



EESTI MEREMEES

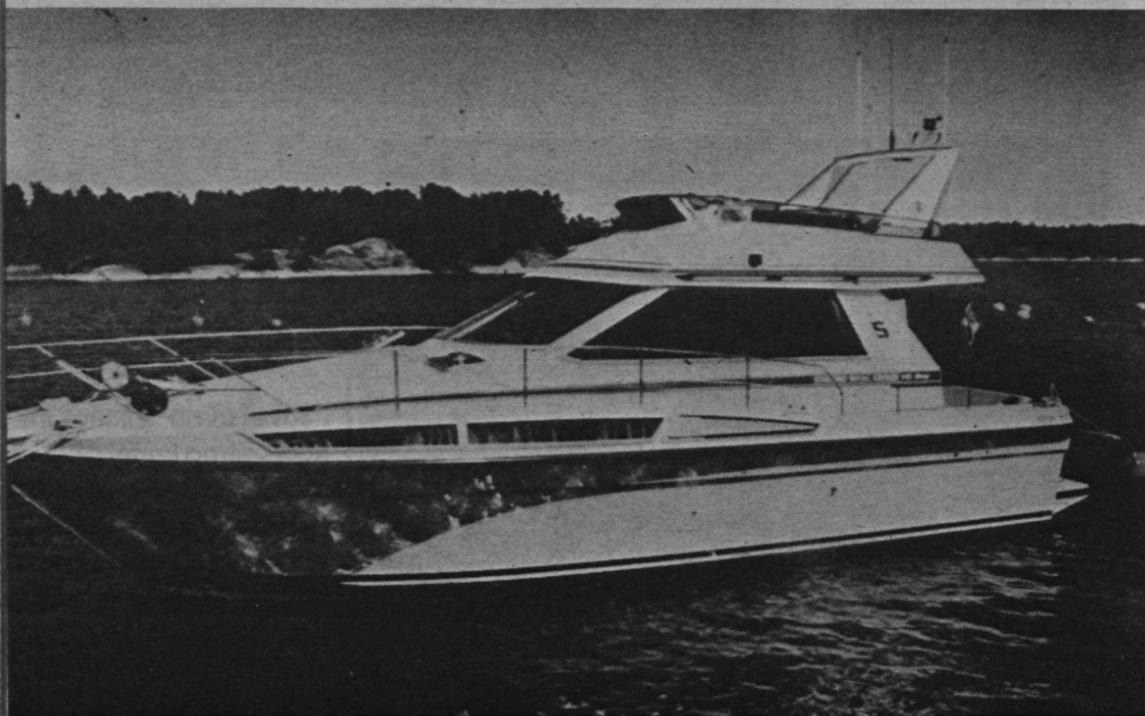
Ilmub (vaheaegadega) alates 1950. aasta 21. juulist

Nr. 14 (904) Teisipäev, 4. september 1990

Hind 10 kopikat

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ Pardakõnelusi "Isabellal" lk. 2
- ☛ Tasub küll! lk. 3
- ☛ Tasub küll! lk. 4
- ☛ Laevaliini teises otsas lk. 5
- ☛ Laev ei üksnes meresõiduks lk. 6
- ☛ MerLe IV lk. 7
- ☛ Nimeta laevade sadamas lk. 8



Telefonijutt

Suvi on merekoolides praktika-aeg. Kuidas mahuvad praktikandid laevadele?

Eesti Merelaevanduse ülema asetäitja kaadri alal ALEKSANDR SERGLJENKO:

Ei mahu, aga mahutame. Näiteks täna, 10. augustil, on sadamas üksainus laev, sinna kuigi palju ei mahu. Euroopa riikides, eriti Skandinaavias käivatel laevadel on alati 7-8 Eesti reisijat. Neile anname aga eesõiguse, sest muidu kukuks näotult välja: Eesti Merelaevanduse laev sõidab sobival ajal vajalik suunas, kuid peret, kes soovib sinna reisida, peale võtta ei saaks.

Aga Leningradis on olemas "Professor"-tüüpi õppelaevad. Jah, kuid Leningradis on ka kolm merekooli, pealegi on õppelaevad asunud isemajandamisele. Meie peame aga tagama praktikasõidud kõigile Eesti Merehariduse Keskuse õppureile ja Leningradi Kõrgemasse Merekooli Eestist suunatud üliõpilastele. Seetõttu oleme juba pidanud nõu Eesti Merehariduse Keskuse direktori Tarmo Kõutsiga õppe- ja praktika-aegade hajatamise üle.

Aga kui Eesti Merehariduse Keskus muretses õppelaeva? See aitaks küll nooremate kursuste praktika osas, kuid vanemate kursuste praktika jääks ikka meie korraldada.

Helistas
Madli Vitismann

Minister astus ametiühingust välja

Juunis vaatas Merelaevanduse Ministeeriumi ametiühingukomitee läbi merelaevandusminister Juri Volmeri avalduse ametiühingust väljaastumise kohta. Ministri palve on rahuldatud.

"Morskoi Ekspress" 1990, nr. 1.

Oma paadiga... näiteks laulupeole

Laulupeo ajal võis Pirital valgete paatide reas näha üht, millel võõrapärasest nimest hoolimata võis eesti keelt kuulda. "Lady Corneri" kaptenit ei õnnestunud kohata, paati nõustus tutvustama lady Corner alias Stockholmist Eesti Kooli õpetaja TIJU NURK.

Kui kaugel te selle paadiga käinud olete?

Paat on meil kolmandat aastat. Oleme käinud kaks korda Tallinnas ning Stockholmist pooleldi ümber Rootsi ja kanalit mööda Göteborgist Stockholmist tagasi. Ka Soomes oleme paar korda käinud. Rootsi saarestik on üldse väga ilus, üksipuha millise paadiga sinna minna, on see ikka meeldiv.

Mitmekesi te saate reisi-da?

Neljakesi mugavalt, kuid üldse võime paadis olla kuuekesi.

Millised mugavused teil on?

Meil on gasoolipliit ja ahi, ka dušš ja tualett on sees. Kaugel avamerel või sadamas saame paagi tühjendada.

Missugused on sellise paadi juhtimiseadmed?

Oo, selleks oleks minu mees siin pidanud olema. Meil on autopiloot ja radar, ülal on kaptenisild. Mehele meeldib kõige rohkem ülevalt juhtida, sealt näeb kõige paremini. Ühendus on hot-line raadiotelefoniga ja VHF pihuraadioga, millega saab paatide vahel rääkida. On ka kompassid ja kõik muu, mis ikka peab olema. Paat kannatab hästi merd.

Aga suure lainega?

Ei ole viga. Mootorid on keskel ja paat on üsna raske. Võtab sujuvalt laineid, ei tule pauguga alla. Merehaigeks ei jää, oleme selle paadiga küllalt merd saanud. Istud vaik-

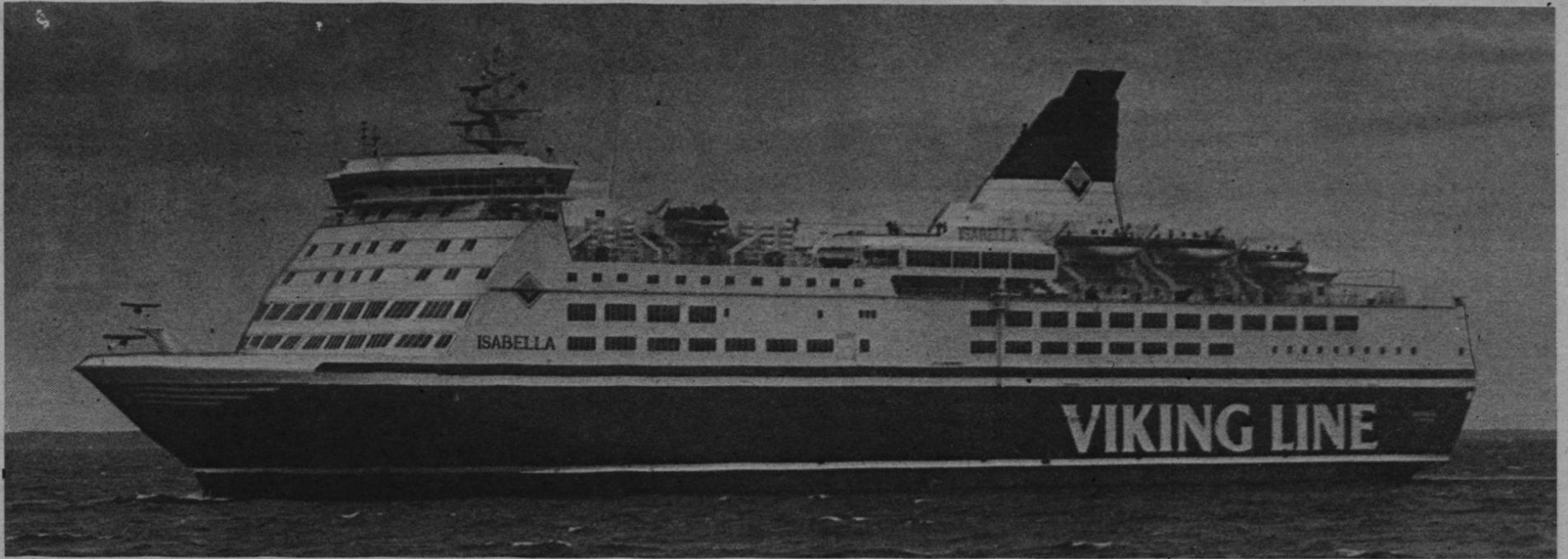
selt ja vaatad horisonti, seal ei juutu midagi.

