõjaväe ohvitser Tarmo Sööt, Rootsi riigiametnik Dorje Hellbren ja Eesti riigiametnik Paavo Are.



Niisugune maja läheb hommikuks külmaks.







Tuletorni ülem Nikolai Lovetski.

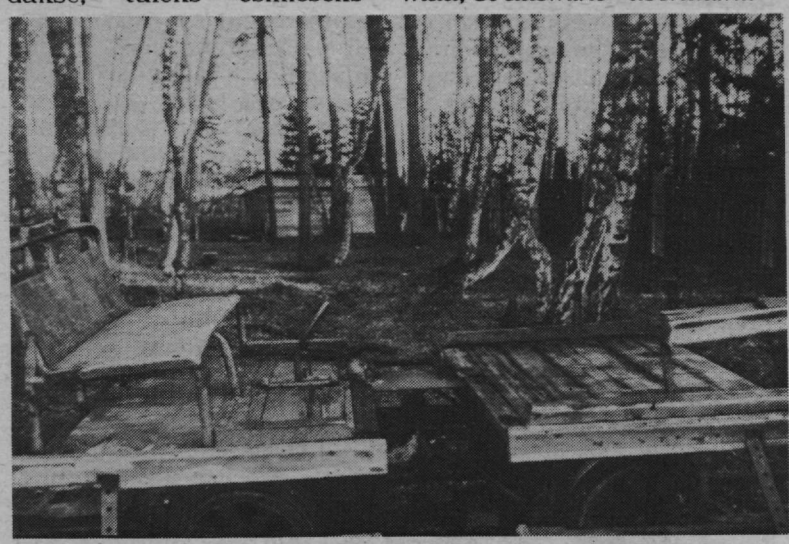
selles, et tööle võtta on kerge, kuid kõigepealt tuleb kindlaks teha, mis tööd keegi üldse teha oskab. Selle üle oli pikk vaidlus. Oli isegi niisugune pakkumine, et Veeteede Amet kogub kõik kandidaadid kokku ja saadab minu juurde, et otsustaksin, kas on kõlblikud spetsialistid või ei. Ainuke, kes praegu tegeliku töö juures on, olengi mina. Sedagi seepärast, et olen veel Vene armees. Oleksin ma sealt ära tulnud, oleksin samamoodi Veeteede Ametis laua taga istunud.

Siiamaani on töölevõtmine pidama jäänud. Minu arvamus on, et selles struktuuris kõik töölised, olgu pealegi suur enamik neist ainult "venekeelsed", nagu nüüd öeldakse, tuleks esimeseks viieks–seitsmeks aastaks tööle jätta, muidu variseb kogu süsteem kokku.

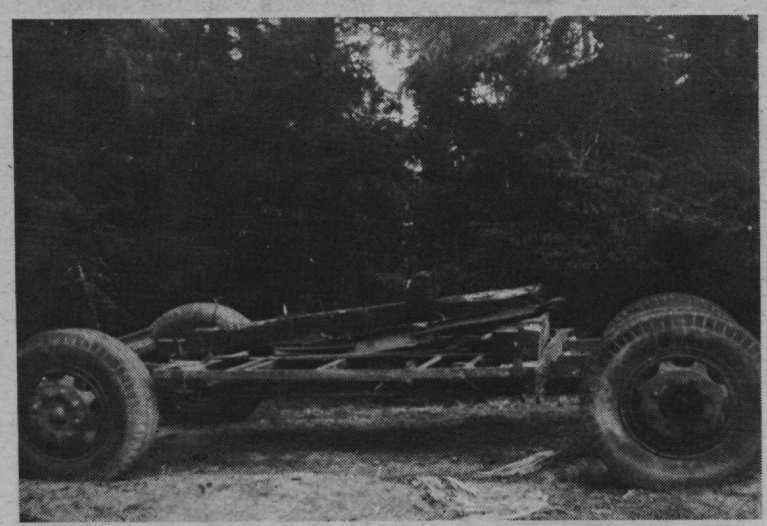
Kui ma 1989. aastal tulin, olid Narva–Jõesuu ja Suurupi tuletornid Balti regiooni parimad. Suurupi on sellepärast väga heas olukorras, et seal on majakavahtide dünastia juba Eesti ajast — isa ja vanaisa, kõik on olnud majakavahid.

Narva–Jõesuus on ukrainlasest ülemus. Ta on selline töömees! Kõik oma kätega teinud, nagu oma värki. Ei ole sõnugi.

Kui Tarmo Söödil oleks Tallinnas korter, töötaks ta Veeteede Ametis. Ent lahkuv hüdrograafiavägi pakub talle korterit hoopistükkis Kroonlinna... Aga Eesti on nii väike maa, et ütlemine "asendamatuid inimesi pole" ei ole siit pärit. Eestis on paljudel aladel unikaalseid inimesi, kelle lahkumise järel jääb mõneks ajaks tühi koht. Seetõttu ei või väike riik endale lubada suurriiklikku inimestesse suhtumist, vaid peab neid lugema ü k s h a a v a l.



➥ ➡ **Eksootilisi sõiduriistu metsavahelt.**



2x11 miili

Tagasiteel sai kuulata külaliste muljeid.

Dorje Hellbren: Siinsed töötajad tunnevad oma tööd.

Ent Rootsi abi peaks olema suunatud kogu tulede süsteemile. Minult oodataksegi ettepanekuid.

Automaatmajakad?

Jaa.

Aga praegu vajavad meie tuletornid lihtviisil valvet.

On see tähtis täna või edaspidigi? Tuleb ju vaadata ettepoole.

Kuid Te küsisite tuletornis ka töö ökoloogilise külje kohta.

Me saame aru, et hoides ära keskkonna rikkumisi teie pool seisab ka meie rand puhas.

Christian Lagerwall: Navigatsioonisüsteem on vana, kuid töötab. Tehnikapoolel on meil vaja, et kõik see, mida navigatsioonimehed tahavad, ka korralikult funktsioneeriks. Nii seadmestik kui ka selle hooldus. Ning ohutuse tagamiseks peavad ka laevadel ja lõbusõidupaatidelgi olema pardal seadmed ja kaardid, mis võimaldavad ümbritseva kohta informatsiooni saada. Seda peab olema võimalik osta/hankida: navigaatoreid, radareid, kaarte. Ja muidugi tuleb Eestis arvesse asja majanduskülg: mis see kõik maksab ja kes maksab. Sellestki ei saa mööda vaadata.

