MEREMEES

Ilmub (vaheaegadega) alates 1950. aasta 21. juulist

Nr. 17–18 (947–948) Teisipäev, 2. november 1993 Hind 1,5 krooni

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- Pardakõnelusi lk. 2
- Merekooliuudiseid lk. 3
- Eesti konsulaadis lk. 4
- Helsinki kaiäärsed lk. 5
- Läheme Austraaliasse! lk. 8
- Allveearheoloogiast III lk. 9
- Riikliku mereasjanduse algus III lk. 10
- Joh. Pitka mälestusi X lk. 11
- MerLe XLV lk. 11

Oktoobris Eestisse juurdetulnud laevadest lähemalt lk. 2 ja 6–7.

E·M·R·C

EUROPEAN MARKET RESEARCH CENTER

"Euromarket Award 1993"

"Euromarket Award 1993"-auhinna määramine RAS-ile Eesti Merelaevandus on üks osa Euroopa Ühenduse (EEC) teostatavast poliitikast — kaasa aidata majandus– ja kaubandussuhete arendamisele Euroopa Ühenduse liikmes– ja mitteliikmesmaade vahel.

"Euromarket Award" on auhind, mida annab välja Euroopa Turu–uuringute Keskus (*European Market Research Center*). E.M.R.C. on asutatud Belgias Kuningliku dekreediga ja asub Brüsselis. Ta koosseisu kuuluvad tootmise ja turustamise eksperdid, akadeemilise poole pealt nii väljapaistvad isikud kui ka asutused. Rahvusvaheline "Euromarket Award"–auhind on asutatud nende ettevõtete ergutamiseks ja äramärkimiseks, mis on kaubanduse, tööstuse ja teeninduse erinevates harudes silma paistnud tegevuse hea organiseerimise, toodangu kvaliteedi, tehniliste uuenduste sisseviimise, eksporditaseme ja arengu potentsiaaliga Euroopa turul. Auhinna väljaandmist toetab Euroopa Majandusühendus, et edendada Euroopa rahvusvahelist kaubavahetust.

Euroopa Turu–Uuringute Keskuse kirjas toonitatakse, et see mõjukas auhind tugevdab firma head reputatsiooni ja teeb ta nime kuulsaks tema kolleegide, klientide ja ka konkurentide hulgas.

Ettevõtted, mis on saanud selle auhinna, on saavutanud kõrge, Euroopas arvestatava taseme ka hindade konkurentsivõimelisuse seisukohalt.

Auhinda antakse välja mitu korda aastas, esimesel üleandmisel 1992. a. veebruaris esindas Belgiat kui asukohamaad asepeaminister Willy Claes. Tänavused autasustatud on olnud 46 firmat Euroopa Ühenduse liikmesmaadest ning 56 mitte–liikmesmaade firmat. Järjekordne autasu antakse üle 2.—3. detsembril Brüsselis, kus peetakse ka kahepäevane seminar erinevaist majandusprobleemidest. Sinna oodatakse ka RAS Eesti Merelaevandus esindajaid.

Varem on seda auhinda vastu võtmas käinud ka Prantsuse president Francois Mitterand, Poola president Lech Walesa, USA endine riigisekretär George Schultz jt. väljapaistvad isikud.

Reet Naber

Kes paneb kassile kella kaela?

20. oktoobril oli jälle koos Eesti Meremeeste Liidu volikogu — elu pressib peale, olulised küsimused vajavad lahendamist.

Meremeestele oma kodu

Teatavasti pakkus "Eesti Merelaevandus" praegust Mereklubi, kunagist Meremeeste Kodu liidu omandusse. Volikogu eelmisel koosolekul ja pärast seda on asja risti–põiki arutatud ja otsustatud luua omaette asutus *Meremeeste Kodu*, mida juhiks merendusorganisatsioonide esindajaist koosnev haldusnõukogu. Asutus tegeleks meremeeste igakülgse teenindamisega mereriigi Eesti pealinnas. Meremeeste Kodu ülalpidamiskulud peaks katma eelkõige sadama(te)sse tulevate laevade igalt tonnilt võetav maks, mis tuleks kiiresti seadustada: selleks on Riigikogus vaja ratifitseerida ILO ehk Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni vastav konventsioon. Selgus nimelt, et niisugune on ilmas täitsa olemas, polegi vaja jalgratast leiutada. See ja muud dokumendid on asjaga tegeleval töörühmal ettevalmistamisel.

Meremeestele oma ametiühing

Selle teema ümber on liidu asutamisest saadik käidud kui kassid ümber palava pudru. Seekordsel koosolekul oli asi lõpuks konkreetsem: küsiti nimelt, kes paneb kassile kella kaela, s.t. korraldab **Eesti meremeeste kongressi** ning teadvustab selle toimumise ja arutatavad küsimused kõigile asjast eluliselt huvitatud meremeestele. Kokku peaksid tulema kõigi oma ametiühingu loomisest huvitatud meremeeste esindajad — peamiselt laevameeskondades valitud usaldusmehed. Kongressile peaks esitada olema eelnevalt kokku pandud põhikirja projekt.

Ettevalmistustööga nõustusid tegelema Meremeeste Liidu volikogu esimees Rein Raudsalu ja liidu vanem Ants Pärna ning liikmed Aadu Nurmsalu ja Mait Põllu.

Ühiselt arvati, et praegu tuleks luua just meremeeste ametiühing; hiljem võiks vajadusel sadamatöötajate, laevatehaste ja teiste seesuguste ametiühingutega föderatsiooniks liituda. Kaptenid on tööandja esindajad, neid uus ühendus ei haaraks. **Uude ametiühingusse võiksid kuuluda nii kõik Eesti kodanikest meremehed, olenemata sellest, missuguse lipu all nad sõidavad kui kõik muud meremehed, kes Eesti lipu all sõidavad.**

Miks ikkagi uut ametiühingut vaja on? Et merd sõitval mehel oleks kindel seljatagune, organisatsioon, kes tema huvides teisel pool lauda, laevaomanike vastas istet võtaks. "Esmani" juures moodustatud Vabade Meremeeste Ametiühingute Liit tegeleb kuigivõrd välislaevades sõitjatega; kaks ülejäänud meremehi hõlmavat ametiühingut seisvat aga veel vaid formaalselt koos. Eesti Kalandustöötajate Ametiühingute Liitu kuulub küll kuus organisatsiooni, ent midagi enam ei toimuvat: liikmemakse ei laeku, olemasolevad rahad on Tartu Kommertspangas kinni. Eesti Veetranspordi Töötajate Ametiühingute Föderatsioon ka eriti energiliselt ei tegutsevat, juht– ja ega ka liikmeskonnas eestlasi suurt ei ole; oodata on juhi vahetumist. Oluline on siiski tähele panna ja meelde jätta, et see ametiühing juba kuulub või kohe hakkab kuuluma ITF–i — Rahvusvahelisse Transporditöötajate Föderatsiooni. Muide, ITF–i augustibülletäänis on lugeda kahe Eesti meremehe kirjad — üks eestlane, teine venelane, aga omad probleemid mõlemal, mida mõistlikum oleks siiski Tallinnas, mitte Londonis lahendada.

Niisiis, uue ametiühingu loomist ja meremeeste kongressi kokkukutsumist ettevalmistav töörühm teeb, mis suudab ja ootab, et kõik meremehed ses küsimuses kiiresti pead tööle paneksid ning oma arvamused ja ettepanekud Meremeeste Liidule või miks mitte ka meie lehele teada annaksid.

Mari Vamba

Pardakõnelusi "KBV–del"

Kõik Rootsi rannavalvelaevad kannavad nime "KBV" (rootsi moodi lugedes: *ko-be-vee, kustbevakningen*), millele järgneb kolmekohaline number. Varem on meie ajalehes juttu ja pilte olnud kolmest: reostuskorjelaevast "KBV–010", saarestiku patrull–laevast "KBV–274" ja avamere patrull–laevast "KBV–181". See uus, väga hästi varustatud ja mugav laev on korduvalt Tallinnas käinud. Viimati oli siin 20. oktoobril, Eestile üleantavat väikest patrull–laeva saatmas.

Vasakul Michael Sahlin, keskel Lagle Parek, paremal Tarmo Kõuts. **Aivar Kullamaa fotod**

Kõnelusi "KBV–181–l"

Et seda laeva on varemgi nähtud ja kirjeldatud, olid seekordsed kõnelused laevatekil. Ent juttu tegime teemal, mis praegu Eesti meremehi erutab ja mille kohta meie toimetuseltki sageli küsitakse — ametiühing.

Kas ka rannavalvurid (Eesti poolt ja Eesti–poolses käsitluses paistavad nad peaaegu sõjaväelastena) *kuuluvad ametiühingusse?*

Rannavalvur Ulf Lenholm (nii oli kirjas vasksildil tema vormikuuel):

"Jaa, muidugi. Meie ametiühingu nimi on *"Tull-Kust"*, s.t. ühes ametiühingus on koos tolliametnikud ja rannavalvurid. Meie rannavalve kasvas ju välja tolliametist. Meie ametiühingu katusorganisatsioon on TCO — *Tjänstemännens Centralorganisation* (Ametnike Keskorganisatsioon)."

Kuid on teil ka meremeestega ühiseid probleeme?

"Meie töölepingud on erinevad, seetõttu polegi me meremeestega ühes ametiühingus. Sellel laeval on meil eri leping. Väiksematel, saarestikulaevadel on teistsugused töölepingud. Nad ei tööta nii pikkades vahetustes kui meie, nende vahetused kestavad 1–3 ööpäeva. Meil on kaks meeskonda ja vahetus kestab nädala järjest."

Kommentaariks võib lisada, et Ametnike Keskorganisatsioon, millesse tolliametnike ja rannavalvurite ametiühing kuulub, on üks Rootsi kolmest suurest ametiühinguliidust. Teised kaks on LO – *Landsorganisationen* (Maaorganisatsioon), mis ühendab töölisametiühinguid, ning SACO – *Sveriges Akademikers Centralorganisation* (Rootsi Akadeemiline Keskorganisatsioon), mis ühendab valdavalt kõrgharidusega spetsialistide ametiühinguid. Ametiühinguliit *Arbetsledarförbundet* (Tööjuhtide Ühing), millesse kuuluvad nii Rootsi laevajuhtide kui ka laevamehaanikute ametiühing (neist on meie ajalehes varem juttu olnud) on väiksem ja omaette. Kuid Rootsi rannavalvureil on praegu rohkem ühiseid probleeme riigiametnikega kui erakapitalil põhinevate rederifirmade meremeestega. Erinevalt Eesti rannavalvureist, kes, kuigi riigiametniku palgal, ei tunne end sugugi ametnikena ja kooritavad pigem riigifirma meremeeste poole ning huvituvad eeskätt meremeeste ametiühingust.

Üks vana küsimus: mida arvate relvadest?

Ulf Lenholm (ümberolijate heakskiitva sumina saatel):

"Me **ei taha** neid. Üldsegi mitte. See on ju tervenisti tsiviilvõim. Igal ametnikul on küll pardal oma teenistusrelv, aga see on ainult enesekaitseks." Kail laeva parda ääres seisis piirivalveameti aukompanii, püssid seljas.

Veel sai päritud rannavalvurite hariduse kohta. Väiksematel laevadel on kõik mehed ühtviisi õppinud, kuidas laeva juhtida, masinat käsitseda ja rannavalvur **olla.** Aga "KBV–181–l" on traditsiooniline tööjaotus — sellel keerulise majapidamisega laeval on eraldi mehaanikud.

Kõnesid "KBV–181–l"

Rootsi rannavalvelaev "KBV–259" oli värvitud halliks Eesti piirivalvelaevaks "PVK–003", valged triibud ninal, ning seisis "KBV–181" parda ääres, meeskond tekil rivis. Kõned peeti suurema laeva kitsal ahtritekil. Kohal olid Rootsi poolt kaitseministeeriumi kantsler **Michael Sahlin,** rannavalve peadirektori kt. **Staffan Kvarnström** ja tehnikadirektor **Oke Dagnevik,** mõistagi suursaadik Eestis **Lars Grundberg.** Eesti poolelt olid siseminister **Lagle Parek,** Piirivalveameti peadirektor **Tarmo Kõuts** ja juhtimiskeskuse ülem **Are Evisalu.**

Et kõikuval laeval lausutud riiklik sõnum tuulde ei lendaks, toome selle siinkohal ära.

Michael Sahlin (tõlgi vahendusel):

"Merepiiri tuleb rahvusvahelise mereõiguse kohaselt efektiivselt valvata. Rootsi valitsus on arvamusel, et see on Eesti ja Rootsi jaoks ühiste huvide valdkond. Tõenäoliselt on Eesti valitsuse seisukoht sama. Meie arvamusel on *piirikaitse* samamoodi nagu politsei ja tolliteenistus eelistatavad valdkonnad meie maade arengus. Need on eelisarendatavad valdkonnad Rootsi valitsuse programmis, mille nimi on "Suveräänsustugi Baltikumile".

Selle delegatsiooni külaskäigu ajal eile ja täna oleme arutanud ka teisi võimalusi, kuidas Rootsi saaks Baltikumile tuge anda. See suurepärane tseremoonia, selle ilusa ilmaga (*see oli muidugu nali, ilm oli pilves ja tuuline*) on meiepoolne panus meie tahtele minna edasi ja arendada meie koostööd, mis puudutab ennekõike rannavalve ala. Nagu olen siin näinud, on Eesti pool huvitatud samast aspektist.

Seepärast on võimalik, et see ilus laev, mis seal seisab, ei olegi viimane, mis siia saab toodud."

Ning hr. Sahlin andis pr. Parekile üle laeva kinkekirja.

Üldiselt korrektse tõlke puhul tuleb siiski märkida, et see, mida tõlk nimetas *piirikaitseks,* oli hr. Sahlini vastavas lauses kindlalt *kustbevakningen,* s.o. *rannavalve.* Juba teist korda Rootsi rannavalvelaeva Eesti piirivalvelaevaks saamisel.

Lagle Parek: "Riik algab tema piirist. 50 aastat ei ole Eestil olnud oma piiri. Nüüd on riik ja tuleb üles ehitada tema piir. 3700 km on Eestil veepiiri ja selle piiri valvamiseks on Eesti riik praegu iseseisvalt võimetu ostma piisavalt laevu. Seepärast me oleme väga tänulikud selle abi eest, mida Rootsimaa meile annab. Me saame neilt järjekordse, juba teise laeva. Seda sooja õlatunnet Eesti riigi suhtes tunneme iga päev, ja me oleme väga tänulikud selle eest. Me loodame, et tulevad ka paremad päevad, kui me ei ole ainult saaja rollis. Kuid sinna läheb natuke aega. Ma arvan, et mida tugevam on Eesti riik siin Venemaa kõrval, seda rahulikum on ka Rootsimaal elada. Juba ajalooliselt oleme alati tunnetanud teineteist. Ja ma tahaksin öelda selle õlatunde eest suur–suur tänu ja ühtlasi tänada selle laeva eest. Aitäh!"

Rootsi rannavalve peadirektor **Staffan Kvarnström** kinkis nii siseministeeriumile kui ka laevale Rootsi rannavalve vapi. Pootsmani vile peale vahetati laeval lipp. Orkester kail (seekord mitte Rootsi rannavalve, vaid Eesti piirivalve vormis) mängis mõlema riigi hümne. Minister koos oma külalistega astus laevale ning tehti lühike proovisõit efektsete pööretega sealsamas sadamas ümber kaiotsa.

Piirivalveameti juhtimiskeskuse ülema **Are Evisalu** sõnul on Rootsist tulemas veel üks laev, millele on reserveeritud number 002. Praegu on "PVK–001" Narva–Jõesuus, ka järgmine laev tahetakse saata Tallinnast ida poole ning vastne "PVK–003" Hiiumaa kanti. Seni on jää poolest vedanud, ent kui see tuleb, nihutatakse neid alumiiniumkerega laevu järjest lääne poole, kuni need veest välja tõsta tuleb. Teraskerega on piirivalvel vaid kolm (Soomest saadud) laeva.

Kõnelusi "KBV–259–l"

Küll pärast üleandmist, seega "PVK–003–l". Ent Rootsi kohviaparaadist saadud Rootsi kohvi juues, Rootsi kohvitassist muidugi.

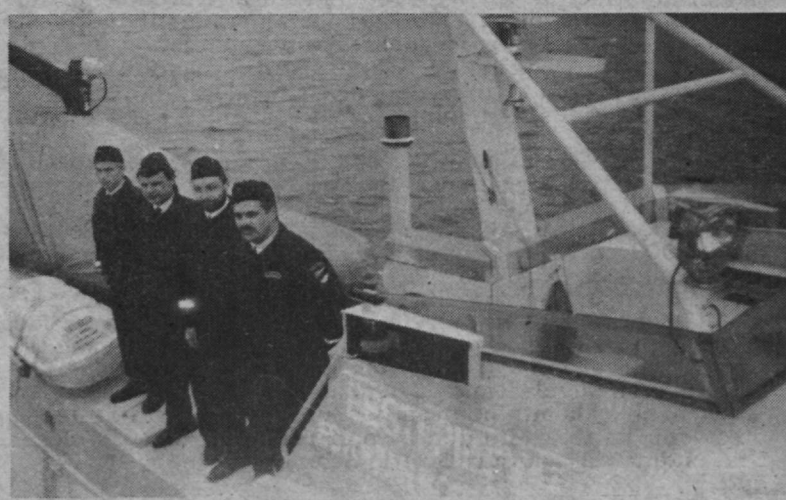
Kaks kolmeliikmelist meeskonda on juba olemas. Esitlelti kapteneid: **Ain Mägi** ja **Aldo Rauk,** ning mehaanikuid: **Ain Ots** ja **Feliks Siirak.** Kõik on õppinud merepiirivalve koolis, enamik ka "001–l" praktikal olnud. Tutvustati ka laeva: 17 m pikk ja 3,5 m lai, süvis 0,7 m. Kaks 225 hj peamasinat, abimasin ja katel. Hea ilmaga on kiirus 20 sõlme, ehitatud 1968. aastal.

Harjutuslisa sai laevapere nädalaga Rootsi rannavalve keskuses Karlskronas. Seejärel sõideti Visbysse, kus veedeti mõni päev puhates. Selle ajaga sõideti Gotland servast servani läbi, Fåröst lõunatippu Hoburgeni. Siis laevaga Slitesse, sealt "KBV–181" saatel üle mere koju.

"Gotlands Allehanda" ilmutas artikli Eesti meremeeste piltidega, milles juttu nii laeva eelseisvast üleandmisest kui ka ulatuslikust remondist, mis maksnud üle miljoni. "Jäi mulje, et nad uuendavad oma laevastikku. Need laevad on juba 25 aastat vanad, rootslaste arvates on aeg nende ekspluateerimine lõpetada. Laeva iga ju tavaliselt pikem ei ole, meie arvates aga hakkab alles laeva mõõtu välja andma, kui aastaid üle 30."

Rootsis tehti laevale enne kinkimist kapitaalremont, monteeriti roolikambrisse moodsad aparaadid, pandi täis kütusepaagid ja külmkapp. Ja kuigi kuulipildujat ei ole, anti piirivalvureile kaasa teistsugune tõhus relv — väike ja käepärane videokaamera. Ning pakiti kogu kingitus ilusti sisse — värviti Eesti piirivalvelaeva tunnused peale. Tulevast "PVK–002" veel remonditakse, oodatavat siia detsembriks.

(Lõpp lk. 12)



"PVK-003" meeskond lipuvahetusel.