Kus niisuguseid paate tehakse?

Paaditehas on Rootsis, Västervikis. Alguse sai see Storebro Brukis, sisemaal. 1944. aastal sattusid mõned eestlased Storebro Bruki, seal oli mõis. Mõisnik nägi, et eestlased tegid oma paate väga lihtsate riistadega. Seal lähedal oli aga rauatehas ja mõisnik pakkus, et tulge tehke meie masinatega neid paate, oleks lihtsam. Nii tekkiski Storebro Bruki paaditehas, mis hiljem kolis Västerviki.

Just seetõttu tahtsimegi seda paati osta, et see on eestlaste algatus, kindel, tuntud värk. Storebro Brukis on muuseum, kus on kõik paaditüübid välja pandud, isegi väike aerupaat, mille juurde on kirjutatud: "See juhtus 1944".

Madli Vitismann



Pardakõnelusi

"Isabellal"



Till Estland med Viking

Isabellan öppnar Viking Line en reguljär färdled mellan Helsingfors och Tallinn. Längs ruta trafikerar sig dagvar 3 veckan med bl.a. den 13 augusti med utgångs kryssningsfärd till Stockholm. Till Helsingfors går det lätt att komma både med Vikingens egen och Silja Lines fartyg. Isabella har utrymmer för 2000 personer, konferensutrymme för 400 och starymme i restaurang och kafé för 1000 personer. Isabella kommer från till den 13 augusti att som tidigare trafikerar linjen Stockholm-Närdal. Anledningen till att hon sedan kan flyttas över till Tallinn-rutten är att Viking är en förstärkning av kapaciteten på nybyggnad i och med att nybyggnad Kalypso sätts in på rutten Stockholm-Abo m i skrivna

"Viikingil" Eestisse

Suvel avab "Viking Line" regulaarse ühenduse Helsinki ja Tallinna vahel. Liinil hakkab sõitma kuuel päeval nädalas alates 13. augustist äsjaehitatud ristlemisparvlaev "Isabella". Helsingisse on kerge sõita niihästi "Viking Line'i" kui ka "Silja Line'i" parvlaevaga. "Isabellal" on kajutikohad 2000 inimesele, konverentsiruumid 400 ning restorani- ja kohvikuruumid 1300 inimesele. "Isabella", mis varem sõitis Stockholm-Naantali liinil, jõuab päralt 13. augustiks.

Põhjus, miks ta nüüd saab asuda Tallinna-teenonnale, on, et "Viking Line" on saanud Kagu-Soomes kinnitatud mahu ja äsjaehitatud "Kalypso" asub nüüd Stockholm-Turku liinile.

"Business Travel" nr. 3, 1990

Kas jälle "laevade sõda"?

Eeltoodud teade ajendas järele pärima, kas nüüd veab "Viking Line" kõik soomlased Tallinna ja kodumaised laevafirmad võivad vedada Nõukogude raha eest meid endid, kuni põhja kõrbevad?

Ilmnes, et sõna "ühendus" on siiski liialdus. Selliseid reise, nagu "Isabella" tegema hakkab, nimetatakse *stamp-cruise*; sel puhul saadakse tempel riigipiiri ületamise kohta, mis võimaldab kaubelda laeval tollivabalt vastavate

soodustushindadega. Tallinnas kaldaga ühendust pole, vaadeldakse vaid Tallinna siltuetti.

"Infloti" direktor

Vladimir Hill

"Meie vornistame "Isabella" kohalejõudmise, pardale tuleb loots, laev teeb sujuva pöörde ja seisab tund aega. Maksta tuleb lootsi- ja tulemaksu, samuti kaldaseadmetiku kasutamise ja agenterimise eest. Maksude tõttu on ristlusreisid meile kõigile kasuks, sest minimaalne meiepoolne tööjõukulu muudetakse rahaks.

Toll annab templi selle kohta, et laev on olnud N. Liidu sisevetes. Maailmapraktikas on tollivaba kauplemine tavaline ja väga tulus. Kuid seoses Euroopa Ühisturu tekkega nn. *tax-free*-kaubandus kaob; selle vastu on just laevafirmad ja lennukompaniid.

Üks põhjusi, miks turistidele meeldib Tallinna reidil käia, on see, et Tallinna lähel on sageli regatid. Kuid tulge ja vaadake ise."

Ei, veel mitte

Aitäh kutsumast! Ühel hommikul asumegi lootsikaatritele,

et kõike lähemalt näha. Igal hommikul lähevad laeva loots, agendifirma, tolli ning karantiinitalituste esindajad.

Vastu võtab meid kapten Yngve Karlsson. Ta on pärit tuntud meremeeste perekonnast Ahvenamaalt, üks vend on tal vanemmehaanik, teine "Sally Albatrossi" teine kapten.

Veidi infot. Mootorlaev "Isabella" on ehitatud 1989. aastal Jugoslaavias Splitis, pikkus 169,4 ja laiust 27,6 m.

34 000 brutoregistertoni. Wärtsilä masina võimsus on 24 000 kW ja see võimaldab

kiirust 21,5 sõlme. Reisijaid võib peale võtta 2200, neist 2000-le jagub kajutikohti. Sõiduaautosid võib peale võtta 620, treilereid 53, autotekk on 4,8 m kõrge. Jääklass on 1A super, laeval on stabiilsaatorid. Korruga on pardal 180 meeskonnaliiget, neist päris meremehi 40. Tööl olakse 10 päeva, seejärel on 10 päeva puhkust.

Autotekke ristlusreisil muidugi ei kasutata, kuid ka reisijaid tundus olevat vähevoitu.

Yngve Karlsson:

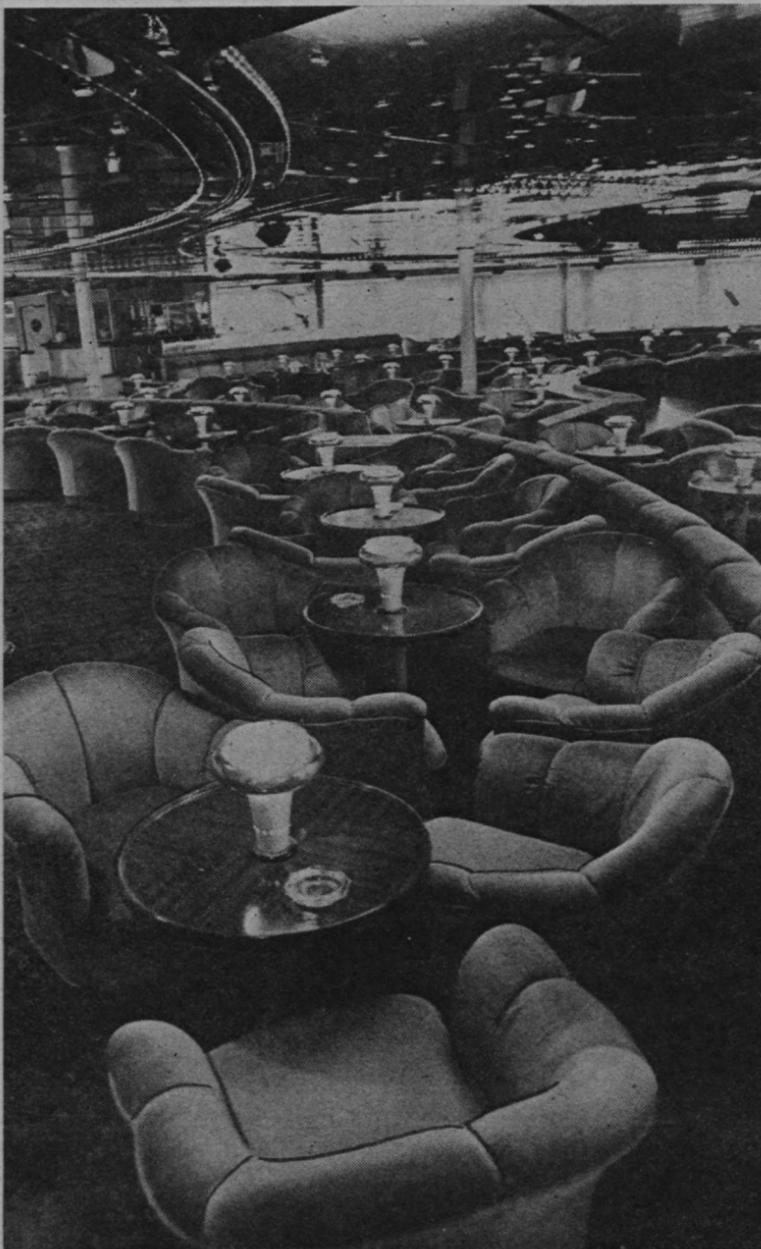
"Täna on ainult 296 reisijat,

Kapten külalishalke võõrustajana



Jalutuskoridor





Ööklubi seisab päeval tühi

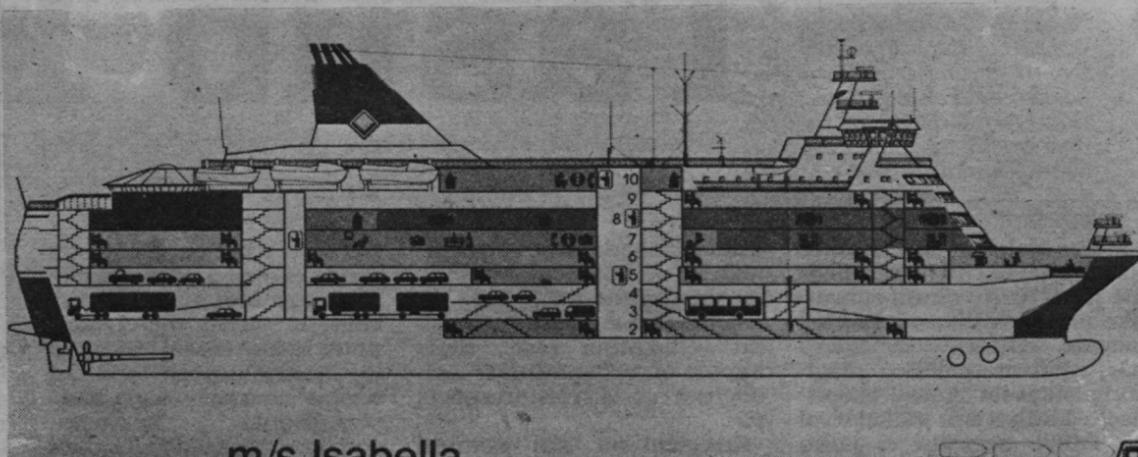


Kaptenisillal on avarust



ja mugavust

ja see asub 12. "korrusel"

