



# EESTI MEREMEES

Ilmub (vaheaegadega) alates 1950. aasta 21 juulist

Nr. 2 (912) Teisipäev, 5. veebruar 1991

Hind 10 kopikat

## TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ Mälestades Hermann Seppa lk. 2
- ☛ Pardakõnelusi "Arnold Veimeril" lk. 3
- ☛ Saage tuttavaks: Elmar Pettai lk. 6
- ☛ Viieteistkümnenda jaanuari rahustav õhtupoolik lk. 7
- ☛ Merle XII lk. 7



## Eesti Meremeeste Liidu volikogus

Tallinnas peeti Eesti Meremeeste Liidu volikogu järjekordne koosolek. Päevakorras oli meremeeste liidu üldkogu koosoleku ettevalmistamine, tehti ka ettepanekuid liidu töö parandamiseks. Volikogu otsustas korraldada **üldkogu koosoleku 30. märtsil kell 12 Tallinna Mereklubis**. Volikogu koguneb oma järgmisele koosolekule 13. märtsil kell 12 Tallinna Merkolledžis (Endla 4). Seal otsustatakse üldkogu koosoleku päevakord.

Eesti Meremeeste Liidu asjur võtab meremehi vastu 7., 12., 13., 18., 22. ja 27. veebruaril kella 10–13 Eesti Meremuuseumis (Tallinn, Pikk 70). Samas saab igal tööpäeval tasuta liidu liikmemaksu.

Heino Tohver



## Telefoni- jutt

Kuuldavasti on "Eesti Mereagentuuril" aastavahetusel Pärnus asjaajamisi olnud. Mida te seal tegite?

**"Eesti Mereagentuuri" direktor TANEL NURMETALO:**

Jaanuari alguses avasime oma Pärnu osakonna, mille juhatajana asus ametisse endine Eesti Merelaevanduse ülem Arno Kask. Navigatsioonihooaja alguseks asub seal tööle 2 inimest.

Kuid te võitsite ju varemgi Pärnus laevu vastu?

Seni sõitsime iga kord Tallinnast kohale ja pidime tagama ka piirivalve- ja tollikomisjonide sõidu sinna ja tagasi.

Aasta lõpus aga oleval teil seal ebameeldivusi olnud?

Harilikult katkestatakse Pärnus navigatsioonijäälude tõttu. Seekord oli aga ilmastik soodne ja keegi ei osanud ette näha, et pikaajaliste lõunatuulte tõttu tekib Pärnu lahte kuni Liivimaa jääriist.

Meie pidime vastu võtma Rootsi laeva "Hanna", mis ei saanud jääriist tõttu sadamasse siseneda. Pärnu sadama juhtkond palus 29. detsembril Eesti Merelaevanduselt teograafi teel abi, kuid ei saanud oma abipalvele vastustki. Kui Pärnust paluti uuesti abi, saadi vastuseks, et pöördutagu nende poole pärast uut aastat. Leian, et see on mere-eeetika rikkumine — jätta vastamata, rääkimata abistamisest. Pärnu sadam ei palunud ju abi tasuta, oldi valmis praami rentima. Eesti Merelaevanduse niisugune käitumine ei soodusta mereorganisatsioonide koostööd Eestis.

Kuidas see lugu laheneb?

Tuli "Birkenwald", tubli saksa kapten peal, rammis jääst läbi ja "Hanna" sai sadamasse sisse sõita. Väljasõiduks saatis Tallinna Uussadam vastutulelikult oma püksiri "Sömer".

Helistas Madli Vitismann

## Mis uudist?

**Eesti Meremuuseumi osakonnajuhataja KATRIN SAVOMÄGI:**

Paistab, et jäävad ära tänavused vahetusnäitused, eeskätt vahetus Taaniga: ei julgeta ärevatel aegadel meile tulla.

Aga on ka rõõmsam uudis: äsja saime kirja Göteborgis väljakaevamisi finantseerinud sihtasutuselt. Tänuks tubli töö eest allveearheoloogilistel väljakaevamistel Ida-India kompanii XVIII sajandil hukkunud laeva "Göteborg" vraki juures kutsutakse mõõdunudsuviseid kaevajaid turismireisile.

Et laev tuli oma väärtusliku laadungiga Göteborgi Hiinast, tehakse laevalt leitud esemete näitus Hongkongis. Reisiseltskond saab osa võtta näituse avamisest ning tutvuda 22. märtsist 3. aprillini vaatamisväärselga Pekingis, Xianis ja Hongkongis. Stockholmist Pekingisse sõidetakse lennukiga.

