



MEREMEES

Ilmub
(vaheaegadega)
alates 1950. aasta
21. juulist

Nr. 8 (938)

Teisipäev, 20. aprill 1993

Hind 1 kroon

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ Meremeeste Haigekassa lk. 2
- ☛ Uus vormirõivastus lk. 3
- ☛ Pärand XII lk. 4
- ☛ Uus laev "Anita" lk. 5
- ☛ Maasilinna laev lk. 6
- ☛ Joh. Pitka mälestusi III lk. 7
- ☛ MerLe XXXVIII lk. 7

Erkki Korhoneni foto



Naftaterminaali avamine

"Pakterminali" peadirektor **Aadu Luukas** meenutas, et 3. detsembril 1991 löödi maasse esimene vaj ja nüüd on valmis 27 000 m³ mahuga esimene järk koos infrastruktuuriga. Hr. Luukase sõnul kujunes välja kena fenomen. Ida terase, Lääne seadmete, Hollandi instruktorite, Eesti tööjõu koostöös on valmis saanud korralik ehitus. Tolleks hetkeks oli astuda jäänud vaid üks samm, selle kõige raskema tegid ära kaks ministrit: nad sammusid posti juurde ning vajutasid punasele nupule. Kell 16.07 läks liikvele nafta — tsisternvagunitest tankidesse.

Meie minister pidas oluliseks toonitada Hollandi sõprade eriti konstruktiivset lähenemist sellele ettevõtmisele.

Hollandi kolleeg tundis heameelt, et koostööd on tehtud mitmel alal. Ta ütles, et Tallinna sadam on siinse regiooni parimaks hinnatud ja sellepärast on Rotterdami ja Amsterdami spetsialistid huvitatud siin töötamisest. Eriti oluline on see, et keskonnakaitsel on pööratud erilist tähelepanu. Tallinnas on hoolega tutvunud Hollandi sellealase seadusandlusega ja seda aluseks võttes on oma välja kujundamisel. Aga Hollandi seadused on selles osas, mis puutub naftaterminaalide ohutussüsteemide väljatöötamist, väga ranged. Ega ilmaasjata kutsutud Tallinna sadama spetsialiste Rotterdami enesetäiendamisele. (Hr. Peeter Palu sõnul oli seal igamehel palju kõrva taha panna.) Eesmärk on teha õhu- ja meretransport loodussõbralikuks. See ei

tule kasuks mitte ainult Tallinnale, vaid kogu Eestimaa-
le.

Muuga sadamas arvatakse, et suudetakse välja arendada selline laadimis-lossimissüsteem, kus reostusoh-

likuks võib osutada ehk tanker, mitte terminaali osa. Eestimaa laste helge tuleviku huvides anti huvikeskusele "Kullo" üle ümbrik.

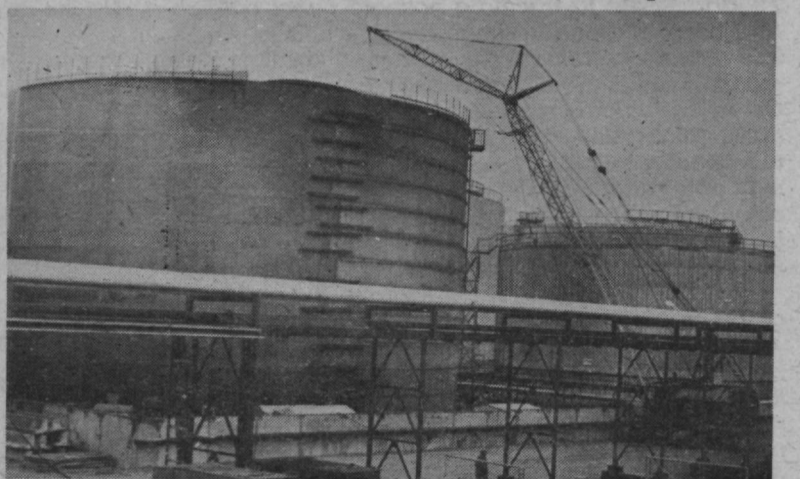
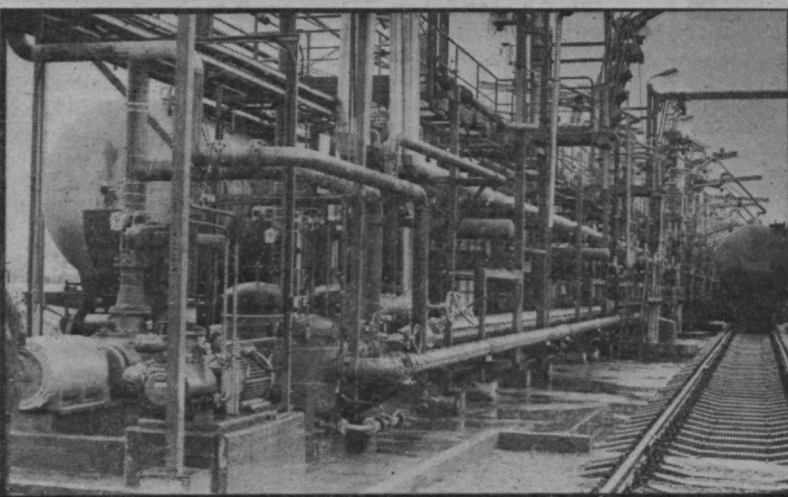
Reet Naber
Isi Trapido fotod

24. märtsil olid Muuga sadamasse teel järjekordsed külalised. Mis sellest, et Peterburi maanteelt siit vanaviisi Uus-Sadamasse (Tallinn-New-Port) juhatab, kohale jõudsid paljud. Oodatavaks sündmuseks "Pakterminali" naftaterminaali ava-

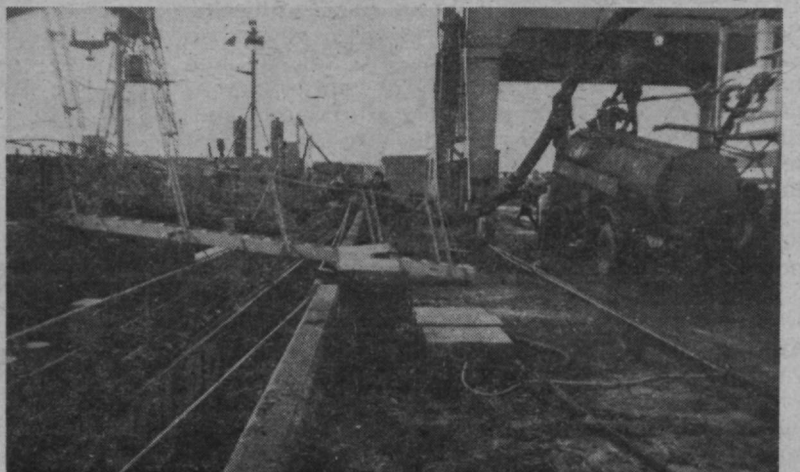
mine. Kohale oli tulnud Hollandi transpordi, avalike tööde ja veemajanduse minister **J. R. H. Maij-Weggen**, Hollandi suursaadik **Egbert Fredrik Jacobs**, Eesti Vabariigi teede- ja sideminister **Andi Meister**, arvukalt prominente ja ajakirjanikke.



Enne nupulevajutust: teede- ja sideminister Andi Meister oma Hollandi kolleegi J. R. H. Maij-Weggeniga.



→ 1993. aasta ja → 1992. aasta (jaanuaris) tehnoloogia.



Meie kavatseme jääda

Elmise ajalehenumbri jaoks "Vega" fotosid otsides seisis toimetuse vajaduse ees pääseda pildistama nn. 7. tehasesse. Leidus sõjaväelisi nõuandjaid, kes soovitasid sellekski Kaliningradist luba küsida. Probleem laheneb telefonikõnega tehasesse — õnnestus kokku leppida niihästi "Vega" pildistamise kui ka mõnevõrra laiema huvitundmise asjus.

Tehase minevikust, olevikust ja tulevikust kõnelesid kaks meest: praegune sõjaväelasest direktor, I järgu kapten Anatoli Šokalo ja insener Vassili Netšajev. Viimane on, muide, eestlane ja valmistub selle aasta jooksul tsiviildirektori kohale asuma.

Praegune 7. tehas ehitati Nikolai II korraldusel 1912. aastal, et allveelaevu tegema hakata. I Maailmasõja alguses saadi esimesed valmis.

Tehasel on kõik eeldused tsiviiltootstarbeks tööle hakata. Juba praegu remonditakse raudteel kasutatavaid mootoreid. Üks Eesti Vabariigi piirivalvele kingitud laev on korda tehtud, teise kallal töö käib. Ette on näha veel kaheksa Saksamaalt saadava Nõukogude projekti järgi ehitatud piirivalvelaeva remont: Kõigi kingitud laevadega on päris palju tegemist — ükski pole pehmelt öeldes korras olnud. Tsiviiltootmisel poleks nende laevadega tegelemiseks ei kogemusi, oskusi ega tehnilisi võimalusi. Meie piirivalvega on tehasel väga head suhted. Võimalik, et hiljem tellitakse tehast ka uusi laevu.

Lepingute sõlmimise vastu on huvi tundnud mõnedki välismaised valitsusorganisatsioonid, enamjaolt konversiooni otstarbel.

Tehas on praegu Eesti-Vene läbirääkimiste objekt. Vene poole ei olevat ei omandi ega tulude suhtes mingeid pretensioone, ainus huvi on, et töötajad koha ja palgata ei jääks. Tehases käib tööl tuhatkond tavalist Tallinna elanikku, ainult et seni on nad olnud kohustatud saladust hoidma. "Kõike teab ainult direktor; mida allapoole, seda vähem informatsiooni." Aga ega välismaale pole küll kedagi lastud.

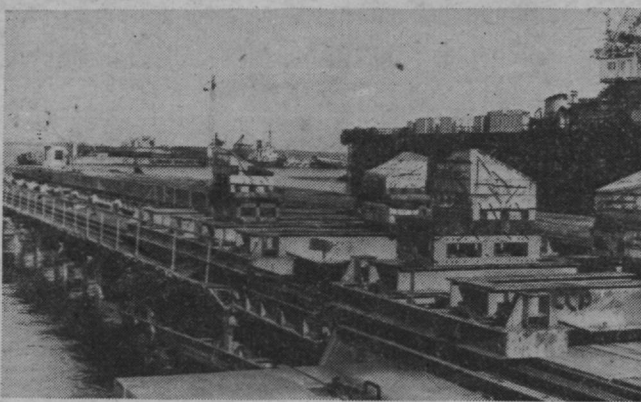
Välismaine huvi meie tehasega lepinguid sõlmida lähtub asjaolust, et tööjõud on esialgu odav, töö ise aga küllalt hea. Tööjõu odavana püsimist ei ennusta vestluskaaslased küll kuigi kauaks: kui tase jõuab Läänele järele, tõusevad ka palgad nii kõrgele, nagu headele spetsialistidele kohane maksta. Praegu on tehases keskmine palk ühel tasemel teiste sama laadi ettevõtetega. 1. jaanuaril oles töötasu üle võinud nuriseda, 1. märtsist enam mitte.

Vassili Netšajev kõnnitas ajakirjanikku ja fotograafi ka tehase territooriumil ringi. See on 15,5 ha suur, tsehhide all on 49 000 ruutmeetrit maad. Tehaseõues ja tsehhides torkas silma puhtus ja kord, mujal nähtu taustal lausa harjumatu. Justkui kinnituseks eelräägitule: tegu pole lahkuva Vene sõjaväega, vaid siia jääda soovivate tööinimestega. Tsaariaegsete ja uuemate hoonete vahel on puhtad, hekiga ääristatud asfaltteed — midagi sellist, mis mahub kujutluse sõjaväelise korrast. Kuid mere poole laskuv nõlvak lisab romantilistki muljet. On ka nähtlikku agitatsiooni: kips-Lenin tühjade autahvlikastide kõrval. Hr. Netšajevi arvates võtab tolle kaasa viimane tehastest lahkuva sõjaväelane, seni pole tahetud tühjust tüli tõsta. Nende tehases olevat ka rahutumail interaegadel suhteliselt rahuolik olnud. Nüüd teevad töötajale muret kõik siinse muulaskorina probleemid: kodakondsus, riigikeel, rahvakapitali osakud — keevitaja on keevitaja, ainult et mõned neist keevitasid sõjatehases.