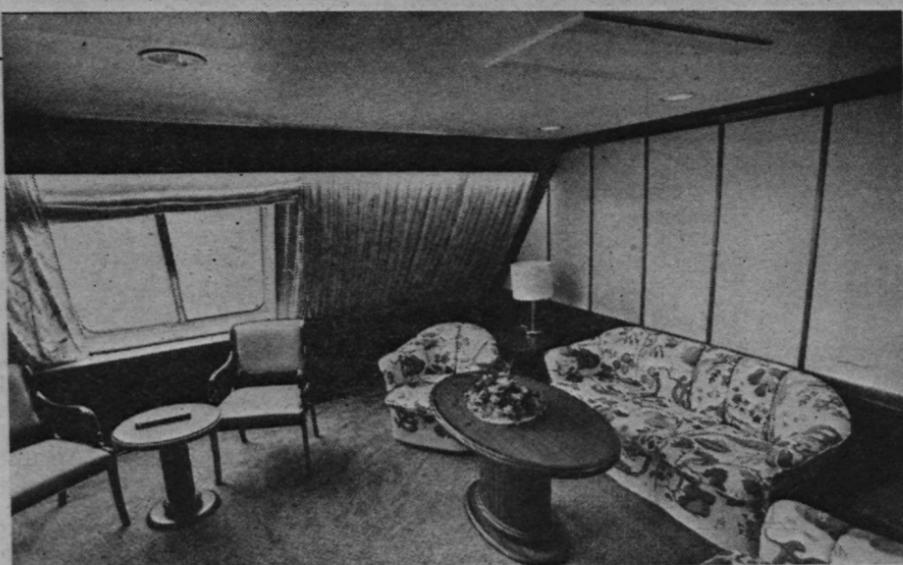


m/s Isabella



Taimetoitlastele on oma nurk

Lukskajuti interjäär



tavaliselt 800 ringis, senine rekord aga 1312. Kooli algusega reisijate hulk muidugi väheneb, sest vanemad peavad oma kohuseks just siis laste eest rohkem hoolitseda, kuid senine praktika on näidanud, et edaspidi reisijate arv kasvab. Lisa toovad ka konverentsireisid. Naantali ja Stockholmi vahel sõitsime praamina, praegu on see osa meil reservis.

Halva ilmaga pakume laeva pardal terveks päevaks kavandatud programmi, kus igaüks peaks sobival ajal leidma sobivat tegevust, olgu ki-

nos, saunas, basseinis, video- või diskosõnalis. Meelsasti tulla laevale kogu perega puhkama, peamiselt Helsingist ja selle ümbrusest. Iga inimene tahab ju aeg-ajalt reisida."

Pileti hind on 200-1000 marka. Meeldiv pastelltoonides ümbrus, kõikvõimalike vajaduste arvestamine kasiinost ja ööklubist (kuhu võib-olla kutsutakse edaspidi esinema ka Eesti ansambleid) kuni raadiotelefonini superlukskajutis või taimetoitlaste rootsi lauani peaks meelitama reisijaid just sellele laeva-

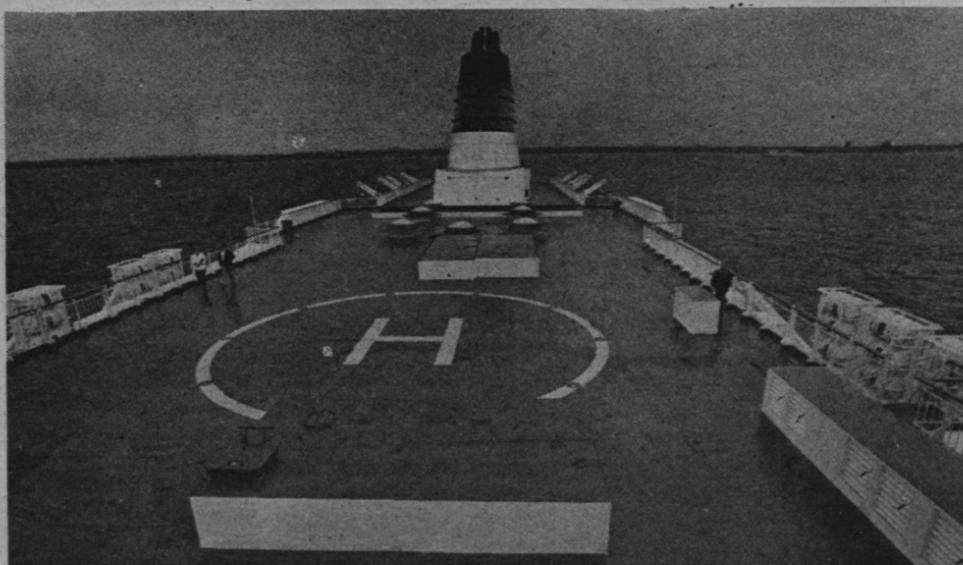
le. Ristlusreisidel Tallinna lähel käib kord nädalas veel "Viking Line'i" "Cinderella". Kuid... "Isabella" kapten loodab edaspidi Tallinnas kai äärde saada ja arvab, et see perspektiiv tema konkurente ei rõõmusta.

Sisetelevisioon näitas aga alanud sagimist laeva kaupluses, eriti nende riulite ümber, millel kirjude siltidega pudelid.

23. august

Madli Vitismann
Dmitri Prantsu fotod

Laevalaele võib vajaduse korral maanduda helikopter





Tasub küll!

Meie ajalehes on tänavu juba kahel korral (3. aprillil ja 10. juulil) juttu olnud ettevõtlike meeste väikesest kaubalaevast. Suurte laevadega harjunud meremehed räägivad pisikesest "Aalist" skeptiliselt: kaubavedu väikelaeval on kallis, seetõttu ei jätku kindlasti laadungit; reisijana niisugusel laeval sõita on hoopis võimatu, pidavat väga loksutama. Laadungi oletatav puudumine äratab ühtedes kaastunnet, teistes tekitab veendumuse, et kaua need mehed niiviisi ei sõida.

Sobiv võimalus neid väiteid kinnitada või kummutada oli ise esimene reisija olla. Aga kuidas? Selgus, et ühe passiga võib sõita Kaubasadamast, teisega Reisisadamast,

kuid Kalasadamast väljasõitmiseks ei kõlbavat kumbki. Ja missugune näeb välja pillet, mis lubab sõita "sõbraliiku seltskonna eest", nagu kapten on väljendunud? Kuidagi sai neistki reisimuredest üle.

Kui seni oli "Aal" sõitnud Rootsi sadamaisse, siis juulis selgus, et sealsed sadamad lähevad "valgete inimeste kombel" üksteise järel puhkusele. Seetõttu tehti juuli lõpus esimene reis Helsingisse, kaasas Kirovi-kolhoosi kaup. Väljasõit oli määratud hilisole õhtutunnile, et hommikul lossida ja seejärel Soomesõpradega väike huvireis teha. Popsutasime üheksa sõlmega mõnusalt Tallinna helgiheitjate valguses, kuni

Helsinki juba paistis. Koduranda ei olevat võimalik ühegi muuga segi ajada, sest nii valge ei olevat merel õõsiti mitte kuskil mujal. Et oli alles hommikupoolne ööd, otustas kapten sadamasse sissesõiduks hommikut oodata. Kui punkt kell kaheksa kai ääres olla ja kohe lossida, siis on terve päev vaba.

Punkt kell kaheksa oldi Läänasadama kai ääres, agent oli peatselt kohal, aga ... lossida ei saavat enne kella poolt kahteist. Hea küll, kuni kohvi juuakse ja sõpradega tervitusi vahetatakse, kulub seegi aeg. Kuid ei, lossimine pidi siiski algama täpselt kell kaks. Meeskonnale kaheks tunniks linnaluba, kapten kõõgitoimkonda.