Fantastiline reis fantastilise hinna eest: muidu 22 000 krooni, kuid allveearheoloogilisel ekspeditsioonil osalenuile kõigest... 12 965 krooni; see on võimalik tänu headele sidemetele ja koostööle Rootsi ja Hiina reisibüroode vahel. Et me teaksime, millest ilma jääme, saadeti meile koos kutsega ka Hiinat tutvustav reisiprospett. Siiski on meil kolmel (väljakaevamistel osalesid veel allveearheoloogia klubi "Viikar" liikmed Avo Jüris ja Käido Peremees) hea meel, et meidki meeles peeti. Aitäh kutsumast!

Küsis Madli Vitismann

\* \* \*

Tsentraliseeritud valuutafinantseerimine laevade ostuks on lõpetatud. Seetõttu uurib Eesti Merelaevandus nende ostmise võimalusi välisfirmade käest lisatulu arvel. On sõlmitud leping viie laeva ostuks samalt firmalt, kellelt on varem saadud "Osvald Tuule"-tüüpi laevad. Nende kättesaamine on kaheks kuuks edasi lükkunud, sest finantsküsümused on segased: N. Liidu presidendi ukaasid valuuta kommertskursi ja maksustamise asjus muudavad olukorda. Kui see leping ei saa tegelikkuseks, on otsustatud kuut "Povenets"-tüüpi laeva edasi kasutada.

\* \* \*

Laevanduse töökollektiivi nõukogu otsustas seoses toidukaupade kallinemisega hakata maksma kompensatsiooni neile kaldatöötajatele, kes ei saa osa tasuta kollektiivsest toitlustamisest. See on inimese kohta 30 rubla kuus ja teeb sel aastal kokku 280 000 rubla. Kompensatsiooni tuleb maksta Eesti Merelaevanduse töötasu fondist.

Eesti Merelaevanduse raadiobülletäänist

# Mälestades Hermann Seppe

(12. V 1912 — 11. I 1991)

Hiljuti suri meie viimane kuulsaim laevahitaja Hermann Sepp — mees, kes oli veel ehitatud suuri purjelaevu, rääkimata sadadest paatidest. Ta oli pärit tuntud Saaremaa laevahitajate dünastiast. Purjelaevu ehitasid juba tema vanaisa ja isa. Aastakümneid ehitas ta paate Kolhoosidevahelises Laevatehases ning Spordilaevade

Katsetehases. Viimaseks suuremaks tööks oli olümpiajahtide ehitamine.

Eesti Meremuuseum on Hermann Sepale palju tänu võlgu. Muuseumis ringi jalutades võib tema kätetööd kohata mitmel pool. Ta on paigaldanud läbi mitme korruse ulatuva purjelaeva "Triinu" masti ja purje, samuti ka väikese kalapaadi masti ja purje. Väärtuslikud on maketid, mis näitavad purjelaeva ning paadi ehitamist. Hindamatu on tema panus muuseumi barkantiini "Vega" restaureerimisel. Võimatu on loendada neid paljusid kordi, kui Hermann nii nõu kui jõuga abiks on olnud. Hermann Sepa nimi jääb Eesti merendusajalukku püsima.

Eesti Meremuuseum



## Laevaehitajatest ja meresõitjatest Lääne-Saaremaal

Kui Riia lahest läbi Irbeni väina sõita, võtab meid tervitades vastu Läänemere laugjas ummiklane. Paneme kursi Vilsandile. Paremasse pardasse jääb Sõrve majakas ja kirdesse suunduv Sõrve sääär, mis ühineb Salme kaelas Saaremaaga. Lõo lahest kuni Vilsandi saareni jääb umbes 30 km pikkune rannariba — Saaremaa edelarannik. Rannik on madal, kruusase pinna nasega maa, meie kursil ei ole ta peaaegu nähtav, paistab ainult Viidumäe kõrge, sinine metsariba. See rannaosa omab meile tähtsust sellepöolest, et seal on sündinud kasvanud paljud meie tuntud laevameistrid ja meresõitjad.

Lõo lahe kaldal asus endise Pilguse mõisa karjamõis — Lahetaguse. Seal sündis kuuluis meresõitja Bellingshausen. Samas Lahetaguse külas elas laevameister Mihkel Laht, kes valmistas oma elu jooksul ilusa kujuga purjelaevu. Kolmemastilised sõsarlaevad "Hiituväin" ja "Hiituväin" olid tema töö muster näidised.