Ise lootsina töötanud Dorje Hellbrenil oli aga hulk küsimusi "EVA–002" kaptenile ***Raivo Rajangule*** *ja mehaanikule* ***Vladimir Jursonile.*** Kes ja kus mõõdab kompassi deviatsiooni? Kuidas seda siinmail õpitakse ja kuidas saadakse litsents? *Tal endal niisugune litsents on. Seletame siis üheskoos, et üks kaardikamber ja teine kaardikamber.* Aga koostöö? *Ei tea.*

Mis haridust nõutakse niisuguse kaatri meremeestelt? Miks peab eraldi olema laevajuht ja mehaanik, kas universaaldiplomeid selleks ei ole? *Nojah, saaks ju küll, kui ei peaks masinat remontima. Ehk edaspidi saab.*

Näpunäiteid jagus meie toimetuselegi. Olete nii paljut näinud ja jäädvustanud, miks te ei saada midagi Rootsi ajakirjandusele? Seal oleks huvi suur ja saaksite ka honorari, mida see töö väärib. *Teame küll, ja mitte ainult seal ei tunta huvi meie vastu, aga ei jõua, pole aega.* Ja kirjutage kindlasti veel ühest probleemist: olen märganud, et siinsed lootsid ja muud laevajuhid sõidavad silma järgi. Radarit usaldatakse ja kasutatakse vähe. Ometi on olemas üsna korralikud radarid. Rootsi laevajuhid sõidavad radari järgi, üksnes vahete–vahel pilku aknast välja heites, et end ja radaripilti kontrollida. *Teame ja oleme näinud, aga saadagu palun aru, et siin pole lääs, kus naiste käest midagi küsitakse. Meresõit on meeste maailm, kus naised võivad vaid meeste mänge naiseliku uudishimuga pealt vaadata, mitte neisse- sekkuda. Aga eks või ju proovida.*

Ja lõpuks, Naissaarele peaks lootsijaama tegema. *Võib–olla küll, sada aastat tagasi ju oligi.*

Madli Vitismann

Vene sõjaväe rong Naissaare sadamas on püsiv, Eesti riigilaev aga ajutine nähtus.

Igal mehel oma lugu

Elus tuleb ette igasugu juhtumisi. Kui me neist teistele räägime, juhtub jälle, et sündmused võtavad teise kuju. Põnevad lood ikkagi. Ka traagilistest aegadest on mõnigi kord kasvõi halenaljakat meeles. Meilgi oli kord juttu sündmustest kurikuulsas Vikingshillis, kuhu paadipõgenike sõiduvahendid kokku koguti ning kust osa tagasi toodi.

Hugo Palk, *praegu teatud–tuntud suurepärase lootsina, oli tollal oma meremehetee alguses. Edasine jutustus ongi temalt.*

Tahtmine laevas sõita tekkis mul 1945. aastal. Mitte et oleks eriti romantilisi tundmusi olnud, mulle tundus see tööna nagu iga muugi. Natuke ikka parem kui seista tehases 8 tundi pingi taga. 1945. aastal olin saanud tööle kalandusse. Augustis, sel ajal, kui visati pommid Hiroshimale ja Nagasakile, hakati siin organiseerima meeskondi Rootsist laevade–paatide äratoomiseks. Olime selleks ajaks juba natuke jõudnud nõukogude võimuga harjuda, ja teadsime, et loota, et asjad lihtsalt laabuvad, ei tasu. Enamasti igal sugulasi välismaal ja muid vigu.

17 meest viidi sadamasse ning pandi ankeete täitma. Need olid venekeelsed, neid aidati tõlkida ja täita. Ma olin uhke, ma tundsin ka tähti ja sain aidata. Esimene, keda aitasin, oli vana Puu, rohkem kalamees, paras paadialune ja joodik, koolis käinud vaid 3 klassi. Sai tema ankeet ära tehtud, oli järgmine mees tüürimees Soobik. Too arvas, et ega ta niikuinii minna ei saa. Ta oli tahtnud varem Rootsi minna, aga oli jäänud sagimise peale Ventspilsi ja Kura kotti, sealt filterlaagrisse. Pere oli tal Rootsis. Ta ütles mulle, et täitku ma tema ankeet täpselt nagu Puul, pangu ainult tema nimi peale. Nii ime kui see ka ei ole, talle anti luba! Jäi NKVD–l kahe silma vahele. Samal ajal aga kaptenid, kes olid korpusest tulnud, luba ei saanud.

Meile anti väike laev, millele anti "Ostagi" paberid. Nendega sai välja. Tegelikult oli see hoopis Poolast saadud kalalaev. (Õige "Ostag" oli Rootsis.)

Stockholmi sõitsime üle Helsinki, kus oli miinivaba vesi, ja sealt üle Ahvenemaa saarestiku Stockholmi, kus loots pani meid otse Djurgårdeni vastu seisma. Meie laev oli väike, seal oli kohti vaid 3–le mehele, kuid tegelikult oli palju rohkem. Kui Rootsi toll peale tuli, ei pidanud ta all ruumis vastu: lisaks kõigele muule olid inimesed kehvasti riides, õhk sumbunud. Aga linna peal oli jutt lahti läinud, et tulnud on üks laev Eestist ja juba tunni aja pärast käis kõva eestikeelne jutt ümberringi. Siis tuli kohale ka keegi Vene saatkonnast, kellele see asi hästi ei meeldinud. Alguses käskis ta punase lipu alla võtta, sest laev oli räpane, ja ka selleks, et ei tõmbaks nii palju uudishimulikke ligi. Küsiti üht ja teist.

Mul on meeles, ühel mehel tuli tuttav sinna ja esimene asi, mida see küsis: "Kas annad mulle andeks?" Küsisime, mis hirmus süü see oli, mida andeks paluti. Tuli välja, et mehed olid enne Tulbi lahkumist 1944. a. kaarte mänginud, ja Tulp oli sohki teinud. Sõbramees oli talle ämbriga vastu pead virutanud, seda siis andeks paluski.

Meid viidi varsti Vikingshilli, kus laevad–paadid olid. Paadid olid enamuses kõlbmatud, nende mootoritel olid magneetod ära võetud. Otsustati ära viia pukser "Leiger", mis oleks pidanud ka mõned väikesed laevad puksiiri võtma. Kapteniks oli Kildu, Venemaalt tulnud ja rääkis hirmus pudistades. Ise oskas veel mitmeid võõrkeeli, neid rääkis rahulikult ja pudistamata, aga eesti keelega oli häda. Poliitiülemaks oli Hamburg, kes oli vana kooli mees ja lubas algul mehi ka üksi linna minna, peaasi, et oleksid õhtuks tagasi. Mehaanikuks määrati Juhan Tiits, Hamleti isa. Too oli väga tore mees. Mind pandi kütjaks. Tiits hoiatas, et ilmselt on katlas palju katlakivi, auru ei jõua ilmselt ka üleval hoida.

Soobikuga läks nii. Ta käis linnas, Eesti Majas, ja sai teada, et ta naine–lapsed on Rootsis. Ütles: "Mina küll sinna enam tagasi ei lähe." Küsis, kas ma ei tahaks ka jääda. Ma kartsin, et ema–isa saavad kannatada, ja pealegi oli meeleolu tollal selline, et see on nii hull võim, et see ei saa kuigi kaua kesta, ehk ühe aasta vaid.

Varsti tuli teine laev, hollandi pukser, mille nimi oli "Loksa". Kapteniks oli Konga Juhan. Juhan rääkis kokku Kilduga, kellelt sai loa minna Västerviki lisanavigaatoriga. Olime reidil, paat läks kaldale, et puksiirtross jm. ära tuua. Kui tuli üks Rootsi auto, Soobik ütles, et peab korra asjal käima, ja läkski. Tulime ilma temata.