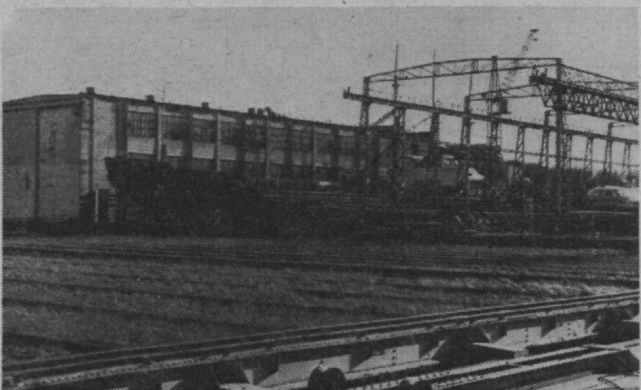
Praegu töötatakse ühes vahetuses, sestap on pärastlõuna tehase territooriumil üsna vaikne. Lahkunud töölised on detailid rivisse sättinud ja tööriistad ära pannud — ju selles on töömeheau ja juhtide nõudlikkus üheskoos. Et üksjagu inimesi on koondatud, siis ehk ka töökoha kaotamise hirm.

Sadama pool on haruldane rajatis: 128 m pikk 11 teega seadeldis laevade veest väljatõstmiseks. Selle peale saab tõsta kuni 23 laeva. Kaks teed on kinnised, seal võib koguni sobiva mikrokliima luua. Tsaariajast pärit laevaehitus-, mitte remonditehas on väga läbimõeldult ehitatud, liinitöö põhimõttel. 1991. aastal oli India sõjalaevastikuga tegelev minister seda siin vaatamas käinud, et ehitavad — veel nüüd! — endale samasuguse. Töö ei ole siin just kiire, aga väga kindel, ja pole ohtlik. Kõva remont sai alles tehtud, nii et kümme aastat polevat vaja lähedale minna.

Kui sakslased ära läksid, oli see kõik lõhutud. Enamjaolt on kai taastatud, edasi tulevad sillad. Aia taga, vesilennukite angaari juures on sõjaväeosa. Pidi aatomimajakaid tegema. Küllap teevad viimast aastat, arvas härra Netšajev. Ja täpsustas: ega ei tea ka, kas ongi enam sõjaväeosa, võib-olla juba aktsiaselts...



Kiilplokid on uue laeva ootel valmis pandud.



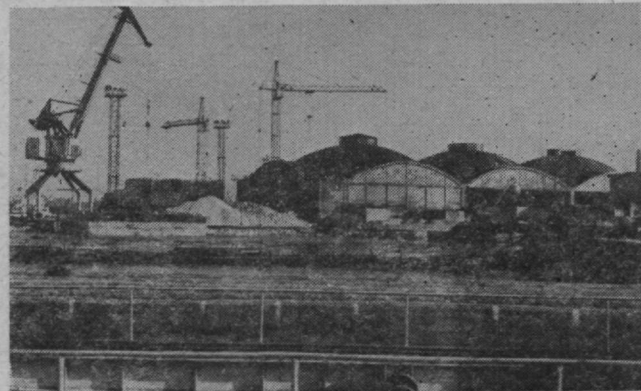
Allveelaevadelt on ümber kvalifitseeritud: seinä ääres saab uue kuue Saaremaa Laevakompanii "Alma", mastid selle taga on "Vega" omad.

Peetri sadamas on näha kogu nüüdisaegne tellijate mitmekesisus. Alates kultuuri- ja haridusministereeriumist, kelle rahapuuduse tõttu seisavad Meremuuseumi "Vega" ja Noorte Mereklubi PTS-tüüpi "Manilaid". Eralaevandus — Saaremaa Laevakompanii jõelaev "Alma" võtab jumet. Vene sõjavägi — pukserid lükkavad parasjagu sadamasse suurt hüdrograafialaeva "Girokompas". Mine võta kinni, kas tahetakse midagi küljest ära või juurde kruvida. Ei ole teada, kas kavatsetakse laev Eestile üle anda, ära viia või maha kanda ja ära müüa. Tubases dokis on parajasti väiksem sõjalaev, kolm mereväelast sellel satuvad fotograafi nähes ärevusse.

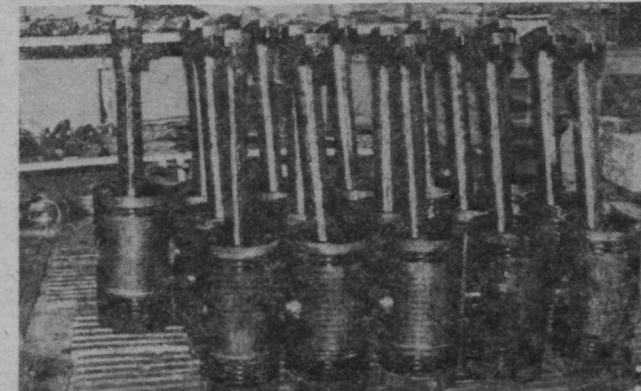
Hr. Netšajev juhtis tähelepanu vee puhtusele sadamas. Küllap on neilgi oma prügimägi, aga see ei hakanud küll silma. Erinevalt naabreist mõlemal pool plangu taga.

Juhtkond tegeleb tõsiselt tehasele tellimuste hankimisega. Eesmärk: et kogu tehaserahvas Eesti riigi hüvanguks tööd tegema saaks jääda. Uueks nimeks peaks saama Tallinna Meretehas.

Peetri sadamas käisid
Madli Vitismann
ja Isi Trapido



↳ Minejad ja ↳ jääjad. Korda hoitakse erineval määral.



Meremeeste Haigekassa

RAS "Eesti Merelaevandus" peadirektori asetäitja tehnika ja kaadri alal Enn Roo on muu pakilise kõrval tegelnud ka Meremeeste Haigekassa organiseerimisega.

Kuidas tekkis idee luua oma haigekassa meremeestele?

Idee tekkis seoses sellega, et meil oli merendusettevõtete vahenditega välja ehitatud meremeeste haigla ja polikliinik. 1992. a. veebruaris arvasime, et tuleks ka haigekassa organiseerida samadel põhimõtetel. 27. novembril kinnitati põhikiri ja tööle hakkas Tallinna Meremeeste Haigekassa. Oleme paberimajandusega tegelnud pea 9 kuud, kõige kummalisem on, et probleemid tekkisid Tallinna Haigekassaga, kus nähti meis konkurent. Olime läbi käinud igasuguseid instantse küll Tallinna Linnavalitsuses, küll tervishoiuametis, Sotsiaalministeeriumis, aga ei osanud ette näha, et vastuseis tekitab arstide poolt — Peaarstide Liit ja Haigekassade Assotsiatsioon olid nõrkinud, et nendega nõu ei peetud.

Mille poolest erineb Meremeeste Haigekassa tavalistest?

Ta on harukondlik. Ma arvan, et me oleme isegi pool sammu sellega teistest ees.

Põhiprobleem meie jaoks on mõtteviisi muutmine. Kes ikkagi kelle jaoks on? Kas arst maksumaksja (haige) jaoks või vastupidi. Maksumaksja peab saama õiguse kaasa rääkida rahade kasutamise juures. Muidu on Tallinna Haigekassa juhatuse ainult arstid ja muud ei kuule kui pahandustest. Meie kassa juhatuse on nii ühtede kui ka teiste esindajad.

Millised on kassa põhiülesanded?

Esiteks: meremeeste, nende ülalpeetavate, perekonnaliikmete ja pensionäride korralik meditsiiniline teenindamine. Meremeestel on rida spetsiifilisi haigusi, näiteks troopikahaigused, mille raviks on meremeeste haiglas välja kujundatud baas ja olemas spetsialistid. Need võimalused tuleb võimalikult hästi ära kasutada.

Teiseks: korraldada meditsiinilise teenindamise eest tasumine välismaal. Praegu tuleb praktiliselt topelt maksta: haigekassa maks siin ja ravimiskulud seal.

Kolmandaks: välismaa meremeeste teenindamine siin, arve esitatakse sealsetele meremeeste haigekassadele ning me saame siin tagasi.

Meil on mõte minna haigekassa baasil edasikindlustamise süsteemi, see tähendaks ka näiteks pensionikindlustust vms.

Tänase seisuga oleme taotlemas Tallinna Meremeeste Haigekassa nimetamist Eesti Meremeeste Haigekassaks. Selleks on tulemas Eesti Vabariigi Ravikindlustusseadusesse lisa: "Eestis merendusega tegelevate ettevõtete töötajate, nende perekonnaliikmete ja ülalpeetavate, samuti nendest ettevõtetest pensionile läinud tsüklike ravikindlustust korraldab Eesti Meremeeste Haigekassa." Ravikindlustuse korraldust kontrollib Eesti Ravikindlustuse Assotsiatsioon.

Samasugune meremeeste oma haigekassade süsteem on ka Rootsis, Saksamaal jm.

Vello Lugna on Haigekassa direktor. Tema selektab rahaasju: kõik arvavad millegipärast, et oleme oma haigekassa teinud selleks, et niigi liiga hästi elavatele meremeestele lisasoodustusi saada. Tegelikult on nii, et laekuvast haigekassa maksust jääb meie kasutada 50%, poole anname Eesti Ravikindlustuse Assotsiatsioonile, kus see pannakse kokku muude laekumistega ja siis arvestatakse keskmine iga inimese peale. Kogu Tallinnas, või Eestis. Kui meie kasutada jäänud rahast tuleb see keskmine madalam, saame sealt muist tagasi, kui ei, jagatakse sinna, kus väiksem summa on tulnud. Seega too 50% on see unelmate keskmine ja võrdne kõigile. Kui meie kassa liikmesfirmad tahavad oma töötajatele paremat arstiabi saada, võivad nad maksta lisa juurde, seekord kindlas teadmises, et raha kasutatakse just meremeeste heaks.

Haigekassa annab välja liikmekaardid, millega võib minna ka muudesse polikliinikutesse või haiglatesse, aga kindel on, et ravi saab tasuta. Hr. Lugna palus kiirustada kaartide täitmisega, muidu võib ette tulla arusaamatusi.

Neid saab Meremeeste Haigekassa liikmesettevõtete kaadriosakondadest. Merelaevanduse töötajad saavad oma Haigekassast, mis on Mereklubis III korrusel, tuba 13.

Küsisin Enn Rooti, miks tema tegeleb sellise asjaga, mis loogiliselt võttes peaks ametiühingu südamele olema.

Ma neile rääkisin, et tehku see ära, aga neid ei huvitanud. Tegelikult elus oli see üks neist paljust probleemidest, mis vajas lahendamist. Inimeste tervise arvel ei saa kokku hoida, pealegi tuleb see teisalt tagasi. Kui ma korra hakkasin selle tööga pihta, tuli lõpuni viia. Idee õigsust näitab see, et 13. aprilli seisuga oli liikmeks 34 ettevõtet, alustades "suurte" — Merelaevanduse, "Ookeani", "Majaka", Tallinna Sadama jt. — ja lõpetades uute aktsiaseltsidega.

Küsis Reet Naber

Laevaomanike seminar-nõupidamine

Laevaomanikke puudutavate küsimuste arutelu korraldas RAS Logistika Maja 30. märtsil, jätkamaks merendusteemaliste õppepäevade rida. Seekord oli kohale tulnud tunduvalt rohkem huvilisi kui varem. Kõik planeeritud ettekanded peeti ka ära, ühelgi asjatundjal polnud "äkitselt midagi vahele tulnud".