Romantikat, kaugeid maid, kauneid naisi, aga kõige rohkem tööd

Seda ennustas Merehariduskeskuse esmakursuslastele nende kadetikspühitsemisel "Estonia" kapten **Arvo Andresson.** Tänavu oldi sel tähtsal päeval "E–Liini" külalised meie esinduslikemal, "Estonia"–laeval. Soliidses–sõbralikus õhkkonnas kuulati heasoovlikke kõnesid kooli– ja merendustegelastelt ning toredat *barbershop*–muusikat "Kuninglikult kvintetilt", anti kolme laevakellalöögi saatel kadetitõotus, võeti vastu õpinguraamatud ja söödi üks tubli lõuna. Mehaanikud käisid all masinas, kõik teised koos tulevaste laevajuhtidega ülal sillal. Seal uudistati, sebiti ringi, küsiti, vaadati binokliga kaugusse, arvati seda ja teist. Oldi natuke pidulikud ja natuke kõhevil, sinna juurde tavalist nägu tehes. Üldisest melust eemal, silla ühes sopis seisis pikka aega üks noortest meestest, üksi ning endassesüvenenult, ja vaatas sealt kõrgelt alla veele ning sadamale. Kas ta neid küll nägigi — tunnetas ehk esmakordselt tõelist laeva, oli *sees*, juba peaaegu osaline, mõtles: "Kord on minugi koht siin ülal"?

Pidulikku osa juhtinud prorektor **Eduard Olle** ütles, et kooli 74. aastapäeva künnisel astuvad esmakursuslased kadetikspühitsemise läbi ülemaailmsesse meremeeste vennaskonda. Rektori kt. professor **Valdur Aret** soovis noortele, et "Kuningliku kvinteti" meremehelaulus kõlanud *mull–mull* iialgi nende kohta ei käiks, ning et nad pärast *immatrikuleerimist* kunagi teist ladina keelest pärit sõna, *eksmatrikuleerimist*, enese kohta ei kuuleks. Seejärel andis ta rühmavanemate kaudu kõigile matriklid kätte.

Tarmo Kõuts ütles end kehastavat korraga nelja tervitajat: kaptenit, Laevaomanike Liidu esindajat, endist rektorit ning praegust Piirivalveameti peadirektorit. "Kool ei tee veel meremeheks, selleks saadakse siis, kui teooria saab praktikaks."

Kaitseministeeriumi kantsler **Hannes Walter** tuletas meelde, et tegu pole mitte ainult tulevaste meremeeste, vaid ka tulevaste Eesti Vabariigi ohvitseridega. "Laeva, ka sõjalaeva, saab raha eest osta, kui seda on, aga sõitmist peab õppima."

Kantsler ütles end lootvat, et praegused esimese kursuse kadetid võivad kooli lõpetanult soovi ja sobivuse korral ehk juba ka Eesti Merejõududesse teenima tulla. Veeteede Ameti peadirektori asetäitja **Vello Muru** teatas, et temagi ametkond vajab noori töötajaid. Kultuuri– ja Haridusministeeriumi nõunik **Märt Aaslaid** jagas kui tõsine koolipapa õigeid õpetussõnu, hoiatades sellegi eest, "mis mehe samuti kõikuma võib võtta nagu torm."

"Tallinna Sadama" kapten **Eduard Hunt** kõneles nii: "Mereleib ei ole mitte magus. Vanasti koosnes meremehe elu romantikast ja rängast tööst. Nüüd on romantikat väheks jäänud, aga tööd juurde tulnud — just tehnokraatlikku tööd."

Meremeeste kirikuõpetaja **Jaan Jaani** arvas teadvat, miks sellesse kooli on tuldud: *üks helin, mis helises rinna sees* on sundinud igatsema mere ja laevade järele.

Paavo Pruuli suu läbi tänasid äsja kadetiseisusse saanud noormehed ja neiud õnnesoovijaid ning võõrustajaid. Kapten Andressoni kätte jäi liilekimp, et see heidetaks Tallinna lahte kõigi hukkunud meremeeste mälestuseks.

Mari Vamba
Madli Vitismanni fotod

Külaliste rivis on (vasakult): Hannes Walter, Eduard Hunt, Arvo Andresson, Tarmo Kõuts, Vello Muru ja Valdur Aret.

Päeva ➥ pidulikum ja ➦ asjalikum pool.

Meie mees Helsinkis

"TALLINK OY" ASEDIREKTOR YRJÖ SAARINEN, mida teete Teie ja kõik teised siin majas Eteläranta 14?

Tegeleme laevaliikluse korraldamise, piletimüügi ja üldse kõigega, mis puudutab laevaliiklust Tallinna ja Helsinki vahel. "Tallink OY" asutati 1989. aastal agendifirmana just selle liini jaoks. Peadirektor on Keijo Mettonen.

Kas kõik, mis Soome poolel ajada, toimub siin majas?

Siin on keskplaneerimisbüroo, *matkatoimisto*, juhtkond, laevavarustuse osakond ja osa raamatupidamisest — teine osa on mujal. Müügikohad on üle linna. Sadamas on punktid, kust saab pileteid osta, käib reisijate registreerimine jne.

Kuna reisijate ja kaupade koguhulgast kolmveerand käib meie juurest läbi, siis on siin üsna palju tööd. Kõige sellega tegeleb meil majas 35 inimest. Töötatakse mitmes vahetuses: pool seitse alustatakse esimese laevaga ja viimane läheb välja kell kaheksa õhtul, aga mõni laev tuleb ju ka öisel ajal sisse; vahet ei ole ka laupäeval–pühapäeval.

Läänesadamas on veel ka kaubaosakond, kus töötab 5 inimest: Muuga ja Läänesadama vahel on kaubaparvlaeva ühendus.

Kas teil töötavad eestlased või olete palganud soomlasi?

Kõik on soomlased.

Algul agenteeris "Tallinki" ju "Saimaa Lines"?

Jah, aga meie büroo oli ikkagi olemas — paar–kolm inimest tütarfirmana. Ent hiljem otsustati, et tuleb hakata ka agenteerimisega tegelema, "Saimaa Lines" ei saanud hakkama. Maht kasvas, ruumi jäi väheks, ja möödunud kevadel tulime siia.

Kas teist ei ole tahetud teha ka kõigi kaubalaevade agenteerimisfirmat — kuulub ju nüüd kogu laevaliiklus Tallinna ja Helsinki vahel "Eesti Merelaevanduse" alla?

Meie tegevus on spetsiifiline — töötame kõigi reisi– ja mõne kaubalaevaga.

Kas tööl olevad eestlased ja soomlased saavad ühesuguse skaala järgi palka?

Soome firmas saab soome palka.

Kas teie pere on samuti siin?

Ei ole. Lapsed käivad kodus koolis ja abikaasa tööl. Siin on teatavasti üle poole miljoni töötu...

Küsis
Madli Vitismann

"Võtta maha toidult ja varustuselt,"

luges merehariduskeskuse saalis käskkirja ette laevajuhtimiskateedri juhataja **Toomas Murašov**. Oli järjekordne lõpetamise päev. 8. oktoobril said oma diplomid kätte laevajuhid, kes on kõige rohkem "rataste vahele" jäänud seoses merehariduse ümberkorraldamisega. See kajastus ka lõpueksamite ajal, kui eesti rühma 24–st sai läbi vaid 20. Vene rühma allesjäänud 7–st tegid riigieksamid ära kõik. *Milles asi?* See on rühm, mis alustas keskhariduse baasil tollases Merekolledzis plaaniga lõpetada kõrgharitud laevajuhtidena. Kui toimus ühinemine Merehariduskeskuseks, leiti, et nii pole ikkagi soliidne, ning noormehed on lõpetanud jälle keskeriharidusega. Seda on olnud ennegi, kuid kunagi pole selleks vaja läinud viit aastat, vaid on hakkama saadud kolmega. Pooled sisseastunuist ei lõpetanud üldse, kogu selle segaduse peale jätsid lõpuks paljude teadmised leiva–alal, navigatsioonis ja laevajuhtimises, ka soovida. Kuna tegu oli kalandusala rühmaga, polnud neil inglise keele riigieksamit, läbipõrumised olidki vaid erialas. Ise õigustati, et praktika ajal ei saanud sillas küllalt õpetust. Komisjoni liikmed jälle ahastasid, ei isegi selle, mis oleks pidanud kasvõi pähe õppima, on noored hooletusse jätnud.

Kaugsõidukapten **Morozov** pani südamele, et kaptenil on alati õigus, kaugsõidukapten **Roland Leit** aga hoiatas, et tüürimehekohti pole sugugi jalaga segada ja et korralikuks laevajuhiks saamiseks on vaja veel palju juurde õppida. "Töö õpetab kõige paremini," lohutas kapten Murašov. Kapteniks saamiseni on pikk tee käia.

Reet Naber

Helsinkis, Kasarmikatu 28

Seisavad sealgi sabas — Helsinki kesklinnas, Kasarmikatu 28 esimese korruse toas kolme luugi taga. Ühest luugist vormistab Eesti konsulaat kitsiviisasid, teine korjab viisamaksu ja kolmanda luugi taga sabatavad harilikud viisataotlejad. Neljas sabajupike tekib ukse taha, kus konsul ise vastu võtab. Seal seab pikk lokkispäine Kalle Altau jutulesoovijaid järjekorda ning jagab viisadega passe kätte.

Kel igav, võib reklaamilehekeselt lugeda, kuidas reklaamib meid üks firma:

"Ela mugavalt ja soodsalt Tallinnas!

Peremajutusel õpid tundma eestlasi. Eesti on teistsugune kui maad, mida oled varem külastanud. Erinevuse teevad inimesed. Eestlased on loomulikud, sõbralikud ja külalislahked. Peremajutusel õpid tundma sugulasrahva loomust tema kodus.

Saad uuelaadse kogemuse eestlaste külalislahkusest."

Agar firma annab igavlevale sabasseisjale veel teada, et mõbleeritud, pesemisvõimaluse ja voodipesuga tube võib Tallinnas saada kolmes hinnakatekoorias, 110—160 marga eest. Nagu näha Soome turistide hulgast, vähemalt Tallinnas, osatakse meid hästi reklaamida. Ent nähnud saba lõpus prillidega neegrinoormeest, tekib muidki küsimusi. Neile vastab Helsingi Eesti saatkonna II sekretär **Tago Holsting.**

Me oleme kütkestavad! Neid, kel pass näpu vahel, on praegu ootamas veel kolmteist.

Praegu on õhtuse vastuvõtu lõpupool. Tegelikult on viisade vajadus väga kasvanud. Suvel tekkis tunglemistki: koormus oli 800—900 viisat, mida tuli päevas käsitleda. Aga saime siiski ilma pikkade ooteaegadeta hakkama.

Saatkond on viisaasjanduse peal kasvanud. Kui neid poleks, oleks meie võimalused palju väiksemad. Tulu saamisest hoolimata on Eesti jäänud siiski selle põhimõtte juurde, et tahame viisavabadust. N.ö. *pall* on praegu Soome käes — meie oleme oma siirast soovi ses küsimuses väljendanud.

Saatkonda on pidevalt üles ehitatud, aga valmis ta ei ole. Palju on tulnud käigu pealt välja mõelda või improviseerida. Kuid mingi kord ja loogika asjades juba on.

Mis passe peale Soome omade viisade andmisel veel kohtate?

Igasuguseid, üle ilma. Soome on paljude maade kodanikele, kes Eestisse minna tahavad, transiitmaa, n.ö. sillapea.

Viisad on konsulaadi töös praegu kolmandal–neljandal kohal, vahel isegi tagapool — olenevalt sellest, milliseid ülesandeid vahele tuleb.

Üks ülesandeid on Eesti kodanikele informatsiooni andmine keerulisemates küsimustes — näiteks seda, mis kellani poed lahti on, meie käest küsida ei maksaks.

Meie asi on ka kodanikele konsultatsiooni pakkuda, kui nad väga hätta satuvad. Meie kohus on neid jõu ja nõuga aidata, muidugi juhul, kui ei ole tegemist Soome seaduste rikkumisega.

Aga kui keegi peab vastust andma Soome seaduse järgi, millega ta ise kursis ei ole, kas teie aitate teda juriidilise nõuga?

Saame aidata advokaati muretseda, aga kinni teda muidugi ei maksa. Kui siin läheb asi kohtusse, siis Soome seadus garanteerib advokaadi, kelle Soome riik ka kinni maksab. Kui siis inimesel tekib kahtlus selle advokaadi töö suhtes, on meie kohus asja kontrollida. Kui tõesti on midagi korrast ära, võime pakkuda oma abi uue advokaadi leidmisel.

Kui on tõsisem probleem, siis on mõtet meiega ühendust võtta — mingit nõu ikka anname.

Eesti saatkonna II sekretär Tago Holsting.

Ega väga paljud vist päriselt ei usu, et neil seisab ikkagi riik — nagu iga teine riik! — selja taga, ja tulevad siia alles siis, kui mujalt enam kusagilt abi loota ei ole?

Tavaliselt on siis juba liiga hilja. Kusagil on selle isiku kohta juba mingi otsus tehtud, ja meil ei jää muud üle kui seda otsust aktsepteerida. Äärmisel juhul soovitada kuhugi kohtusse edasi kaevata.

Ühesõnaga, kuni inimesed mõtlevad, et riik on nõrk, seni see ka nõrgaks jääb. Samas ei maksa imele loota: me ei saa mingil kombel muuta Soome seadusi, siinseid kombeid või ametkondade tehtud otsuseid. See tähendaks juba niisugust rasket terminit nagu sekkumine teise riigi siseasjadesse. Kui aga meie poole pöördutakse piisavalt vara, enne otsuste tegemist, võime asjakäiku teinekord siiski mõjutada.

Tulin seekord Eesti ametiisikutega ajakirjanikuna kaasa vastu võtma Soomest Eestile tellitud laevu. Soome piiripolitsei tundis hirmsasti huvi, miks ma ikka siia saabusin. On's see tema asi uurida, kui mul on paberid korras ja komandeeringuraha olemas?

Soome piirivalvel või passipolitseil on õigus kontrollida riiki siseneja eeldusi ja põhjendusi ning sisenejal on kohustus küsimustele vastata. Kui küsija ei saa piisavaid seletusi — inimene ei suuda ära põhjendada oma saabumise mõtestatust ja garanteeritust —, siis on tal õigus see inimene tagasi saata. Kaevata pole mujale kui kohtusse. Soomlastele on Tallinna-ühendus samasugune kui eestlastele näiteks Peterburi-ühendus. Nii nad vähemalt arvavad.

Kas te puutute selle arvamusega iga päev kokku?

Tunnistan, et kui võrrelda Eesti ja Soome olukorda ning heaolutaset, siis saan aru, et see on neile teatud mõttes probleem. Arvestades meilt tulevaid inimhulki — jah, kohati on nende kontrolltegevus igati õigustatud. Ma ei ütle, et igal konkreetsel juhul. Vahel pakutakse üle.

Aga mina ei tahaks, et see, mille üks või teine eestlane on kokku keeranud, laieneb automaatselt minu peale. Et mind kahtlustatakse ja minu peale kõõrdi vaadatakse.

Praegu paraku laieneb. Osa — ma ei ütle, et eestlastest või Eesti kodanikest, aga Eesti kaudu tulnutest on selleks põhjust andnud.

Kuid sellel on ohtlik vastureaktsioon: Tallinnas on halvenemas või õieti juba tunduvalt halvenenud suhtumine soomlastesse.

Mõlemat pidi liiguvad suured massid ja loomulikult on mõlemal pool igasuguseid inimesi hulgas. Tilk tõrva rikub meepoti ära.

Eesti referendumi ajal oli Soomes elavaid eestlasi teada kaks kuni kolm tuhat, hääletamas käis 800. Kui palju praegu Soomes eestlasi on?

Toetudes Soome Siseministeeriumi statistikale — umbes 3000. Osa on tagasi läinud, osa juurde tulnud.

Aga kui palju eestlasi päevas siin sadama ümbruses võiks ringi tiirelda?

Seda teavad küll kõige paremini laevakompaniid. Üheks päevaks tulnud turistid meie juurde ei satu, ja hea ongi — siis pole nendega midagi juhtunud. Neil, kes kauemaks kui kuuks ajaks saabuvad, oleks mõtet endast meile siia mingi märk maha jätta — paljugi mis põhjustel on vaja näiteks kodustelgi ühendust võtta. Aga see on muidugu rangelt vabatahtlik. Kui inimene teatab, et enam meie informeeritust ei soovi, siis võetakse ta andmed maha, nii et ühtegi märki ei jää. Riiklikku huvi nende andmete vastu ei ole.

Saatkond praegu selleks kapteneid ei kohusta, aga oleks äärmiselt hea, kui Soome saabuv Eesti laev teataks meile, et tuli, kui kauaks jääb ja kuhu edasi läheb. Ööpäevaringselt saab meiega ühendust võtta faksinumbril 179859.

Eestil on mujal maailmas olnud aukonsulid eelkõige just sadamalinnades, kus alati tekib kõige rohkem probleeme. Enesest informeerimine oli N. Liidu seaduste järgi kohustuslik, — need seadused praegu muidugi enam ei kehti. Aga niisugust informatsiooni on väga vaja.

Meil puudub vist päris selge ettekujutus kommertssaladuse olemusest ja seetõttu püüame igaks juhuks salastada kõike, mida teame.

Konsulile antud andmed on nagu pihisaladus, kui inimene ise teisiti ei taha. Neid ei tohi edastada. Iseasi, kui andmete saladuseks jäämine kahjustab Eesti riigi huve.

Kahtlemata peate kursis olema kõigega, mida nii Eesti kui Soome lehtedes kirjutatakse.

Välisministeerium varustab meid Eesti uudiste kokkuvõttega. Sel eesmärgil algallikaid ei loe, ehkki saame lehed samal päeval. Seal on väga palju mõra sees. Dramatiseeritakse üle, ja objektiivsus kannatab. Eri lehed kirjutavad täiesti eri seisukohtadelt, aga meie töö jaoks on vaja kõigepealt puhast informatsiooni, kellegi seisukohad on tähtsad alles teises järjekorras.

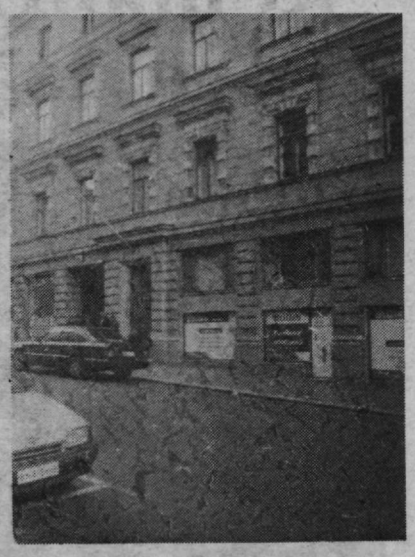
Meie saatkond koostab kokkuvõtted Soome lehtedest ja saadab ka välisministeeriumile.

Kas pikemalt Soomes viibivad eestlased on üksteisele konkurendid või ka lihtsalt sedavõrd hõivatud, et erilisi seltsielulisi ühinemistaotlusi nende seas ei ole?

Kaks ühendust on: üks Helsinki Ülikooli üliõpilaste oma ja teine Lappenrannas tegutsev Eesti Selts. Eks loeb lähedus kodumaale: pole mõtet siin eestlaste kogukonda luua, kui oma tõeline kogukond elab kohe üle lahe. Siinsete eestlaste organiseerumist ootaksime siiski suure huviga, sest tendents ümberrahvustumisele on täiesti olemas.

Ja positiivne hoiak ümberrahvustumise suhtes, muide, ka.

Jah, see teeb ausalt õelda meele kurvaks. Aga vägisi kedagi organiseerima ka ei saa hakata.



Kasarmikatu 28 esimese korruse parempoolsete akende taga on Eesti territoorium.