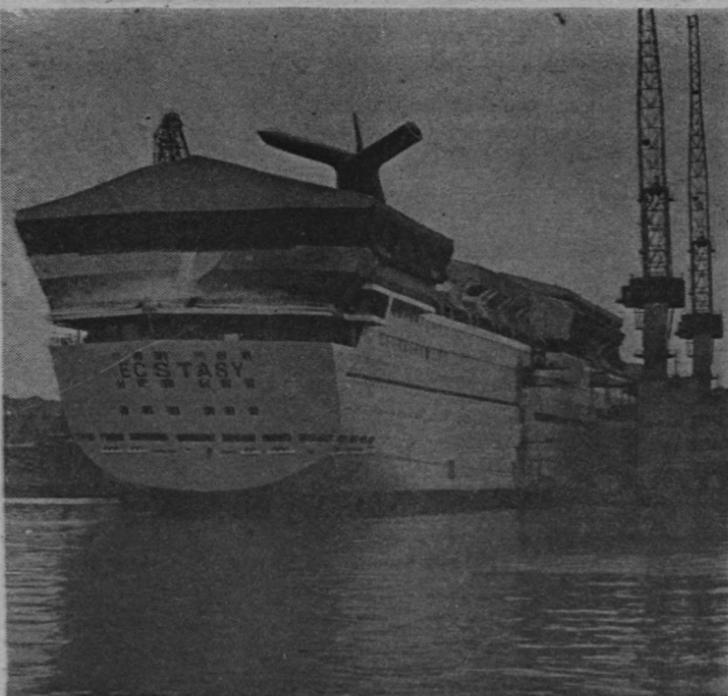
Kell on kaks. Vaikus. Pool kolm. Vaikus. Pool neli on kapten juba piisavalt süngel. Mehaanikud on selle ajaga piisavalt hästi jõudnud üle käia ammutuntud teema: ainult kalamehed on tõelised meremehed, aga need teised, lipsuga, teadagi... "Aali" meeskond on nimelt endised kalurid. Järgnenud läbirääkimised sadamameestega annavad tulemusi: kell kuus kindlasti lossitakse.

Kell 18.05 algab vägede kohalepaigutamine: kõigepealt saabuvad jalgsi kuus laadijat, siis vuristavad autodega kohale teist samapalju juhatajaid, igaühel pihuraadio käes, kella tilistades sõidab mööda rööpaid lähemale suur sadamakraana. Täpselt

30 minutit organiseeritud tegevust ja kõik ongi lõppenud. Nii möödus vaba päev, mille meeskond oli endale esimese Soome-sõidu puhuseks huvireisiks planeerinud. Sellele tsirkusele elasid kogu päeva kõigest hingest kaasa härrad Risto ja Ilmari, võttes ootamist soomeliku rahuga ja nentides aeg-ajalt nukralt, et *nostaja* ei tule veel.

Tagasisõit ilusa ilmaga ei võtagi kauem aega kui suurel reisilaeval. Vahe on vaid selles, et meri on lähemal, näiteks tuleb suurt "Silja Line'i" "Silvia Reginat" vaadata alt üles, ja pole vaja tunda end vaese nõukogude reisijana vabade inimeste hulgas. Mõttespordina arutame, kui palju reisijaid mahuks laadlusu-

Helsinki sadamas chitatakse nii suurt laeva

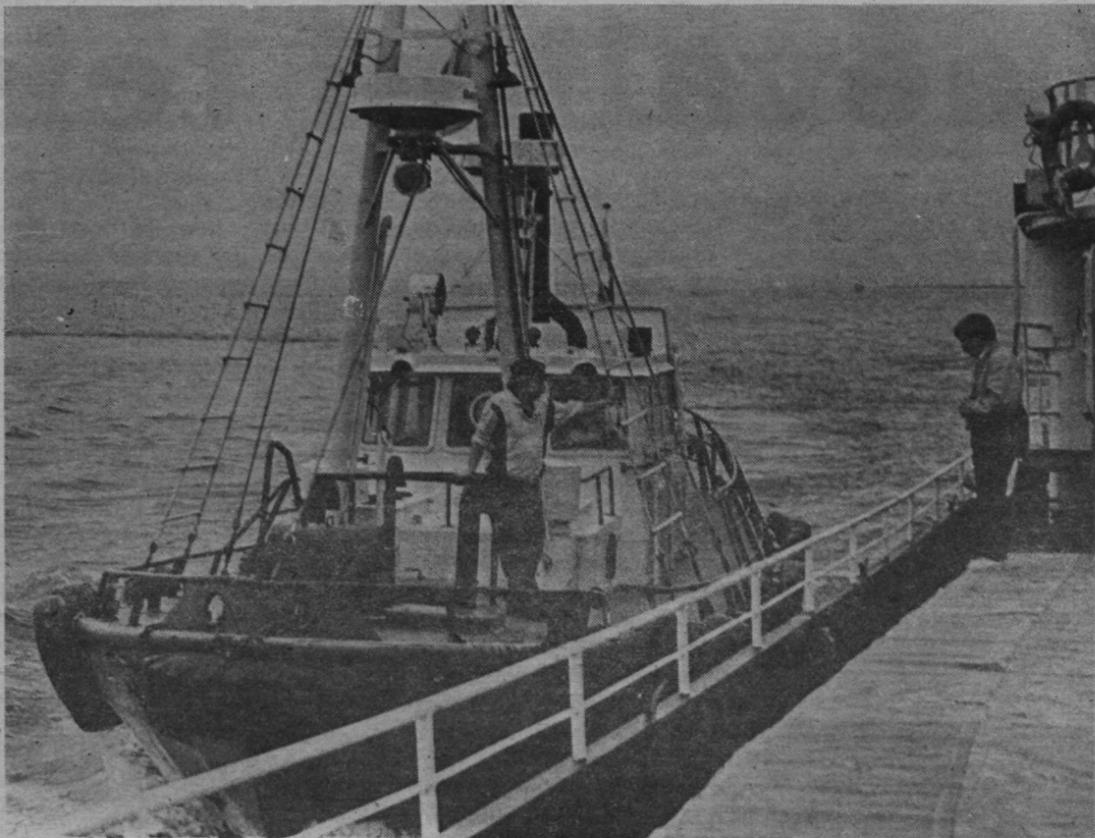


Lõpuks hakati lossima





"Siivia Reginat" peab alt üles vaatama.



kuid lootsil on hea ligi ära minna



Laadimine on ühele poole saamas

üle päevitama.

Kalasadamas istub pollari peal Soomest kohaletoodud auto õnnelik omanik.

Mõned kommentaarid nähtule lisab kapten **JAKOB RANG**.

Helsinki kaubasadamas olite esimest korda. Milline sadam neist, kus käinud olete, jätab töökorralduselt parima mulje?

Parim oli Oxelösundis. Kui sadamasse sisse läksime, oli agent kai peal ja nimetas laadimise kellaaja, täpselt sel kellaajal olid mehed laadimas. Järgmisel korral ootasid juba laadijad kai peal koos meie tagasilaadungiga. Ega ma küll teistegi sadamate üle nuriseda saa, Kalmaris ja Halmstadis oli töökorraldus samuti hea. Stockholmis millegipärast laadimine viibis. Selge muidugi, et niisugune pisike laev suurte vahel, mis suurt tulu neile ei anna, tehakse mõõdamines ära, kui suuremad on tehtud. Helsinki jättis sel taustal küll veidi kurva mulje.

Kas laeva konstruktsioonimuudatused on end õigustanud?

Isegi üle ootuste hästi,

konstruktsioon on täkke läinud. Laadimine-lossimine – kõik on laevas mugav.

Kuid nagu täna selgus, vajaksite oma kraanat?

See mõte on meil ammu. Sellele väikelaevale peaks sobima "Fiskars"-tüüpi hüdrauliline kraana. See on suuteline tõstma küllaltki kaugele, pärast kasutamist kerib end kokku ja raskuskese jääb hästi madalale. Laeva püstivuse seisukohalt on see eriti tähtis. Kuid praegu pole me veel suutelised kraanat muretsema. Kui saame jalad rohkem alla, siis otsime endale sobiva välja.

Olete laevale juba seadmeid juurde muretseanud, kuid kui palju läheb aega pangavõla tasumiseks?

Enne aasta lõppu saame võla tasunud. Seniks oleme endile määranud küllalt tagasihoidliku palga.

Kas siis hakkate töötasu asemel saama tulu?

Just. Ja kuigi me oleksime võib-olla tahtnud Helsingis kuskile baari minna, nagu see meremeestel ikka kombeks on olnud, siis praegu me seda veel endile lubada ei saa.

Aga kas vastab tõele, et väikesed firmad peavad teie

ba vastuvõtja rõõmu või pettumust.

Kliendil peaks olema korralik kaup, mille pärast ei peaks välismaal häbenema. Tihti peale on nii, et kaubasaaja ütleb, et see on niimoodi ja too naamoodi. Vangutame siis temaga koos pead, et on küll niimoodi ja naamoodi, aga aidata ka ei saa. Nii on kaup pakitud ja kohale toodud, aga lihtsalt piinlik on, kui tehakse lepinguid, mida ei täideta ei mahu, koguse ega kvaliteedi osas.

Missugune peaks olema teie klient?

Meil peaks olema selline klient, kes on võimaline andma kuni 300 t toodangut kuus ekspordit. See oleks meie jaoks ideaalne. Esiialgu koguneb see võib-olla mitte päris regulaarselt, üks kuu rohkem, teine vähem, aga edaspidi, kui tal tegevus laabuma hakkaks, saaksime omavahel kooskõlastada sadamasse veo ja laadimise ning probleeme ei tekiks. See oleks soodsaim klient.

Teiseks, meie klient peaks raudselt olema mingil kujul **OMANIK**, olgu aktsiaselts, kooperatiiv või midagi muud. Et tal ei oleks arusaamist: mõisa kõis, las lohiseb. Et ta saaks tulu toodangust, mis ta välja annab ja oleks sellest

väga huvitatud. Aga seni paistab kõik käivat vana malli järgi edasi.