Tuttavaid mehi võis 1944. aasta lõpul juba Miinisadamas üsna tihti näha. Seal oli osa NL laevu, OVSG–laevastik oli loodud, ka sadamalaevastik, kuhu eesti soost mehi võeti palju väiksema kontrolliga. Mõned pukserid käisid sel ajal Helsinkis, kus lasti gruppide kaupa maale. Üks mees kadus seal näiteks Stockmannis ära, minejaid oli teisigi.

Kirja pannud **Reet Naber**

Eesti meremehed Inglismaal iseseisvust toetamas

Eesti Vabariigi 75. aastapäevaga seonduvalt oleks vast sünnis meenutada neid meremehi, kes noore riigi iseseisvust võõrsil kindlustasid või mõnel muul viisil oma panuse andsid. Et Inglismaa toetus oli Eesti Vabariigi loomisel küllaltki oluline, siis ka olude sunnil seal viibinud ja tegutsenud meremeeste roll oli tähelepanuväärne.

Võib arvata, et kui merendusringkondades hästi tuntud prof. Ants Piip 1918. a. aprillis Londonisse saabus, oli tal teatav plaan, kuidas saada toetussummasid Eesti esindusele, sest kaasasolnud 10 000 rubla ei võimaldanud pikemat äraelamist. See plaan või õigemini lootus oli rajatud sealsetele eesti meremeestele, kes olid jäänud ilma nii laevadest kui ka kohtadest ning keda kui Vene passi omanikke suurt tööle ei tahetud, sest punarevolutsioon oli juba hirmu tekitanud. Seega oli üsna arusaadav, et kuulujutu tasemel sõnum Eesti konsulist Inglismaal, kes kohe-kohe hakkab välja andma Eesti passe, äratas tähelepanu ning tõmbas koosolekule. Probleemid ja tunded olid neil meestel arvatavasti samad, mis meilgi hiljuti sirbi ja vasara passiga ringi reisides.

Esmane toetus tuli Pärnu laevaomaniku ja metsaeksportööri Johan Linde poolt asutatud laevaärist, kes ise oli juba 1915. a. Arhangelskis surnud ja Pärnu kalmistule maetud. Linde laevadesse oli aga kaasatud väliskapital ning tema kaasosanik N. Ellingsen juhatas firma abikontorit Leith'is, mis esimesena Piibu abipalvele reageeris. Linde aurikuga "Ellind" toodi ka 1918. a. kevadel Tallinna Inglismaal kogutud ja annetatud varustus. Sama laevaäri laev "Lembit" tõi aga Prantsusmaalt Tallinna sadakond eesti sõdurit, kes sinna maailmasõja keerises olid sattunud. N. Ellingsenist sai aga hiljem Eesti Vabariigi aukonsul Leith'is.

Kui 3. mail 1918 tunnustas Inglise välisminister Eesti Maapäeva *de facto* iseseisvaks, oli ka Piibu tegevusel kindlam poliitiline jalgealune, kuid majanduslik jättis veel tugevasti soovida. Seepärast võttis ta meeleldi vastu kutse tulla Liverpooli Sjöblomilt, kes oli sealse Soome meremisjoni juhataja,

Kapten Jakob Laredei 1924. a.

ning pealegi oli sinna sadamasse pidama jäänud mitmeid eesti meremehi. Mai keskel saigi Liverpoolis Soome meremisjoni majas teoks eestlaste rahvuslik üldkoosolek, kus tavakohaselt lauldi südamelähedasi laule, mida E. Sõrmus viiulil saatis. Ühe osalise hinnangu kohaselt osales ligi kakssada inimest, paljud neist eesti soost meremehed olid, on siiani täpselt teadmata. Piibu enda mälestuste järgi leidis ta eest aga hoopiski mõnikümmend meest. Erinevus võib tulla sellest, et tema pidas eelkõige silmas eesti meremehi, kohal oli aga ka muid huvilisi ja kaasatundjaid ning avakõne pidas Piip seepärast ka inglise keeles. Korjanduse alguse kohta on vähemalt kaks versiooni ning seda isegi Piibul enesel. Lõpptulemina polegi vast oluline see, kuidas raha anti, vaid annetamise fakt iseenesest. Väidetavalt oli tegemist laenudega, mida oli õigus hiljem Piibu antud kviitungi alusel Eesti riigilt tagasi saada. Leidus ka neid, kes seda võimalust hiljem kasutasid.

Esimesena pani oma sada naela lauale Paldiski merekooli kasvandik tüürimees Konstantin Flink. Kõige toekama summa — 1200 naela — loovutas kapten Jakob Laredei, kellele on hiljem omistatud lause: "Kui kodumaa kaob, siis kadugu ka mu raha." Üsna tõenäoselt olid samad mõtted ka teiste meeste meeles ja keelel ning eks selle väljaütleminegi rohkem üheskoos toimunud. Suuremate või vähemate summadega toetasid teadaolevalt veel kapten Anton Kuldner, hilisem Eesti konsul Newcastle'is, kapten Siiman Pärnust, "Ellindi" kapten Jürgenson ning Käsmu mees kapten Anton Altenbrun. Muidugi pole see kaugeltki kõik, ent teisi mehi pole kahjuks nimepidi teada.

Kui 1918. a. sügis–talvel jõuti Inglismaa veelgi suurema toetuseni laevastiku ning muu varustuse näol, lisandusid Eesti vabadusvõitluse toeks uued laevad ja mehed — "Kajak" ja "Kodumaa", mida kaptenid J. Weltbach ja R. Pahlberg linalastiga Tallinnast Inglismaale toimetasid. Märkimisväärne oli ka tüürimees M. Tiituse osa, kes läbi miiniväljade Inglise laevastiku Tallinna alla lootsis. Nendest viimatimainitud episoodidest tuleb aga juttu edaspidi.

Urmas Dresen

Üks muuseum likvideeriti, Meremuuseum sai lisa

Sadamas on käimas suured ümberkorraldused. Nende jalgu jäi ka 36. tehase ehk AS "Talrand" muuseum, mis läks likvideerimisele. Tehaserahvas talitas nii õigesti kui vähegi võimalik — muuseumi varad anti üle Meremuuseumile, ja nii sai päästetud laialikandmisest ning unustusse vajumisest tubli tükk Eesti merendusajalugu. Sest kui me ka maha vaikime need mitukümmend aastat, mis meil võõras võim oli, ega see seda olematuks tee. Laevatehase ajalugu on olnud tihedalt seotud Vene laevastiku ehitamise-remondiga, oma osa on ta andnud ka Eesti Vabariigi laevastiku väljaarendamisele.

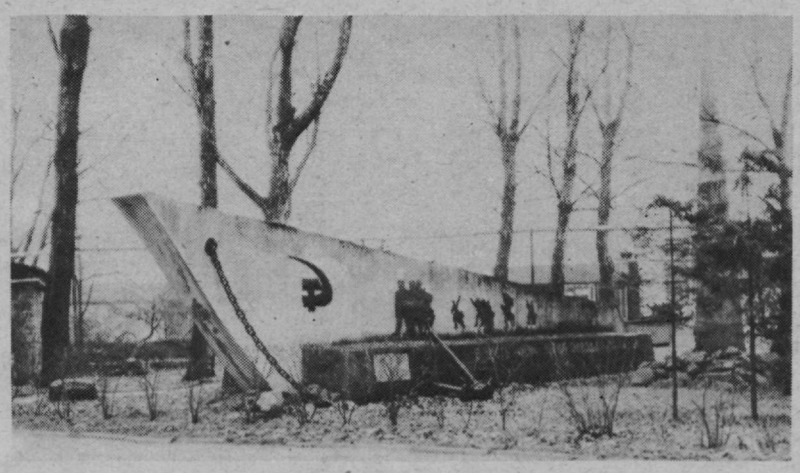
Tehas oli muuseumile andnud korralikud ruumid ekspositsiooni väljapanekuks, kus vastavalt aja nõuetele oli kajastatud ta areng. Eesti keel ei olnud ära unustatud ega maha vaikitud.