Alustas **Heino Jaakula** Veeteede Ametist, kes tutvustas olukorda meie ühine-misel rahvusvaheliste lepete-ga. IMO (Rahvusvahelise Me-reorganisatsiooni) liige on Eesti 1992. aastast. See tä-hendab poolemiljonilist aas-tamaksu (kroonides). Õigus-tega käivad kaasas ka ko-hustused. Näiteks SOLAS 74/78: (Rahvusvaheline konventsioon inimeste ohutusest merel); mõned noored laevaomanikud ehk ei teagi, et reisilaevaks loe-takse laevad, mil on üle 12 reisija, hoolimata tonnaa-zist. Samuti peab arvestama seda, et 1994. aastal saab ümber tähtaeg, mis oli antud vanadele laevadele nn. ajapi-kenduseks nende mõõtmisel uue rahvusvahelise konvent-siooni kohaselt.

MARPOL (Rahvusvaheline konventsioon merereostuse vältimiseks laevadelt) pöörab eritähelpanu naftareostuse

ennetamisele suunatud meetmetele. Selle konvent-siooni lisa nr. 1 on täienda-tud uue reegluga 26, mis jõustub uutele laevadele 4. aprillil 1993 ja olemasoleva-tele 4. aprillil 1995. Vastavalt sellele reeglile peab kõigil naftatankeritel kogumahuta-vusega alates 150 brt ja teisl-tele laevadel alates 400 brt olema erakordsete abinõude plaan naftareostuse puhuks. See plaan tuleb koostada vastavalt IMO instruksioo-nile ja kinnitada Eesti Vee-teede Ametis. Pärast ülal-mainitud tähtaega antakse laevadele Rahvusvahelise naftareostuse vältimise tun-nistusi (IOPP Certificate) ainult selle abinõude plaani olemasolu korral.

Kurvem on lugu ILO (Rah-vusvahelise Tööorganisat-siooni) konventsioonidega. Neist ei kehti meil praegu ükski. Selle ala ettevalmistustöö kuulub ametlikult Sotsiaalministeeriumi alla, seal aga ei ole maist alates meie ettepanekutega kuhugi jõutud. Ametlikult on vaja eestikeelseid tõlkeid, mille tegemiseks ei pidanud jätku-ma raha, nii soovitataksegi: kes on huvitatud, see ka tõl-kigu.

Uno Laur, AS-i CMM (Con-sulting of Merchant Marine) juhatuse esimees, tutvustas

kohaletulnuile merekindlus-tuse probleeme. See aktsia-selts on Eestis üks väheseid sellega tegelejaid, koostööd tehakse 14 firmaga, nende teenuseid on kasutanud mitu laevaomanikku.

Uno Laur rääkis laevade kindlustamisest, tuginedes selle traditsiooni pikale aja-loole (merekindlustus oli juba vanadel foiniiklastel). Ta toonitas, et kindlustami-ne tähendab eelkõige kahju-de jaotamist mitme osalise vahel. Hüvitamisele kuulu-vad vaid juhuslikult tekki-nud kahjud. Põhiliselt võiks merekindlustuse jagada ka-heks: laeva enda (kasko) ja laevaomaniku vastutuse kindlustamiseks.

Miks seda kindlustust siis vaja on? Uno Laur tõi välja olulisemad põhjused: kõige-pealt — kahju jagatakse mit-me vahel, muidu võiksid summad olla nii suured, et neid ei jõuagi tasuda ja taga-järjeks on pankrot. Raskusi võib tekkida lasti saamisega, kui vastutus lasti eest on kindlustamata, kahjutasud võivad mõnikord olla väga suured, kui on tegu reostuse või eriti hinnalise lasti kahjustusega. PKL oli väga häiri-tud, kui alustati kindlusta-misega, aga nüüd, pärast "Kihnu" avariid, on suhtumi-ne hoopis teine. Välismaa

praktika on selline, et ükski laev poleks päevagi kindlusta-mata.

Juttu oli ka sellest, millest sõltub kindlustussumma: laeva tüübist, mootmetest, vanusest, sõidupiirkonnast, laadungi liigist, klassiühin-gust, kus ta klassifitseeritud on jne. Mõned kindlustusfir-mad tahtvat teada ka laeva-pere rahvust.

Merehariduskeskuse rek-tor **Tarmo Kõuts** rääkis per-sonaliprobleemidest. Maail-ma 1,25 miljoni meremehe hulgas on vaid 23% euroop-lasi, kõige kiiremini "vanane-vad" laevaohvitserid, nemad töötavad oma ametikohal aga ka kõige lühemat aega. Meil on siiani ette valmista-tud küllalt palju laevajuhte, praegu on merekool välja töötanud kriisiprogrammi. Raha ei jätku, õppejõudude palgavahe sõitvate mere-meestega on ligi paariküm-nekordne. Ministeerium eral-das praktika jaoks vaid 40 000 krooni, laevale mitte midagi. Oma ajal kutsus Laevaomanike Selts Wolf-gang Russowi Inglismaalt Tallinna Merekooli õpetama ja maksis talle korraliku pal-ga. Ka praegu on Merehari-duskeskuse Nõukogus lae-vaomanike esindajale koht reserveeritud, aga raske on paljude hulgast valida. Kui

meil puuduvad kutseühin-gud, muutub paljude proble-lemide lahendamine peaae-gu võimatuks. Tarmo Kõuts arvas, et Laevaomanike As-sotsiatsiooni loomine võiks nii mõnegi kitsaskoha likvi-deerimisele kaasa aidata.

Ants Läänessaar Veeteede Ametist tutvustas Laevare-gistrit ja Laevaamatut. Tema sõnul peaks registrist kujunema ka kinnisturaa-mat. Kõige raskem olevat aga panna laevaomanikud aru saama, et laev on kellegi — kas isiku või aktsiaseltsi — omand, nende vara. On palju laevaomanikke, kes õigel ajal ei registreeri oma laevu ringi või ei tee muudatusi doku-mentidesse, kui vaja.

Praegu on meil üle 80 lae-vaomaniku. Registris on 505 laeva, neist 237 on kalalae-vad.

Lõpuks diskuteeriti laeva-omanike ühenduse loomise üle. Enamus oli seda meelt, et selline organisatsioon on kasulik. Merekooli mehed lu-basid välja töötada projekti.

Vastamata jäi igihaljas kü-simus: kui Pärnus 13 tulest põleb vaid 6, siis miks ikkagi võetakse maksu ja kuhu see läheb.

Reet Naber

Uus vormirõivastus ja eraldusmärgid

6. aprillil kinnitati valitsuse määrusega Eesti Veeteede Ameti, Eesti Merehariduskes-kuse, mere- ja jõelaevade spetsialistide vormiriietuse ja eraldusmärkide näidised.

EVA merenduspersonali büroo juhataja **Eino Ots**, kes eeltöoga pikka aega tegev on olnud, jagas seletusi ning tema juures sai ka näidistega tutvuda.

Eeskujuks näidiste loomisel olid Eesti-aegsed mudelid ning maailmas laialt levinud traditsioonilised elemendid, nagu enamusele tuttav vormikuub, frentš, või töökamp-sun, mida kogu maailma me-remehed kasutavad. Üldiselt on rõivas traditsiooniline; uus on talvemüts, mis on kujundatud Eesti-aegse jär-gi. Rõivamudelid on välja töötanud Tallinna Moemaja

kunstnik Irene Truuts. On suvine ja sügistalvine paraad- ja igapäevarõivas, on ka troopikavorm. Ka naistele on mõningad moed, kuid need on mõeldud põhiliselt Veeteede Ameti töötajaskon-nale, mitte aga laevade teenindavale personalile kasutamiseks. Nagu määruses on öeldud, peavad reisilaevade teenindava personali rõivas-tus ja ametialased eraldus-märgid selgelt ameti-omast eraldatavad olema.

Rõivastuse juurde kuulu-vad ka eraldusmärgid: pae-lad (need on jõe- ja merelaev-nikel erinevad), mütsimär-gid: mustal põhjal kuldsed tammepärjad, ankur ja kap-tenil veel hõbedane ankru-nõör, tammepärja kohal va-pikilp. Sellele saab Veeteede Amet lipuvärvid, teised oma

firmaembleemi.

Kinnitatud on kaugsõidu-kapteni ja esimese järgu me-haaniku rinnamärgi kavan-did. Need on saadud konkur-si tulemusena, autoriks Villu Järmut. Mütsiembleemi ku-jundas Anneli Aarmaa.

Kes valmistama hakkab?

Vormirõiva näidised viiak-se Lasnamäele AS-ile Emere-k, kuigi ka mujal õmblus-ateljeedes võib endale õm-melda lasta. Kampsunid on kudunud RE "Kodu" või "Uku". Viimasel on hinnad tüki kõrgemad. Kardpaela valmistab AS Galantex (end. "Tekstiil"), ainult ankruga nõõpide valmistajat pole lei-tud. Kes teeb mõistliku hin-naga, sellel on kvaliteet keh-v, ja vastupidi.

Kandmise korra määravad firmad. Määruses on ka kir-jas, et kaptenitele jääb õigus kanda oma väljateenitud paelu ka siis, kui nad jäävad erialasele tööle kaldale, lae-vandusettevõttesse. Samuti on õigus kanda oma vormi-rõivastust pensionil olles pi-dulikel juhtudel.

Mis muud on personalitali-

tusel päevakorras?

Jätkuvalt antakse välja meremehe **teenistusraama-tuid** (nende tahtjatel peaks olema Eesti pass, kus sees isikukood — muidu on selle saamine tülikam) ja **mere-sõidutunnistusi** mittekodanikele.

Kogu aeg antakse välja **diplomi kinnituslehti**. Neid

vahelehti saavad ainult need, kes on läbi teinud täiendus-kursuse Merehariduskesku-ses. Ilma nende kinnitusleh-tedeta sõita ei tohi, neid kontrollitakse nii välismaa kui ka meie oma sadamates.

Väljatöötamisel on EV dip-lomid ja kvalifikatsioonitun-nistused.

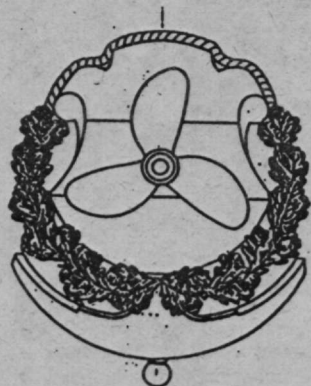
Küsis Reet Naber

ESIMESE JÄRGU

MEHAANIKU

RINNAMÄRK

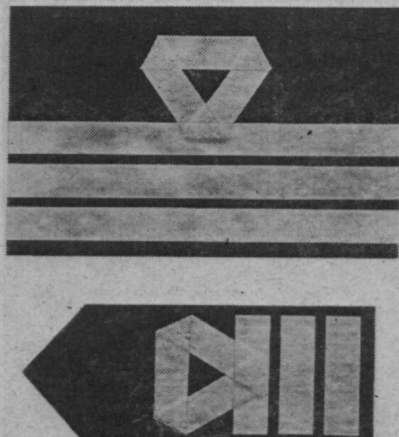
M 1 : 1



KAUGSÕIDUKAPTENI

RINNAMÄRK

M1 : 1

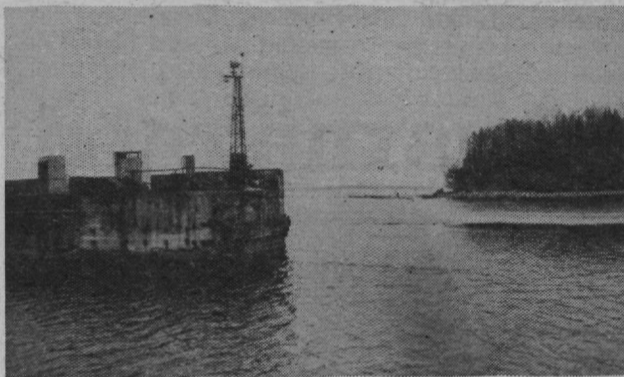


Päränd



Viimane kaablrull

Merekaardil 25017 (Mohnist Eksini) on muude rajoonide hulgas rajoon 81 — Hara sadam. Märkus 1 käsib kõigil, kes üldse tahavad Hara lahte sisse sõita, saada eelnevalt luba Tallinnas asuva sõjaväeosa 20405 komandörielt. Teist aastat iseseisvas Eestis plangu taha varjuvat musta südametunnistust kogedes tundub niisugune nõue mõnevõrra sündsusetu.