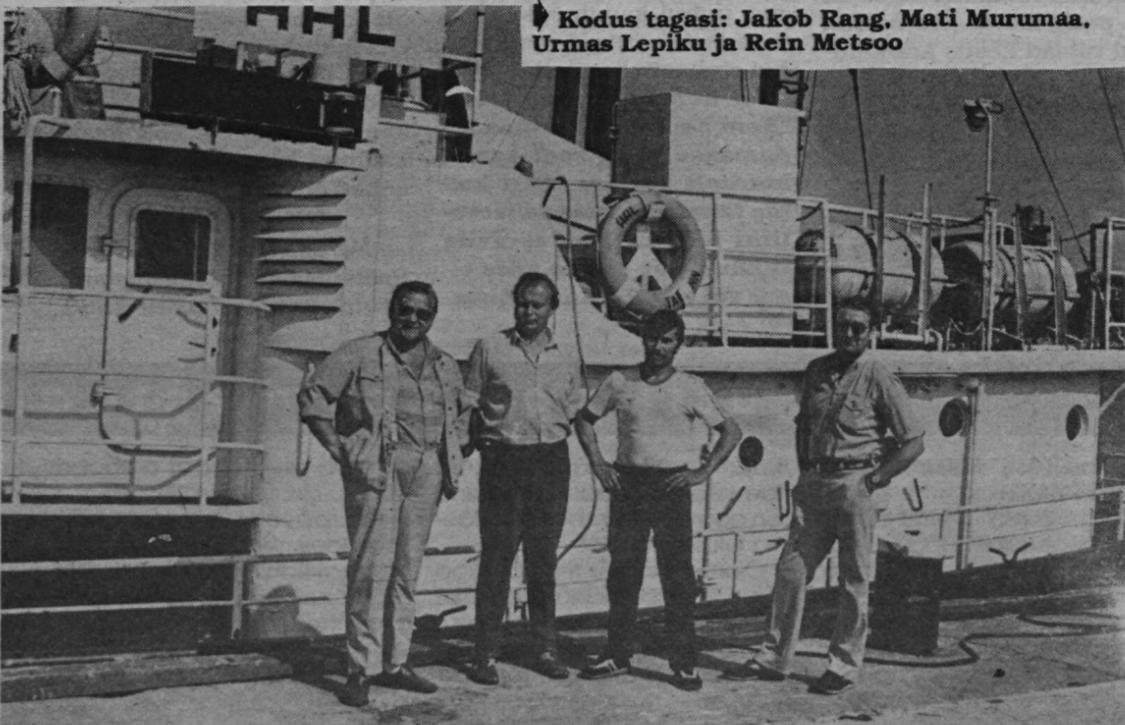
Ühtlasi kinnitab kapten, et kõik läheb just nii, nagu kavandatud, ja arvab, et tulevikus peab oma alus olema igaühel, kes saab midagi ekspordiks pakkuda. Kirovi-kolhoosi laevaremonditehase ees ongi samasugune laev pooleks lõigatud. Kolhoos teeb oma kaubalaeva.

Jälgides tööd laevas, jääb tõesti mulje, et kõike tehakse "nagu endale": olgu see firma-sümboliga töötürp, laeva nimega servis või nn. näitagitatsiooni täielik puudumine. Silma, õigemini kõrva torkas ka tavapäraste käskluste täielik puudumine, nähtavasti sellepärast, et igaüks paistis nagu kaua kokkumänginud ansambelis niigi teadvat, mida tarvis teha. Ja kui "Aali" meeskond arutas, et meremeheks sobib hästi see, kel on karuuni, hundiisu ja sügav põlgus igasuguse töö vastu, siis ei maksa uskuda, et see nende endi kohta käib. Aga sõbralik seltskond on "Aalil" reisi jaoks pakkuda küll, pealegi ilusa ilmaga ei loksuta.

30. juuli – 1. august

Madli Vitismann

Mati Murumaa fotod



Kodus tagasi: Jakob Rang, Mati Murumaa, Urmas Lepiku ja Rein Metsoo

Laevaliini teises otsas

Peale "Nord Estonia" kohatute on Stockholmiski eestlasi, kes mitte ainult laevaliini avamisele kaasa ei elanud, vaid selles ka tegevad olid. Üks neist on NSV Liidu saatkonna atašee **Eimar Rahumaa**. Tema sõnutsi on väga tähtis olnud poliitiliste ringkondade toetus, eeskätt Rootsi Moderaatide Partei liidri Carl Bildti oma, sest rootslastel olevalt muidu tavaks kaua plaani pidada ja siis alles kiiresti tegutseda.



D. Prantsu foto

Kuidas paistab laevaliini avamine Rootsi poolt?

"Nordström & Thulin", Rootsi vanim ja üks jõukamaid reederikompaniisid, teutses küllalt energiliselt. Kuid see, kes on mingis asjas esimene, kel on võimalik küllalt raha välja panna, sel on võimalik ka suurt tulu saada. Oli siingi skeptikuid, kes meenusid, et näiteks "Silja Line" ehitati üles järk-järgult, et nii suur laev Tallinna ja Stockholmi vahel hakkab kahjumiga töötama, kuid elame-näeme. Eesti pool tundub praegu küll vaese sugulase osas olevat. Üks tõsisemaid probleeme, mis Eesti poolel lahendada tuleb, on see, et rubla ei ole konverteeritav. Kui inimesed tahavad sellel liinil rublade eest sõita, siis peab laevaselts saama need rublad Eestis ära kulutada. Aga alati, kui on tegu ühisettevõttega, tahavad kõik saada sellelt välisvaluutat. Kui me aga tahame, et meie inimesed rublade eest sõita saaksid, siis tuleks "Estline"-le rublade eest toitu või teenust müüa."

Kas "Nord Estonia" avare-

iga jäite rahule?

"Muidugi jäin. "Estline-Eesti" oli palju vaeva näinud, et võtta vastu nii suurt hulka külalisi, ligi kolmsada inimest. Kui rootslased käisid pühapäeva hommikul ja päeval täiesti tühjas Tallinnas ringi, tekkis mitmesuguseid mõtteid. Olen ligi 3 aastat ära olnud ja mõtlen Tallinna tules, kuidas saaks aidata, et Tallinn näeks välja sama korras kui Rootsi. Kõik teed ja sillad, kogu infrastruktuur – see kõik on kallis ja ka selle hoidmine on väga kallis. Sellega seoses tuleb meelde, kuidas 1982. aastal ülikooli juubeli puhuks Tartu linna värvi ja kui ilus ta välja nägi. Aga selle hoidmine maksab palju. Ühekordselt üks linn korda teha, seda me suudame, aga korras hoida ei saa linn, vaid iga majaomanik või trepikoja omanik. Tuleb taastada omanikustaatus.

Vahel peab selleks kaugel ära käima, et mõnest lihtsast asjast aru saada. Kord, kui olin Firenzes, tahtsin seal ühte muuseumi pääseda. Seal oli aga kirjas, et muuseum on suletud. Küsisin valvuri käest, millal siis muuseum avatakse. Ta vastas, et noormees, see on riiklik muuseum, ega see ole eramuuseum, keegi ei tea, millal see lahti tehakse või millal remont lõpeb. Ega siin keegi sellega midagi kaota. Ja siis mõtlesingi: just-just, siin kõrval on eramuuseum, milles hind on kõrgem, aga see-eest pääsed sinna vähemalt sisse ja saad näha.

Ühiskonnas on küll perioode, mil domineerib üks või teine omandivorm, kuid ma arvan, et meie praegused hädad tulenevad sageli üleritgistatusest. Riigi abil on ju küll võimalik koondada suuri kapitale ja midagi hõlvata, nii tehti näiteks Ameerika Ühendriikides 30-ndate lõpul föderaalteed. Seda on küll võimalik ka aktsiaseltside abil teha. Aga kahtlemata on riigi puhul kasutamise efektiivsus tunduvalt madalam kui erakapitali puhul."

Sel hommikul, kui tulite "Nord Estonia" Tallinna sadamasse, olid seal esmakordselt korraga kõigi kolme tänava alustanud laevaliini laevad. Kuidas Teile tundub, kas see on alles algus või juba Tallinna võima-

luste piir?

"Tundub, et see on tõesti alles algus. Kui vaadata samsuguseid sadamaid või üldse Balti mere äärsed linnu, siis tuletagem meelde, et omal ajal oli Helsinki täiesti Tallinna varjus. Selles mõttes oli Tallinn öitsev hansalinn ja Helsingist ei teadnud keegi öieti midagi. Kui võrrelda Helsingi ja Tallinna sadamaid praegu, siis nähtavasti jätkub tööd mitmele põlvkonnale, et taastada olnu ja mõnele põlvkonnale igaveseks kaotatu."

Sadamas

"Tallinna-terminal" on ümber ehitatud ja täielikult remonditud arhitektuuriliselt huvitav kultuurimälestis – Magasin 2. Sadam annab need ruumid üürile "N&T Estline"-le, kelle tellimisel firma "SIAB" need spetsiaalselt Tallinna-liini jaoks on kohandanud." Nii selgitab avamispühune presibülletään.

Sildi "Pileti müük" taga on "Estline" broneerimisbüroo. Paari küsimuse peale leitakse ka eesti keele oskaja. Anne-Li Seimre teatab, et päeval on keegi eestlannadest kindlasti leida, kuid õhtul mitte alati. Tema sõnul on reisijaid piisavalt, kuid sissetöötamisraskusi jätkub kindlasti mõneks kuuks. Leiduvat neidki reisijaid, kes kas 15. mai sündmuste või viisasaamise raskuste tõttu broneeritud pileteid välja ei osta.