Praeguse tehase eelkäijaks olid Admiraliteedi töökojad, mille vajaduse oli Peeter I oma ukaasis ära märkinud juba 1722. a., kümmekond aastat hiljem võidi rääkida juba valmisehitatud töökodadest, kus sõjalaevastiku tähtsust tunnetanud tsaari näpunäidete järgi laevachitust ja -remonti alustati. XIX sajandi lõpul kasvas vajadus sellelaadsete tööde järele ning 1899—1901 ehitati praegune Admiraliteedi bassein ja elling. 1914. aastaks oli seal 3 ujuvdokki. Esimese maailmasõja eelne aeg oli tehase õitsenguaeg, kui tööliste arv tõusis tuhandeni. Samast ajast hakatakse lugema ka revolutsioonilisi ajalugu Eestis, ja selle tehase mõne stendi põhjal võiks sellest pea täieliku ülevaate teha. Eesti ajal remonditi ja ehitati seal mitmeid laevu, lausa unikaalsed on näiteks rannakaitselaeva "Pikker" kohta käivad materjalid, mida mujalt naljalt leida pole. Ka muud originaaldokumendid ja fotod ning esemed on Meremuuseum tänuga vastu võtnud.

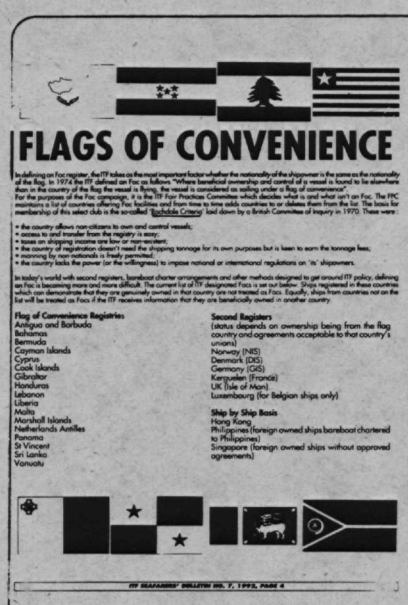
1972. aastal ordeniga "Austuse märk" autasustatud tehasel on olnud pikaajalised traditsioonid. Et pole midagi uut siin päikese all, tahaks südamele panna, tsiteerides Eesti Vabariigi Riigikogu protokolli selle VII istungjärgu koosolekust 13. juunil 1922 kell 5 p. l. Toompea lossi Valges saalis. "Punkt 3. Vabariigi Valitsuse vastamine kommunistlise töölisterühma arupärimise peale tööliste ajakirjanduse ärakeelamise kohta.

J. Vanja (kom)... "Muidugi mõista, kui meie oma ajakirjanduses ära trükiksime teie põhiseaduse, siis öeldakse: jah, ka see on kommunistline." (J. Soots (põl): "Meie põhiseadus? Missugune siis see teie põhiseadus on?" *"Meie oleme ju küll praegu selle riigi kodanikud, aga inimeseõigust meil küll ei ole..."* (Vahelehüüded. Naer.)" J. Vanja oli tehase tööline pikemat aega.

Reet Naber



Aastapäeva puhuks püstitati ka mälestusmärk.



FLAGS OF CONVENIENCE

ITF–i kampaania — võitlus mugavuslippudega

on värvika trükise pealkiri. Seda jagasid Tallinna–külaskäigu ajal ITF–i funktsionäärid. Sealt võib selle organisatsiooni kohta ühteist huvitavat lugeda. Kõigepealt seda, et ITF–il on 8 sektsiooni: raudtee–, sisevete, laevandus–, maanteetransportdi–, tsiviillennundus–, kalatööstus–, sadamatööliste, meremeeste ning turismiteeninduse töötajate omad. Asutanud 1896. aastal Euroopa meremeeste ning sadamatööliste unioonid. On töötanud põranda all, toetamaks natsliku Saksamaa ja teiste okupeeritud riikide meremehi. (Eestlased pole osanud sellest abist midagi rääkida.)

Igasuguste probleemide esilekerkimisel kutsutakse kohe kontakteeruma Londoni kontoriga, et midagi ette võtta. Aadress ning telefoninumbrid on antud.

On öeldud, et mugavuslippude all sõitvate laevade omanikud on igal võimalusel ainult suurema raha saamise peal väljas (NB! Vt. meie ajakirjanduses: ""Revalia" meeskond on ahned inimesed..." — nagu need merd sõitjad need kõige ahnemad oleksid... R. N.) ja on valinud oma laevadele võltslipu. Paljud laevaomanikud keelduvad või hiilivad kõrvale nõudmisest maksta miinimumpalka. Mängides välja üht rahvust teise vastu, saavad nad kasutada odavat tööjõudu. Selle vastu aitavad solidaarsusaktsioonid. Seoses Ida–bloki ja lagunenud Nõukogude Liiduga mainitakse, et väike arv eralaevaomanikke saab väga rikkaks, ekspluateerides suurt hulka vaeseid meremehi. Teisal: arengumaad peavad saama ergutust oma kaubalaevastiku väljaarendamiseks.

Selgitatakse, kuidas organiseerida aktsioone (streike või boikotte, hoiatatakse aga igasuguse streikimise eest laeva merel olles). Meenutatakse edukamaid aktsioone, sealsamas kõrval on aga diagramm mugavustonnaazi suurenemise kohta.

Nenditakse, et palga– ja lipuküsimused pole kaugeltki ainsad, millega ITF tegeleb. Hoiatatakse stressi ja väsimuse ohtlikkuse eest, mööda ei saada ka AIDS–ist. Nimelt olevat mõned riigid meremehed kõrgeima riski gruppi liigitanud. See on avalik diskrimineerimine, mille vastu ITF on ägedalt võidelnud. *Safe sexi* soovitatakse ikkagi igaks juhuks, et koju jõudes oma alalist partnerit mitte kogemata nakatada.

Stressi kohta on tehtud kokkuvõtted, et meremeestel esineb igasuguseid psüühikahäireid paranoiliste seisunditeni sagedamini kui elanikkonna statistiline keskmine näitab. Sellepärast tuleb vaimutervise probleemidesse täie tõsidusega suhtuda.

Selgitatakse ka IMO konventsioone, *Port State Controli* olemust, tuuakse ära ILO merenduslikud konventsioonid. Alates 1920. a. on neid vastu võetud 25.