Sissesõit Hara sadamasse.

Oma valdusi märtsi lõpus maad mööda vaatamas käinud Loksa piirkonna vastne sadamakapteni kt. Ants Üibu kuulis Hara sõjaväetulemustelt, et enne maikuud palutakse Hara sadamat mitte arvestada. See võis ainult kinnitada soovi näha, kas ka Hara sadamas on lahkumisele eelneva allakäigu märke. Ning kui vesi on Eesti oma, siis sealtpoolt võib ehk vaadata.

Nii õnnestus meie ajalehe korrespondendil 1. aprillil osaleda rannavalvelaeva "EVA-006" patrullisõidus. Ent aprillinaelast oli asi kaugel.

Üldmulje Hara sadamast on hall. Hallid pitsilised betoonlainemurdjad, hallid kaid ja mustade vendrite asemel ilma käes halliks tõmbunud palkvooderdis kaidel. Hall raud — kraanad ja tundmatu otsarabega masinavärgid. Roostekarva raud — jämedad rõõpad ja veel jämedamad ketid kail. Kaks hallikasrohelist kahekorruselist maja ja silikaattellisest tühekoruselise hall.

Kaablikapid on tühjad, piki kõrget lainemurdjat lookleb esimese kahekorruselise majani ajutine kaabel. Kail on viis kaablrulli, ühel kaabel veel peal. Ent tühekoruselise maja aknad on juba katki.

Sadamas seisid kolm Narva-Jõesuu kalalaeva ja üks sõjaväepukser. Tollel askeldasid madrusekraedega mehed. Muud liikumist polnud märgata, vaid üksik pruunis jopes mees astus piki kaid ja jälgis silmanähtava huviga seninägemata laeva.

Lõhutud akendega hoone kai kaugemas otsas, rull kaablit ja sadama inimtühjus sunnib oletama: aprillikuud vajatakse selleks, et viia välja, mis veel viia on, ja lõhkuda, mis maha peab jääma. Nagu ikka, alustati kaablist, seetõttu on ka kaablikapid tühjad. Oletust kail kontrollides osutuski see tõeks. Hoonete lõhkumist on alustatud kai kaugemast otsast, et maad mööda tulnud külalistele (märtsis külastas sadamat ka peaminister Mart Laar) kohe silma ei paistaks.

Ent seesama lõhutud akendega hoone osutuski Hara sadama haldajate mustaks südametunnistuseks. Miks muidu hõigati just hoone põrandal paiknevat risu pildistava korrespondendi selja taga: "Stoi, streljaju!" Ja kui mitte midagi taipav korrespondent ümber pöördus, korraldi sedasama juba valjemini. Hõikaja oli toosama pruunis jopes pruuni

habemega mees, kes ennist piki kaid oli astunud. Väljasirutatud käes hoidis ta musta tuleriista. "Kto võ takje? Tut voinskaja tšast!"

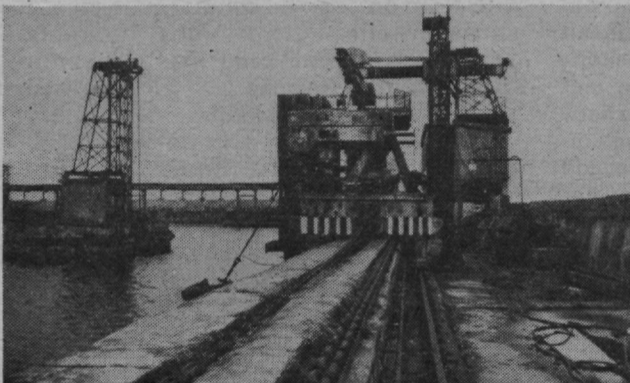
Kui rannavalvurid sõjaka mehe tähelepanu kõrvale juhtisid, sai kohkunud korrespondent, kes esimest korda elus püstolit nägi, laevale Eesti lipu alla taanduda. Ega suutnud aru saada, mida sõjaväelist peale püstoliga valvatava korralageduse tolles sadamas on. Aga et vesi on Eesti oma, õnnestus lahkuvalt laevalt toda kaitsjat pildistadagi. Püstoli oli ta põue tagasi pannud ja vaatas võitja naeratusega laevale järele. Viimne kaablrull ja rohkesti rauda veel valvata.

Mida sellest sadamast arvata?

"EVA-006" kapten Rein Peetrisoo: Hara sadam leiaks meie riigis küllalt kasutust, see on Loksa sadamast mugavam. NW-tuule varjab ära. Üks ujukai juba on, sinna saaks veel panna. See kolakas, mis seal praegu on, võiks jääda muuliks, sinna taha saaks väheste vahenditega ehitada korraliku sadama nii kaluritele kui ka kaubaveoks.

Mereagent, kes nädal varem maad mööda Hara sadamas käis:

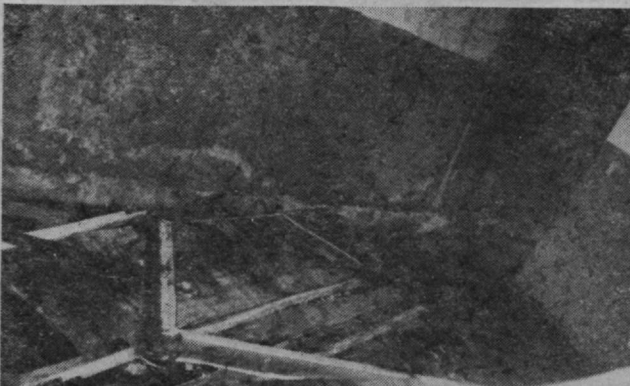
Kõlbaks hästi naftasadamaks, aga sinna ei vii



Kaidel on rohkesti rauda.



Ohtlikemad saladused: rull kaablit ja risu põrandal.



raudteed. Kuid see sadam peaks olema ca 12 m sügav, merekaardil näidatud sügavuse all on tegelikult veel allveelaevade jagu ruumi. Hea, et vähemalt koristavad — kaablit koguti koguni kalli tuukripaadiga.

Aga millest võiksid olla põhjustatud varingud Hara saarel ja põhja pool sadamat?

Rein Peetrisoo: Vaevalt see inimtegevusest on. Lahes on tuntav hoovus, jões on praegu kevadine suurvesi. Saare kalda erosioon on võib-olla sadama ehitusest põhjustatud.

Mida arvata tänasest teravast elamusest?

Rein Peetrisoo: Raadio oli nii 16. kui ka 14. kanalil sisse lülitatud, aga meid välja ei kutsutud. Mis nime all neid kutsuda, ka ei tea. Laeva peale on maalitud, mis laev meil on. Näha on, et relvastamata, mingeid kuulipildujaid meil ei ole. Kõigepealt peaks juurdeastuja end esitlema, mitte jooksma ummisjalu, püstolirikkel vinnas. Ükski ametiisik nii ei te gutse, püstoliga ähvardatakse viimases järjekorras.

Kui on sõjaväeosa, olgu vormis. Isegi partisanil oli papaaha peal punalint. Aga kui erariides inimene vehib püstoliga, võib arvata, et ta kaitses hoopis mingit vaselaadungit kuskil kuuris. Nagu poisike — nurga taga üksiku inimese vastas on julge. Kolm nädalat tagasi, kui peaminister siin käis, avasid polkovnikud uksi, aga nüüd võib juhtuda, et Laariga räägiti üht juttu, meiega teist.

Rannavalve peaks teadma, kes seal on ja mida teeb. Meil peaks olema õigus astuda neile laevadele, et vaadata, mida seal tehakse. Hiljaaegu oli siin lahes intsident Narva-Jõesuust pärit laevaga — see asi pole siin päris õige. Kuidas siis Narva-Jõesuu laevad seal sadamas võivad olla, mõned teised aga mitte? Ons need seal suuremad sõbrad?

Pole vist enam põhjust imestada, et sadamasse sissesõidu tuled ei põlenud. Hara saare tuletorn ei paistnud puude vahelt väljagi.

Kuulu järgi on ka Suurpea sõjaväeosa vähe rahvast jäänud, näha olevat see eeskätt tühjaks jäänud liinibussides. Aga üks kuulu lahkimise tavade juurde seegi, et piirivalveputka seal teel on nii lõhutud, et katustki pole peal. Alles see oli, kui tee oli tõkkepuudega suletud ja igasse liinibussi astus püssimees, et kontrollida, kas kõigil sõitjail on piiritsoonil load. Ent nüüd on putka seinad jäetud meile koristada — et kauem meeles püsiks.

"Meremees"



Ta arvab, et seisab omal maal.



Kapten Rein Peetrisoo.



Piirivalvepunkt Suurpea teel.

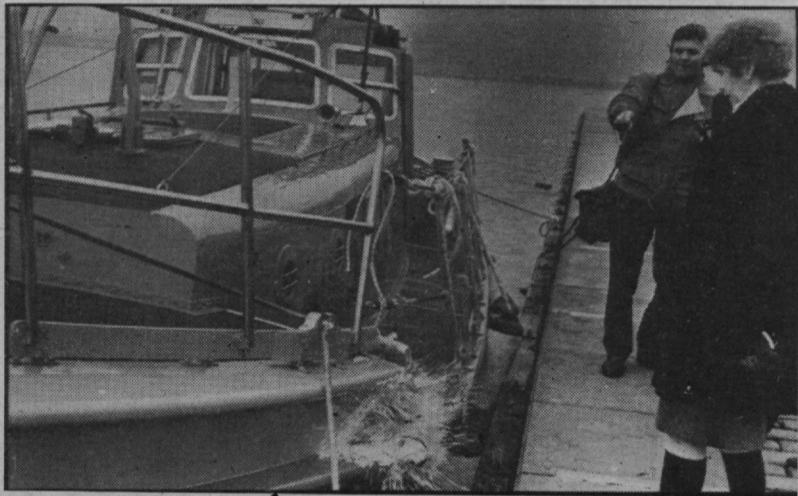
Šampanjapritsmed udus



Üdust sukeldus välja väike laev.



➔ Brian B. Low kõneles eesti keeles.
➔ Anita Low ristis laeva, "Kuku" raadio püüdis pauku lindile.



Need, kes kiirustasid 25. märtsil Piritale vaatama, kuidas Briti suursaadik Eesti Vetelpäästeühingule laeva kingib, said kohale sõites vist küll ehtsat Inglismaa udu näha. Piritale tee meri ei paistnud, autod sukeldusid üksteise järel uttu ja kadusid silmist.

Suurbritannia valitsuse kingitus sõitis udust välja ning sildus orkestrihelide saatel purjespordikeskuse kai-äärde. Eesti Vetelpäästeühingu esimees Rein Merisalu tänas kinkijaid ning lubas 12-millises Eesti territooriumis erilise hoolega päästa Suurbritannia kodanikke. Seejärel sai sõna Tema Suurbritannia Majesteedi suursaadik Brian B. Low, kes ütles selges eesti keeles:

"Mu daamid ja härrad! Mul on suur rõõm olla täna siin, et üle anda Eesti Vetelpäästeühingule päästelaev Royal National Lifeboat "Osman Gabriel". See laev on kingitus Tema Majesteedi Valitsuse Välisministeeriumilt. Oma teenistuse jooksul liri merel võttis ta osa 70 operatsioonist, päästes 55 elu. Ma olen kindel, et selle päästelaeva teenistus Balti merel kujuneb sama silmapaistvaks. Täna."

Haapsalu Vetelpäästeühingu esimees, laeva tulevane kapten Harri Õiglane vahetas lipu. Eesti Vabariigi ametiisikute poolt soovis seitse jalga kiilu alla Veeteede Ameti peadirektori asetäitja Kalle Pedak.