Paari päevaga on sadamas üht-teist muutunud: on tekkinud mõni prügikast, hoone ees seisab buss kirjaga "Estline", kõige toredam aga, et juba kaugelt juhatavad teeviidad ...Tallinna. Alguse asi, laev hilineb väljasõiduga, et lahkuda kõrvuti pool tundi hiljem väljuva "Silja Line"-iga. Seni peaaegu üldiselt eesti keeles kõnelnud saatjad lahkuvad. Ent kaiäärne polegi veel tühi.

Muidugi, kesknädal, siin peabki seisma "Viirelaid". Kapten Valeri Mintšenkovi ole kindel, kas "Viirelaid" edaspidi kaupa vedada jätkub. Reisijaid nähtavasti küll, sest juba on kaks meest kaptenit palumas: ehk võtab Tallinna kaasa. Kahjuks ei, kohad on täis.

Vanalinnas

"Nordström & Thulin" on Rootsi vanim laevakompanii, asutatud juba aastal 1850

ning aastal 1898 alustati regulaarse laevaliiklusega Stockholmist Tallinna ja St. Peterburgi aurikul "Rjurik". ...Oma kompaniis on meil tavaks öelda, et midagi võimatut pole olemas, ainult et võimatu teokstegemine võtab veidi kauem aega." Nii rääkis laevaliini avades "N&T Estline AB" juhatuse esimees ja "Nordström & Thulini" president Roland Bergman.

"Nordström & Thulini" kontor on vanalinnas Skeppsbrol, mille nimi eesti keeles olekski kai. Ühel pool tänavat

on soliidne büroohoone, teisel pool laevad. Kontorihooned akende all seisab punalipu all laev nimega "Estonija", kodusadam Leningrad.

Alakorrusel, "Estline"-i sildiga ukse taga istub "N&T Estline AB" peadirektor Hans Laidwa, kelle kohta Roland Bergman ütles:

"Tegelekkuses on Hans Laidwa väga entusiastlik ja positiivsete ideedega isik ning loomulikult, tegeldes laevaliini avamisega oma sünnimaale Eestisse, ei olnud tema entusiasmil ja töötahtel piire."



Foto väljaandest "Nytt från Stockholms hamn"

"Estline"-i broneerimisbüroos väideti, et 15. mai sündmused ja viisasaamise raskused on huvi Eestisse sõidu vastu kahandanud, mitte kõik ei ole oma tellitud pileteid välja ostnud. Kas huvi langus on tuntav?

"On juhtunud, et viisa saamine võtab kauem aega, aga mõned inimesed on närvilisid. Nad on ju oma sõidu planeerinud, ja kui viisad ei ole valmis, siis ... nad planeerivad ümber. Ega neid teab kui palju ole."

Kui kaua peab "Nord Estonia" sõitma, et end ära tasuda?

"Oleme oma kalkulasioonidesse pannud 12 aastat, kuid usun, et vahetame selle enne välja. Olen kindel, et 12 aasta pärast see laev enam siin ei sõida, et siis on juba uued ja moodsamad laevad.

See laev maksab 30 miljonit dollarit ehk ligi 200 miljonit Rootsi krooni. See kapital on meil ju praegu kinni ja peab

ennast tagasi teenima. Peame pankadele laenuprotsenti maksma ja igal aastal osa laenu tagastama."

Kas selle laevaga Tallinna saabumine oli piisav kroon Teie pikaajalistele pingutustele?

"Oli küll. Olen selle jaoks töötanud nüüd juba poolteist aastat iga päev, ka puhkepäevi. See oli ilus ja hea tunne."

Kas nüüd, kui laevaliini on avatud, on jäänud tavaline igapäevatöö liini käiguhoidmiseks?

"Veel mitte. Kõik on niivõrd uus, et iga päev tuleb uusi probleeme. Seni oleme suutnud need kõik lahendada. Loodame, et sellest tuleb midagi jõukat ja jääb kauaks!"

Tõepoolest, Roland Bergmani sõnul on suurenevate kaubavedude ootuses plaanis käiku panna ka suur ro-ro tüüpi laev täiendavate reiside tarbeks.

19.–20. juuni

Madli Vitismaan
Dmitri Prantsu fotod

Augustilõpu kommentaar siit kaldalt

"Estline-Eesti" turismidirektor
ANDRUS VAHER:

"Nord Estonia" piletid on küll juba aeg välja müüdud, kuid selmas ei ole reisijaid nii palju, kui me lootsime. Paradoks on siin selles, et rootslased eelstavad sõita kahekesi, kuid kajutid on suuremad. Nii ongi kõik

kajutid välja müüdud, kuid laev siiski poollühi. Piletihind on aga ainult umbes pool laeva tulust.

Oleme tänava teinud väga suuri kapitalimahutusi, nii et esimene aasta muidugi kasumit ei too. Sadamahoone ehitus püsib graafikus, lõplikult

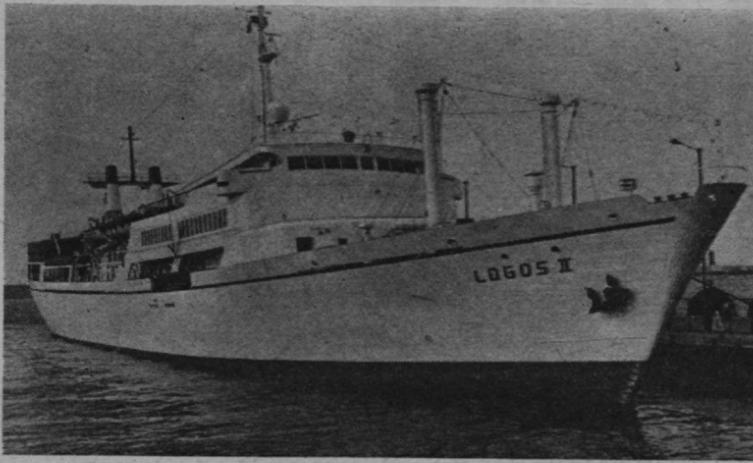
valmib arvatavasti oktoobri lõpus.

Kaubaveoga pole ükski parvlaev rikkaks saanud, kuid kaubaveo aitas tagada liini stabiilsust. Siiski pole meie kaubaveo Skandinaaviaga nii tihe, et kõigi muude liinilaevade kõrval ka "Nord Estonia-

le" pidevalt kaupa vedada jätkuks.

Nõukogude raha eest müüme igale reisile 280 kohta, ükski Eesti reisija, kes on sõita tahtnud, pole laevalt maha jäänud. Kuid hr. Rahumaal on õigus, Eestis on alanud mingi valuutakõrgumise hullus. Meie

müüme pileteid N. raha eest, kuid kulutada seda raha Eestis ei saa. Busside ja hotellikohtade eest maksame täies ulatuses valuutas, toitlustamise eest pool. Kui kõik küsivad meie käest ainult valuutat, siis oleme sunnitud kitsendama Eesti rahva sõiduvõimalusi.



Laev ei üksnes meresõiduks

Ligi kaks nädalat seisis Tallinnas Linnahalli kai ääres suur valge laev, nimeks "Logos II". Heitkem õige pilk "Vöörsonade leksikoni": **Logos**(kr.), 1) sõna, kõne; mõiste; mõistus; 2) vana-kreeka filosoofias: materialistidel - üldine seaduspärasus; idealistidel - vaimne ürgolemus, jumalik mõistus; 3) kristlikus teoloogias - lihaks saanud "sõna", samastatav jumala isikuga.

Just nii mitmetähenduslik see rahvusvahelisele organisatsioonile "Educational Book Exhibits" kuuluva laeva nõ. mõte osutusi olevat. Ta seilab mööda maailma meresid, peatub paariks nädalaks ühes sadamas, siis teises, siis ... neljasaja kolmandas näi-

teks. Tal on pardal raamatud ja nii umbes kakssada inimest. Esimesed on eelkõige saksa ja inglise keeles (meile jõudes oli ka vene- ja soomekeelseid), teised on kõik kristlased (meeskonna kohta ausalt öelda küll ei pärinud) ja kuuluvad enam kui kolmekümnesse rahvusse. Nende näituse- ja müügi raamatud räägivad kõigest, mitte ainult kristlusest, inimesed samuti. Ehkki viimaste sügav veendumus on kristlus ja nende peaesmärk misjonitöö mistahes maailma otsas. Enamik neist on noored, on noori perekondi - neid koguni nii palju, et talviti peab lastele laevas kooli pidama. Igal on oma töö: ollakse ametis nii köögis kui raamatukogus, nii pesu-

majas kui kontsertide, koosolekute, seminaride, programmide ettevalmistamisel. Palka ei saada; ettevõtmist toetavad paljude maade firmad, erasikud ja muudugi paljud kirikuorganisatsioonid. Seltskond muutub kogu aeg, tavaliselt ollakse selle töö peal mõni aasta ja nähakse ära suur osa maailma maid. Meile tuldi Leningradist ja edasi mindi Riiga.