Ning ega Eesti kodanikud ei taha ka, et keegi sekkuks siin, kui nad oma tööjõudu Soomes võileivahinna eest müüvad.

1991. aastal oli juhus eestlastest laevameeskonnaga, kes siin töötas äärmiselt madala palga eest. Tol korral läks asi kohtusse.

Ja enam neid ei palgatud...

Seda muidugi.

Aga müüb see Eesti kodanik ennast siin odavalt või varastab — esmajärjekorras on ta ikkagi meie riigi kodanik ja me peame katsuma aidata tema probleeme lahendada.

See tähendab — tagasisõidupileti välja kirjutama?

Seda ka.

Kas Soome ametiisikutel, näiteks välisministeeriumis, on teie meelest Eestist tõepärane ettekujutus?

Soome Välisministeeriumiga teeme konstruktiivset koostööd. Need, kes Soome riigiasutustes Eestiga tegelevad, on loonud endale küllalt hea ettekujutuse. Aga tavakodanikul see praegu tihti puudub. Üks variant: Eesti on vaene väike koht, kus kõik on õnnetud. Aga see on veel n.ö. mõistev seisukoht. Teine ja hullem: Eesti on vaene, väike ja õnnetu, aga see kõik on tema oma süü — miks ei olda nagu Soomes. Sel juhul puudub arusaamine, et tegemist on teise rahva, teise kultuuri ja teistsuguse ajalooga.

Aga riigi tasandil on Soome Eesti suhtes sõbralikult meelestatud.

Eesti saatkond on Helsinkis paiknevas diplomaatilises korpuses uus ja väike liige.

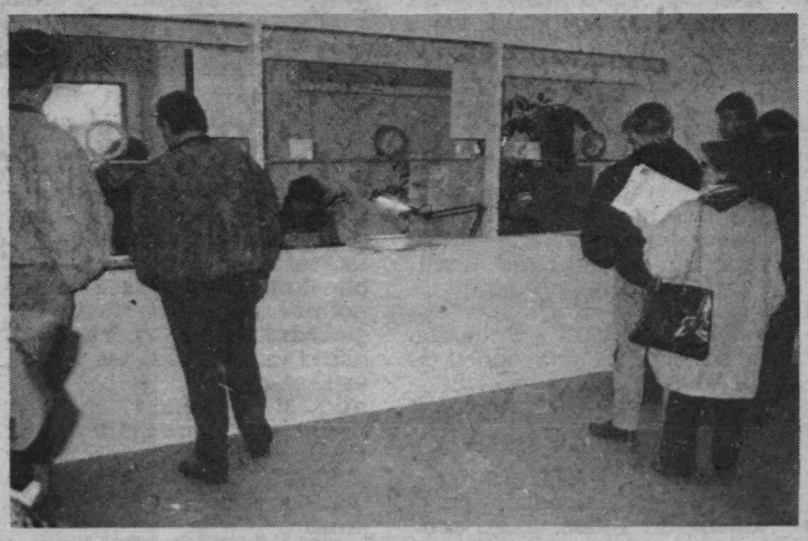
Aga kõigiga kõiges täiesti võrdne.

Ja kuidas suhtuvad sellesse näiteks Vene diplomaadid?

Olenemata sellest, et kahe riigi vahel võivad pinged olla, kolmandates riikides asuvad diplomaadid omavahel pingeid ei tekita.

Diplomaatilises korpuses on üldiselt kindlasti keskealised ja vanemad inimesed tööl. Aga Eesti saatkonnas on palju noori.

Jah, mida uuem riik, seda nooremad inimesed on diplomaatilisel tööl. Meie saatkonnas on kuus diplomaati, tehniline personal peale selle. Kõik on Eesti kodanikud, ehkki osa on siinseid eestlasi.



Seisavad sealgi sabas — soovivad Eestisse tulla.

Juttu ajas
Madli Vitismann

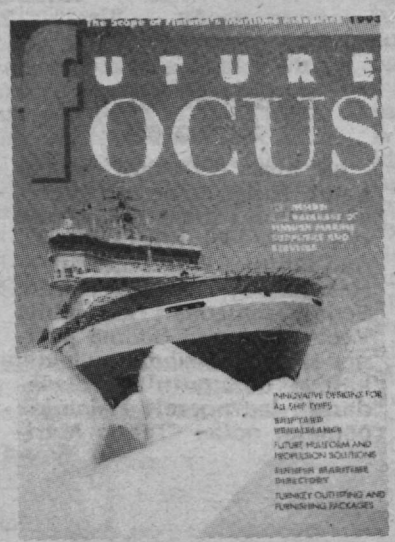
Kuluks meilegi ära!

Helsinkis piki mereäärseid tänavaid jalutades võib mõndagi näha, mida Tallinnas ei näe. Esiteks ei ole Tallinnas piki sadamakaisid tänavaid ning linlasel ei seisagi meeles, et elab sadamalinnas. Teiseks on seal paljugi säärast, mille üle Soome laevaehitajad võivad uhkust tunda. Eestis võib aga mulje jääda, nagu poleks siin kunagi osatud palgiparvest keerulisemat veesõidukit teha.

Oktoobri algul toimunud laevaregistrialaseks konverentsiks on välja antud värviline läikpaberil kokkuvõte "Future Focus" Soome laevaehitajate viimaste aastate saavutustest. Mõni neist paistab või on paistnud tänavalegi ära.

* * *

"Kvaerner Masa Yards", osa Norra tööstusgrupist "Kværner a.s.", on kauaaegsete traditsioonidega laevaehitusfirma (ex-"Wärtsilä"), mis toodab edukalt kõrgkvaliteediga laevu. Turku ja Helsinki tehases ning Piikiö kajutimoodulitööstuses on kokku palgal 4000 inimest.



Esikaanel on "Fennica".

Ehitatakse merematke- ja reisiparvlaevu, jäämurdjaid ja jääkindlaid laevu ning kõiki tüüpe eritehnoloogiaga kaubalaevu: gaasi-, kemikaali- ja naftatankereid, kaablipanijaid, süvendajaid, ujuvkraanasid ja uurimislaevu.

Värvifotod esitlevad laevu, mida Tallinnaski näha on olnud (seeria "Renaissance" ja "Sally Albatross") või mida sagedased Helsinkis-käijad arvatavasti teavad ("Silja Serenade", "Silja Symphony" ja "Ecstasy"). Saavutuste hulka kuulub veel mullu valminud maailma suurim katamaraan (131,20 m pikk ja 119,71 m lai), üliluksuslik "Radisson Diamond". Kõigest 350 reisijale mõeldud merematkelaeval on loodud kõikvõimalikud mugavused ja sportimisvõimalused; on isegi akendega salong, milles võib veealust elu jälgida.

Allveeturism ongi moodi minemas, selle tarbeks on viimaseil aastail ehitatud väiksemaid, 26-kohalisi ja suuremaid, 46-kohalisi turismiallveelaevu. Neis võib aknast jälgida veealust taime- ja loomariiki ning põnevaid laevavrakke mere põhjas.

* * *

Rubriigis "Õnnelik klient" kiidavad omi laevu muuhulgas ka "Neste Shipping", kellele on ehitatud 95 000 tonnised 242 m pikad topeltkerega tanklaevad "Natura" ja "Futura", ning uusimat jäämurdjat "Fennica" suveks(!) rentinud rannasõidukompanii.

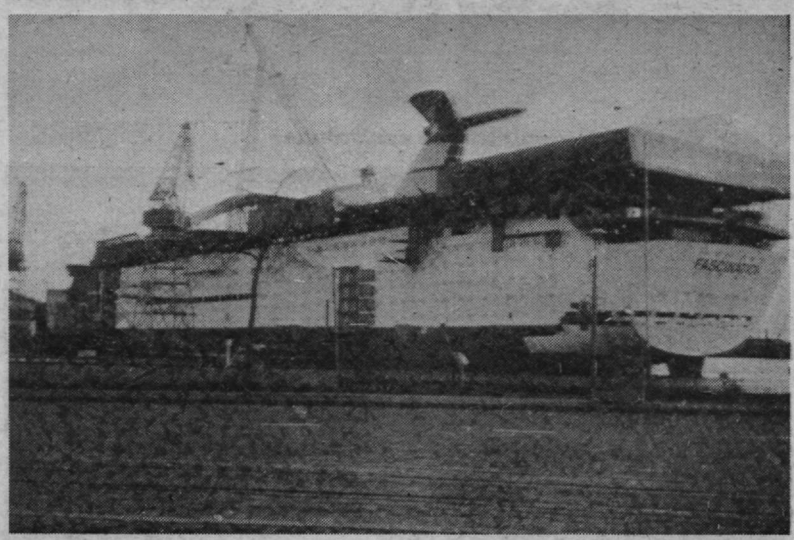
Selle 116 m pikkuse, kuid väga hea manööverdusvõimega laeva kohta on öeldud: ""Fennica" kirjutatakse jäämurdjate reegliraamatusse." Kõige muu uudse ja hea kõrval teeb selle laeva märkimisväärseks võimalus töötada suvel kaubalaevana. Tavaliselt on jäämurdjad 9 kuud aastas tööta ning ootavad talviste jääolude tulekut. Soome hoiab kõigil talvekuudel lahti 22 sadamat ning vajab selleks vähemalt 9 jäämurdjat.

* * *

Katajanokka riigilaevade sadamas olid koodluku ja valvuri valvata uuemate ja suuremate jäämurdjate "Otso" (ehit. 1986) ja "Kontio" (1987) ees, kõrval ja taga vanemad ja väiksemad: "Tarmo" (1963), "Varma" (1968), "Apu" (1970) ja teised. Kõik nii seest kui väljast hästi hoitud ja korras. Külma talve oodates vaadatakse Eestist muidugi lootusrikkalt "Tarmo" poole — ehk aitab, antakse ehk rendile...

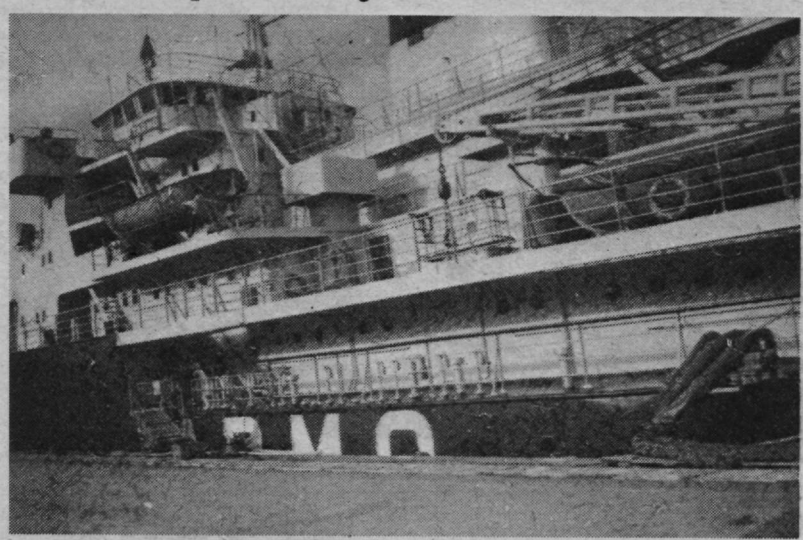
Kuigi üksnes Tallinnas on mitu laevatehast, paistab, et oma "Fennicat" me niipea ei saa. Kui tehased jätaksid puidukauplemise ja asuksid põhitöö juurde, jääks vist tõesti oskustest puudu. Nii jääbki üle välismaalt laevu osta või kingiks oodata.

Madli Vitismann



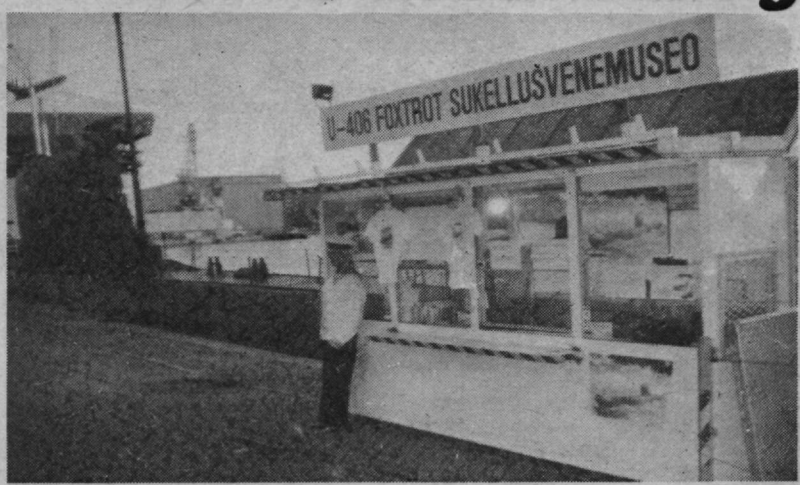
"Fashination" on veel pooleli.

Soome jäämurdjate suvekorter Katajanokkal. Esireas vasakult: "Apu", "Voima" ja "Tarmo".



Eestlastel on põhjust "Tarmot" vaatamas käia.

Allveeturumajandus



Eemalt vaadates paistab madrus nagu päris.

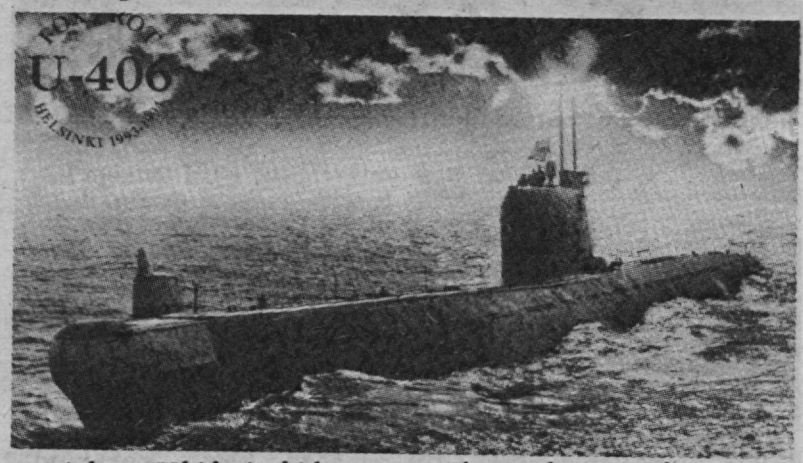
Helsinki laevaehitajad on endises Wärtsilä tehases, mis nüüd "Masa Vardsi" nime kannab, toime tulnud hiigelsuurte merematkelaevadega. "Ecstasy" ja "Fantasy" on juba siirdunud lõunameredele, "Ecstasy" kapten Vittorio Fabietti peab laevaehitusajakirjas end õnnelikuks kliendiks (*The happy customer*). Oktoobris hakkas ilmet võtma eelmiste sõsarlaev "Fashination" — vaata kvartali, kahe või kolme kauguselt, ühtviisi suur on ta ikkagi.

Ent "Fashinationi" läheduses on midagi niisugust vaadata, millega Soome laevaehitajad toime ei tuleks — ehtne Vene allveelaev. Väljast tumehall ja sünge, seest oma kandilises metalses askeetlikkuses tõeline kontrast Soome reisilaevaehitajate luksuslaeva atmosfääri loomise oskusele. Üüritud 1992. a. oktoobris Vene kaitseministeeriumilt, näidatakse seda rahvale 22-margase pileti eest, lastele mõistagi odavamalt.

"*Projekt 641*"-tüüpi allveelaeva esitletakse nime all **"U-406 Foxtrot"** — sobib NATO liigitusega harjunuile nähtavasti paremini. 1964. aastal ehitatud laeva interjööri näidatakse naturaalsena, vaid läbipääsuavasid on veidi laiendatud, et mugavam astuda oleks, ning ehitatud ohutu sisse- ja väljapääsutrepp. 92 meetri pikkuses laevas on küllalt seda, mille vastu huvi võiks tunda. Isegi vastavate eelteadmisteta piisab, kui valida selleks olmepool. Püüda kujutleda, kuidas mahtusid laeva sisse ära 77 meest või manada silme ette see *poika*, kes magas lohku ja auklikuks riidest naripõhja...

Mis kõige huvitavam, see paistab olevat mõlemapoolselt kasulik ettevõtmine. Vene kaitseministeerium ei pea varustama oma vana laeva ega söötma 77 meest, vaid teenib koguni valuutat. Firma "Spider", kes on laeva üürinud, teenib selle pealt kindlasti samuti. Järgmiseks hooajaks tahetakse üürida teist tüüpi laev. Piletiputkas müüakse postkaarte ja fotoplakateid ning mitmesugust atribuutikat: embleemiga kleepse, mütse ja T-särke. Ei puudu ka allveelaeva põhjalikumalt tutvustav skeemidega trükis, mitmes keeles muidugi. "Spideri" ärijuht **Jari Posa** annab ühes reklaamlehes teada, et suve jooksul on *hetke kuumal objektil nr. 1* käinud u. 60 000 Soome ja välismaist külastajat.

Ent seegi pole veel kõik. Kogu ettevõtmist nimetatakse allveelaev-muuseumiks (?). Turismihooaja lõppedes pakutakse aga ruume mitmesuguste ürituste jaoks: firmadele *glögi* juua, *pikkujoulujuhlat* või aastapäeva pidada jms. ette võtta *allveelaeva põnevais ruumes*. Tagatakse söökide-jookide serveerimine ning *unustamatu kogemus*.



Nii võibki arvata, et reede õhtul kitsukeses salongis tihedalt külg külje kõrval õlut rüüpavad mehed polnud ärijuhi sõbrad, vaid kuumas paigas unustamatut kogemust otsivad kliendid.

Kas just kõik, mis vöörsil näha, alati järeletegemist väärib, aga õpetlik on see igatahes. Ega ole kuidagi võrreldav vaikeluga "Lembitul" Pirita sadamasopis või "Suurel Tõllul" Koplis suure laeva seljataga. Näidata on ju ometi palju rohkemat, aga särke oskas "Marat" trükkida nõukogude ajalgi.

Madli Vitismann

Kas me ei oska või ei taha?

Dmitri Prantsu foto

Soomest laevu toomas

Tormivaru

12. oktoobril saadeti viis Veeteede Ameti meremeest Soome, et nad järgmisel päeval kahel vastvalminud laeval veidi proovisõitu teeksid, laevas ööbiksid ja ülejärgmisel päeval, kui ilm lubab, laevad lõpuks koju tooksid. Seni oli meestel paar viisat aegunud, sest laevad ei saanud veel valmis.

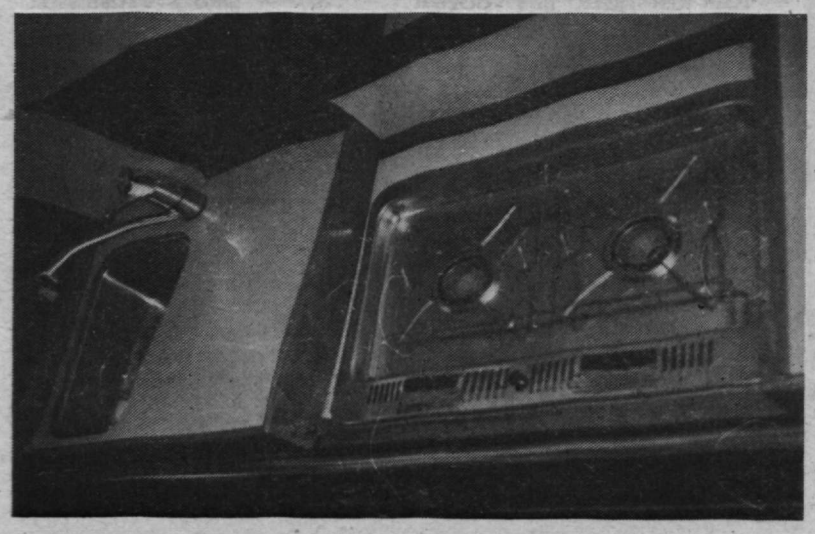
13. oktoobril, tuulisel ja sajusel päeval, sõidetigi oma uute laevadega tutvuma. Kivenlahti, kus firma "Tekno-Marine" laevu ehitab, on sügisel jumalast ja inimestest mahajäetud paik, eriti halva ilmaga. Võib püüda kujutleda sealset suvist elevust, ent oktoobrikuus on kaldale tõstetud või vees sadakond sissepakitud paati ja mootorkaatrit. Üks, mil nina lõmmis, on tõstetud töökoja katusele. Plekkangaaris paiknevad alakorrusel mitme firma töökojad, nende peal kontorid. Vastas, üle tee, on luugid ette tõmmanud ja toolid riita ladunud kohvik "Suveterrass". Sajab, puhub vinge tuul, kõik on ümberringi hall.