Et laevale pandi uus nimi Briti suursaadiku abikaasa nime järgi, lõi traditsioonilise šampanjapudeli vastu laevanina katki proua Anita Low. Vast-



set "Anitat" õnnistas meremisjoni pastor Jaan Jaani. Suursaadik kinnitas selle

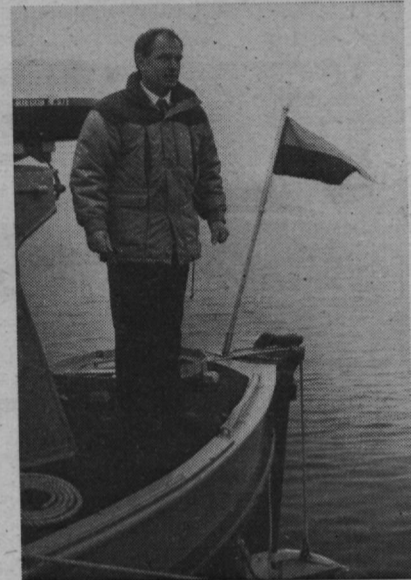
sündmuse jäädvustuseks graveeritud plaadi "Anita" roolikambrisse.

Seejärel paluti kohalviibijad lauda. Sealsamas kail oli see laudlina lehvides oodanud kogu tseremoonia aja. Pakuti kolme sorti kuiva veini, valget, roosat ja punast, ja suupisteid. Et aga ilm oli üsna talvine, olid niihästi tseremoonia kui ka pidu kail 40 minutiga läbi ning lahkuvad külalised puhusid kohmetunud sõrmedele. Jääb lisada, et selleks ajaks oli ka sündmust ilmestanud udu hajunud.

"Anita" on 11,3 m pikk ja 3,5 m lai, seega päris väike. Ent merekindel. Kiirus on 8 sõlme.

Madli Vitismann

Isi Trapido fotod



Lipu heiskas Harri Õiglane.



Töökas Saare naine

Mullu sügisel nägi Eesti rahvas "Aktuaalses kaameraras", kuidas Saaremaa Laevakompanii oma vastotatud laevadel lippu heiskas, ja kuulis, et saarlased lubavad nendega mandri ja saarte vahel kaubaveoliini pidama hakata.

Teadjamad, kes juhtusid seda saadet nägema, vangutasid päid: enne, kui siia merele jõelaevad osta, oleks pidanud ehk aru pärima ja nõu pidama. Nendega võivat vaid väga ilusa ilmaga sõita, see-sugust ilma pidada olema aga ehk 20 päeva aastas.

Mullu augustis Riia Mere-laevanduselt ostetud "reka-more"-tüüpi laevad said saarlastelt ilusad naisened: "Katrin", "Reet" ja "Alma". Viimatinimetatu on 7. laevaremonditehase ellingul ja saab puhta põlle ette. "Katrin" olla Nasval registri nõudeid täitmas. "Reedal" aga pole olnud aega põlle pesta, peab endale ja teistele uusi rüüdeid teenima. Parasjagu Loksalt puid vedades.



Kapten Aivars Ruseckis.

Lätlasest kapten Aivars Ruseckis, varem "Katrinil" sõitnud, oli "Reedaga" Loksalt oma viimasel Eesti-tööpäeval. Seejärel võttis ameti üle eestlasest kapten.

Kapten Ruseckise sõnul on "Reet" tõesti olnud see töökas Saare naine, kes pere ära toi-

dab. "Reka-more"-klass võimaldavat sõita kogu Läänemerele. Tõsi, nagu aru võis saada, pärast registri-nõuete täitmist, mis seisnesid ilmselt parda kõrguse tõstmises. 84 m pikk ja 15 m lai laev, millel süvist ainult 1,66 m, veab 8-9-sõlmelise kiirusega 984 t kaupa. Ent tehtud on 10 reisi ja läbitud 2500 meremiili - veetud lasti Loksalt, Veerelt, Gävlest, Huddiksvallist, Helsingist. On veetud viljandlastele Gävlest põllumajandustehnikat, eestlaste suhkrupeedi Helsingisse, sütt Roomassaarde ja muidugi eksportpuitu. Nagu nüüdki Loksalt.

Algul olevat laevakompanii direktoriks olnud noormees, kes merendusest midagi ei teadnud. Tema ebakompetentsuse tõttu jäänud firmal hulk raha saamata ning tekkinud raskused registriga. Ent seejärel, kui aasta algusest asunud tööle kõigiti kompetentne direktor, pööratud kõik kiiresti pea pealt jalgele ja saanud korda registridokumentidki. Tõsi,

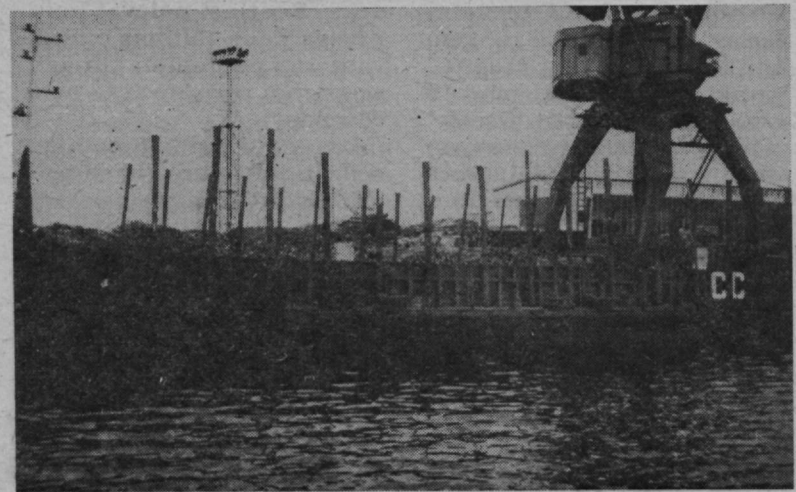
kaubanduslikku välimust pole - laev on 14 aastat vana, aga praegu pole jõukust väljanägemist parandada. Kuna teised kaks laeva seisavad, teenib "Reet" raha, et maksta võlgu ja osta materjale. Kuid ennast olevat "Reet" selle ajaga tasa teeninud ja kõigiti õigustanud. Tõsi, 10 meeskonnaliikme palk on väike, võrdlust Eesti Merelaevanduse palkadega ei kannatavat.

Läti olude kohta arvas kapten Ruseckis, et meremeeste probleemid on ühelaadsed -

puudub ametiühing, meremehed lähevad välismaale tööle ning Läti kaotab seeläbi hulga kodumaiseid spetsialiste. Sealgi olla moes ärastamine.

1959. aastast meremehe-tööl olnud Aivars Ruseckis alustas Kaug-Idas, seejärel oli loots ning sai välisviisa alles iseseisvas Lätis. Ent Loksalt häiris teda see, et tehasehoones pole ühtki eestikeelset silti, ning Breznevi piltki olla kuskil alles.

Madli Vitismann



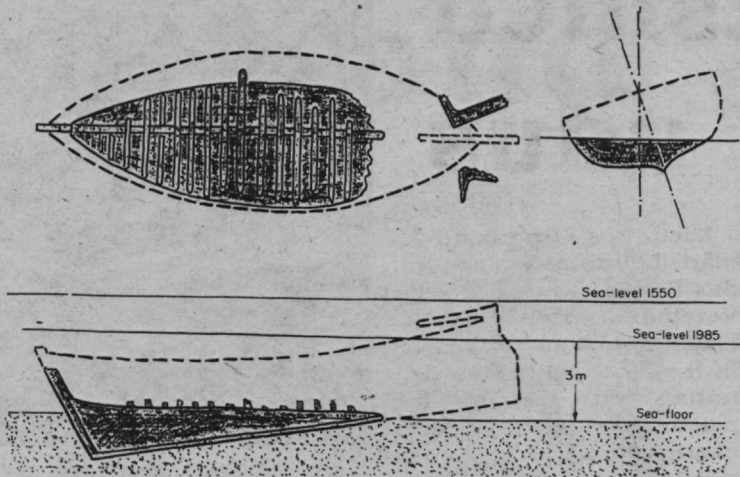
Maasilinna laev — Eesti ajaloolistest laevadest vanim

Selle laeva, ehk õigemini selle vraki (joon. 1) avastasid Meremuuseumi allveearheoloogiaklubi "Viikar" sukeldujad Väikese Väina kaldal asuva keskaegse Sonenburgi e. Maasilinna ordu lossi välisreidi vetest 1985. aastal. Kaks aastat hiljem tõsteti vrakk muuseumi organisatsioonilise töö ja klubi sukeldujate visade pingutuste hinnaga merepõhjast üles ning toimetati Orissaare jahtklubi slipiteed kasutades kaldale. Samasse Illiklaiale püstitati ka ajutine ehitus, mille otstarve oli vrakile kaitse ja konserveerimistingimuste tagamine. Täna on selle ligikaudu 10 m pikuse ja 5,5 m laiuse vrakiosa konserveerimine koos sadakonna kereplangu, kaarefragmendi ja muu irdmaterjaliga õnnelikult lõpetatud. Hoonesse kokkukujutatud leiutematerjali on muuseumi allveearheoloogia osakonna töötajad üsnagi põhjalikult uurinud, kuid lõplik teaduslik töö saab toimuda vaid oluliselt avaramates tingimustes koos laeva rekonstrueerimisega.

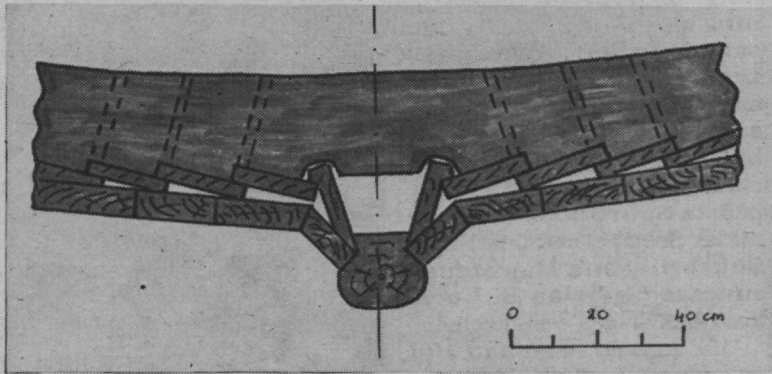
Siiski on esialgne uurimine tuvastanud, et alus oli suure tõenäosusega ehitatud Saaremaal 1550. aasta paiku. Ehituslikult võib alust pida väga sarnaseks Soome *haaksi* või Rootsi *haxe* tüüpi transpordilaevaga. **Ent kas ei võiks see olla ehk ajalooline Eesti Väinamere uisk näiteks?**

Miks ka mitte, kuid kes ütleb, milline nägi välja kesk-aegne uisk?

Nüüd tuleb meil endale tunnistada, et kuigi peame end mererahvaks, ei tea me peaaegu midagi oma muinas- ja keskaegsest laevahitusest. Ja seda vaatamata asjaolule, et XIII sajandit on Läänemere regioonis tinglikult nimetatud ka eestlaste viikingiajaks. Paljud järgnevad sajandid võõra võimu all elamist lämmatasid eestlaste muistsed laevahitustraditsioonid. Nii ongi Maasilinna vrakk ainus tänapäevani säi-



Joon. 1. Vrak merepõhjas kolmes vaates.



Joon. 2. Laeva kaheüsteemne topeltplangutus koos kiilu erilise konstruktsiooniga.

linud keskaegne ning ühtlasi ka vanim eestlaste laevahituskunsti näidis.

Nüüd tekib kindlasti ka küsimus, kas on vraki juures täheldatud mingeid erijooni, mis õigustaksid selle säilitamist ning edaspidist uurimist? Selle küsimuse puudutamise on aga vanema laevahituse uurijaile juba sulaselge rööm.