Niipalju raamatuist ja inimestest. Nüüd siis nende inimeste praegusest kodust. Kui "Logos II" selle teisel siinviibimise nädalal vaatama jõudsin, polnud laeva kohta käivat prospekti enam saadaval. Mu palve peale läks informatsioonist istunud hästi must mees, Jonathan nimi (kõigil asjaosalistel, ka noortel Eesti kristlastel, kes oma uusi tutvavaid laeva Tallinnas seismise aegu abistasid, olid rinnas vaid eesnime avavad sildid) seda küll otsima, aga ei leidnud enam ühtegi. See ameerika poiss ei teadnud laevast

kolleeg Meelike Saarna (RH, 10. aug. 1990) kirjutatud, kel too leidmata jäänud prospekt õigel ajal käepärast oli. 1968. aastal ehitatud laev vedas omal ajal Hispaania ja Põhja-Aafrika vahel autosid; nime päris esimeselt, seitseteist aastat usu ja raamatutega merd sõitnud, 401 sadamat ja seitse miljonit külastajat näinud laevalt. Niimoodi siis seletub ka rooma number kaks praeguse laeva nime taga.

Kui küsisin, kuidas Eestimaa küllastamisega rahul ollakse, tuli Jonathanilt veel üks *wonderful* - sedakorda meie, s.o. inimeste kohta, kes lausa hunnikute viisi juba raamatuid olla ostnud. Ka selle tunnukese jooksul, mil väljapandut lehitsesin, märkasid vähemalt neljas kohas hoolsat raamatute juurdekandmist - ju oli riulis või põrandal jälle tühja ruumi tekkinud. Ja tõesti-tõesti, nägin ise vähemalt kahte ostjat rõõmsalt kassa poole suun-

dumas, endal nina süleskan-tavast raamatuvirnast vaevalt üle paistmas. Saksakeelsete raamatute kohta oli pea iga riituli küljes silt, et *nur I rbl.*, ingliskeelsete kohta aga: väikesed raamatud maksavad viis, keskmised kümme ja suured kakskümmend viis rubla. Hoidsin minagi käes kahte, mida ehk elus vaja võiks minna - ühe suure Ameerika näitekirjaniku Eugene O'Neilli kirjavahetust ja teise sama suure Ameerika näitekirjaniku Arthur Milleri autobiograafiat. Aga mõlemad olid kindlalt kahekümne-viiese kaalu. Ostmata jäid. See-eest ulatas kena eesti neiu laevast lahkumisel täiesti niisama eestikeelse vihikukese, *Printid in England*, mis kogu sellele ettevõtmisele omasel pealetükkimatul moel kõiki meid, siin-elus ostjaid ja ostmata jäetjaid, Iga-veele Elule mõtlema võiks juhatada.

Mari Vamba
Dmitri Prantsu fotod

ise suurt muud, kui et enne olla olnud üks teine, mis kusagil õnnelt otsa sai. Aga praegune ongi suurem ja igati parem, lausa *wonderful*. No-jaa, ega tema, nooruke, 1987. aastal olnudki veel miski misjonitöö tegija - missiooni kandja, kui esimene "Logos" Tšiili ranniku lähedal karile jooksis, mõtlesin mina, seda fakti ühest meie lehest juba lugenu, vaikselt omaette. Nii et nüüd kasutangi



MERLE

A
Alfa



avamerevõistlus. avamerejahtidel meredel ja ookeanidel (erandina ka suurematel järvedel või jõgedel, aga ka kaitsmata rannavetes) korraldatav regatt, mis võib koosneda ühest või mitmest võistlusest ja kesta mõnest tunnist ümber maailma purjetamiseks (Whitbreadi ümbermaailmapurjetus) vajaliku ajani. Prestiizikamatel on nt. võistlused Admirali karikale, tähtsaimad Läänemere korraldatavad a-d on Muhu väina regatt, Läänemere karikavõistlus, Gotlandi Runt jt. Tuntuim ühemehe-ookeanivõistlus on OSTAR ja kahemehe oma TWOSTAR. Vt. ka Cowesi nädal, Kieli nädal.

Võistlus sõidu nimetus	Algusaasta	Stardi-paik või sadam	Sihtkoht	Raja pikkus (miilides)	Korraldamis-sagedus	Märkusi
Transpaoc	1906	Los Angeles	Honolulu	2225	kord 2 a. jooksul	Kuni 1925. a. starditi San Pedrost Varem starditi New Londonist ja Brooklynist Põõrdepunktis Fastneti majakas liiri meres
Bermuda regatt	1906	Rhode Island	Bermuda	635	igal paaris a-l	
Fastneti regatt	1925	Cowes	Plymouth	605	kord 2 a. jooksul	
Sydney-Hobarti regatt	1945	Sydney	Hobart	630	igal a-l	
Regatt ümber Britannia saare	1966	Plymouth	Plymouth	2079	iga 4 a. tagant	Vahepeatused Crosshavenis, Castleys, Lerwickis ja Lowestoftis, meeskond 2-liikmeline
Kahekesi üle Atlandi võidupurjetamine		Plymouth	Newport	2900		

avariiplaaster. vahend laeva allveeosa vigastuse tagajärjel tekkinud augu või praou ajutiseks sulgemiseks. Eristatakse pehmeid, poolpehmeid ja jäiku a-reid. **P e h m e p l a a s t e r** valmistatakse neljakandilistest, omaval läbiõmmeldud presenditükkidest, nende vahel on tugevdamiseks matid või terastrossist (vaierist) võrk, ääred ümbritsetakse trossiga (plaastril liikross), igas nurgas ja servas on kousiga aas või lüüversiga auk kiilualuste ja pingutusotste (plaastril sootide) kinnitamiseks. Kiilualused otsad ja plaastrisoodid valmistatakse pehmest vaierist ning kinnitatakse plaastril nurkadesse taglaseseekliga (seekel). Plaastril ülemisse serva kinnitatakse 25 cm vahedega märgistatud kontroll-liin, mille pikkust arvestatakse plaastril keskpunktist ja mis aitab määrata plaastril kaugust veeliinist. Kiilualused otsad (eelnevalt võõrist või ahtrist kiilu alt läbiviidult) kinnitatakse plaastril alumistesse, plaastril soodid aga ülemistesse nurkadesse. Nende otstega viiakse plaaster mööda laeva välis-parrast augu kohale, kiilualused otsad kinnitatakse ja soote talide või vintsidega pingutades tõmmatakse plaaster vastu auku. **P o o l p e h m e l p l a a s t r i l** on puidust raamistik (karkass) kuhu kinnitatakse tõrvatükudega täidetud purjeriided

padi ja nurkades aasad otste kinnitamiseks. **J ä i k p l a a s t e r** koosneb kahest risti olevast lauakihist, kihtide vahel on veetihepresent, mille ääred keeratakse üle plaastril serva moodustamiseks tõrvatükudega täidetud pehmet serva. Kasut. augu või praou seestpoolt sulgemiseks vastu parrast puitprussi ja kiiludega või mehaanilise toega surudes.

avariivarustus. tööriistade, materjalide ja inventari minimaalne kogus laevas veetiheiduse, kere ja taglase tugevuse ning torustiku töökindluse taastamiseks pärast avariid. A-e normid on sõltuvalt laeva ettenähtud sõidupiirkonnast ja kasutusala-st. NSV Liidus kehtestatud NSVL Registri eeskirjadega. A-e hulka kuuluvad metalli- ja puidutööriistad, msg. plaastrid (avariiplaaster) ja matid, puitprussid, plangud, kiilud ja punnid, tõrvatakk, tsement, liiv, vesiklaas, pliimennik, msg. naelad, poldid ja klambriid, mehaanilised kruvitoed ja liigendklambriid, pehme traat ning tungraud. A-t hoitakse laeval kergesti ligipääsetavates kohtades ja masinaruumis, hoiukastid vastava pealkirjaga ja varustuse nimistuga kastikaanel, eraldusmärgiks lai sinine triip (või täielikult siniseks värvitud). Muuks otstarbeks on a-t keelatud kasutada.

Nimeta laevade sadamas

Narva-Jõesuus paikneb osa kalurikolhoosi "Oktoober" laevastikku, nende seas ka värskest umberehitatud ja värvitud kaubalaev romantilise nimega PTS-0050. Tähendavat maakeeli *vastuvõtu-transpordilaev nr. 50* (venekeelsete sõnade esitähed). Kapten Nikolai Morozov sõnab, et ees seisab esimene reis Helsingisse, kuhu hakatakse vedama pakettaluste puitu. Seda saadab välja kolhoosi sees moodustatud aktsiaselts, kes saab ka laeva tulu. Kunagi edaspidi tahaks aga meeskond laeva välja osta, et ise palga asemel tulu saama hakata.

Kalurikolhoosi "Oktoober" laevastiku peakapteni HARALD TOMULA sõnul on see peaaegu ainus võimalus kolhoosile valuutat teenida, et laevadele tarvilikke seadmeid osta. Laevad saavad kolhoos Peeter I aegse varustusega; kompassi tuntud ka siis, vaid käsilogi asemel olevat nüüd mehaaniline logi.

On leitud teinegi võimalus. Et hinnapoliitika ei pane kalureid huvituma sellest, et tursk meie toidulauale jõuaks, siis müüakse seda neile, kes tollest kalast paremini lugu peavad. Kui kahe tonni tursa eest saab laevale korraliku lokaatori osta, siis pole imestada, kui Eesti pü-

gilimiidi arvelt püütud tursad laevajuhtimis- või püügiseadmete eest ära müüakse. Nii on mitu laeva saadetud Skandinaavia riikidesse end ise seadmestama. Pealegi polevat N. Liidus toodetud aparatuurid kuigi töökindlad.