Lõpuks leiab ka midagi lohutavat selles võitluse maailmas. *There are good shipowners!*

Luges **Reet Naber**

Bremeni linnas looduse meelevallas

Mehaanik MAIT PÕLLU jätkab:

(Algus eelmises "Meremehes")

Ühel päeval olid meil laevas käinud immigratsioonivõimud. Kui nad kuulsid laeva ja eelmise kapteni nimesid, hakkasid nad kõva häälega naerma. "See on puha teada laev, mitte "Heater", vaid "Theater"." Patsutasid meile õlale, et pidage vastu! Laev oli ühesõnaga üldine naljanumber ja naerukoht.

Aga meie daam ütles, et nüüd tuleb omanikuvahetus: meie boss on tema sõber, laev kirjutatakse tema nimele ja ta ise hakkab ka kapteniks. Läheb uue lipu alla, ma ei teagi, kas Jamaica või kelle — enne oli sõitnud Antiqua lipu all. Ta andis meile natuke raha — suitsu ega süüa meil siis enam ei olnud — ning arvas, et teeme laeva korda, mis see siis ära ei ole. Ütlesin, et teeme küll, ainult et masinate remondiks läheb 4—5 tuhat dollarit. Kohkus ära. Siis rääkisime veel, et praspill ka ei käi. Eelmised mehed olidki juba ankrukette käsitsi välja tirinud — talidega tõmbad niimoodi meeterhaaval, kolm päeva võid tirida. Nüüd läks daamil mokk päris kõveraks ja ta hakkas lausa lahinal nutma. Tema polevat osanud ettegi kujutada, et lood niimoodi on. Katsusin lohutada, et võib-olla saab ka 2—3 tuhande dollariga hakkama: mul on siin Bremenis tuttavad laevaremondiettevõtjad, eelmise töö ajal sai nendega läbi käidud. Rahuneski natuke ära ja läks minema.

Siis ühel päeval tuli boss laeva ja ütles, et läheme jah sellega merele. Pangu me kõik kirja, mida tarvis. Panimegi. Aga agent muidugi ei tulnud, ehkki boss oli seda lubanud. Ise sõitis ta hoopis Poolasse, jälle laeva ostma. Kõige naljakam, et see daam, kellelt ta meie laeva pidi saama, oli talle andnud veel tagatise, et mees saaks uue laeva ostmiseks krediiti võtta. Muidugi kokkuleppega, et selle vana laeva saab ta ka endale.

Läks veel nädal. Ühtki agenti ei tulnud, mingit varustust me ei saanud. Katkised detailid olid mul kõik reas ja läikima löödud. Ise otsisin diisliehitusfirma agendi üles: maksa ainult ja detailid tuuakse kohale.

Siis juhtus see, mille eest eelmised mehed meid hoiatasid: too viimane diiselgeneraator läks tükkideks ja me jäime pimedasse. See juhtus õhtul; mõtlesin, et mis seal on, paneme käima. Aga tegime taskulambi valgel väikese uurimise, kus selgus, et hammasratastel on hambaid ära. Ega neid ikka käsitsi tee. Ronisin siis masinasse, mõtlesin, et teeks kahest diislist ühe. Tegin taskulambi valgel hulk aega suurt loovat tööd, täitsa huvitav oli. Peaaegu oleks käima läinud, natuke jäi puudu... Suure sõja ajal ja n.-ö. kodumaa heaks võib niisuguseid kangelastegusid teha, aga praegu küll ei tule hästi välja...

Sooja ikka saime. Mehaanikud saavad aru, kuidas see käis: 50 hj diiselmootor, suruõhuga ajad teda käima; et suruõhku saada, selleks pead jälle peamasinat ringi ajama. Ööd-päevad läbi ajasin. Muidu oleksime ära ka veel külmanud. Elektrit ju polnud. Kui olin talle lasknud ühe ballooni eetrit sisse, siis ta käis mul juba nii neli minutit. Aga kuna ta oli tõesti külm ja veepump ajas natuke palju külma vett peale, siis jäi aina uuesti seisma. Varsti ei olnud meil enam raha balloone osta, vaevalt saime söödud.

Aga vahva oli ka nädal aega elada kottpimedas. Taskulambiga käisime ringi; õhtul kell kaheksa läksime magama. Jumalavaikne. Hea rahulik elu oli, närv täitsa puhkas.

Enne kui puänt tuleb, räägiks vahest veel meie igapäevaelust. Saksamaal on poodide süsteem nimega ALTI. Seal on tõesti odav, 3, 4, vahel 5 korda odavam. Meie otsisime muidugi igasuguseid pool- ja päris valmis produkte — meeste värk. Kuu ajaga tüütas see saksa vorst nii ära, et... See on ikka täitsa keemia. Kiidan meie Eestimaad: kui vahva, et ta nii vähearenenud on. Vorst on ikka veel lihast tehtud, leib on täitsa olemas.

Laeva raadiojaam on küllalt võimas. Püüdsin Tallinna kuulata, 290 meetrit. No mitte midagi sealt ei tule. Ja veel: meie diktorite hääled on nii tämbrivaesed ja kontrastitud, kui läbitus on ka veel kehv, ei eralda sõnu ära. Ma saan aru, Ernesaks suri ära, aga häälte järgi on pidevalt nagu mingi leinaseisund.

Saksas on tõepoolest majanduslangus. Olen Bremenis ennegi olnud — vanasti olid sadamad laevu täis, aga praegu on kaid kilomeetrite viisi tühjad. Muuseas, mis veel sadamas silma torkas. Meie veame ümarpalki välja ja oleme selle üle nii rõõmsad. Bremenis seisime just selle kai ääres, kus metsa maha laaditi. Oli seal näiteks üks Arhangelski laev, aga isegi tema vedas eranditult nii 5x10 cm prusse. Kõik ilusti stropitud. Isegi venelased ei tee nagu meie, kes me mitte millegi eest ümarpuitu välja veame. Vahva oli, et sealsamas puidutöötlemise kompleksis tehti sellest saabuvast metsamaterjalist profileeritud detailid ja pakiti mõõtude järgi kile sisse. Sealt lähevad need siis jõelaevadega edasi. Puitu paistis küllalt olevat, kompleks töötas vilkalt.

Nagu öeldud, linnas sai palju liigutud. Üht eriti vapustavat kohtumist maksaks ehk kirjeldada. Sadama lähedal on ridamajad, õhtul pimedas on tänavad jumala tühjad. Kõnnid seal rahulikult ja äkki ühe maja nurga tagant hõljub välja olevus ning lööb kasukahõlmad lahti — puha pesu väel, tripid-värgid, ise niisugune sinakas neoonvalguses, nii et ehmatab su surmani ära. "Sada marka!" "Nein, nein!" ütlen mina. Tema ütleb, et kaheksakümnega saab ka. Mul olid ketsid jalas, võtsin jooksuasendi sisse: "Sportsmann!", ja panin minema. Pärast hakkasin vaatama, oligi niisugune rajoon. Autodega sõideti mööda, kel huvi, see jättis seisma. Kaubeldi; mõni istus peale, mõnikord löödi uks pauguga kinni. Tegevus käis igasuguse ilmaga, olgu vihm või lõris. Meremehe elu on karm, aga "linnu" elu on vilets.