Juba vraki pealiskaudsel vaatlemisel tabab silm vähemalt kolme nii-öelda "normist kõrvalekaldumist".

Esiteks on laeval kahekordne erisüsteemne välisplangutus. Ohukestele klinkerplangutusele on peale löödud kaks korda paksem tugevkarveel (joon. 2). Moodus, kuidas seda on tehtud, on aga juba omaette põnev teema.

Teiseks on laeval täiesti erilaadne kiilu konstruktsioon,

mille juures kiilu ja laeva põhjakaarte vahele jääb terve laeva pikkuses ca 20 cm sügavune pilsikaev (fotol). Sellise keerulise ja samas ka tugeva konstruktsiooni analoogi ei teata Läänemere basseini ega ka mujal.

Kolmandaks köidab tähelepanu keerukas võörtäävi ja kiilu ühendusviis kahe tapi abil. Oskuslikult on täävi toetuseks ära kasutatud killupu looduslik kõver haru — puu juur (joon. 3).

Juba need kolm tavalisest laevahitustraditsioonist kõrvalekaldumist teevad vrakist tähelepanuväärse leiulise, lisades tulevikus koostatavasse Läänemere meresõiduajaloo kapitaaltesse vähemalt paargi kõitvat lehekülge, kui mitte rohkem.

Õnnetuseks on Maasilinna vrakki ootamas ilmselt troositum saatus kui teisi Eesti

ajaloolisi laevu. Laeva praegune ajutine peavari kipub Orissaare sadama taastamise tõttu turismimajandusele peatselt jalgu jääma. Maatükk keset väikest Illiklaidu seisva hoone all hakkab maksma kulla hinda. Muuseumi tellimisel juba aastaid tagasi valminud projekt vana laeva- ja paadiehituse muuseumi loomiseks Maasilinna lossivaremete lähedusse, otse mere kaldale, jääb ilmselt riulile tolmuma veel pikaks ajaks.

Kel oleks tänapäeva kitsastes majandusoludes jõudu nii kalli ehituse rajamiseks, saagu sest tulevikuperspektiivi silmas pidades pealegi üks Saaremaa atraktiivse-

maid vaatamisväärsusi. Suurt tulu ei hakka sealt tulema ju kunagi!

Nii arutleb vist majandusmees?

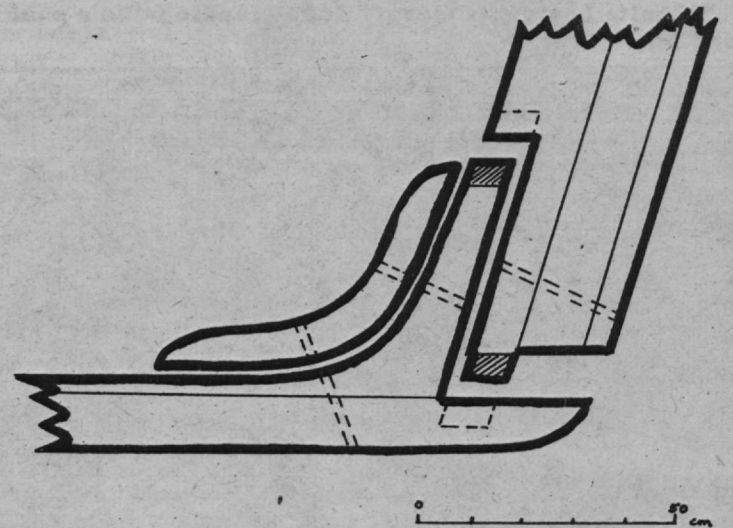
Kui me tahame aga leida vastust küsimusele, kas Maasilinna laev oli keskaegne uisk või mitte, kui tahame Läänemere meresõiduajaloo Eestile reserveeritud puhtad leheküljed täis kirjutada, siis peame kindlasti leidma võimaluse praegu kujunevast ummikseisust väljatulemiseks ja edaspidise teadustöö edendamiseks.

Nii arvab vanema laevahituse uurija.

Vello Mäss,
Eesti Meremuuseum



Sügav pilsikaev laeva põhjakaarte all.



Joon. 3. Võörtäävi ja kiilu keerukas ühendusviis.

Mida sa oma laevas arvestama pead

8. aprillil olid Merehari-duskeskuses tulevased ja praegused laevajuhid kuulamas külalislektorit. Kunagise Tallinna Merekooli juhataja Eduard Kägi poeg Rein Kägi jagas oma kogemusi. Kapten Rein Kägi on merd sõitnud 23 aastat, kaptenina alustas 1985. aastal 5000-tonnisel puistlastilaeval. Ta on sõitnud väga erinevatel laevadel, suhteliselt rohkem tankeritel. Peale praeguse puhkuse lõppu on leping 40 000-tonnise tankerit "Denise" peale, mis kuulub Rootsi omanikule, aga sõidab Norra lipu all, olles registreeritud Norra paralleelregistris NIS. Laev töötab Punases meres, peamiselt Saudi-Araabia sadamate vahel. Mõnikord prahitakse ka hiidtankeritest väikesesse sadamatesse naftat vedama. Laeva meeskonnas on 4 rootslast: kapten, I tüürimees, I ja II mehaanik.

Ülejäänud 23 on filipiinlased. Üks reis kestab kolm kuud. Küsimusele filipiinlaste kohta vastas ta, et nende seas on väga häid meremehi. Tänu kokkuleppele ametiühingutega saavad rootslased oma laevadesse parimaid neist, sest filipiinlased omakorda hindavat nende laevades sõitmist parimaks võimaluseks. Eestlasi polevat Rein Käbiga koos sõitmas olnud, vaid üks pootsman kunagi, seepärast ei oskavat ta neid võrrelda.

Loenguid pidas Rein Kägi sellest, mis endal hästi teada: tanklaevadest, naftasaaste ärahoitmisest, MARPOL-ist ja selle reeglite täitmisest laevadel, uuematest nõudmistest laevahitusele. Shetlandi õnnetust kommenteeris ta nii: "Kui ikka inimene oma vähese mõistusega laeva kõvasti kalju otsa ajab, ei mängi rolli

see, kui hästi teised laeva on ehitanud."

Loengu teine pool oli mõlemale auditooriumile oma praktiliste kogemuste jagamine. Näiteks soovitus noortele: kui laeva tuleb sadamas kontrollima inspektor, ei tohi teda jätta üksi ringi kolama, vaid alati peab olema keegi juhtkonnast teda saatmas. Rein Kägi muheles, et kuna ta on enamasti sõitnud mugavuslippude all, on ta tihti sattunud olukordadesse, kus mingi viga välja tuleb. Sellepärast sedalaadi kogemusigi.

Kapten Ilmar Veskimäe oli pärast pikka reisi kursusi kuulamas. Tema hinnang oli: põhimõtteliselt on meie kaptenid sellega kursis, millest kolleeg rääkis. Aga oli palju huvitavat infot, ka praktilise elu kohta Lääne laevades.

Viimase kursuse laevajuht Andro Kivistik ütles, et sellist

välislektori loengut pole neil veel olnud, oli huvitav ja kuulis palju kasulikku. (Noormehed kuulasid silmanähtava huviga. — R. N.) Põnev oli teine pool, kui räägiti mitmesugustest praktilistest nipidest töös meeskonnaga ning välislaevade korrast ja tööst. Ees ootab lõpetamine, aga töökohti vist kõigile ei jagu. Teadasaamine, et välislaevadele teenistuse leidmine raske on, ei teinud muidugi rõõmu. Kõigepealt aga valmistatakse oma kooli laevaga "Linda" merele minema.

Pärast loengut küsisin Rein Kägit, mis teda Eestisse tõi.

"Ma tuln siia, et vaadata, kas ja kus võiks minu teadmistest ja kogemustest kasu olla. Praktiliselt oskan ma üsna palju, oleksin hea meelega nõus siin kaasa aitama, sest ajakirjandust lugedes on tulnud pähe mõte, et siia on nõu andma tulnud ka neid,



kellel suurt midagi õpetada vast polegi."

Pikalt aega juttu ajada ei olnud. Härrased kiirustasid edasi Meremuuseumi. Eduard Kägi (kes 94-aastasena on ikka täis energiat ja tahtmist Eesti mereasjandust edendada) tahtis ka seda pojale kindlasti näidata.

Reet Naber

Joh. Pitka. Minu mälestused

A/1 "Catharina II" peale

(Algus "Meremehe" nr. 3)

Olin hirmu sees oma koha pärast. See oleks olnud mu surm, kui nüüd aastaid otsitud ja oodatud laevast jälle pean minema maale tagasi. Aga tädi tagasi hoida ei suutnud minu palved ega tädimehe Tompsoni keelamised. Tädi ilmus pühapäeva hommikul kella kümne ajal laeva, täies "takelaazis": lai roosidega kaetud kübar peas, sõrmused sõrmes, kõrvarõngad kõrvades, kahisev turnööriga kleit seljas, klaaspärlitega ilustatud pelerii üle öla ja punane siidist "sonnensirm" käes, päris imponeeriv kuju, ja küsis tekivahilt kapteni järele, kes jalutas parajasti majesteetlikult ülal tekil. Kui tekivaht näitas kapteni asukohta, läks samasugusel majesteetlikul sammul üles tekile ja seal läks kohe Berliini murdes saksa keel lahti, sest tädi oli oma noorpõlves mõne aasta sakstega elanud Berliinis. Tädi kõneles heleda häälega ja nii valjusti, et see kostis kõõgini ja äratas koka tähelepanu.

"Kes see daam võiks olla?" küsis kokk iseendalt. Kui aga tädi häälik enam ärritus ja kostsid nimetused "Herr Steuermann" ja "mein Neffe Johannes", oli kokal asi selge.

"Hier, du Johannes," hüüdis kokk, "see on sinu tädi!" ja hiilis kõnelejaile lähemale, et kõi ke kuulda.

Mina, punane ja higine, koorisin kartuleid võimalis-

kult rahulikult edasi ja kuulatasin kikkis-kõrvu. Tädi rõhutas korduvalt, et tema ja mina olevat põlisest Gemeindeältesterit perekonnast, et ta isa olnud eluaegne Gemeindeältester ja samuti tema vend, minu isa, ja tema on nii ja nii mitu aastat Berliinis elanud ja kuidas tohtivat üks Steuermann lüüa tema Nefet, pealegi olevat see Vene aurlaev ja Steuermann on Ausländer, et tema annab selle asja kohtusse. Kapten, kes harilikult kõrgendatud häälel kõneles meeskonnaga, oli tädi vastu viisakas ja kõneles madala häälega, mis ei kostnud kõõgini. Kui see pikk kõnelus oli lõpetatud, tuli tädi, ärritusest kahvatu ja sädemeid pildivate silmadega kooki ning ütles mulle saksa keeles, et kokk ja kes seal lähedal olid, saaksid aru: "Selle asja ma annan kohtusse. Kuidas tohib üks välismaalane-tüürimees lüüa Vene laevas üht põlise vallatalitaja perekonna liiget." Ei jätnud ka lisamata, et on nii ja nii mitu aastat elanud Berliinis.

Kokk, kes kõneles ainult alamsaksa keelt, oli sellest kõigest kõvasti löödud — oli ju tema ka välismaalane Vene laevas. Tagajärg sellest oli, et kohaotsimise asemel muutus mu elu laevas paremaks. Alguses kohe nimetas messiseltskond mind "Johannes der Täufer", aga sellest ajast ainult Johannes, ning kokk hakkas päris sõbralikult kõnelema. Kuidas see kõik sündis ja mil põhjusel, see jäi mulle teadmata tänapäevani, aga tõsi on see, et esimene tüürimees lahkus varsti laevast. /.../ Tädi hoopis küll, et ta olevat sellele "preislasele tuule jalge alla teinud", aga mulle paistis see siiski kaht-

lane, et kas see nii kergesti läks ja kas seal ei olnud muid kaaluvamaid põhjusi.