Homne kojusõit pole sugugi kindel ja seetõttu olid meremehed kaasa pakkinud parajalt suured kotid — tormivaruga. Seda oligi tarvis.

"EVA-010" teiste kaatrite vahel Kivenlahtis.

Kapten Rein Peetrsoo juhtimispoolel.

➡ Olmepool, salong.
➡ Lauaplaadi alt tulid välja kraanikauss ja pliidiplaat.



Valge kaunitar

Teiste laines loksuvate paatide vahel seisab üks eestikeelsete kirjadega. "EVA-010" on väljastki piisavalt efektne, seest aga näeb välja kui lõbusõidujaht. Eeskätt loob sellise mulje salongi helesinine ringdiivan ümmarguse laua ümber. On isegi kaks ust, üks viib ruumi, mida võib hea tahtmise korral kajutiks nimetada. Tegelikult on see magamissahtel, mis ulatub roolikambri pingi alla. Teine uks viib teadagi kuhu. Ent sealgi ei puudu tilluke kraanikauss ja käsidušš.

Roolikamber on, kui jahtidel nähtud viimistlus välja arvata, kui mikrobuss. Selle vahega, et (laeva)juhi koht on paremal, ning seadmeid jagub ka vasakpoolsete istmete ette. Ent kapteni ees on radarisse pandud kaart, esialgu küll ainult kojusõidu teekonnaks. Ahtripoolse lauaklapi alt võib leida kraanikausi ja pliidiplaadi, tagumise istme alt külmkapi. Veel tagapool ukse taga on luugi all masinad. Väiksem luuk varjab ankrut.

Pikkus 10,4 m, laius 2,85 m, süvis 1,2 m. Kaks 300 hj "Iveco" mootorit (nendega sõidavad "Fiati" veoautod) lubavad arendada 38 sõlme kiirust. Kaunidust ligi 2 miljoni krooni eest, mõeldud hädalistele appi tõttamiseks.

Esimene uus laev

Pooltunni pärast saabub sadamasse harjumuspäraste liputriipudega, kuid senistest veidi heledam sinine "EVA-009". Väljast üsna väike, kuid sees, kui mõõtmed kõrvale jätta, ei puudu ükski suure laeva mugavustest. Lifti siiski polnud, ka kaptenikajutit mitte.

Rannavalve patrull-laevaks projekteeritud ja ehitatud, on sel laeval uskumatu otstarbekusega väikesele pinnale ära mahutatud nii tööks kui ka olmeks vajalik. Seejuures niihästi töö- kui ka olmemugavused. Võis märgata, kuidas sedamööda, kui "Tekno-Marine" esindaja ja tegelik töötegija Mark Muru kõiki võimalusi tutvustas, süvenes meeskonna hämmeldus. Kõik mõeldav (ja veidi rohkemgi) oli laeva ära mahutatud, mõni asi, tõsi küll, üsna miniatuursel kujul. Võis mõista mehaaniku lõputuid küsimusi ja järjest süvenevat muret, kuidas kogu see majapidamine laitmatult töös hoida. Kui näiteks isegi laeva ainsa ukse taga peituvas ruumis on peale duši ja sooja vee eraldi ventilatsioon, mis lambilülitile vajutamisel tööle hakkab...

Ahtris on sel laeval nn. töötekk kohaga paadile, trepi ja allalastava rambiga ning pika liigendnokaga, kuid üsna väikeseks kokkukäärduv kraana. Kõikvõimalike juhtkangide asemel õrna ja tundlikku kohtlemist nõudvad kerged plastnupud. Ning on võimalus ka väljast, ahtrist laeva juhtida.

Pikkust eelmisest rohkem, 15 m, laius 4 m, süvis 1,5 m. Kaks 270 hj "Sole" diiselmasinat pidanuks tagama kiiruse vähemalt 18 sõlme. Aga just see ei õnnestunud, sestap oli vaja veel vinte vahetada ja masinaid timmida. Nii läkski tormivaruks varutud aega tarvis.

Esimest korda Soomes

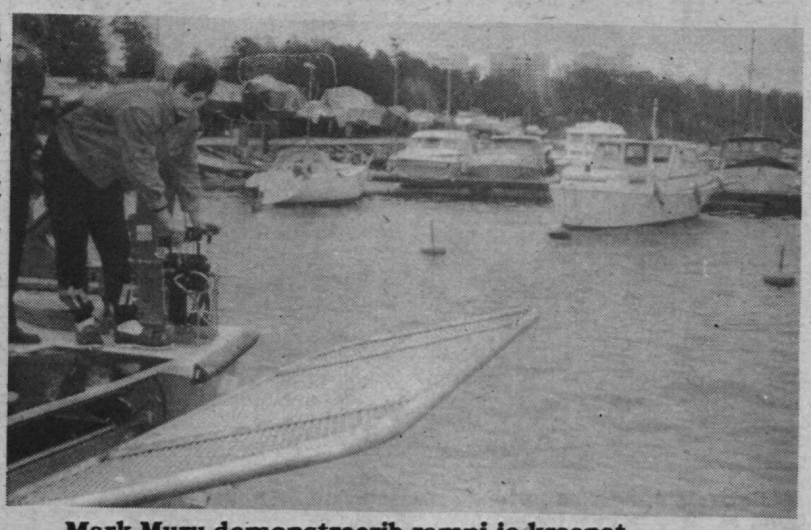
oli just "EVA-009" meeskond. Kuigi eelnenud meresõidud olid mehi paljudesse riikidesse viinud, kohtasid nad lähimat välissadamat — Helsinkit — esimest korda. Sedagi pimedas. Sest kuigi Veeteede Ameti Soome partner *Merenkulkuhallitus* leidis kahele ootamatult kaelasadanud laevaperele Helsinkis öömaja, ootas "Tekno-Marine" auto varahommikul trepi ees ja tõi hilisõhtuks tagasi. Päevad möödusid Kivenlahtis, tolles sügiseti jumalast ja inimestest mahajäetud paigas oma laevas nokitsedes.

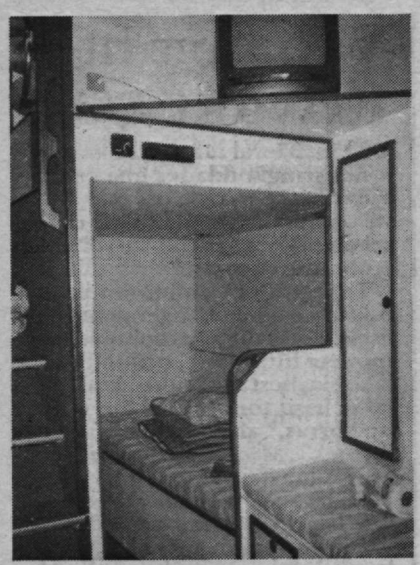
Ka "EVA-010" laevapere ei saanud kadestamisväärsest väliskomandeeringust erilist rõõmu. Sest raskeim töö on ootamine, eriti kui ei tea, kui kaua tuleb oodata. "Ärge ennelõunal kuhugi minge, peame ootama helistamist — järsku on täna minek." "Õhne" auto varahommikul trepi ees ja tõi hilisõhtuks tagasi. Päevad möödusid Kivenlahtis, tolles sügiseti jumalast ja inimestest mahajäetud paigas oma laevas nokitsedes.

Ka "EVA-010" laevapere ei saanud kadestamisväärsest väliskomandeeringust erilist rõõmu. Sest raskeim töö on ootamine, eriti kui ei tea, kui kaua tuleb oodata. "Ärge ennelõunal kuhugi minge, peame ootama helistamist — järsku on täna minek." "Õh-

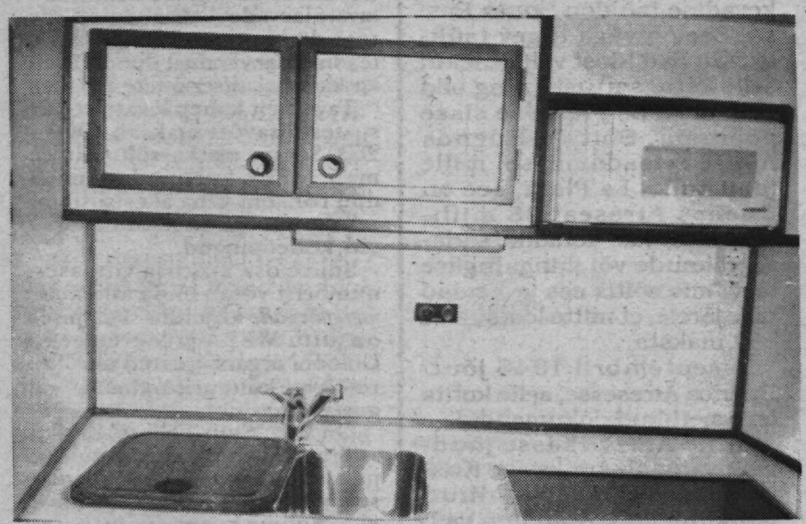
"EVA-009" Kivenlahtisse saabunas.

Kapten Sulev Nuutmann proovib oma töökohta.


Mark Muru demonstreerib rampi ja kraanat.



➥ Ühes ruumis on kajut ja ➡ kambüüs.



tul otsustame, kas saame homme minema." Teine päev, kolmas päev... Tormivaruga võetud viisadel hakkab varu otsa saama. Ning siis: "Täna kell üksteist läheme ära." Autos teel Kivenlahtisse tuleb telefonikõne: "Ei, veel ei saa." Tollile esitatud paberites leiti puudusi, aga välja läheb ju siiski paari miljoni marga eest Soome eksporti.

Süüdlasliku näoga minnakse tagasi öömajale: "Ehk saab veel üheks ööks." Ning õhtul: "Homme kell seitse on auto ees. Ärge hüvasti jätke, mine tea, mis ette võib tulla." Nii hiilivadki kuus eestlast puhkepäeva varahommikul varga kombel minema, sest järsku pole seegi minek viimane. Seekord siiski oli. *Anteeksi, hyvät ystävät!*

Tormi järel

Kogu ootamisajal oli hoolega vaadatud–kuulatud Soome ilmateateid ning murega nähtud, kuidas lumepiir lõunasse nihkub. Nii suudetigi, sõitnud Tallinnast välja 12 plusskraadi ajal, ära näha Soome 5 miinuskraadiga hommik, lumekirmetis jalge all ragisemas.

Teel Suomenlinna lahkumist vormistama sai saaresti vaikuses veel laevade kiirust proovida. Ümberringi talveunes tukkuvad suvilad, aga ka varasest hommikutunnist hoolimata kalale kiirustavad pühapäevakalurid oma paatidega.

Pärast Harmaja lootsijaama jõuti järele "Georg Otsale". Veidi jõu– ja ilunumbreid kiirusedemonstratsiooni ja raadiotervitusega laevale, mis meeskonnad Helsinkisse toonud. Ning seejärel asuti rinnutsi kolmemeetrise lainega. Kaasas olid ka "Tekno–Marine" juhid ja omanikud **Rauno** ja **Irma Kurki–Suonio** ning eestlasest töömees **Mark Muru.** Meeskonnad: **Sulev Nuutmann, Harry Talinurm** ja **Rein Soll** "EVA–009–l" ning **Rein Peetrisoo** ja **Jüri Nuut** "EVA–010–l" said oma laevadega esimest korda päris merele. Võttis aega küll, aga kella kahe paiku silduti Pirita tollikai äärde.

"Tekno–Marine'st" saab "MarinEst"

Inseneri ettevalmistusega Rauno Kurki–Suonio on oma firmas nn. *seiskari*–tüüpi kaatreid valmistanud juba hulk aastaid, alates plastkerede valamisest ja lõpetades seadmete sissemonteerimise ning siseviimistlusega. Tehtud on kuni 50 tükki aastas. Ühtlasi vahendatakse ka kasutatud kaatrite ostu–müüki. Käesolev, Eesti riigi tellimus oli suurim, mis neil ette tulnud. Kogu töö tegid härra Rauno ja proua Irma, Mark Muru ja veel kolm eestlasest töömeest. Muidugimõista kella vaatamata.

Ent Eesti riigile läks otstarbekus, ilu, ja mis seal salata, ka mõningane luksus "EVA–009–l" maksma üle 3 miljoni krooni. Luksus on seejuures muidugi suhteline. Ühest küljest on hea, et laev on mugav ja ilus, soomlase pilguga seal arvatavasti liigset ei leiaks. Teisest küljest, näiteks vasksildike laeva ainsal uksel ruumi otstarvet näitamas ei ole küll liigne, aga maksab ikkagi sadakond Soome marka. Ja jälle võib jõuda selleni, et teenib siis Eesti maksumaksja nii hästi, et Soome laevaehitaja palka kinni maksta.

Tühja kohta Eesti laevaehituses on märganud ka perekond Kurki–Suonio, kes siirdub oma firmaga Saaremaale lootuses veelgi seesuguseid tellimusi saada. Nimeks saab "MarinEst". Sel juhul tuleks Eesti maksumaksjal laevaehitajaile Eesti palka maksta, mis on arvatavasti jõukohasem. Ja ka otstarbekohasem.

Pisike pidu

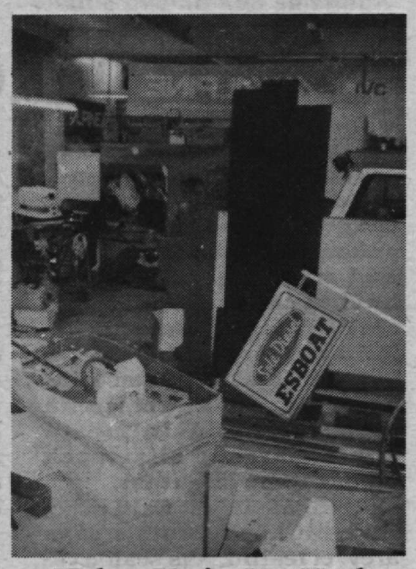
oli laevade saabumise puhul ka. Aga mitte saabumispäeval, 16. oktoobril, vaid esmaspäeval, 18–ndal. Puhanud reisimeestele oli lisandunud vahetusmeeskond. Meremisjoni pastor **Jaan Jaani** õnnistas laevu, Veeteede Ameti peadirektor **Tarmo Ojamets** pidas lühikese kõne. Tema asetäitja **Kalle Pedak** rõhutas, et "EVA–010" on nüüd Eesti kiireim laev. Ajakirjanikele tehti ka proovisõitu, oli parajalt muljetavaldav lainetus.

Siiski on, kuhu edasi püüda — lõpetuseks sobiks tsiteerida Harald Aksbergi meenutust "Vein, viin ja piirituse-vedajad". Trükitud tänavuses aastalõpu "Eesti Kaluris".

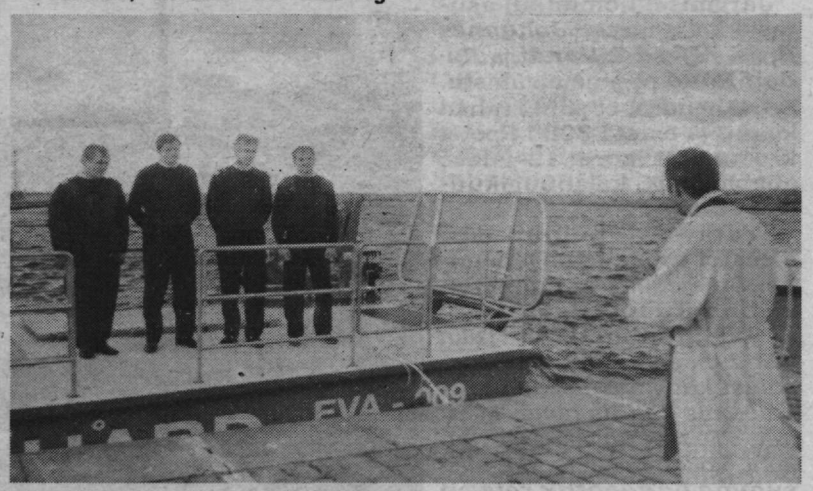
Ühel päeval tuli sinna ootamatult punasest puust kiirpaat, öeldi: Loviisa poisid, kolm kainet meest, Oskar ja Martti. Paat oli umbes 10 m pikk, mootor asetses paadi eesosas, milline oli 300 hj Fiat, 6 tsilindriline lennukimootor ja paadi kiirus täie sõiduga üle 30 sõlme. Selle mootoriga oli vaja spetsialisti — mootorimeest, kelleks oli suvepuhkusel olev soome tollipaadi motorist.

Selline paat peatus Vaindlol 1930. aastal.

Madli Vitismann



"Tekno-Marine" töötuba kolib Eestisse.



Pidupäev. Pastor Jaan Jaani õnnistas laevu, seejärel näitas oma võimeid Eesti kiireim laev "EVA-010".

Hilisõhtul peab murelik "EVA-009" meeskond aru: mehaanik Rein Soll, tüürimees Harry Talinurm ja kapten Sulev Nuutmann.

"Eesti Kalur" Stockholmis lõpetab ilmumise,

aga ei unusta viimases numbris oma lugejaile sõbralikult teada anda, et Tallinnas tehtava "Meremehe" vahelt võib nüüd aeg–ajalt ka "Kalameest" leida.

1993. aasta neljandas numbris kirjutab **Arnold Säinas** krevettidest. **Eralt Art** kõneleb Soome kirikupaatidest ja võrdleb nende ehitust viikingipaatide omaga. "Tahtmatult tekib küsimus, kas eestlaste stabiilsed viikingipaadid ja laevad olid valmistatud jätkamata laudadest ja jätkamata kaartega kaaretatud, keulatääv põhjapuujuurest välja painutatud ning parraspuud ühetükisteks piitadeks välja raiutud, et need ei murduks?" küsib ta.

Harald Aksbergilt on seekord pikk jutt pealkirjaga "Vein, viin ja piirituse-vedajad", kus jutt sestsinatsest kurikuulsast salapiirituse veost, aluseks ta enda nähtu 1930. aastal Mereside madrusena Vaindlol teenides, lisaks mälestused poisipõlvest.

Sama autor kirjeldab tursamadalaid, jutu juurde käib vastav skeem. Tsiteerida tahaks jupikest Aksi Kaguotsa Augusti kohta 1912. aastal: "Tema oli üksi kodus, sest teised olid linna või kusagile mujale läinud. Tema pani tule pliidi alla ja ütles külapoistele Pihlaka Evaldile ja Vaheotsa Leandrile, et tahan turska praadida, passige pliiti, mina lähen turski tooma. Sõudis eistukiga merele, kus õngitses 4 või 5 turska umbes 5 sülla sügavusest merepõhjast. Veerandtunni pärast tagasi tulles rookis ja puhastas tursad ja pani pannile praadima. Kas võib maitsvamat toitu soovida?"

Eduard Kägi kirjutab kalapüügist ja –müügist oma noorusaegadel enne ja pärast Veebruarirevolutsiooni, kui tema veel Mahu külas elas. **E. K.** nimemärgi all on lugeda eesti mehest kaluri abilisena 1945. aastal Rootsis.