Küllap eriti majanduslanguse tõttu vaadatakse võõrtööliste peale tõesti halvasti, see on kuidagi õhus tunda. Me rääkisime oma poolakatega enamjaolt vene keelt, ja see eristas meid omal moel kindlasti "saksakeelsest" seltskonnast. Aga ega nad inglise keelde ka hästi suhtu. Kui sul on lips ees, siis vaadatakse muidugi teistmoodi. Aga nii, nagu meie seal pärast olime, habetki ei saanud ajada, kampsunites — ega me türklastest suurt erinenud.

Aga tuleme nüüd meie loo juurde tagasi. 7. veebruaril saabusid laeva boss, too omanikust daam ning veel 7—8 inimest: nemad teevad nõupidamise. Küsisin, kas meid ka on vaja. Öeldi, et ei. Nõupidamine oli tõsine. Kui minema hakkasid, oli meie daam — kuidas nüüd viisakamalt öelda — õige pännis näoga. Kahju oli tast küll. Kahe tunni pärast tuli boss tagasi ja rääkis, kuidas siis lood on. Laev on nii kehv, et tema seda ei võta, kuigi proua teda käendas. Proua kui üksiklaevaomanik on pankrotis, pank arestis laeva ära ja müüb maha. Ei tea, kas omanikul jätkubki raha laeva seni tehtud kulutuste kinnimaksmiseks. Seda see eemise kapteni kokast proua jalutas igas sadamas niipalju kui kulus...

Boss andis meile lennukipiletid ja ütles, et kutsub meid paari nädala pärast uuesti välja: tema ostab uue laeva. Näitas selle pilti; mina küsisin, kuidas seal ühe või teise mehhanismiga on. Ei, üks ei tööta, teise kohta ei tea, kolmandat ei vaadanud...

Kogu see lugu on nüüd näide sellest, kuidas ilma agendita tööle läinud inimene on nõnda ütelda looduse meelevallas. Agentuur, kes su tööle saadab, vastutab ikkagi su ees. Aga et seekord läksin peaaegu täiesti omapäi, siis polnud kellelegi kaevata ega kellegi käest nõuda. Läheb nagu läheb.

Boss oli küll lõpuks õige mees, maksis palgad välja ja ostis lennukipiletid koju.

"Meie" laeva pankrot haakus muidugi kogu selle nende majanduslangusega. Aga selge on ka see, et kui diletandid midagi juhivad, siis ikka asjast asja ei saa. Pettusin saksa *ordnungis*, sest nii nagu meiega seal kuu aega käituti, on ikka üsna vapustav.

Mis muud, kui loodame tulevikus paremat.

Raske öelda, missuguse laeva peale õieti nüüd saada tahaks. Bremenis vedasid pukserid jõge mööda noid suuri, peatekist viis korrust ülespoole. Eelmine kord kreeklaste juures sõitsin umbes niisugusega.

(Järg lk. 8)

MERLE

K
Kilo

kahlepuu, *danlend*, metallist, plastmassist või puidust sirge (t a v a l i n e k.) või kõver (f i g u u r n e k.) varras, mis on ette nähtud tõmbejõu ędastamiseks kaablitelt traalnooda paljasotstele. K. tagab ühtlasi traalnooda parema vertikaalse avatuse. Kasutusel pms. põhjatraalpüügil, ka veonoodapüügil.

kaimadrus, ka o t s a - m e e s , *boatman*, sadamatööline, kelle kohustuseks on laeva kinnitusotste vastuvõtmine ja kinnitamine kail, laeva väljumisel aga selle lahtiandmine. Elukutsena kadumas, neid ülesandeid täidab laadija (*doker).

kaimaks, *wharfage*, sadamamaksu osa, mida laev maksab sadamale kai kasutamise eest. K-u määramisel kasut. msg. mooduseid vastavalt riigi või sadama tavadele, suurus sõltub netotonnaazist või hõivatud kai pikkusest ja ajast ning laeva liigist.

kahvel (holl *gaffel*), gaff, *masti tagaküljel piki laeva paiknev purjepeel (*peel), mille külge kinnitatakse nelinurkse pikipurje (*k-purje) ülaliik (ülaserv). K. on kas paikne või masti mööda tõstetav. K-i välimine ots on k-inokk; masti osaliselt ümbritsev kahehaaraline ots on k-ikoli (ka k-ihaarad). Haarade vahel paiknev rakitross hoiab k-t masti ligi. K-i tõstmiseks kasut. kahte *valli (piik- ja klauvalli), külgsuunas liigutamiseks ja paigal hoidmiseks kahte *jäärti. Paiksel k-l on üks ots liigendi, teine lühikese terastrossi või keti abil kinnitatud masti külge.

kahvelkuunar, *fore-and-aft schooner*, 2—7 mastiga purjelaev, mille igas mastis on kahvelpuri ja topsel ning mastide vahel sageli tengtaakslid (*taaksel). On hrl. kuni 4 eespurjega. K-i mast koosneb pikast alamastist (*mast) ja ühest *tengist. 2-mastilist k-t nimet. ka *kaljaseks, 3- ja enamamastilist j a n t s i k s (nt. 3-mastiline jants, 4-mastiline jants). Hollandlased kasutasid väikestel 2-mastilistel sisevete laevadel kahvelpurjesid juba 17. saj., kuid nimetus s c o o n e r (hiljem *schooner*) pärineb Ameerikast, kus esmaselt ehitati k-eid 1713 paiku Gloucesteris (Massachusetts). Euroopa mereäärsete maade k-eil oli kuni 4 masti, USA idarannikul ehitati 5—6-mastilisi. Maailma ainuke 7-mastiline k. oli 1902 Massachusettsis ehit. *"Thomas W. Lawson".

kajakk (eskimo), paat, mida nüüdisajal kasutavad eskimod ja aleuudid. Kujutab puust või luust sõrestikku, mis kaetakse mereloomade nahaga. Nahkkattes on istme kohal ava, mille saab rihmaga vöökoha ümber kinni tõmmata. Paat on u. 5 m pikk, hrl. ühepaat (aleuutidel ka 2—3 paat). K. on meestepaat, naistepaati nim *umiakiks. Paat on hästi kohandatud mereliikluseks — kiire, kahelabalise aeruga kergesti juhitav ja ümberminek pole ohtlik. Eskimo k. oli ceskujuks sportsüsta loomisel

kaipäevad, *laydays*, laeva lastimiseks (lossimiseks) ettenähtud ajavahemik. K. määratakse *mereveolepinguga, kas lastitava (lossitava) kauba koguse järgi, vastavalt sadama tavale või kindla ajavahemiku näol. K. algavad laeva valmisolekuga lastimis-lossimistöödeks (*nootis) ja kestavad nende lõpuni. Laeva seisuaeg sadamas fikseeritakse dokumendis (*timesheet, Statement of Facts*), mille alusel prahtija maksab ülekulutatud aja eest trahvi (*demurrage*) või saab säästetud aja eest preemiat (*dispatch*). Vt. ka tühiseis.

kakuampaat, *seisevnoodapüügil kasutatav puitkerega mootorpaat. Eestis kujunes välja põhil. 1940. a-te II poolel seoses seisevnootade levikuga. K-e on Kolhoosidevahelises Laevatehases ehit. üle 500, nende diiselmootorite võimsus on suurenenud 20 hj-lt 60 hj-ni (15 kW-lt 44 kW-ni). K-de seeria MT-12 põhiandmed: L 11,72, B 3,10 ja T 1,16 m; karveelplangutus. Vt. ka kakuam.