Jõudis kätte väljasõidupäev. Tädi oli kaldal ja lehvitask vahvalt taskurätti, endal silmad vees. Mul polnud aega lahkumise peale mõelda. Oli ju kiire kõite kaldalt lahtivõtmine ja sissehivamine. Olin Tallinna sadama töödel auruvintsidega töötama õppinud ja hüppasin kohe päravintsi juure ja panin selle käima. Kui olime ühe jämeda kõie sisse hivanud, jooksis II tüürimees, kes nüüd pidi olema igal pool, pärasse ja karjus pootsmani peale, miks see laskvat poissi vintsi rikkuma. Kokk tuli ka sinna ja noomis kõvasti, et mis ma toppivat nina sinna, mis polevat sugugi minu asi. Kõõgis seletas "nii omavahel", et tal olnud palju vaeva, enne kui kapten lubanud võtta abilise — 28 meest toita ilma abiliseta polevat kerge asi. Kui ma nüüd joosvat igale poole madruste töö juure, näeb kapten, et kõõgis polegi nii suurt tööpinget ja viimaks võivat mind määrata tekile. Selle peale vastasin eesti keeles, et seda soovingi. Kokale jätsin aga selle lause tõlkimata. /.../

Port-Kundas laadisime Peterburi laadungile tsementi lisaks.

Kopenhaagenis lahkus ka sakslasest stjuuard ja asemele tulid uued — stjuuard ja I tüürimees, mõlemad taanlased. Küll oli raske nende pudikeest aru saada. Sageli tuli abiks võtta tumm keel, mille juures aga sagedased sekeldused olid paratamatud.

Erilist tähelepanu äratasid Kopenhaagenis punaste rasvavoltides nägudega, päratu suuri terava otstega puukingi

kandvad sadamatöölised, kelle seas oli palju suurte õllekõhtudega rasvaläinud mehi. Kõigil olid puhtad, kugi lapitud sinised puuvillased riided. Tööle asudes seadis iga mees enda juurde püsti väikese pudeli, mille suurel etiketil oli sõna "ÖL". See pani mind imestama. Milleks sellise töö juures tarvitatakse nii palju õli? Aga varsti selgus see salapärane nähtus. Vaevalt oldi 10 minutit tööd tehtud, kui iga mees kahmas oma pudelikese ja pani suu peale: lull, lull, lull!

Töö vaheajaks kogunes iga mehe juure hunnik pudelikese, olgugi et ainult ühe pudeliga alati, sest töö kestes seisid kärumehed pudelikoormetega laeva juures sillal ja töid seal, saades salajasi signaale, aina täispudeleid juurde. Lõunaks aga tulid lihavad naised suurte korvidega, kuhjani täis toite, ja siis algas sadama töömeestel lõuna, mis oli võrdne ema tädipoja pulmalõunale; selle võrra veel ületaski, et seal palju söödi juustu, mis pulmas aga täieliselt puudus.

Nukraks muutus meel, mõeldes Tallinna sadamatöölisele, kes nagu külmanud ja nälgitud varesed ootasid sagedasti päevi ja nädalaid asjata räpasel sadamasillal tööd ja külmetasid oma kalgudes. Kui siis said tööd, ja see oli suure müra, kära ja söimamisega kestnud vahetpidamata kuus tundi, löödi lõunakella, algas tormijooks sadamasillal olevale räpasele "saiaputkale", kust sai pool toopi sodise veega segatud piima kahe kopika eest ja soolasaia kolme kopika eest. Selle lõunaga töötati siis veel 4–5 tundi, enne kui igaühele anti rubla kätte, millega siis

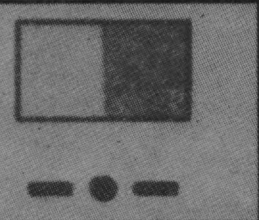
otseteed mindi Gahlnbäckki kõrtsi ja seal ohverdati suurem osa sellest kõrtsimehele.

Sel esimesel pikal merematkal läks kõik hästi, kuni jõudsiime Põhjamererele. Seal salme tormi, mis kestis kolm päeva ja sunnitas kõrge lainetuse, kus iseenesest suur "Catharina II" muutus nagu pisikeseks kalaveneks ja vajuks lainete vahele nagu sügavasse orgu. Siis ajas jälle mina püsti ja sunnitas nagu mäe otsa. Masin töötas aeglaselt ja merevesi voolas vahet pidamata tekil, kuhu lainemäed puistasid oma vahutavad harjad. /.../ Enne õhtut käisin juba mitu korda laeva päras "kalu toitmas", mis aga ainult vähe kergendust tõi. /.../ Järgneval hommikul äratati mind harilikul ajal, aga minust ei olnud tõusjat. /.../ Ülejärmisel hommikul olin veel nõrgem ja mind piinas hingeline vaev, sest mulle paistis, et minu tervis ei kannata merele. /.../ Kannatasin põõraselt selles teadmises, et kõik pikki aastaid kestnud püüdmine, lootmine, vaev ja mured on lõpuks asjata. Asjata olen aasta aasta järele valmistanud kodustele vaeva ja mured — ma ei kõlba meremeheks!

/.../ natukese aja pärast ilmus kapten uuesti uksele, rohuklaasid käes. /.../ Kui ärkasin, olid kanged valud kadunud. /.../ Ajasin siis enda koist välja ja läksin tööle. Maru oli vähenenud, kuid lained tormasid vana hooga. Laeva kõikumised, õõtsumised, tõusmised ja vajumised mulle enam ei mõjunud ja see tegi meele rõõmsaks. Rängale pettumusele järgnes otse juubeldamine. "Ma olen siiski võimeline meremehe elukseks!" hõiskas mu hing.

MERLE

K
Kilo



kaldaradar, shore-based radar, kaldal asuv raadiolokatsiooni põhimõttel töötav navigatsiooniseade meresõidu ohutuse tagamiseks. Kasut. sadamasse sisse- ja väljasõidul ning teiste keerukate mereteelõikude läbimisel halva nähtavuse puhul (nt. udus). K-i-jaamas töötav loots-operaator annab indikaatori ekraanilt saadud andmete põhjal infot laeva: teatab laeva asukoha, informeerib häälmisest laevateetele suhtes ja vajalikust kursist, hoiatab vastutulevate laevade jms. ohtude eest. Pikemat laevateede kitsustes (nt. mõõda jõefaarvaatrit) võib teenindada k-te ahel, mida nimet. laevaliikluse juhtimise süsteemiks. See süsteem on olemas kõikides suuremais sadamais, sh. Tallinna Sadamas.

kaldemõõdur, clinometer, mereastronoomia riist*horisondikallaku mõõtmiseks. *Meretabelite abil horisondikallakut määrates võib refraktsiooni mõju jääda arves-

tamata, seda ei juhtu aga k-i kasutamisel. K. mõõdab vertikaalset nurka nähtavast horisondist läbi seniidi vastaspoole horisondini.

"Kalevi", Eesti allveelaev. Ehit. koos samatüübilise *"Lembituga" Barrow-in Furnesis (Suurbritannia) Eesti Vabariigi tellimisel. Lasti vette 7. VII 1936, jõudis Eestisse 1. VI 1937. D 625/820 t, L 56,9, B 7,5, T 3,5 m; relvasus: neli 533-mm torpeedotoru, 20 miini, 40-mm õhutõrjesuurtükk, kuulipilduja; jõuseade: kaks 463-kW (630 hj) diiselmootorit; 515-kW elektrimootorid; kiirus vee peal 14 sõlme, vee all 8,5 sõlme, sukeldumissüg. 90 m; meeskond 38 in. Võeti 1940 Balti laevastikku. II maailmasõjas pani 13. VIII 1941 Läti ranniku läh. miinid, mis uputasid Saksa ujubvaasi "Mosel" ja transpordilaeva. "K." hukkus okt. viimastel päevadel või 1. nov. 1941 Soome lahe lääneosas; võimalik, et sattus miinile, teistel andmetel rammiti põhja Soome allveelaeva "Iku-Turso" poolt.

kallakdeviatsioon, heeling deviation, magnetkompassi lisadeviatsioon, mis on põhjustatud laeva magnetvälja jõudude muutumisest kreeni või diferendi puhul. K-i pidev muutumine laeva lengerdamisel sunnib *kompassikodarikku võnkuma horisontaaltasandis, see raskendab või teeb võimatuks laeva kursil hoidmise. K-i hävitamise (kompensatsioon) tingimuseks on kaldal ja laeval oleva magnetilise *inklinatsiooni võrdsustamine. Seda tehakse magnetkompassi jalas deviatsiooniseadme torus asetseva püstmagnetil abil.

"Kalevi" Tallinna Jahtklubi, Eesti arvukaima liikmeskonnaga jahtklubi. Selle asutamiskoosolek peeti 8. II 1948. Klubi eelkäijaks oli kevadel 1947 asut. Tallinna "Kalevi" purjespordisektsioon. 1949 valmis arhitekt P. Tarvase (1916–87) projekti järgi ehit. klubihoone Pirital jõe vasakul kaldal. Nüüdisajal ühendab klubi valdav osa Tallinna purjesportlastest. Klubi liikmed on võit-

nud rahvusv. regatte, võitnud medaleid MM- ja EM-võistlustelt, tulnud NSV Liidu ja Eesti meistriks nii purjetamise kui jääpurjetamises. Parimad saavutused: A. Tšutšelov, N. Poljakov ja vennad Tõnistod on võitnud OM-idelt hõbemedali, A. Ville, M. Kuulmann ja T. Haagma on tulnud maailmameistriks "DN"-klassis. Vt. ka Tallinna Olümpiapurjespordikeskus.

Kallaste, Jüri (a-ni 1937 K r e b s) (5. X 1887 Vastemõisa v. — 29. XII 1975 Pärnu), eesti kaugsõidukapten. Merele läks 1905, sõitis algul madrusena, a-st 1909 ka tüürimehena. Lõpetas 1913 Paldiski merekooli (kaugsõidukapteni diplom sai 1915). Pärast Oktoobrerevi oli 1917–19 jäämurdja "Ivan Sussanin" ning 1919–21 parklaeva "Lauriston" (hilisem "Tovarištš") kapten. Eestisse naasnult töötas 1921–40 Tallinna Laevaühisuse laevadel. II maailmasõja puhkedes oli al. "Kajak" kapten. Taotles energiliselt laeva tagasitoomist L-Am-st Eestisse (seda vastustavad jõud korraldasid talle atentaadi, mille läbi sai haavata), kuid 1943 õnnestus tal viia "Kajak" Vladivostokki. Oli sõja lõpuni al. "Stepan Razini" kapten Kaug-Idas. Pärast sõda töö-

tas a-st 1945 juhenduskaptenina Eesti Merelaevanduses, hiljem Balti laevastiku abilaevastikus, sh. 1953–56 jäämurdja "Volõnets" ("Suur Tõll") kaptenina. Jäi 1956 pensionile. Lenini orden 1945.

kallutusüsteem, heeling system, spetsiaalsete pardatankide, torustike ja pumpade süsteem *kreeni kiireks tekitamiseks. Kasut. pms. jäämurdjatel. K. võimaldab mõne min. jooksul tekitada kuni 10°-se kreeni ja sel moel kõigutada laeva, et kergendada selle vabastamist jääst tugeva surve korral.

kallasapp, ka k a l d a p a p p , noodapüügi juht Virumaa kõrge pankranniku piirkonnas. K. seisib kevadisel püügihoajal klindi serval ning mere värvi ja kajakate lennu järgi tegi kindlaks raimparvede liikumise. Mütsi või valget lipukest käes hoides, andis ta ülevalt zestidega juhiseid kalda all olevale *nootkonnale püünise sisse-laskmise ja tõmbamise kohta. Oma töö eest sai k. 2 korda suurema osa saagist kui teised noodalised. Tihti oli suurt kogemust nõudev k-i töö päritav — poeg õppis ametit isa kõrval. Noodapüük k-ga kadus 20. saj. alguseks.