1948. aastal Argentiinasse saabunud **Evald Vilbaste** kirjatöös on juttu tööst New Yorki mineva laeva masinaruumis 1959. aastal.

"Eesti Kaluri" viimase numbri tagaküljelegi on veel teksti mahtunud. Harald Aksberg kõneleb seal Eesti rannarahva omaaegsetest toitumisharjumustest.

Ja nüüd osa Harald Aksbergi hüvastijätusõnadest ajakirja ilumise lõpetamise puhul.

AEG ON JÄÄDA ÕHTULE

/.../ Kui vaadelda piltlikult kaluri silmaga, siis Eesti Kalurite Koondise paat — "Eesti Kalur" on olnud teel 13 aastat, peamiselt vastu tuult loovides, aga ei ole õnneks kivile purjetanud, sest kippar Pettai on hästi kurssi pidanud, elmariga tüüri hoidnud.

Teel on hulk saaki kogutud. Abilised, sõumehed, on oma parima teinud. Mälestame neid kaastöölisi, kes on meie hulgast ära väsinud ja puhkama läinud — need on Mart Laagus, Evald Lilleste, Ants Mihkla, Kaarel Sõmermaa, Albert Säinas, Hendrik Toots.

Meie, kes veel järel oleme, näeme, et alul rajatud eesmärk on nüüd saavutatud. Kõige tähtsam on, et päris kodus Eestis puhuvad uued kevadtuuled, kus kalastatakse ja kirjutatakse uusi mälestusi. Rootsis on paadil "Eesti Kalur" keul juba rannas teiadel. Nüüd vinname selle paadi kuivale ja jääme õhtule. TÄNU KÕIGILE!

Täname meiegi, kes me võõrsile sunnitud meeste kirjapandust oma kodumaa mineviku kohta rohkem teada oleme saanud!

Mari Vamba

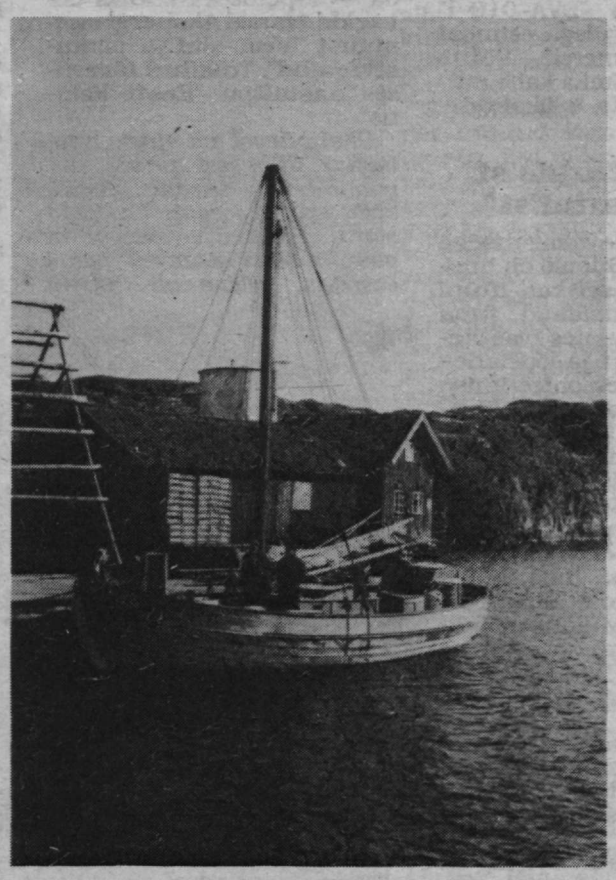
Läheme ära. Austraaliasse!

Kapten REIN EINBERG on pikka aega merd sõitnud. Meretöö on viinud ta ka nii kaugele, kui seda on Vaikse ookeani lõunaosa, ja hoidnud maal Argentiinas. Kel huvi ja oskust, on leidnud alati midagi väärtuslikku. Rein Einberg on otsese leivatöö kõrval kogunud kildkillu haaval andmeid ka meie merendusinimeste kohta. Järgnev kirjapanek on osa tema kogutust.

1946. aastal oli Balti põgenike olukord Rootsis väga ärev: ei teatud, kas sealne valitsus annab põgenikud Nõukogude Liidule välja või ei. Tehti siis plaane ning kaaluti tõsiselt nõuannet: "Minge koju või vahetage riiki." Nii oli ka rühma meestega, kes sel ajal olid olnud metsatööl ning kokku sattunud Göteborgis ühes kõrtsis. Pika õhtu jooksul oli asju arutatud mitme kandi pealt ja otsustatud: "Läheme Austraaliasse."

Järgmisel hommikul asutasid kolm meest, ***Johannes Brus, Alfred Sillandi*** ja ***Rudolf Raud*** põgenemisühistu. See tähendas, et panid rahad kokku ja ostsid 3000 Rootsi krooni eest laeva: 12-jalase abimasinaga kalapüügikuunari **"Snugg"**.

Teatavasti polnud see meestel esimene põgenemine. Oma esimesest merereisist on **Rudolf Raud** 1945. aastal kirjutanud nii: *"Tulin vist 22. sept. 1944. a. Haapsalust kahemastilisele purjekale, mis kandis nime "Meritäht". Teadmata oli laeva sihtkoht, kõikidele oli teada, missugune hädaohtlik reis on ees, kes küsis, kuhu sõidab see purjek, vastati ikka, et Saksamaale. Kuid kõikide salajaseks südamesooviks oli jõuda Rootsi. Jõudsin laeva eelviimase paadiga, sest laev seisis sadamast eemal reidil. Minu varanduseks oli seljakott ja väike portfell, milledes olid kõige hädavajalikumad abinõud. Meie purjeka kõrval seisis teine samasugune purjek, mille sakslased torpedeerisid puruks. Olime saanud vaevalt 10 minutit olla purjekas, kui Saksa sõjalaev signaliseeris meile, et viie minuti pärast lastakse sadam õhku, kaduge sadamast. Me seisime ainult mõnikümmend meetrit sadamast eemal. Meid ümbritses vähemalt kolm suurt Saksa sõjalaeva. Olime sadamast mõnedkümned kilomeetrid eemal, siis nägime suuri suitsusambaid Haapsalu sadama kohal. Jõudsime sama päeva õhtuks Rohukõla sadamasse. Meie laev jäi merele sadamast paari kilomeetri kaugusele ankrusse. Rohukülast tuli veel paar paaditäit inimesi juurde. Öö olime ankrus. Järgmisel päeval alustasime sõitu Saaremaa suunas. 24. sept. paiku olime Saaremaa läheduses, lasime ankru alla, et oodata öö saabumist ulgumerele sõitmiseks. Karta tuli nii vene kui ka saksa lennukeid, sama hädaohtlikud olid ka saksa laevad. Õhtupoole läks ilm õnneks uduseks ja saksa laevad kadusid ka meie silmapiirilt. Hiivati ankur ja vastu õhtut tõmmati purjed masti. Seni olime sõitnud mootori jõul. Olime Saaremaa ranniku silmapiirilt kaotanud, kui nägime õhus lennukit, mis tuli meie suunas. Pikeeris paar korda laevale, ilma et oleks pomme andnud. Meie laev ei kandnud mingit lippu. Öö ulgumerel oli õudne, sest tuul oli veelgi tugevnenud, aga seda suudab ette kujutada vaid see, kes on seal viibinud. Merel võtsime sleppi kaks väikest mootorpaati, mis hiljem kadusid meil tagant — tormilainetus rebis puruks sleppvaierid."*



"Snugg" 1946. a.

"Snugg" Göteborgi lähedal 1946. a. Remont enne teele asumist.

Nii jõuti Dalarösse.

Nüüd alustati ettevalmistusi palju pikemaks merereisiks. Brus oli varem töötanud Pärnus Madissoni tehases, kus tehti "Seileri" paadimootoreid. Laevajuhte polnud, nii nad leidsid Mihkel Laksi, kes töötas Stockholmis kuskil lihttöölisena akude valmistamisel. Tema oli reisiseltskonna ainuke professionaal.

Laeva remonditi ja ehitati ümber Göteborgi lähedal. 9. juulil 1946. a. väljuti sadamast ühe Rootsi purjetamisklubi lipu all, pardal 12 inimest: **Mihkel Laks** abikaasa **Lydiaga**, **Uno Marmei** abikaasa ning poegade **Villu** ja **Matiga**, **Johannes Brus** koos abikaasa **Loreleyga**, kellega ta oli abiellunud vast 1944. a., **Rudolf Raud**, **Alfred Sillandi**, **Karl Kärsna** ja üks salapärane mees, kes laevadokumentides oli kirjas kui **Jaan Rohtla**, aga kellega olid segased lood, sest räägitakse, et ta oli hoopis sakslane, ja 1949 või 1950 tuli talle naine järele ja viis ta hoopis ära.

Göteborgist väljatuleku järel said nad Skagerrakis "karvast ilma", see sundis Norrasse Kristiansandi tormivarju minema. Olid vähe aega reidil varjus, kiirustasid aga minema, sest seal seisis 3 vene sõjalaeva sees, need olid vastavalt mitmepoolsetele lepingutele faarvaatrite puhastamiseks miine traalimas. Kuigi oldi Rootsi klubi lipu all, tekitas vene laevade nägemine hirmu. Lahkuti kiiresti.

Rein Einberg kommenteerib: "Alguses on imelik küll, et niisugune pelg oli. Hiljem olen kuulnud, et isegi Biskaias on Vene laevad peale sõda eestlasi laevadest maha võtnud või laevu arestinud. Sellist asja on isegi minusugusel stagnaaegsel kaugsõidukaptenil raske ette kujutada, kuigi nähtud ja kogetud on nii üht kui teist."

La Manche ja Biskaia läbiti rahulikult, peatus tehti Kanaari saartel Santa Cruz de Tenerifel. Värsket oli vaja. Seal aitas välja seesama Rohtla Jaan, kel oli tutvus sealse linnapeaga. Toodi sibulaid, suhkrut jne., kõik sekeldused immigratsiooniametnikega said ka aetud.

Tenerifes oldi nädal, edasine teekond kulges ka õnnelikult Rio de Janeironi välja. Sealne Eesti selts (kuhu olid koondunud varasemad emigrandid), aitas nii moraalselt kui materiaalselt, kuid sinna ei tahetud jääda. Kaks nädalat oldi kohal, siis mindi uuesti teele. Aga septembri alguses on sel laiusel — Uruguai, Argentiina rannikul — kevadine tsüklon *Santa Rossa*. See on väga tugev tsüklon. Ju nad Riost väljatulekul selle kätte sattusid ning olid sunnitud La Platasse sisse pöörama. Sõitsid Buenos Airese eelsadamasse, mille nimi on ka La Plata, see on Buenos Airesest 28 miili. Neid aitas kas kohalike sadamavõimude või mingi Inglise laev, mis sõitis ees ja nemad talle järele, et mitte lootsimise eest maksta.

9. septembril 1946 jõuti Buenos Airesesse, selle kohta on ametlikud dokumendid.

Enne Ameerikasse jõudmist vahetati ära ka see Kristiansandis mastis olnud jahtklubi lipp. Eesti lipu vastu loomulikult. Selle lipu õmbles laevapere ise. Must oli Ruudi (Rudolf Raua) pintsakuvooder, valge Brusi-pere padjapüür ja sinine saadi Lydia Laksi sinisest pluusist.

Mis sai edasi?

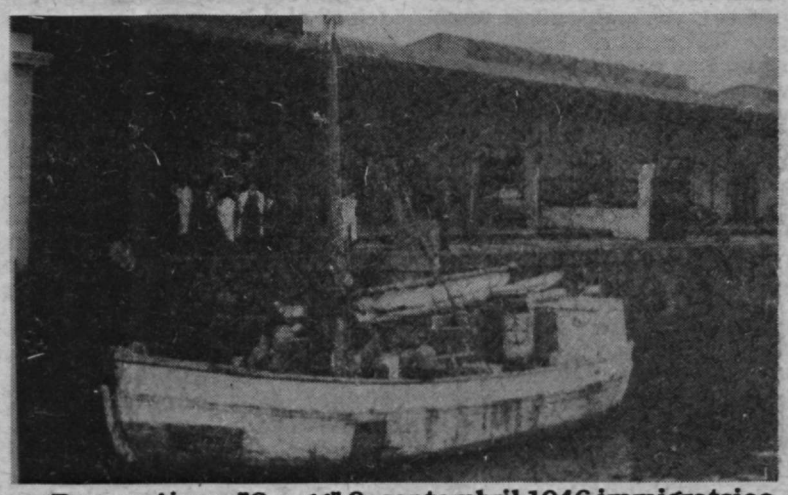
"Snugg" paigutati kõigepealt immigratsioonikai äärde, kus läbiti ka kõik vajalikud formaalsused. Ka tänapäeval on immigratsioonikai sama koha peal. Hiljem viidi laev sinna tahaotsa, kus see kuulus "Kajak" seisis (aga selle laeva lugu on omaette). Seal kai ääres uppus ta ära. Ruudi oli viimane, kes veel laevas elas, teised kõik olid omale elu- ja töökohad leidnud. Tulnud ta ühel õhtul koju — ainult mastid veel paistnud.

Inimesed läksid edasi igaüks oma teid.

Mihkel Laksist niipalju, et ta sõitis seal riigilaevakompanii DODERO (praegu E.L.M.A.) laevadel kolmanda ohvitseri ja kaptenina kuuekümnendate aastateni. Ta suri 30. augustil 1984. aastal, see surmaaeg, mis on antud raamatus "Rehvitud purjedega", on ekslik.

Sündinud on Mihkel Laks 18. novembril 1903, seega oleks sel aastal saanud tähistada teeneka mehe 90. juubelit.

Reet Naber



Buenos Aires. "Snugg" 9. septembril 1946 immigratsioonikai ääres Darsena Nortes.

Vapaavahti/ Frivakt 4/93

"Tänapäeval räägitakse ka merendusringkondades üha enam sellest, et tehniliste oskuste kõrval on inimfaktor üliloluline ning sel on määrav tähtsus kasvõi mereohutuse tagamisel.

Laevatöönõuab loomulikult oskusi, aga mõjub tugevalt hingelisele tasakaalule. Heaolu oleneb inimese füüsilisest, psüühilisest ja sotsiaalsest seisundist. Elus tullakse hästi toime, kui kõik need on korras," alustab oma veergu Soome *Merimiespalvelutoimisto* MEPA juhataja **Martti Karlsson.** "Vapaavahti" tutvustabki eelolevale talvele mõeldes kursusi, näitusi jm. üritusi. Näiteks Turu Ülikooli juures on võimalik end täiendada automaatreziimil töötavate laevade mehaanikutel, meresõidu ohutuse alal, saada lisateadmisi laevandust puudutavate keskkonnakaitsenõuete alal jne.

Tavaliselt kahepäevastest kursustest osavõtt maksab 1900 — 2600 Soome marka, sõltuvalt teemast. MEPA kursused on mõeldud rohkem vaba aja sisustamiseks: arvutiõpetus, käsitöökursused, keeleõpingud.

Suure osa ajakirja viimasest numbrist võtab enda alla *Kotka merepäevade* kirjeldus. Peamiselt on juttu MEPA ja Meremeeste Uniooni organiseeritud nn. "Meresõitjate kultuurisündmuse" valgustamine

On foto "Suur Tõllust" Kotkas.

Transpordiministeeriumi asejuhataja **Raimo Kurki** väljendas seal peetud kõnes veendumust, et "...Soome merendus on pärast paari rasket aastat pärituule purjedesse saanud. Transpordiministeeriumi mure on hoolitseda Soome laevanduse konkurentsivõime säilitamise eest."

Positiivsena tõi Raimo Kurki esile välislippude alla mineku peatumise ning Soome lipu all registreeritud tonnaazi suurenemise.

Ajakirjas on ka teistes massiteabevahendites publitseeritud materjale.

Saab lugeda, et:

• Hailuodo lähistel päästis 1599 brt *"Marika"*, Porvoo kuivlastilaeva, karilejooksmisest lootsi tark tegutsemine. "Marika" oli tühjalt teel Luleåst Oulu. Marjanieme lootsijaamast kutsuti välja loots, kes aga laevaga ühendust ei saanud. Kella nelja ajal hommikul tuli lootsikaater 13-sõlmelise kiirusega liikunud laeva pardasse. Kuna lootsitrepp oli pandud pealttuulepardasse, ei tihanud loots sealt üles minna, eriti kui kedagi vastas ei olnud. Kaater läks allatuulepardasse ning ainuke võimalus laevale pääsemiseks oli ronida kajutikatuselt. Loots leidis eest tühja silla, ei jäänud muud üle kui pöörata laev kursile ning äratada meeskond. Selgus, et vahitüürimees oli olnud üksi sillas, löönud pea vastu lauanurka ära ning läinud esmaabi otsima.

Kaalutakse Meresõiduseaduse rikkumise pärast süüdistuse esitamist.

•Vene laev *"Lira"* oli Kotkasse dokki tulnud aprillis, veel juulis polnud meeskonnale palka makstud. Soome Meremeeste Unioonil tuli asjasse sekkuda.

• Soome tanker *"Lunni"* on esimese Lääne laevana alustanud tööd Põhja-Jäämerel. "Nestele" kuuluv alus võttis Arhangelskist peale diiselkütuse ning viis selle Jana jõe suudmesse. Laev on prahitud Soome-Vene ühisfirmale, mille Vene pool on Murmanski Merelaevandus, Soome poolel "Nemrac", mille osanikeks on "Neste" ja "Kvaerner Masa-Yards".

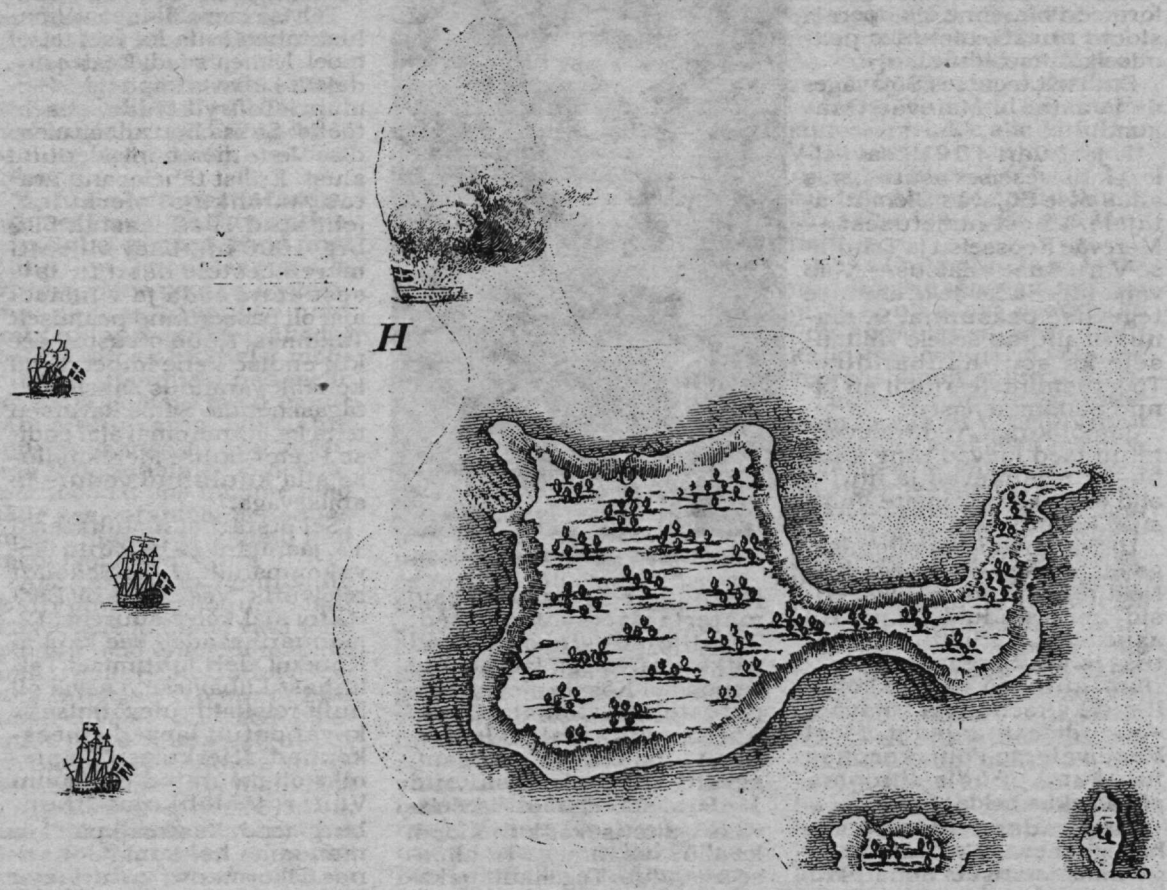
•Dragsfjärdi piirkonnas otsiti mürgiste ainetega täidetud vaate. Põhitööd tegid naftatõrjealus *"Halli"* (mis meil oli abiks "Kihnu" avariid likvideerimas) ja tuukrialus *"Kuutti"*.