kajutiteenija, sama, mis *s t j u u a r d , Eesti aurikutel pms. naisisik (meremeeste kõnepruugis tessa (ingl. *stewardess*). Põhitöö: laeva juhtkonna kajutite hooldamine ja toidu serveerimine. Jagas kajutit naiskokaga.

kalaait, ka k a l a k a m - b e r , k a l a k o d a , ruum kalavarude säilitamiseks rannataludes, asus hrl. ühe katuse all teiste aitadega või ühise kala- ja lihaaidaruumina. K. on hrl. muudest aitadest väiksem, tihti kiviseinte ja muldpõrandaga. Tavalisimad hoidised olid kevadise soolaräime tünnid (siit ka ajuti kasut. nimetus silguait), mida talvel sisemaal müümas või vilja vastu vahetamas käidi (*kalakaubandus). Enim esines selliseid ühte ritta ehit. aitu Saaremaal ja Muhus, harvemini Põhja-Eestis.

Kalasjanduse Nõukogu, Eesti Vabariigi põllutöömin-i nõuandev organ 1926—36, mille ülesandeks oli kalandusalaste seaduste ja määruste eelnõude ning eelarvete läbivaatamine jm. kalandusküsimuste koordineerimine. K. N. esimeheks oli min-i põllumajandusosk. dir., liikmeiks majandusmin-i kalaasjanduse büroo juhataja, Eesti Kalatöösturite Ühingu, Eesti Kalameeste Ühingute Keskliidu, Eesti Tarvitajateühisuste Keskühisuse, Eesti Ühistegelise Liidu, Veeteede Valitsuse ja TÜ esindajad.

"Kalaasjandus", esimene eestikeelne kalandusalane perioodikaväljaanne (ajakiri). Ilmus 1920—25 (kokku 38 nr-t), esialgu ajakirja "Laevandus" kaasandena, a-st 1921 iseseisvalt; toimetaja E. Vebermann.

(Algus lk. 7)

Vaatasin neid, ja sees keeras ikka küll. Tookord olin nii nördinud nende suhtumisest tehnilisse ekspluatatsiooni, et ütlesin neile edaspidised pakkumised ära. Aga nüüd soovitan küll teistelegi: ärge kunagi kellegagi riidu minge, kes teab, millal vaja läheb. Nüüd oleksin mõne suure "kreeklase" peal kusagil Venetsueelas soojas olnud, ennast inimesena tundnud...

Aga eks vaatame, kuidas selle sakslasega jääb. Ta tahaks, et oleks kindel meeskond, kes ise teaks, kus ja millal üksteist välja vahetada, ta ise tuleks kapteniks. Ega ausalt öeldes tahakski mööda ookeani ringi ajada, sõidaks Euroopas ühest sadamast teise.

Neid pisikesi ühelaevafirmasid on palju, sest nende käes on kõik vanad laevad, mis suurtele firmadele enam rentaablid ei ole. "Meie" logul oli ka juba jälle uus ostja olemas — üks meremees, kes seda Londonis oli näinud ja kes eelmise kapteniga tuttav. Ta käis laeva läbi ja ütles, et ostabki ära. Rääkisin talle, kui palju sinna on vaja kapitali sisse panna. Aga tema ütles, et ei sest ole midagi, ostab.

Lasti paistab neile jätkuvat. Nad veavad väikesi partiisid ja mis kõige tähtsam: nad saavad väikestesse sadamatesse sisse. Vaatasin meie laeva varasemat teenistuskäiku. Seal olid pea kõik täiesti tundmatud kohanimed, nii et pidin neid kaardi pealt otsima, suuri tuttavaid linnu polnudki. Mingid sadamad Taanis, Saksamaal, Inglismaal, Norras, mida elus polnud kuulnud. See on väikeste laevade eelis ja paistab, et need on popid.

Sel ajal toimunud suure praamiõnnetuse varju jäi üks teine juhtum. Sama tüüpi kuuese meeskonnaga väike laev nagu meie oma põrkas Norra meres kokku ühe kalalaevaga ja läks 20 sekundiga põhja. Vaid üks juhuslik tekil olnud mees pääses. Kõik niisugused laevad on vanad ja läbi roostetanud, aga dokumendid nad saavad. Eks peamiselt seetõttu, et lähevad mõne odava lipu alla ja siis neid keegi eriti ei kontrolli, pole nagu kellegi asi. Ka meie laeval olid kõik paberid valmis. Oleks ta käima saanud, oleksime merele läinud. Tüürimees ütleski, et ära sa nii väga pinguta neid masinaid parandada, aga ametiuhkus ei lubanud lihtsalt niisama ka jätta. Õnneks boss hüppas õigel ajal alt ära ja jättis ostmata.

Mait Põllu jutu üles kirjutanud
Mari Vamba

Ta liigub siiski!

10. märtsil oli esimest korda koos **Eesti Ajalooliste Laevade Fondi** liikmete hiljutisel koosolekul valitud **nõukogu,** et alustada selle kaks aastat tagasi Meremuuseumi juurde loodud organisatsiooni tööle rakendamist. Fondi tegelikku käivitumist võimaldab tänavu jaanuaris lõpuks ometi registreeritud põhikiri, mille kadunud Kultuuriministeerium oma käskkirjablanketile löönud ning vajalike allkirjade ja pitsatijäljenditega varustanud. Küll natuke vigane, ent muidu asjalik tekst ütleb, et fond on "ühiskondlik organisatsioon, *kelle* põhiülesandeks on koondada ning sihipäraselt jaotada füüsilistelt ja juriidilistelt isikutelt laekuvaid rahalisi ja *materjaalseid* vahendeid Eesti Vabariigile suurt ajaloolist tähendust omavate laevade taastamiseks ja kaitseks."

Raha saamiseks nähakse põhikirjas kuut allikat: liikmemakse (muide, liikmeks võivad olla vaid üksikisikud — kollektiivliikmeid meie seadused ei lubavat), juriidiliste ja füüsiliste isikute annetusi, tuluüritustest saadavaid summasid, sihtotstarbelisi korjandusi, rahvusvaheliste fondide eraldisi ja — muid laekumisi. "Seeme" on olemas — üks summa muuseumil sihtotstarbeliselt "Lembitu" jaoks käes ja teine "Suure Tõllu" jaoks tulemas. Korraks nõukogu koosolekul vilksatanud mõte fondi rahaasjad muuseumi kätte jättagi heideti kõrvale: kiireimas korras peab oma arve avama. Selle ja kümne muu olulise asja tegemiseks tuleb fondile kähku põhikirjaski ette nähtud palgaline direktor leida. Selle mehe või naisega sõlmitakse leping, kus ta õigused ja kohustused täpselt kirjas. Otsitakse läbilöögivõimelist inimest, kes oskab nii raha küsida kui laevade remonti korraldada. Direktor on see peamine töötegija, kelle käest nõukogu käib küsimas, miks see või teine asi ei liigu. Ehk Ülo Uluotsa sõnastatuna: "Nagu "Pal–tänava poistes" — kõik olid puha ohvitserid, kelle käske üksainus väike Nemecsek täitma pidi..."