Kuid miks ikkagi pole laevadel nimesid? Harald Tomula väidab, et laevade nimede pärast on piirivalvega palju tüli ja pahandust olnud. Kui laeva nimi on näiteks "Oru", aga morses edasiantud nimest kuidagi aru ei saada ja igas neemenukas seletama peab, et see pole šifreering, siis kaob tahtmine laevadele nimesid panna. Ja nii ongi Narva-Jõesuu sadamas kõiks-

gu tähe- ja numbrikombinatsioon. Ainuke nimega laev on "Virus", seda kapten Ülari Tomsoni tungival nõudmisel.

Ja veel. Narva-Jõesuugi asub Soome lahe ääres, näiteks Hamina, kuhu ka on kaupa tulnud vedada, ei ole kuigi kaugel. Mõni tund otse põhja poole ja... Aga ei. Enne tuleb üle poole ööpäeva sõita Tallinna, et Kalasadamast läbida piirivalve- ja tollikomisjon, ja alles siis võib kõigepealt tagasi sõita ja seejärel põhja poole keerata. See tee on üle nelja korra pikem. Ka Helsingi tee käib läbi Tallinna. Seni on nii.

Madli Vitismann



Valeri Ošomkovi foto

AIDS

jõudis kolm kuud tagasi Eesti Merelaevanduse süsteemi

Sanitaar-epidemioloogia jaama andmeil on Eesti Merelaevanduses registreeritud esimene AIDS-i põhjustava viiruse kandja.

Pidasime kaua aru, kas seda teavet maksab edastada; püüdsime ette kujutada, kuidas sellele reageeritakse. Päriskindel, et ikka leidub mõni, kes hakkab arstidelt viirusekandja "väljaandmist" nõudma, ehkki sellest poleks vähimatki kasu. Meil on täiesti teine eesmärk: loodame, et keegi jääb ehk varitseva surmaohu üle esmakordselt tõsiselt järele mõtlema. Jääb mõtlema ja hakkab end selle võimaluse eest hoidma.

Juba pikka aega ei võta me AIDS-ist nakatatuid kui kõlvatuid, pähelist eluviisi harrastavaid inimesi. Kõik teavad, et Nõukogude Liidus on kõige populaarsem viis seda ravimatut haigust saada – meditsiiniga tegemist teha. Narkomaanid, homoseksualistid ja prostituudid pole välismaal ammu enam riskigruppide seas esikohal. Hiljuti oli USA-s pretsedenditu nakatumisjuhtum: see toimus korvpallivõistlusel kahe mängija kokkupõrke aegu.

Viirusekandja ilmumine meie koondises tekitab selles kollektiivis, kus ta töötab, paratamatult inimestevaheliste suhete probleeme. Loomulikult peavad arstid oma ametisaladust hoidma, ent mu isiklik arvamus on, et viirusekandja ilmsikstulek on vaid aja küsimus. Kuidas ta kolleegid end siis ülal peavad? Kuidas administratsioon käitub?

NSV Liidu Tervishoiu-ministeeriumi meditsiiniabi korraldamise peavalitsuse juhataja asetäitja L. Makarova ütleb oma kirjas meie sanitaar-epidemioloogia jaamale järgmist: "NSV Liidu Tervishoiu-ministeeriumi peavalitsus, vaadanud läbi teie kirja AIDS-i nakatunute, samuti viirusekandjate töölelubamise kohta, teatab, et vastavalt NSV Liidu seadusele "AIDS-i profülaktikast" (20.04.90, lk. 8) pole lubatud neid inimesi töölt vallaandada ega keelduda tööle võtmast, pole lubatud keelduda võtmast neid ravi- ja õppeasutustesse. Ka ei ole lubatud nende inimeste muude õiguste ja seaduslike huvide kitsendamise vaid sel põhjusel, et nad on AIDS-i haiged või viirusekandjad. Samuti ei tohi nende inimeste sugulaste ja lähedaste elupaigaõigust ega muid õigusi ning seaduslike huviseid kahjustada."

Seadus seaduseks, aga mida peavad tegema tavalised, enda pärast hirmul inimesed hirmuäratavate kuulujuttude keerises? Raske öelda. Ma arvan, et igas olukorras peaks meeles pidama: see võib tänapäeval igaühaga juhtuda.

P.S. Sanitaar-epidemioloogia jaama andmeil töötab "Eesti Kalatööstuses" kolm AIDS-i infektsiooni saanud inimest.

"Morjak Estonii" 1990, nr. 33

Artur Gusseinov

Eesti Merelaevanduse
laevade asukoht seisuga
3. september (peadispetšeri
osakonna andmeil):

"IVAN BABUŠKIN" — Džiddas
"70-LETJE OKTJABRJA" —

Džiddas

"VIKTOR BAKAJEV" — El

Jouabailis

"KRISTJAN PALUSALU" — teel

Tallinnast Churchilli

"VIKTOR KINGISSEPP" — teel

Churchillist Tallinna

"SKULPTOR MATVEJEV" — teel

Tallinnast Kalundborgi

"NIKOLAI JANSON" — Tallinnas

"BORISS BUVIN" — Marielis

"NIKOLAI VILKOV" — remondis

Riias

"TIMUR FRUNZE" — teel

Antwerpenist Leningradi

"ALEKSANDR ÖSSIPOV" — teel

Las Palmasest Lagosesse

"LENINSKAJA GWARDIJA" — teel

Conakryst Tallinna

"ALEKSANDRA ARTJUHHINA" —

San Pedros

"ANDREI ANDREJEV" — remondis

Szczecin

"MAKSIM LITVINOV" — teel

Antwerpenist Bandjuli

"PJOTR KRASSIKOV" — Szczecin

"VASSILI ŠELGUNOV" —

Tallinnas

"JOSSIF DUBROVINSKI" — teel

Lagosest Rio de Janeirosse

"NIKOLAI ŠVERNIK" —

Grangemouthis

"JOHANNES LAURISTIN" —

Ventspilsis

"JAAN ANVELT" — teel Rouenist

Dualasse

"OLGA VARENTOVA" — teel

Tallinnast Freetowni

"IVAN RUSSAKOV" — teel Dualast

Las Palmasesse

"PAVEL DAUGE" — Luandas

"MIHHAİL KEDROV" — teel

Lagosest Paranaguasse

"IVAN BELOSTOTSKI" —

remondis Luandas

"ALEKSANDR VINOKUROV" —

Tallinnas

"VERA LEBEDEVA" — Vahemerel

"IVAN POKROVSKI" — teel

Iskenderunist Tallinnas

"VILJANO" — teel Iljitsšovskist Bari

"GRUMANT" — teel Ceutast

Alexandriasse

"GULBENE" — Tallinnas

"KOHTLA" — teel Ceutast

Kaliningradi

"KOPU" — Baris

"PAIDE" — teel Barcelonast

Kaliningradi

"POVENETS" — Rijekas

"RISTNA" — Koparis

"HELTERMAA" — remondis Loksal

"SEGEŽA" — remondis Loksal

"OSVALD TUUL" — teel Koparist

Kreekasse

"HUDOŽNIK NESTEROV" — teel

Tallinnast Breviki

"IVAN RABTŠINSKI" — teel

Napolist Annabasse

"ARNOLD SOMMERLING" — teel

Rouenist Kaliningradi

"HUDOŽNIK PIMENOV" — Ploces

"HUDOŽNIK KORIN" — teel

Gdyniast Riiga

"JURI KLEMENTJEV" — teel

Leningradist Creekseasse

"KAPTEN VOOLENS" — teel

Københavnist Tallinna

"MEHAANIK KRULL" — Kielis

"JUNOI PARTIZAN" — Tallinnas

"KESSULAID" — teel Helsingist

Århusi

"VIIRELAID" — Tallinnas

"MANILAID" — remondis Klaipedas

"SUURLAID" — teel Københavnist

Helsingisse

"HEINLAID" — teel Århusist

Helsingisse

"VASSILI KUTŠER" — Tallinnas

"FRITZIS GAILIS" — Karlstadis

"GLEB SEDIN" — teel Bremenist

Tallinna

"FRITZIS ROZIN" — Kaliningradis

"AUGUST KULBERG" —

Ellesmere-Portis

"AMBLA" — teel Rotterdamist

Tallinna

"ANDJALFELD" — teel

Sunderlandist Gdyniase

"AEGNA" — teel Ventspilsist

Moerdijki

"KABONA" — Moerdijkis

"MOHNI" — teel Bremenist

Ventspils

"RAPLA" — Creekseas

"SEMJON ROŠAL" — teel

Ventspilsist Moerdijki

"TERIBERKA" — remondis Loksal

"VIRTŠU" — remondis Loksal

"KARL KRUSTEIN" — teel

Vlissingenist Gdyniase

"OSMUSSAAR" — teel Rotterdamist

Tallinna

"OTEPÄÄ" — Ventspilsis

"TAHKUNA" — Greakeris

"ARNOLD VEIMER" — teel

Tallinnast Norrköpingisse

Asutanud
Eesti
Merelaevandus

EESTI MEREMEES

Ajaleht
ilmub
teisipäeviti

TOIMETUSE ADDRESS:

200010 Tallinn, Uus-Sadama 14

Telefonid:

43-05-09 ja 42-84-69 (korrespondendid ja

vastutav sekretär), 42-56-44 (toimetaja)

EKP Keskkomitee Kirjastuse
trükikoda
Ofsettrükk
Maht 2 trükipoognat
Tellimuse nr. 3919
Tiraaz 2500

Toimetaja
ROLAND TRUBETSKOI
Tegevtoimetaja
MADLI VITSMANN