•Meremeeste arv Soomes on aastaga vähenenud ca 3 %. Iga kolmas meremees oli *naine*.

Reet Naber

Võlgade tasumise aeg

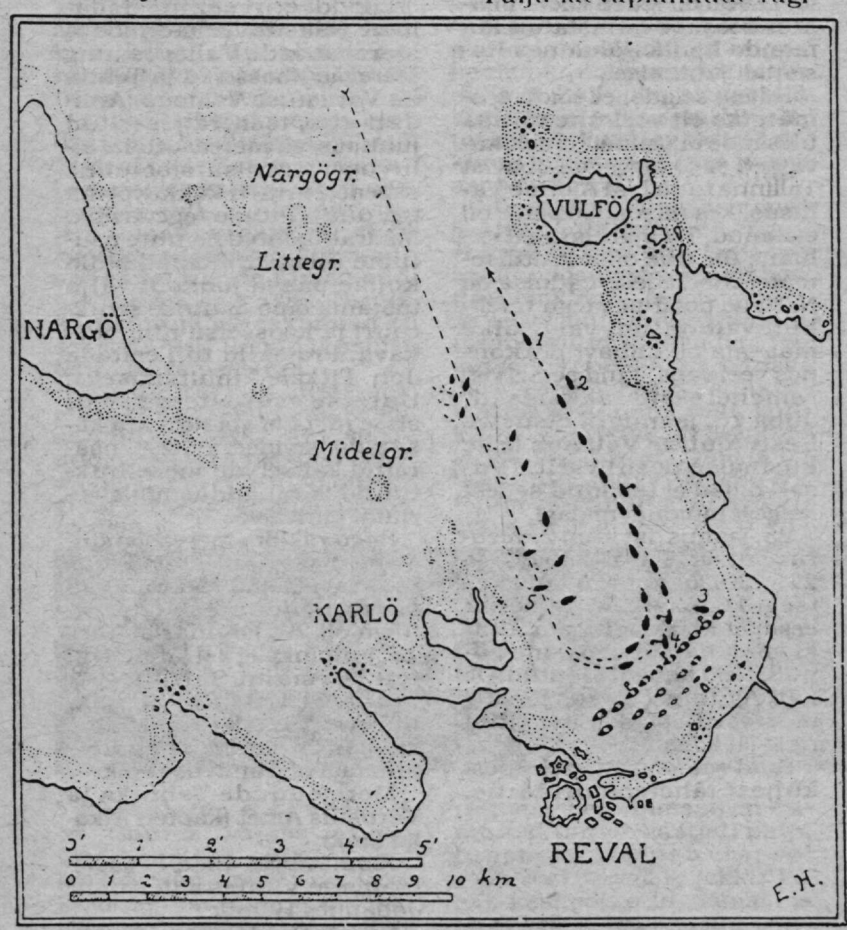
Laevahukud Tallinna mereväravais



Tänapäevasel Tallinna lahel annab otsida momenti, mil seal ei näe vähemaid või suuremaid reisilaevu küll tulemas, küll minemas. Umbes 15 minutit pärast suure reisilaeva sadamaväravate vahelt väljumist tühjenevad jalutustekid ning rahvas suundub laeva siseruumidesse aega viitma. Merele vaatajaid on üsna vähe ja see on ka loomulik, sest ei teatagi, mida võiks vaadata. Usun kindlalt, et kui reisijail oleks läbimõeldult võimalik saada huvitavat infot selle kohta, mis just siin või vähe taamal kunagi juhtunud, võiks merereis osutuda hoopiski suuremaks elamuseks kui harilikult. Räägiksingi nüüd põgusalt sellest, mis Tallinna mereväravates aegade vältel toimunud ning millest valdaval osal siit möödasõitvatel inimestel vähimatki aimu ei ole.

Kui paljud teavad, et Aegna saar Tallinna lahe suus on hansakaubanduse vastases piraatluses vähemalt paarisaja aasta jooksul olulist rolli mänginud? Teatavasti suundus Tallinnast ida poole viiv keskaegne laevatee läbi Aegna salme, s.t. piki Aegna ja Kräsuli vahelist faarvaatrit, kus siis Aegnal visalt kandakinnitanud mereröövlid kaupmeestele kallale tungisid, laevu kaaperdasid, kaupu röövisid ning inimesi tapsid. Vähemalt pooleteise sajandi jooksul pidas Tallinna raad röövlitega visa võitlust neile saarel ajujahte korraldades ja kaubalaevade kaitseks merele relvastatud paate läkitades. Salmest õnnelikult läbipääsenud laevade kannatused ei olnud sellega aga sageli veel lõppenud. Otse keset faarvaatrit varitses siis ja teeb seda ka tänapäeval peaaegu veepinnani ulatuv ohtlik kari, niinimetatud "Rootsi kants". Seda mitteteadev laevajuht oli aga peagi kividel ning sai oma laeva lahtivarpimisega palju vaeva näha. Ilmselt ei õnnestunudki see alati, sest oleme nimetatud kari kõrvalt leidnud peaaegu külg-külje kõrval mere põhjas lebamas kolme laeva jäänused. Väheke eemal, Suure paadi augu nimelisel kohal lebab veel ühe, 15. sajandisse dateeritud tundmatu laeva vrakk, millel laadungiks kiviplaadid Lasnamäe paemurrust.

Palju laevaplankude ragi-



1790. a. 13. mai merelahingu skeem. Laev nr. 2 on "Riksens Ständer".

nat on kostnud ka Aegna saarest NW poole sirutuval rifil, mille merepoolses otsas troonib tänapäeval punane Aegna majakas. 1790. aasta 13. mail ründas Tallinna reidil ankrus seisvat Vene sõjalaevastikku Rootsi eskaader. Sellest lahingust, sellele eelnenud ning veel rohkem sellele järgnevaist sündmusist on Eesti autorid korduvalt juttu teinud. Kuid merel reisivale linnakodanikule pakuks kindlasti huvi vaadata kohta, kuhu lahingu käigus raskelt vigastatud Rootsi liinilaev "Riksens Ständer" randus. Teatavasti ei suutnud rootslased oma laeva karidelt vabastada ning nad lahkusid paadiga sõjalaevalt, pannud selle eelnevalt põlema.

"Riksens Ständer" kandis 64 suurtükki. Ehitatud oli laev Stockholmi Djurgårdsvarvetis 1744. aastal ning algselt kandis ta nime "Adolf Fredrik". Uue nime sai laev 1770. aastal. Sõjalaeva mõõdud olid: pikkus 45,67 m, laius 12,32 m ning süvis 5,64 meetrit.

Tunduvalt traagilisem lugu juhtus sama rifi tipus aastaid varem, täpsemini 9. oktoobril 1757. aastal. Sel päeval alustas tolleaegsest Revelist mereisi 32 suurtükiga varustatud Vene fregatt "Wachtmeister". Sihtsadamaks oli Kroonlinn. Tugev läänetuul ja laeva komandöri ettevaatamatus ümber Aegna rifi purjetades andsid soovitule otse vastupidise tulemuse. Fregatt puutus paar korda põhja ning sai leki. Ankrud lasti sisse ning mastid raiuti purjepinna vähendamise eesmärgil maha, kuid oli juba hilja. Hommikuks istus laev kindlalt kinni ja ragises ähvardavalt. Pärastlõunal torm mõnevõrra vaibus ning osa meeskonda koos komandöriga lahkus laevalt ja sõudis Aegnale. Hulk madruseid ja nooremaid ohvitsere jäi aga laevale. Nad murdsid sisse komandörikajutisse ja jõid end peagi täis. Pidu lõppes loomulikult kaklusega. Ohtuks tuul tõusis, vrakk purunes tükkideks ning 14 meest sai uppumise või kakluse käigus tapmise läbi surma. "Mare" sukeldujad uurisid "Wachtmeistri" jäänuseid paaril suvel. Vraki alt tulid nähtavale ühe hukkunud mehe, ilmselt laevaohvitseri jäänused. Vähesele uurimistööle vaatamata oli leide rikkalikult. Leiti ohvitseri kullatud mütsikokard, vaskne mõõgakäepide koos toreda nahktupega (mõõgatera oli hävinenud), heast nahast kindad, jalanõude fragmente, luust mansetinööpe, vaskpandlaid, tinast püstolikuule, ohvitseri paraadmõõga käepide jms. Lisaks sellele veel komplekt vaskseid kaaluvihte, pronksist küünlajalg, navigatsioonisirkel, uhmrinui, keraamikat ja klaasi, suurtüki laskemoona, malmsuurtükk ja muud taolist. O. Veselago raamatu *"Spisok russkih voennõh sudov 1662–1866"* järgi oli laev ehitatud Arhangelskis 1754. aastal. Üllatusena leidsin Vene laevastiku 1740. aasta registrist sissekande Rootsis ehitatud 44 suurtükiga fregatist "Wachtmeister", mis oli vahilaevaks ümber ehitatud. See asjaolu võiks selgitada laeva nime arusaamatut Rootsi päritolu. Vahe suurtükkide arvus võis tekkida ümberehituse tulemusena. Kus on tõde?

"Wachtmeistri" lähedal lebavad Aegna rifi ääres ka kunagise Eesti Vabariigi reisilaeva "Aegna" jäänused. Teatavasti võeti see laev Teise maailmasõja käigus 1941. aastal venelaste poolt kasutusele sõjaväetranspordilaevana. 23. novembril 1944 sõitis "Aegna" omanimelise saare juures kividele ning jäigi sinna. Tormid ja triivjää purustasid vraki kiiresti. Hiljuti nägin seal vasevargaid usinalt tegutsemas.

Tõelise laevade kalmistu lähistele sattuvad reisijad aga pärast Tallinna lahest väljumist. Nimelt asub Tallinnamadala majaka ja Keri tuletorni vahel Kuradimuna nimeline madal, kus sajandite jooksul paljud laevad oma teekonna lõpetanud. Nii jooksis 22. oktoobril 1808 selge ilmaga Kuradimuna kividele ja purunes täielikult 44 suurtükiga varustatud Vene fregatt "Argus". Meeskond pääses. 3. juulil 1827 sattus Kuradimunale Arhangelskis ehitatud fregatt "Vestovoi". Laev purunes tormis kolme päeva pärast. Oleme leidnud karidel ja nende ümbrusest hulgaliselt mitmes suuruses roostetanud ja karpidesse kasvanud eestlaetavaid malmsuurtükke ja muud laevahukumaterjali. Kui toredaid kaadreid saaks seal allveevideokaameraga!

26. detsembril 1918, jõulupühade ajal, kihutas Tallinna lähistel luusiv Vene eskaadrimiiniristleja "Spartak" Inglise sõjalaevade poolt jälitatuna 30-sõlmelise kiirusega otse üle Kuradimuna kivide ning ajas pärast seda, Harald Aksbergi mälestuste kohaselt, merel juhtimisvõimetuna hulk aega tossu välja, enne kui ta sadamasse pukseeriti. Teatavasti andsid inglased "Spartaki" 2. jaanuaril 1919 Eesti Vabariigile üle ning laeva nimeks sai "Vambola".

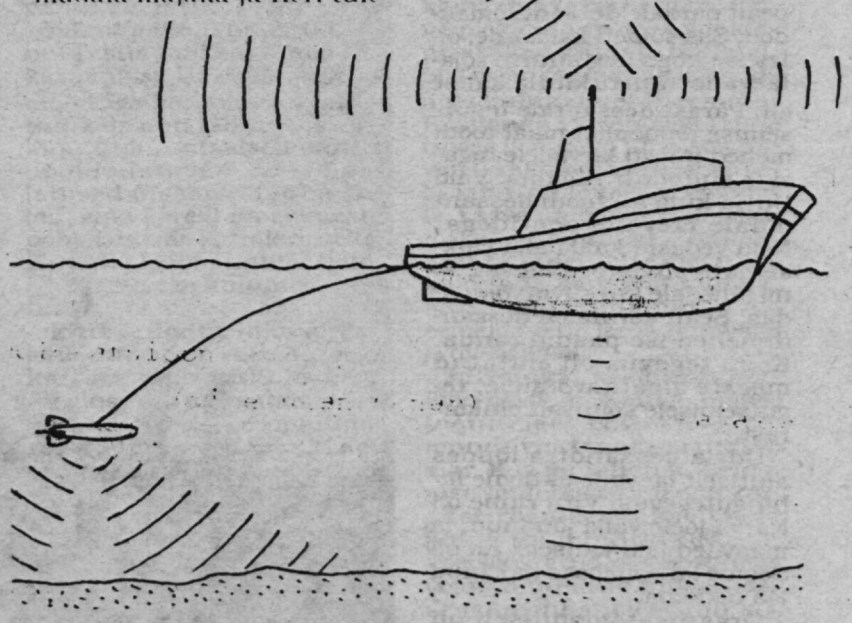
1922. aastal sai Kuradimuna oma kõige rasvasema suutäie. Tugeva tuule tõttu sattus karidele nelja korstnaga ristleja "Rossija", mida jäämurdja "Purgaa" parajasti Saksamaale vanarauaks pukseeris. Kolm aastat müristas suur sõjalaev kivide otsas, enne kui ta lahti tõmmati, et teekonda jätkata.

See kõik on vaid väike osa sellest, mis Tallinna mereväravates juhtunud. Palju lebab merepõhjas siinsamas, Tallinna reidil, meie käeulatuses. Vaja on vaid moodsat tehnikat, et seda leida, eelkõige külgvaatega hüdrolokaatorit (*side scan sonar*). See aparaat maksab palju, kuid annab võimaluse teadustöös, keskkonna- ja riigikaitses ennast ka tasa teenida. Kes aitaks? Loomulikult oleks "Marel" sündsam teenida raha ise kui paluda abi väljastpoolt. Laev oleks valmis tegema tööd vastavalt oma profiilile, kui vaid leiduks tellijaid.

Nüüd kasutab allakirjutaja juhust, et tänada firmat "Tallink" hr. Peeter Veegeni isikus, kelle kulul ta möödunud aastal edasi-tagasi üle Soome lahe merearheoloogia konverentsile sõitis. Samal aastal osutas "Marele" kütuseabi aktsiaselts "Kalmaar" (peadirektor hr. Kaljo End). Aitäh!

(Järgneb.)

Vello Mäss



Nüüdisaegse uurimislaeva tehnilised vahendid merearheoloogia jaoks.

Riikliku mereasjanduse algus

(Algus nr. 14–15)

Juba öösel vastu 23. detsembrit läksid "Lembit", "Laene" ja "Lood" Johan Pitka juhatuse all Tallinnast välja. Päeval teostati esimene Eesti Merejõudude dessantoperatsioon Kundas. Hiljem korraldati veel hulk samasuguseid operatsioone: 26. detsembril 1918 Loksa sadamas ("Lembit", "Laene", "Lood"); 29. detsembril 1918 Loksa sadamas ("Lembit", "Laene", "Lood", "Moonsund"); 31. detsembril 1918 Tsitre sadamas ("Lembit", "Lood", "Moonsund"); 5. jaanuaril 1919 Tsitre sadamas ("Lembit", "Laene", "Moonsund"); 8. jaanuaril 1919 Loksa sadamas ("Lennuk", "Lembit", "Laene", "Lood", "Moonsund", "Hector", "Kalev", "Vrangel"); 10.–12. jaanuaril 1919 Kunda sadamas ("Lennuk", "Lembit", "Laene", "Lood", "Moonsund", "Hector"); 17.–18. jaanuaril Udria küla all ("Lennuk", "Lembit", "Moonsund", "Reval", "Saritsev", "Olev", "Vrangel", "Laene", "Lood").

Lahingute ajal oli tunda inglaste kohalviibimist: nemad sundisid alistuma kaks N. Vene *destroyerit*. Aastavahetusel andsid inglased need laevad Eestile ajutiseks kasutamiseks. Alused said nimeks "Lennuk" ja "Vambola". Alles pärast sõda, 28. juulil 1920 teatas Inglise välisministeerium Eesti saadikule Londonis Ants Piibule ametlikult, et Tema Kuningliku Kõrguse valitsus annab need miinistlejad Eesti Vabariigi omandusse.

Esimestes lahingutes osalenud laevad jagunesid oma ehituselt järgmiselt: miinistleja "Lennuk", suurtükilaev "Lembit", vahilaevad "Laene" ja "Lood", miinitraalerid-veeskajad "Kalev" ja "Olev", jäälõhkujad–vedurlaevad "Hector", "Reval" ja "Vrangel", kaubalaev "Moonsund" ja tulelaev "Saritsev". Viimasel viiel pardarelvi ei olnud.

Teostatud operatsioonide lähem vaatlemine on omaette teema. Ent siiski on vajalik öelda mõni sõna laevade taktikalise tegevuse kohta, niivõrd kui seda terminit on laevade tegutsemise iseloomustamisel üldse kohane tarvitada, seda enam, et kõikides dessantoperatsioonides oli tegevus ühesugune, viimane, Udria dessant välja arvatud.

Saabudes dessandipaika, võtsid ees sõitvad suuremad laevad, mille taha varjusid väiksemad, maabumispiirkonna suurtükitule alla. Pärast vaenlase vastutule mahasurumist võtsid väiksemad laevad suuremate aluste pealt pardale dessantkomandod. Siis sõideti kai äärde, olles ise kogu aeg suurte sõjalaevade suurtükitule kaitse all. Pärast dessantide tegutsemise lõppemist maal toodi mehed uuesti laevadele tagasi ja suunduti Tallinna. Vaid Udria küla all toodi dessant maale laevade paatidega. Neid vedasid kalda alla väiksemate süvistega laevad – nii lähedale kui süvis võimaldas. Sealt aerutasid dessandimehed ise paadid randa. Kogu tegevus oli ehitatud meeste algatusvõimele, tegutsemisele sõltuvalt olukorrast.

Udria dessandiga lõppes ajutiselt laevade aktiivne lahingutegevus. Viru rinne oli Narva jõele välja jõudnud, ja maaväed jäid kaitsele. Ka oli Soome lahe idaosas hakanud jää tekkima.

Organisatsiooniliselt oli olukord endiselt kirju. Pitkale allusid otseselt vaid sõjalaevad. Dessantmeeskondi formeeris ta enne iga operatsiooni uuesti, toetudes peamiselt kaitseliidule.