Tegelikult on nõukogulgi tegemist küll. See määrab tegutsemissuunad, kinnitab direktori esitatud eelarve ja üldse jagab raha nö. "suures tükis". Et juhtimistööga paremini hakkama saada, valiti viie kohale tulnud nõukogu liikme seast (muuseumi direktor Ants Pärna, "Suure Tõllu" kapten Olaf Vaarmaa, Mereharidusekeskuse rektor Tarmo Kõuts, kalandustegelane Aadu Nurmsalu ja Ülo Uluots) esimees ja aseesimees. Nendeks said härrad **Kõuts** ja **Uluots.** Teisest põhikirjas ette nähtud aseesimehest loobuti — seitsme nõukogu liikme kohta leiti kolm ülemust paljuvõitu olevat (kohale ei saanud tulla Enn Bekker Riigikantseleid ja Urmas Orek "Tallinna Sadama" peadirektorit esindama).

Peale direktori otsustati fondi tööle võtta veel raamatupidaja ja sekretär, kõik nad praegu mõistagi vähema kui terve kohaga.

Koosolekul oli kõne all ka asjaosaliste suur tahtmine "Suure Tõlluga" Kotka merepäevadele minna.

Mari Vamba

Piraatluse vastu

1992. aastal langes Kagu–Aasia vetes piraatkallaletungide ohvriks langenud laevade arv alla 200. See on tunduvalt väiksem arv, kui 1991. a. *International Maritime Bureau* registreeritud laevadele. Ilmselt on vilja kandnud mitme riigi valitsuste organiseeritud täiendavate patrull–laevade tegevus. Kuala Lumpuris, Malaisias on asutatud Piraatlusevastane Keskus.

Sellegipoolest tuntakse muret, sest mõrvati Taani konteinerlaeva "Baltimar Zephyr" briti kapten ning filipiini ohvitser, kui laev oli teel Reemantle'ist Singapuri. Juhtus see 200 meremiili Jakartast põhja pool.

Briti Rahvuslik Kaptenite Unioon (NUMAST) on seoses sellega kutsunud üles kasutama efektiivsemaid meetmeid võitluses piraatlusega. Nende meelest valitsused ei tahagi rakendada piisavaid aktsioone, et piraatluse probleem lahendada. Olukord on viinud selleni, et Briti valitsus soovitab ohtlikes piirkondades kasutada laevadel suuremaid meeskondi, et tagada julgeolek.

"International Transport Journal'i" materjalide põhjal **Reet Naber**

Esman
ESTLINE
TALLINK
inreko KOMMERTSKESKUS
ESCO
ESTMA Estonian Maritime Agency Ltd.
EEL Estonian Euro Lines Ltd
TALLINNA SADAM

Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 15. märtsil

Neile, kes ootavad . . .

"ELMAR KIVISTIK" — teel Puerto Ordazist Aleksandriasse
"ALEKSANDER ABERG" — teel Muugalt Prantsusmaale
"PAUL KERES" — Pakistanis
"KRISTJAN PALUSALU" — Muugal
"GUSTAV SULE" — Hiinas
"ALEKSANDER KOLMPERE" — Hiinas
"EMHAVEN" — teel Hamburgist Felixstowe'sse
"MERVEHAVEN" — Limassolis
"TALLINNHAVEN" — teel Antwerpenist Dakari
"NARVAHAVEN" — teel Hamburgist Beirutisse
"WAALHAVEN" — teel Felixstowe'st Pireusesse
"ANTSLA" — teel Monfalconest Roueni
"KEILA" — Tuticorinis
"KUNDA" — teel Conakryst Brasiiliasse
"KADRINA" — Antwerpenis
"UNITRADER" — teel San–Pedrost Hamburgi
"LOKSA" — Bandjulis
"MAHTRA" — Tallinnas
"SOMPA" — teel Las Palmasest Leixoesse
"KEHRA" — Lagoses
"AEGVIIDU" — teel Mangalorest Marina di Carrarasse
"KUIVASTU" — teel Tallinnast Las Palmasesse
"KUUSALU" — Avilesis
"PARILA" — Tallinnas
"RAKKE" — Casablancas
"VALKLA" — teel Lovisast Jeddah'sse
"TAMSALU" — Szczecinis
"PIHTLA" — Tallinnas
"ORJAKU" — teel Cotonou'st Point Noire'i
"TOOTSI" — teel Bremenist Felixstowe'sse
"GRUMANT" — teel Aberdeenist Tallinna
"GULBENE" — Tekirdagis
"PAIDE" — teel Aleksandriast Setesse
"KÕPU" — teel Berdjanskist Ashdodi
"RISTNA" — Burgases
"HELTERMAA" — Ras–Selatas
"ORU" — teel Tallinnast Giresoni
"NAISSAAR" — teel Kreekast Mersini
"VAINDLO" — Antwerpenis
"FRISOHAVEN" — teel Istanbulist Izmiri
"MUHU" — Nantes'is
"ABRUKA" — Tripolis
"VILSANDI" — Marina di Carraras
"KAPTEN KONGA" — teel Tallinnast Rotterdami
"KAPTEN VOOLENS" — Tallinnas
"MEHAANIK KRULL" — teel Antwerpenist Helsinkisse
"POOTSMAN KIBUS" — Kaliningradis
"KESSULAID" — Helsinkis
"VIIRELAID" — Antwerpenis
"MANILAID" — Tallinnas
"SUURLAID" — teel Tallinnast København
"HEINLAID" — Helsinkis
"VIINISTU" — remondis Loksal
"KOLGA" — teel Rotterdamist Tallinnasse
"PURTSE" — teel Tallinnast Rotterdami
"VOOSI" — Tallinnas
"PAKRI" — teel Rudkobingisse
"AMBLA" — teel Rotterdamist Tallinnasse
"ANGYALFJÖLD" — Rotterdamis
"AEGNA" — Kaliningradis
"KABALA" — Peterburis
"MOHNI" — teel Muugalt Ellesmere Porti
"RAPLA" — teel Võssotskist Wismarisse
"RAUGI" — Koplis
"TORMA" — teel Tallinnast Blythi
"VIRTSU" — teel Rotterdamist Tallinnasse
"SUURUPI" — teel Ventspilsist Rotterdami
"OSMUSSAAR" — Tallinnas
"OTEPÄÄ" — Antwerpenis
"TAHKUNA" — teel Ventspilsist Rotterdami
"SOODLA" — teel Imminghamist Kaliningradi
"KLOOGA" — Klaipedas
"LIVONIA" — Tallinnas

Väljaandja Eesti Meremeeste Liit
MEREMEES

Arvutiküljendus: Märt Kullo ja Vello Lind, montaaž: Krista Sepper

Järgmine number ilmub 30. märtsil

Toimetuse aadress: EE0 105 Tallinn, Estonia pst. 10. Valvetoimetaja on kohal teisipäeviti kell 15—17, sel ajal telefon 44 48 39

"Printall"
Tellimuse nr. 1143

Toimetaja MADLI VITISMANN

AR EESTI RAHVUSRAAMATUKOGU