Ilmus "Eesti Veeteede Ameti Teataja" number 1-2. Peatoimetaja, Veeteede Ameti peadirektor Tarmo Ojaments juhatab oma saatesõnade-ga sisse Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni, Teede- ja Sideministeeriumi laevandus- ja veeteede ning Veeteede Ameti kehtestatavate normatiivaktide publitseerimiseks mõeldud trükise.

Esimeses väljaandes on avaldatud: Eesti Vabariigi määramis- ja veeteede EV territoriaal- ja sisemere, Eesti meremehe teenistusraamatu määrustik, Eesti meresõidutunnistuse väljaandmise eeskiri, määramis- ja veeteede tehnoloogias merel, juhend Eesti Vabariigi riigilipu kandmise kohta laevadel, Eesti Veeteede Ameti Rannavalvetalituse põhimäärus, EV riiklike merelootside põhimäärus, Veeteede Ameti käsikirjad lootsimise ning sadamakaptenite tööpiirkondade jaotamise kohta. On Veeteede Ameti sadamakap-

teni põhimäärus, käsikirjad: otsingute ja päästetegevuse ning ohutu meresõidu kindlustamisest riigi rannikumerele; merevedude tehnoloogiat reglementeerivate dokumentide ja eeskirjade kohta. Ara on toodud ka Eesti Veeteede Ameti osutatavate teenuste ajutised tariifid.

Lisaks on andmed Eesti Laevaregistri kohta seisuga 1. jaanuar 1993 ja nimekiri Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) konventsioonidest, millega Eesti on ühinenud.

Reet Naber

Eesti Kalur 1993



EESTI KALURITE KOONDIS

"Eesti Kaluri" kevadnumbr sisaldab mitu toredat lugu. "Miks põgeneti Soome?" küsib oma uurimuslikus kirjutises 18. ja 19. sajandi eestlaste kohta Eralt Art. Ja leiab, et eelkõige mõisnike omavoli ning nekrutiksmineku eest. Eriti huvitav on teada saada, et Soome lõunaranniku kirikuõpetajad kogusid nende soomerootslastest noormees-

te passe, kes surid 20-35-aastaselt, et dokumendid eesti kargurlastele anda. Sama autor räägib kolmes lühiloos ka kaladest - milleks neid Rootsis tarvitatakse, ja eraldi tursast ning kogrest. Viimase kohta kuuleme, et tema elab talv läbi viinai-maks: koger nimelt kogub talveks oma maksa ümber glükogeeni; et viinamarjasuhkur energiaks muuta, on vaja hapnikku; paksu jää korral on aga hapnikku vähe ja suhkur muutub alkohooliks - olevat nagu päris "Viru valge"...

Harald Aksberg lisab tursa-teemale Rootsi TV uudise, mis ütleb, et jaanuari lõpul eriti madala atmosfääriõhuga (720 mm) kaasnenud torm tõi Läänemere hulga Atlandi soolast vett, mis tursamarja arengule väga hea on. Ameeriklane Gerald Irby arvab üldse, et Eesti tulevik on turismi kõrval kala. Ainult et esialgu segavad turisti igat masti äri-kad ja muidu kurjategijad, kalaga olevat aga nii, et see on rööm, mida talle Tallinnas pole pakutud. "Tallinn on ainuke mereäärne linn, kus poed ei ole täis kala. Ma tean, et teil on seal meri - tuln siia laevaga. Loogika ütleb mulle, et meres peaks olema kala /.../ Kui sain teada oma sõidust Tallinnasse, olin väga innustunud, kuna armastan meretoitu. Pärast saabumist leidsin, et kala ei olnud võimalik kusagilt saada."

Küllap usub toimetuse, et kala Eestis kord siiski jälle saama hakkab, sest kaks lehekülge võtavad enda alla ümbertrükkid Eesti Riikliku Kalaameti kohta. (Ene Saadre, Lauri Vaarja).

Aga tagasi Harald Aksbergi lugude juurde. Seekord meenutab ta omaaegset Tallinna Kalaranda; koguni kuulsas

Laksi poe-körtsi-öömaja plaani on ta üles joonistanud. Kirjutises "Uus maja Rammu saarel" jagab autor lugejaga oma röömu tolle saare taas-asustamise üle, andes ühtlasi lühilülevaate Rammu 250-aastasest asustusajaloost.

Helmi Aksberg meenutab ilusat suvepäeva Rammul 30. aastail - hällisõhtuni heinal ja hommikuks räimesaak Neeme kalasuitsutajatele üle antud.

Hr. Aksberg on tõlkinud ka Nils-Erik Bäckblomi jutu Soome ajakirjanike käigust Pärnu-lähedase Liu küla paaditööstusse.

Avaldatakse ümbertrükk Helmut Elstroki kirjutisest omaaegsete Mahu silgulaatade kohta, mis on üks Eesti-Soome sõbrakaubanduse selgemaid näiteid. Elmar Pettai kirjeldab seekord kajaka liiket. Temalt on ka järeleühue "Eesti Päevalehe" peatoimetajale Juhani Kokkale, kes on olnud ka kalandustegelane.

Mari Vamba



"Ålands Sjöfart & Handel" on 1939. aastal asutatud ajakiri, mis enda kohta ütleb, et on suurima tiraažiga laevandusajakiri Soomes, välja antakse 5000 eksemplari.

Mida sealt siis lugeda võib? Väga erinevatest asjadest. Kõige päevakajalisem on kindlasti küsimus Euroopa Ühendusest. Sellest karde-takse maksude tõstmist ning tax-free-kaubanduse lõpetamist reisilaevadel. Ahvenamaalastel on ligi 900 leid-nud töökoha reisilaevadel, see on 70% kogu hõivatud meremeeskonnast. Kui 1.

juulist 1999 vabakaubandus tõesti kaotatakse, kardetakse koos sellega reisilaevanduse allakäiku, mis Ahvenamaale tähendaks suuri majandus-raskusi.

Kirjutatakse ka sellest, et "Silja-Line" on asunud Ahvenamaale oma esindust sisse seadma, et tanklaevastik on üle elanud suuri raskusi.

Selle aasta esimeses numbris tuuakse ära Ahvenamaa laevastiku statistika. Seal on registreeritud 12 laevaomanikku. Kohalikule omavalit-susele kuulub 10 laeva kokku 5025 brt. (9 reisiparvlaeva, 1 õlikorjelaev).

Soome lipu all on 26 laeva 251 384 brt, teiste maade lippude all sõidab 16 laeva 693 347 brt. Võõras lipp on Bahama oma, sinna on registreeritud kõik Alandia Tanker Company tanklaevad, ka Gustav Erikson Rederi külmutuslaevad. Kalalaevad ei ole registreeritud.

Ajakirjas on oma ajalooline osa. Avaldatakse näiteks mit-metes Eriksoni laevades sõit-nud noore ahvenamaalase päevik. See on muuseumi fondides säilinud ja käsitleb mõeldud sajandi lõppu.

Kuulsad on sealsed kapphoonerid. 1928. aasta park-laeva "Killoran" reisis Londoni Peruusse on pikem jutt.

Meresõidust vähe kauge-maist teemadest võib leida pika hasartmängude probleeme lahkava artikli. Mängud on küllaltki suur sissetu-lekuallikas.

Nende riikide hulgas, kuhu toimetuse oma ajakirja saadab, nimetatakse ka Eestit.

Kas tead, et 60% Soome kaubalaevastikust juhitakse Ahvenamaalt? Nii igatahes ajakirjas väidetakse.

Ajakiri on valikuliselt kaks-keelne. Mõned lühemad ja laiema merendusliku tähendusega artiklid on inglise keeles. Muu on rootsikeelne.

Reet Naber

ESTLINE

TALLINK

inreko

KOMMERTSKESKUS

ESTMA

Estonian Maritime Agency Ltd.

EEL

Estonian Euro Lines Ltd

Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 19. aprillil

ELMAR KIVISTIK" — teel Brasiliast Port Alfredi
 ALEKSANDER ABERG" — teel Korsorist Port Cartieri
 PAUL KERES" — teel Pakistanist Aqabasse
 KRISTJAN PALUSALU" — teel Quebecist Odessasse
 GUSTAV SULE" — teel Austraaliast Porsgrunni
 ALEKSANDER KOLMPERE" — teel Singapore'ist Esbjergi
 EMHAVEN" — Felixstowe's
 VILJANDI" — teel Rotterdamist Milwaukee'sse
 TALLINNHAVEN" — teel Conakryst Rotterdami
 NARVAHAVEN" — Lattakias
 WAALHAVEN" — teel Felixstowe'st Limassoli
 ANTSLA" — Freetownis
 KEILA" — teel Porto-Margherast Marina di Carrarasse
 KUNDA" — teel Imminghamist Tallinna
 KADRINA" — Bandjulis
 PALDISKI" — teel Tallinnast Bandjuli
 LOKSA" — teel San Pedrost Bordeaux'sse
 MAHTRA" — teel Tallinnast Freetowni
 SOMPA" — Lagoses
 KEHRA" — teel Takoradist Las Palmasesse
 AEGVIIDU" — Kaliningradis
 KUIVASTU" — Paranaguas
 KUUSALU" — teel Ceutast Jeddah'sse

Neile, kes ootavad ...

"PARILA" — Freetownis
 "RAKKE" — Tallinnas
 "VALKLA" — Mangalore'is
 "TAMSALU" — teel Porto-Praia'st Mindellosse
 "PIHTLA" — teel Conakryst Tallinna
 "ORJAKU" — teel Owendost Amsterdami
 "TOOTSI" — teel Hopast Euroopasse
 "GRUMANT" — Koplis
 "GULBENE" — teel Garstonist Euroopasse
 "PAIDE" — Marinis
 "KÖPU" — teel Ashdodist Berdjanskisse
 "RISTNA" — teel Felixstowe'st Famagustasse
 "HELTERMAA" — Constantas
 "ORU" — Constantas
 "NAISSAAR" — teel Vlissingenist Kardelevosse
 "VAINDLO" — Koplis
 "FRISOHAVEN" — teel Ghentist Kotkasse
 "MUHU" — teel Tallinnast Calais'sse
 "ABRUKA" — Sharjah's
 "VILSANDI" — Peterburis
 "KAPTEN KONGA" — Rotterdamis
 "KAPTEN VOOLENS" — Stockholmis
 "MEHAANIK KRULL" — teel Tallinnast Rotterdami
 "POOTSMAN KIBUS" — Tallinnas
 "KESSULAI" — Helsingis

"VIIRELAI" — Antwerpenis
 "MANILAI" — teel Middlesbrough'st Antwerpenisse
 "SUURLAI" — Helsingis
 "HEINLAI" — teel Tallinnast Drammenisse
 "VIINISTU" — Hamburgis
 "KOLGA" — Hamburgis
 "PURTSE" — teel Antwerpenist Tallinna
 "VOOSI" — teel Kaliningradist Tallinna
 "PAKRI" — Peterburis
 "AMBLA" — Peterburis
 "ANGYALFJÖLD" — teel Tallinnast Grimsby'sse
 "AEGNA" — teel Ventpilsist Rotterdami
 "KABALA" — remondis Loksas
 "MOHNI" — Riias
 "RAPLA" — Antwerpenis
 "RAUGI" — Ventpilsis
 "TORMA" — Korsoris
 "VIRTUSU" — teel Mustolast Rotterdami
 "SUURUPI" — Mustolas
 "OSMUSSAAR" — teel Dordrechtist Tallinna
 "OTEPÄÄ" — Tallinnas
 "TAHKUNA" — Rotterdamis
 "SOODLA" — Ellesmere Portis
 "KLOOGA" — Peterburis
 "LIVONIA" — Tallinnas

Väljaandja
 Eesti
 Meremeeste Liit
 MEREMEES

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

Järgmine number ilmub mais	Toimetuse address: EEO 105 Tallinn, Estonia pst. 10. Valvetoimetaja on kohal teisipäeviti kell 15-17, sel ajal telefon 44 48 39	"Printall" Tellimuse nr. 1670	Toimetaja MADLI VITISMANN
----------------------------	---	----------------------------------	------------------------------