Endiselt tegutses Sõjavägede Peastaabi Mereväe Osakond.

1. jaanuarist 1919 sai sellest küll iseseisev asutus, mis allus otse Sõjaväe Ülemjuhatajale. Uuest nimetusest – Mereväe Koosseisu ja Tehnilise Varustuse Valitsus – võib välja lugeda ka selle asutuse tegevuse peasuuna. 9. jaanuaril allutati sellele valitsusele ka seni Kaubandus-Tööstusministeeriumi all olnud Sadamatehased.

Jäälõhkujad, vedurlaevad, tehnilised laevad ning kauba- ja reisilaevad ja muud olid endiselt Sadamate Valitsuse käsutuses.

Ujuvabinõude kasutamisega oli üldiselt suur segadus. Neid rentisid või mobiliseerisid oma vajadusteks paljud asutused: toitlustus-, tööstus- ja kaubandusministeerium, kütteveo, samuti kohalikud kaitseliidu ja sõjaväevõimude esindajad jt. Isegi Vene valgete Põhjakorpuse juhtkond püüdis siin oma sõna sekka öelda.

Kasutades tekkinud vaheaega laevastiku lahingutegevuses, otsustas Johan Pitka selle korralageduse lõpetada ja riiklikku mereasjandust juhtivad organid otstarbekamalt korraldada.

Enne kui asume seda reorganiseerimist lähemalt vaatlema, tuleb peatuda veel ühel asjaolul. Küsimus oli seotud talve alguse tõttu raskendatud ühendusepidamises välismaaga. Raskemate jääolude tekkimisel oleks laevaliiklus Tallinna sadamas seiskunud; seda aga ei saanud sõjatingimustes kuidagi lubada. Olemasolevad jäälõhkujad "Hector" ja "Revel" poleks sadama lahtihoidmisega suutnud toime tulla. Seetõttu pöörati tähelepanu Paldiski sadamale, kus jääolud on talviti kergemad. Ent siin oli jälle oma takistus – Paldiski laht oli veel maailmasõja ajast mineeritud.

Miiniasjanduse korraldamine kuulus Sõjaväe Peastaabi Mereväe osakonna kompetentsi. Rudolf Schiller oli juba 28. novembril 1918 oma ettekandes sõjaministrile osakonna töökavade kohta suurt rõhku pannud miiniasjandusele (veeskamine, traalimine, laevade ja vastava varustuse muretsemine, koostöö Soome vastavate asutustega jne.). Praktilise töötegevuseni kahjuks nii ruttu ei

Leitnant Johannes Herm.

jõutud – selleks puudusid materiaalsed võimalused. Traalimistöödeks sobivad väikese süvisega laevad olid remondis. Kõigile otsimispingutustele vaatamata Eestis ühtegi miinitraali ei leitud. Nagu juba öeldud, reorganiseeriti Mereväe osakond 1919. aasta algusest iseseisvaks valitsuseks, kuhu loodi ka allüksus nimega Traalimise asjandus. Tegelikult hakati kasutama nimetust Traalimise ekpeditsioon. Ülemaks määrati A. Ekimof. 5.–11. jaanuarini 1919 käis ta Helsinkis ja tõi sealt Tallinna ühe Schultz-tüüpi miinitraali. Selle järgi hakati Sadamatehastes neid kohe valmistama. Lõpuks jõuti niikaugele, et 18. jaanuaril lahkus Traalimise ekspeditsioon Tallinnast ja suundus miinitraalimistöödele Paldiski lahte. Miinitraaleriteks olid väikesed auruvedurlaevad "Käthe", "Una", "Alice" ja "Edith". "Käthe" oli enne sõda olnud Tallinnas Balti Päästeseltsi päästelaev, "Una" oli kuulunud Riia sadamas V. Vangele, "Alice" oli olnud Soomes J. Bäckströmi vedurlaev, "Edith" oli "Zarnitsa" nime all töötanud Ventspilsi sadamas Kaubandus-Tööstusministeeriumi laevana. Põgenemised lähenevate lahingurinnete eest ja hilisemad mobiliseerimised nii venelaste kui sakslaste poolt olid need nüüd ühisele ohtlikule töötandrile Eesti lipu all kokku viinud.

Miinitraalimistöid suudeti Paldiski lahe suudmes teha vaid 19. – 31. jaanuarini. Edaspidist tööd segasid halvenenud jääolud. Seda tegevust jätkati alles mais. Üldse traaliti 1919. aastal Paldiski lahest välja 88 miini.

Talvise laevaliikluse võimalust taheti luua ka veel teisel moel. Nimelt saadi Eesti esindajailt Liibavis kapten M. Siemann-Toffrylt teade, et seal töötab Saksa lipu all mitu endise Vene mereministeeriumi alust. Erilist tähelepanu äratas jäälõhkuja "Herkules" (ehitatud 1910. aastal, 592 brt, 1000 hj). Laev oli eesti meremeestele hästi tuttav, sest enne sõda ja viimasel ajal oli baseerunud peamiselt Tallinnas. Nüüd otsustati see kui endise Vene impeeriumi kohalik varandus sakslastelt tagasi nõuda. Sama kavatseti teha ka mitme omal ajal endise Peeter Suure Merekindluse alla kuulunud vedur- ja abilaevaga.

Sel otstarbel mobiliseeriti 13. jaanuaril 1919 Pärnu laevakompaniilt *H. D. Schmidt* reisiaurik "Vasa", mis oli Eestis tol ajal kõige suurem. 12. jaanuaril saadeti see kapten Ruben Oderi juhtimisel Tallinnast Liibavisse. Laeval oli hulk reisijaid: ülevõtmiseks kavandatud laevade meeskonnad. "Herkulese" kapteniks oli määratud Benjamin Valter, jäälõhkujat "Hamburg" (end. "Matros") pidi kamandama hakkama Johannes Tikermann, vedurlaevu "Suurop" ja "Stint" vastavalt Heindrik Viidik ja Aleksander Utov ning tanklaeva "Ostsee" (end. "Vodolei" nr. 4) Karl Teffo. Laeval oli ka 15 kooliõpilasest koosnev relvastatud komando lipnik Johannes Rosentali juhtimisel.

Hiljem selgus, et sõidu eesmärgiks oli veel ühe tähtsa ülesande täitmine. Nimelt kavatseti selle laevaga Liibavist Tallinna tuua Läti Ajutine Valitsus, kes niisuguse palve oli esitanud. Tol ajal elas Läti valitsus üle ühe oma kriitilisematest hetkedest. Lätimaa oli N. Vene poolt peaaegu täielikult vallutatud, vaid väike maa-ala oli Liibavi piirkonnas veel vaba, kuid sealgi peremehetsesid sakslased. Juba 16. jaanuaril otsustas Eesti Ajutine Valitsus selle küsimuse positiivselt. "Vasal" olijad ei teadnud sellest kõigest muidugi midagi.

23. jaanuarist kuni 2. veebruarini oli "Vasa" Liibavis ja 27.–30. jaanuarini külastas isegi Danzigit. Kuid sõidu eesmärgid jäid täitmata. Ühtki laeva üle võtta ei õnnestunud. Neid lihtsalt ei leitud. Ja Läti Ajutine Valitsus loobus mõttest Eestisse üle tulla ning jäi kohale.

Kuid see reis on veel ühest küljest tähelepanuväärne. Nimelt käis kooliõpilaste komando 27.–30. jaanuaril maaväe rindel Liibavi all, saates Läti ministrit Bekersit. 29. jaanuaril osaleti kolonel Kalpaki pataljoni koosseisus Skrunda linna vallutamise lahingus. Sisuliselt oli see esimene lahinguvendluse näide Läti ja Eesti relvajõudude vahel Vabadussõjas. Üht selles lahingus osalenud koolipoissi peaks eraldi nimetama: kakskümmend aastat hiljem, 1939. aastal, sai kaptenmajor Bruno Linnebergist viimane Eesti Merejõudude staabiülem. 1940. aastal oli temal "au" alluda korraldusele ja juhatada Eesti Merejõudude üleandmist samale vaenlasele, kelle vastu Vabadussõjas oli võidelnud. Edasi viis tema tee NKVD laagritesse.

Talvine laevaliikluse küsimus jäi endiselt lahtiseks. "Vasa" tuli Liibavist üksinda tagasi. Paldiski laht oli miiniohtlik. Kuid õnneks sel talvel Tallinna piirkonnas raskeid jääolusid ei tekkinud ja laevaliiklus seisma ei jäänudki.

Nagu öeldud, oli Johan Pitkal samal ajal käsil Eesti mereasjanduse juhtorganite ulatuslik reorganiseerimine. Aluseks olid tema pikemad päevakäsud nr. 13 28. jaanuarist ja nr. 14 29. jaanuarist 1919. Nende sisu võib kokku võtta järgmiselt.

Likvideeriti senine Sadamate valitsus, Tuletornide ja Meremärkide Valitsus ning Mereväe Koosseisu ja Tehnika Varustuse Valitsus. Avaldati uus, tsentraliseeritud juhtimisega mereasutuste alluvuse organisatsiooniline skeem. Piiritleti kokkuvõtvalt iga uue asutuse tegevusala. Määrati kohtadele uute asutuste ülemad. Nemad pidid kolme päeva jooksul välja töötama oma asutuse struktuuri ja koosseisu ning töökava. Projektid tuli esitada Joh. Pitkale kinnitamiseks. Uutesse asutustesse kästi sisse lülitada või neid ära kasutada likvideerimisele määratud kaitseliidu merestruktuurid ja rahandusministeeriumi piirivalve.

Kogu riikliku mereasjanduse ülemaks sai Merejõudude juhataja, tema tööorgan oli Merejõudude staap (staabiülem oli 29. jaanuarist kuni 18. juunini 1919 II järgu kapten Hermann Salza ja 18. juunist 1919 kuni 20. jaanuarini 1920 leitnant Aleksander Varm). Merejõudude juhataja otsealluvuses oli:

Merejõudude Tehnika ja Varustus Amet (kapten Nikolai Link);

Rannavalve–Side–Päästejaamade Valitsus (leitnant Johannes Herm);

Sadamate Valitsus (kapten Oskar Treilmann);

Lootside–Tuletornide- ja Meremärkide Valitsus (kapten Willem Dampf);

Veeteede ja Sadamate Süvendamis ja Parandamis Amet (insener Hans Perna);

Peipsi Laevastiku Divisjon (lipnik Aleksander Vunk) – suurtükilaevad "Tartu", "Vanemuine", "Taara", "Uku" ja alates 20. maist 1919 suurtükilaev "Ahti" ja vedurlaev "Pikker";

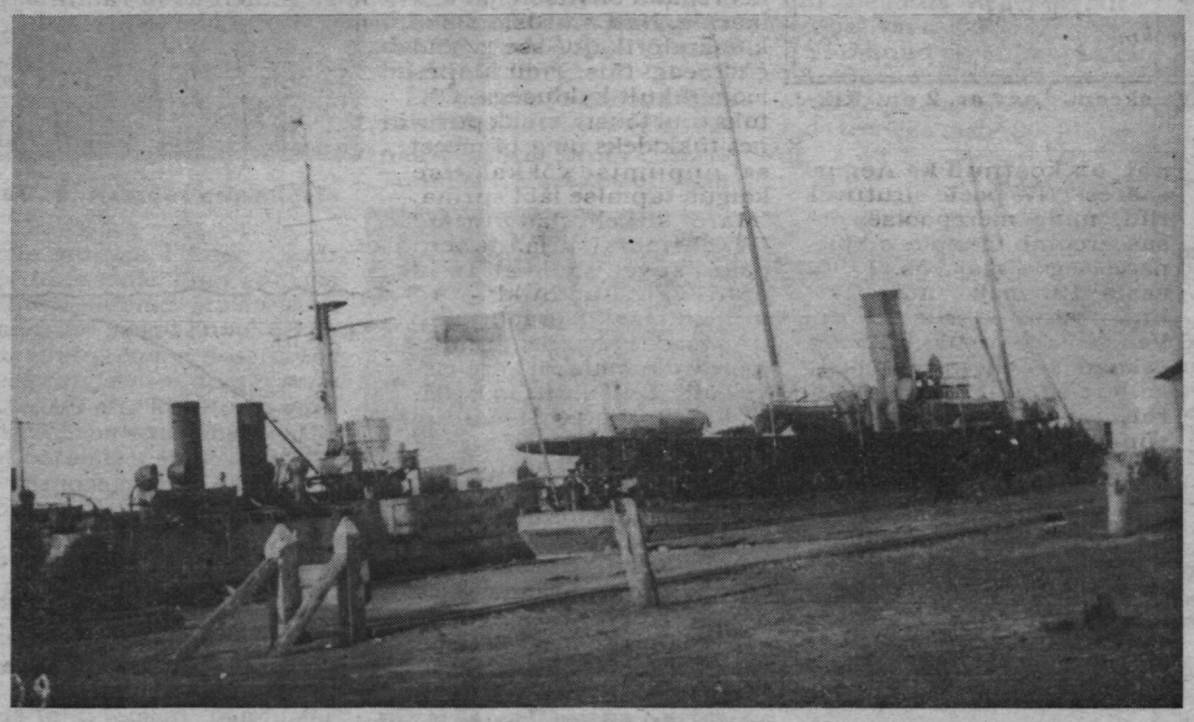
Mereväe Ekipaaz (mitšman Priidik Kriisk);

sõjalaevade "Lembit", "Lennuk" ja "Vambola" komandörid.

Nende asutuste nimetustes esinevaist sõnakombinatsioonidest võib kõigi tegevusalad välja lugeda. Ent vaatleme mõnda neist siiski veidi lähemalt.

(Järgneb.)

Ees a/l "Kalevipoeg", taga s/l "Lembit".



Joh. Pitka. Minu mälestused

(Algus "Meremehes" nr. 3)

Konterbandism 45—50 aasta eest meie rannikul

/.../ Minu vana sõber Käsmu merekooli päevilt Karl Suttof, kes oli vaheajal abiellunud ja Tallinna elama asunud, tuli "Albatrossile" pootsmaniks, täites samal ajal ka tüürimehe ülesandeid. Suttof oli palju aastaid igasuguseis välismaa laevus sõitnud ja paljudes viimaseil aastail pootsmanina, seega põhjalikult välja õppinud ja kogenud meremees. Seejuures oli ta karsklane, kõrge moraalsusega, õiglane, aus ja heatahtlik. Ometi oli ta üks osavamaist ja julgemaist konterbandistidest virurandlaste seas.

Tundma õppinud üht Viru ranna piigat, kui ta töötas Kristenbruni "Salme" ehituse juures, oli ta otsustanud selle kosida. Selleks arvas ta aga rohkem raha tarvis minevat, kui ta seni oli koguda suutnud. Veel mõneks aastaks välislaevadega pikkadele reisudele minna aga mees ei usaldanud, kartes seda kaotada, kelle oli äsja leidnud. Ja Suttofist sai konterbandist — julge, osav ja aus konterbandist. Ta kogus raha, abiellus ja asus Tallinna, aga siis selgus, et köha, mille ta oli saanud viimaseil talviseil ja raskeil Meemeli retkil, polnud ajutine ja üleminev, vaid tiisikuse köha, mille arstimine rahatagavara hävitas. Kuid tervis jäi tulemata.

/.../ Ühel ajal meiega laadis Loksal telliskive Liibavi kaks väikest Kolga ranna kahemastilist kaljast. Need olid Soomes ehitatud kiirpurjetajad, ilusad valgeks värvitud laevukesed, täpselt ühesugused — ka nende nimed olid üksteisega sarnased. Nende kaptenid ja meeskonnad ei seltsinud ega teinud tegemist teiste laevameestega.

Minule torkas silma see ebatasuv töö, mis nad tegid, sest nii väikeste telliskivilaadungitega, mis need laevakesed laadisid, ei võinud kuidagi nii pikal teekonnal midagi teenida.

Selle üle Suttofiga kõneldes muigas tema ainult ja pikema vaikimise järel lausus: "Küllap neil on head väljavaated tagasiprahi peale."

Ühel ajal said need väikesed kaljased täis ja ühel ajal heiskasid purjed ning ühel ajal kadusid Juminda nina taha.

Ka meie purjetasime välja, aga neid me enam kusagil silmapiiril ei näinud. Kuid ühel õhtul, kui Osmussaarest alla Vormsi väina poole purjetasime, nägime ehavalgel neid kahte Stapel-botteni lähedal bakis. Niipea kui neist möödusime, pöördusid nad meile järele ja jälgisid meid truult läbi Muhu väina. Liivi lahte jõudes möödusid nad meist, aga kui jõudsime Domesnäsist mööda, siis nägime neid jälle ees ootamas, ja asudes meie kiiluvette, jälgisid nad meid läbi Irbeni väina.

Aga niipea, kui jõudsime Balti merre, möödusid nad meist jälle ja mõne vahi järel polnud neid enam silmapiiril näha, mille peale Suttof naerdes lausus: "No enam nad meid ei vaja." Suttofiga pikemalt juttu tehes selgus, et need mehed esimest korda Muhu ja Irbeni väinast läbi purjetasid ja et nende harilik tee lõuna poole olevat ümber Hiiu- ja Saaremaa, ning võimalikult randadest eemal, ja et nad ka oma vana teed mööda tagasi purjetavad.

Kui me Liibavis lossisime, ilmus ühel õhtupoolikul üks nende kaljaste kapteneist "Albatrossi" tekile ja palus, et ma temale selgitaksin saksakeelse konossemendi sisu, mille ta küll juba olevat alla kirjutanud ja kaupmehe kätte jätnud, kuid tal olevat tekkinud salajane kartus, et see asi pole korras.

Nimetatud konossemendi ärakirja silmitsedes selgus, et kapten J. oli oma kaljasele laadinud jahu ja suhkrut kottides, mille arv ja kaal oli sõnaliselt, mitte eraldi numbrites märgitud. Sihtsadam Polangen (Vene-Saksa piirisadam sel ajal). Kui ma suhkrukottide arvu nimetasin, kohkus J. ja seletas, et suhkru- ja jahukottide arv, mis ta oli laadinud, olevat kokku nii suur. Järelikult võidi Polangenis nõuda tema poolt alla kirjutatud konossemendi põhjal puuduva osa suhkru välja maksmist — ja täie õigusega.

Huvitav oli vaadata meest, kelle iseloom hetkeliselt teistsuguseks muutus. Selle pikaldase, veniva, kohmaka ja saamatu mehe asemel, kes iga sõna suust välja hoovas, oli korraga kärmete liigutustega elav mees, kes kiirete sõnadega ja otsustavalt kõneles: "See pärgli Mooses tahab mind jalameheks teha, aga ma pole tollimaja eest veel laeva liigutanud; tollivaht on kogu aja laeva juures, nii et sealt ei saa maale viia ühte naelagi suhkrut, veel vähem poolt laadungit. Olge head, tulge mulle appi, ja lähme juudi juurde asju klaarima!"

/.../ Ühes kitsas räpases uulitsas, veel räpasema pisikese puust maja hoovipoolsel uksel leidsime viletsa sildikese nimega "Moses..." "Seesama pärgel see ongi," tähendas J., vammuse varrukaga otsa eest higi äisates. Ust ilma koputamata ja toorelt lahti tõugates astusime ühte pisikesse poolpimedasse ja koristamata kontoriruumi, kus lihtsa laua taga istus auväärse välimusega, rinnani ulatuva laia lehviva hõbedase habemega Mooses ise, kes kohkunult toolileenile seljakile laskus ja kriiskava häälega karjus: "Was wollen sie hier!" Vastuseks panin J.-i konossemendi ärakirja lauale ja käratasin: "Silmapilk andke originaalkonossement siia, või me toome sisse politsei. Laev on alles tollimaja ees, igal minutil võime tõeks teha, et te olete püüdnud seda laevameest hõbemata kombel petta." Kahvatanud palgel ja värisevate kätega kobas Mooses sõnalausumata lauasahtlis ja tõi välja originaalkonossemendi ning teised ärakirjad ja viskas meie ette lauale. Järgmisel hetkel lendasid need meie poolt puruks rebitult paberikorvi.

Huvitaval kombel ilmusid kohe uued konossemendid, mis olid õieti valmistatud ja kus arvud ka numbrites leidusid. Nähtavasti oli Moosesel see kuri nõu juba kauemat aega ette kavatsetud. J. aga ei teinud väljagi, et uus konossement tuleks alla kirjutada, vaid nõudis nüüd "valuraha". Küll väänas Mooses oma pikki kondiseid sõrmi, nii et need raksusid, ja püüdis kurjustada, kuid lõpp oli see, et ta 15 rubla J.-le peosse luges, enne kui see uuele konossemendile alla kirjutas. Väljudes halvalõhnalisest ruumist, ütles J.: "Suur kiitus teile abi eest, nüüd lähme ja sööme koos üks hea lõuna!"

Koos lõunastades ei lasknud J. poole sõnagagi mõista, miks ta nii odava veorahaga Polangeni läheb, sest minu kalkulatsiooni järgi võis see veoraha ainult kulud tasuda.

Laeva minnes ja Suttofile seda huvitavat vahejuhtumit jutustades avaldasin ma oma arvamust, et küllap see mees Meemeli teekonnal on ja telliskivi-, suhkru- ja jahulaadungid on võetud peale ainult piirivalvele liiva silma riputamiseks. "Neh, nii see ju ongi!" lausus Suttof nüüd kõrvale põiklemata ja lisas juurde: "Aga ega sa või arvata, miks teine tühjalt välja purjetab?" "Vist pole teist laadungit Polangeni saadaval," arvasin ma. "Neid on alati saadaval — juudid teavad, milles asi seisab, ja lasevad neid oma kauba poolmuidu vedada. Mõni hõbematum juut nõuab isegi juurdemaksu, et ta laadungi annab. Aga asi seisab selles, et see teine mängib *Doppelgängerit:* ta läheb siit hiljem välja. Polangeni kohal kohtuvad nad jälle, pärast seda, kui esimene on seal oma laadungi välja andnud, ja see annab teisele, oma *Doppelgängerile* enda dokumendid ning ahtrist nimelaua ja purjetab Meemeli, kus dokumente tarvis ei ole, ostab seal oma konterbandilaadungi ja purjetab kodu poole, kus vaheajal tema *Doppelgängeril* ülesandeks on kahes kohas tühjalt sisse ja välja klaarida, ühes kohas oma dokumentidega ja nimelauaga, teises teise dokumentide ja nimelauaga. Kui nüüd piirivalve Meemelist oma agentidelt telegrammi on saanud ja hoolega luurab oodatavat valget väikest kahemastilist kaljast, siis näeb ta neid, "üht" siin, "teist" seal, kuid "mõlemad" tulevad tühjalt Liibavist, mitte piirituse lõhnagi man. Need vene "randrüütlid" on nii asjatundmatud ja lollid mere asjus, et nad ei suuda peensusteni tungida. Pealegi vahetatakse neid sagedasti ühest kohast teise, et nad ei hakkaks kohaliku rahvaga liiga sõbrustama. Kuid seetõttu ei saa nad ka isiklikult mehi tundma õppida, nii et üks kapten oma laevaga päris julgesti kahe mehe ja kahe laeva asemel võib tegutseda. On *Doppelgänger* ülesande täitnud ja lõpuks Loksale telliskive laadima ilmunud, vahepeal kodus ära käinud, provianteerimas jne., siis ilmub ka varsti teine, kes teatud kohas on oma laadungiga õnnelikult "maha saanud", ja mäng kordub."

Mulle paistis see tõenäolisena, sest kui ma vedasin "Kalvinega" Hiiumaa rannast liipreid Tallinna, siis tuli laadida niisugustes kohtades, mida reeder polnud teadnud laeva passi märkida lasta, kui ta oli käinud talvel Tallinnast laeva suvesõidu passi toomas. Niisugusel juhul purjetasin otsekohe laadimiskohale, ilma et oleksin enne kusagil piirivalvepunktis laeva sisse klaarinud, laadisin laeva täis ja purjetasin öösi ühe piirivalvepunkti piirkonda ning ankurdasin laeva sellest nii kaugele, et asjatundmatu silm ei saanud aru, kas laev on laadungis või tühi.

Läksin hommikul vara jala piirivalvepunkti ja andsin laevadokumendid sisseklaarimiseks laadimisplatsile, mis oli laeva passis. Vara üles äratatud vahtmeistri küsimuse peale, miks laev nii kaugele on ankurdatud, seletasin, et see polegi kaugel, on ainult pisike laev. Ühtlasi palusin ka kohe täis laadungiga välja klaarida, et poleks palava ilmaga vaja sügava liiva sees jälle tagasi sompida. Et palve mõjuks, panin paar rubla lauale, ja see mõjuski, ning ma purjetasin korras paberitega Tallinna. Kunagi ei suudetud piirivalvepunktis selgusele jõuda, kas meil oli pisike laev või paistis see kauguse pärast nii pisikesena.

(Järgneb.)

MERLE

K
Kilo

Kessulaid, Kesselaid on Suures väinas asuvatest saartest suurim (1,7 km2) ja kõrgeim (15 m). Geoloogiliselt on K. aluspõhjakõvik, mille põhja- ja loodekülg moodustavad 7—8 m kõrguse Kessu panga. Laiul on sihttuletornid (a-st 1879). K. (sks *Schildau)* asustati 17. saj. keskpaigas, nüüdisajal elavad seal ainult tuletorni-töötajad.

ketihalss, *end piece,* seadis ankruketi lõpuseekli (*seekel) otsa kinnitamiseks laeva külge. K. peab võimaldama vajaduse korral laeva kiiresti ankruketist vabastada, seepärast kuulus seadisesse *soringuhaak; moodsatel laevadel on see asendatud erilise liigendhaagiga, mida on võimalik avada ankrupeli juures.

ketikast, *locker,* ruum laeva vöörpiigis ankrupeli all *ankruketi hoidmiseks. K. on seest puitvooderdisega, kett väljub tekilüüsi kaudu. K-s asub *ketihalsi kinnitus.

ketš (< ingl), 2-mastiline väike purjelaev, mille tagumine mast (besaanmast) on esimesest (grootmastist) palju lühem ja paikneb eespool roolipead (*rool). K. tekkis 17. saj. keskpaiku Inglismaal ja ka P-Am-s, teda kasut. pms. kala- ja rannasõidulaevana. K-i algne purjestus koosnes kolmest pika kliiverpoomi peal asuvast eespurjest, grootmastis oli kahvelpuri ja kolme raapurje ning besaanmasti kahvelpuri ning üks raapuri. Hiljem asendusid raapurjed kahvelpurjepealsete kahveltopslitega. Nüüdisaja bermuudak. kannab mõlemas mastis kõrgeid kolmnurkpurjesid (bermuudapurjesid) ja hrl. kahte eespurje. Vrd. jaul.

Kiel, Saksamaa sadam Läänemere rannikul K-i lahe ääres, *Kieli kanali otspunkte. Rajatud 11. saj., a-st 1363 hansalinn. K-i tähtsus suurenes 19. saj. II poolel pärast mereväebaasi rajamist. 1905 ehitati välja lahe lõunasopis paiknev kaubasadam, millel K-i kanali (valmis 1895) kaudu on ühendus Elbe jõe ning Põhjamerega. Holtenau lüüsi juures paikneva söekai äärde (süg. 10 m) saavad silduda kuni 15 000 brt täislastis alused. Schwentine jõe lõunakaldal asub kalasadam koos kalaturuga. K-i sadama aastane veosekäive on 4,4 mln. t, reisijatekäive 2 mln. in. Tähtsamad lastid: kivisüsi, teravili, puit, seadmed, masinad. K-s peetakse suviti osavõturohkeid purjetamisvõistlusi koos msg. kultuuriüritustega (*Kieli nädal). K-i sõpruslinn Eestis on Tallinn. K-i lahel toimus 1936. ja 1972. a. olümpiapurjeregatt.

kiil (holl *kiel), keel,* **1.** laeva pikitasandis paiknev laevapõhja põhitala. Puit- ja komposiitlaeva k. on laevapõhjast välja ulatuv pikk pruss, mille esiots on ühendatud *vöörtäävi ja tagaots *ahtertäävi-ga. K-u peale kinnitatakse *kaared, külgedele põhjaplangutus ning alla *loosk. Suurel puitlaeval koosneb k. kahest või kolmest k-uluku (k-upleisi) abil otsakuti ühendatud prussist. Metalllaeva k. koosneb metallplaatidest rõht- ja püstk-st, tolpeltpõhjaga laevadel ka keskm-st teise põhja lehest. Väikestel metall-laevadel võib olla plaadistusest allapoole ulatuv l a t t - või k a r p k., mis kaitseb laeva keret vastu põhja puutumisel. Ootsumise vähendamiseks on paljudel laevadel *kimmikiilud. Vt. ka jahikiil. — **2.** e m a p u u, e m a, p õ h j a p u u, paadi põhjapikitugi, millele kinnitub paadi sõrestik. Tehti Eesti põhjarannikul kuusest, Lääne-Eestis rohkem tammest, ka männist. U. 15 cm-se läbimööduga kandiliseks tahutud k-le anti läbilõikeks T-kuju. Horisontaalselt kahele poole ulatuvad 2,5—4 cm laiused ülaääred (põhjasuled, ema ääred) on esimeste põhjalaudade kinnitamiseks. K-u alla löödi puuliist (tald, trae) kaitseks kulumise vastu.

kiilhaalimine (sks *kielholen), careening,* väikese laeva kallutamine küljele kere veealuse osa ülevaatamiseks, puhastamiseks, remontimiseks või värvimiseks. Laev paigutatakse kalda või sellekohase silla äärde. Liikuvad esemed seotakse kinni või viiakse kaldale. Laeva kiilu alt läbi veetakse ketid või tugevad vaierid (krunttaud), nende merepoolsed otsad kinnitatakse väljaviidud ankrute või püsiankrute külge, sisemised otsad tuuakse maapoolse parda äärest üles ja kinnitatakse tekile. Iga mast toestatakse maapoolsest küljest palgi abil, palgi alumine ots toetub sandeki äärde paigutatud plangule ja latv seotakse (soritakse) saalingu all masti külge. Samasse seotud kett või vaier merepoolsete vantide toeks veetakse laevakere alt tekile ja kinnitatakse nt. masti külge. Masti ja palgi soringukohta kinnitatakse raske tali ülemine plokk, alumine plokk kinnitatakse kaldale (sillale). Siis veetakse laev krunttaude abil kaldast veidi eemale. Püstvinna või vintsiga talide trosse (lööpreid) ühtlaselt hiivates kallutatakse laev küljeli, kuni kiil tõuseb veepinnale. Laeva ümbermineku vältimiseks kasut. nt. *sakse. Kiilhaalis seismise ajal tuleb kasutada kantavat pumpa, sest sissetunginud vee eemaldamine laeva pumbaga ei ole võimalik.

kiilplokk, *keelblock, docking block,* põhjatugi, millele toetub laev ehitamise, remondi või transportimise ajal. K-d on puidust, betoonist või terasest, nende kõrgust reguleeritakse laeva põhja järgi puitkiiludega, keermestatud elementidega või hüdrauliliste tungraudadega (mehhaniseeritud k.). Jahtide ja paatide k-d võivad olla polsterdatud.

In memoriam

Valentin Smetanin

25. VIII 1939 — 26. X 1993

1993. a. 26. oktoobril hukkus traagiliselt Kesklinna sadama loots, kaugsõidukapten Valentin Smetanin.

V. Smetanin sündis 25. augustil 1939. aastal Leningradi oblastis Luuga linnas.

Alates 1965. aastast, peale Admiral Makarovi nim. Leningradi Kõrgema Merekooli lõpetamist töötas Eesti Merelaevanduses. 1980. aastast oli kapten välissõidulaevadel. Alates 1987. aastast töötas Kesklinna sadamas lootsina.

Töökaaslased leinavad head spetsialisti Valentin Smetanint ja avaldavad kaastunnet tema omastele.

Töökaaslased Tallinna Sadamast.

Austatud lugeja!

Aega järgmiseks aastaks

"Meremeest"

tellida on 4. detsembrini.

Aastatellimuse hind kõigis "Eesti Ajakirjanduslevi" tellimispunktides on **30 krooni.**

Tellimisindeks **69859,**

ka sel juhul, kui kataloogist ei leia

(Algus lk. 2)

"Laev on tip-top, aga elamiseks veidi kitsavõitu. Väike ja vähe vett kaasas, 200 l. Soe vesi on, aga pesemisruume pole. Sealmail nendega pikalt väljas ei käida, ühe päeva kaupa. Aga kuuldavasti õnnistas ka Veeteede Amet uusi laevu?"

Madli Vitismann

Kaldakommentaar

Seni jäi mulje, et piirivalve kulutab hulga auru paraadide ja trummipõrina peale, varjates puudujääke igapäevases töös salastuslooriga. Mis seal ikka, eks pidupäevigi ole vaja. Seekordne tseremoonia ei hiilanud küll muu kui hümne mängiva orkestriga ja kail külmetava aukompaniiga. Ent salastatus on jäänud.

Ei saa ju arukaks pidada, kui ametkond isegi oma pressisekretäri (!) telefoninumbrit salajaseks peab. Muljet avaldab ka piirivalvesadama valve: esmalt uksekell, seejärel võib ukse avanud sõdurpoisile läbipääsuluba näidata. Ent ta soovib sellelt nimegi kirja panna. Ning olevat omadelgi sadamasse pääsuga raskusi olnud.

Aga häbeneda pole põhjust — Bekkeri sadam on poole aastaga uskumatult korda saanud. Ning piirivalve meremehed tundusid optimistlikud ja ühtlasi väärikad.

Madli Vitismann

Tallinna sadamate nimedest

Põhimõtteliselt nimede korrastamisele vastuväiteid pole. Arutada võiks: *Kalasadam* ja *Patarei sadam* nimetada ühise nimega *KALARANNA* sadam. *Meeruse* sadam võiks olla *KOPLIRANNA* sadam.

Meeruset ei tea peaaegu mitte keegi, Kopliranda aga paljud. Peale selle võib Kopliranda seostada Kopli lahega. Kalarand on aga ajalooline nimi ja Kalaranna sadam oleks ka väikese romantilise kõrvalmaiguga.

Tallinna Sadama sadamakapten Eduard Hunt

Eesti Veeteede Amet
v a j a b
lootsikaatritele ja rannavalvelaevadele:

laevajuhte ja laevamehaanikuid tööks Tallinna, Narva-Jõesuu, Kunda, Haapsalu ja Saaremaa sadamates;

lootse ja lootsiõpilasi tööks Tallinna ja Loksa sadamates;

kaptenit, tüürimehi, mehaanikuid, raadiojaama ülemat, elektrimehaanikuid, madruseid, motoriste, elektrikuid, kokki ja stjuuardesse tööks jäämurdjal.

Nõutav eesti keele valdamine ja minimaalne kutsealane inglise keele oskus.

Pöörduda aadressil
Tallinn, Viru 9, tel. 39 77 76, 42 38 43.

ESTLINE

Esman

ESCO

EEL Estonian Euro Lines Ltd

TALLINNA SADAM

TALLINK

inreko

ESTMA
Estonian Maritime Agency Ltd.

Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 1. novembril:

"ELMAR KIVISTIK" — teel Aighinichist Las Palmasesse
"ALEKSANDER ABERG" — Batumis
"PAUL KERES" — teel Saint Jeustatiusest Jorf Lasfari
"KRISTJAN PALUSALU" — teel New Orleansist Peterburi
"GUSTAV SULE" — Gerardtonis
"ALEKSANDER KOLMPERE" — teel Kaplinnast Porsgrunni
"HAAPSALU" — New Orleansis
"VILJANDI" — teel Milwaukeest Kaliningradi
"RAKVERE" — teel Rostockist Hankosse
"NARVA" — Buenos Aireses
"WAALHAVEN" — Antwerpenis
"ANTSLA" — Kaliningradis
"KEILA" — teel Rio Grandest São Francisco do Suli
"KUNDA" — Peterburis
"KADRINA" — teel Tallinnast Las Palmasesse
"PALDISKI" — Visakhapatnamis
"LOKSA" — Casablancas
"MAHTRA" — Antwerpenis
"SOMPA" — teel Abidjanist Casablancasse
"KEHRA" — Koplis
"AEGVIIDU" — Kakinadas
"KUIVASTU" — teel São Francisco do Sulist Agadiri
"KUUSALU" — Walkomis

Neile, kes ootavad . . .

"PARILA" — remondis Koplis
"RAKKE" — Doualas
"VALKLA" — teel Batast Leixoesi
"TAMSALU" — teel Tallinnast Port Saidi
"PIHTLA" — teel Antwerpenist Bandjuli
"ORJAKU" — Mangalore'is
"TOOTSI" — teel Avilesist Killingholmenisse
"GRUMANT" — Nikolajevis
"GULBENE" — Tartous'is
"RISTNA" — teel Famagustast Derince'i
"HELTERMAA" — teel Casablancast Sousse'sse
"NAISSAAR" — teel Porto Vesmest Rotterdami
"VAINDLO" — Rijekas
"FRISOHAVEN" — Raumas
"MUHU" — Peterburis
"ABRUKA" — teel Hodeidah'st Dubajsse
"VILSANDI" — Aighinichis
"KAPTEN KONGA" — Antwerpenis
"KAPTEN VOOLENS" — Tallinnas
"MEHAANIK KRULL" — teel Tallinnast Hamburgi
"POOTSMAN KIBUS" — teel Tallinnast Rotterdami
"KESSULAID" — Helsinkis
"VIIRELAID" — teel Tallinnast Rotterdami
"MANILAID" — teel Antwerpenist Stockholmi
"SUURLAID" — teel Ärhusist Helsinkisse
"HEINLAID" — Tallinnas
"VIINISTU" — teel Rotterdamist Tallinna
"KOLGA" — Antwerpenis
"PURTSE" — Kaliningradis
"VOOSI" — teel Antwerpenist Tallinna
"PAKRI" — teel Rouenist Riiga
"AMBLA" — remondis Loksal
"ANGYALFJÖLD" — Kaliningradis
"AEGNA" — teel Dunkerque'ist Kaliningradi
"KABALA" — teel Calais'st Kaliningradi
"MOHNI" — Riias
"RAPLA" — Dunkerque'is
"RAUGI" — teel Kaliningradist Tallinna
"TORMA" — Peterburis
"VIRTSU" — Koplis
"SUURUPI" — Kaliningradis
"OSMUSSAAR" — Rotterdamis
"OTEPÄÄ" — Tallinnas
"TAHKUNA" — Ventspilsis
"SOODLA" — Tallinnas
"KLOOGA" — Kaliningradis
"GEORG OTS" — Tallinnas
"TRANSESTONIA" — Ärhusis
"TALLINK" — Tallinnas
"SAINT PATRICK II" — Tallinnas

Arvutiküljendus: Märt Kullo ja Vello Lind, montaaz: Maie Sell. Fotod valminud Aivar Kullamaa laboris.

Väljaandja Eesti Meremeeste Liit

Järgmine number ilmub novembris

Toimetuse aadress: EE0 100 Tallinn, Estonia pst. 10. Valvetoimetaja on kohal teisipäeviti kell 15—17, sel ajal telefon 44 48 39

"Printall"
Tellimuse nr. 4776

Toimetaja MADLI VITISMANN

AR EESTI RAHVUSRAAMATUKOGU