Kõrvalasavas Riisu külas elas laevameister Reedik Tuum, kelle suurim laev oli neljamastiline kahvelkuunar "Koit". Samas külas elas ka tuntud kaugsõidukapten Daavi Oige. Sõrve-Kihelkonna maanteed mööda edasi sõites, Kõllandi ja Koovi küla piiril merekaldal asus paadi-

meister Mihkel Vakkrooni paadiehituse kuur. Hüüdnimega "Juru Mikk", ehitas ta suuremaid purjepaate põhiliselt Lätimaale, milliseid igal kevadel oma purjede all Lätimaale viis. Selleks kauples ta abimeesteks Riiga ja Läti rannadesse tööle sõitvaid töömehi ja Kuramaale sõitvaid karjalapsi. Nende sõitude ohtlikkusest annab ülevaate Aadu Hint oma romaanis "Tuuline rand".

Juru Mikk olevat ehitanud ka kaks lustkutterit (jaht), ühe Pidula mõisa omanikule, teise Kuressaare kaupmehele. Jahid polevat aga omaval võistelda saanud, kuna segas vahel asuv Sõrve sääär. Seda rääkis minu isa, kes poisikesepõlves oli Miku juures pasukütjaks ja needimise torni vastuhoidjaks. Samast perekonnast on pärit Koki külas ja Leisis elavad kuulsad paadimeistrid Vakkroonid.

Koovi külas elasid kaptenid Mihkel Mälk, Mihkel Kreeps, Reedik ja Oskar Sulg.

Kipsi külas elasid laevameistrid ja kaptenid Taavi Hannus ja Laes Puss. Nad sõitsid alguses kaugsõidus, hiljem aga ehitasid väiksemaid kaljaseid ja sõitsid nendel kipiina.

Järgmine küla on Pilguse. Samanimelises mõisas elasid Bellingshauseni vanemad.

Sama mõisa lähedal, merekaldal asuvas Pussa talus

elas minu vanaisa Ado Hermu p. Sepp. Teda loeti üheks viljakamaks laevameistriks, kes on ehitatud kõige suurema arvu purjekaid. Samas talus on sündinud tema poeg Peeter ja samas olen sündinud ja koolis käinud mina.

"Kabeliväljal" hargneb Kihelkonna maantee käheks, vasakule suunduv tee viib läbi Jõgela, Himmiste, Karala ja Atla küla ning ühineb Loo-na mõisa lähedal jälle Kihelkonna maanteega. Nimetatud külates elas kõige rohkem laevameistreid ja laevapuu-seppi, samuti meresõitjaid.

Pussa talu lähedal elas laevameister Mihkel Himmist ja tema poeg Jaan. Nemad ehitasid mitu laeva Paatsalus. Jõgela külas, Pilguse mõisa lähedal elas laevameister Peeter Põld. Tema poeg August Põld töötas meistrina Tallinnas asunud Jakob Kiili paaditöökojas.

Himmiste külas Kaarli talus elas tuntud laevameister Peeter Himmist, kes tegutses Saaremaal veel pärast Suurt Isamaasõda, ehitas Mustjalas m/l. "Saaremaa". Tema poeg August oli kuuluis laevasepp, töötas minu isaga koos laevade ehitusel. Samas külas Haaba talus elas kuuluis laevasepp Aadu Himmist ja tema poeg Osvald. Kuulsad laevasepad olid veel Peeter Treima ja tema pojad Jakob ja Artur.

Atla külast Kuneri talust on pärit kuuluis laevameister Jakob Kiil, kellele kuulus Tallinnas Miinisadamas paadi- ja jahitööstus. Enne Kihelkonna alevisse jõudmist viib tee mööda Järve talust, kus elas kuuluis laevameister Mattis Hohensee. Tema juhtimisel ehitati Kablis Eesti kõige suurem purjelaev "Andreas Velde". Samas on sündinud ka tema poeg Kusti Hohensee, kes oli samuti laevameister. Kihelkonna lähedal elas veel laevameister Mangius. Nüüd on mainimata veel Viidumäel elanud Aadu Vammus, kes tegutses laevameistrina Häädemeestel ja sellega võiks nagu Saaremaal elanud laevameistrite loetelule joone alla tõmmata. Nagu eelpool mainitud, elasid sealkandis ka kuulsad laevapuu-sepad ja meresõitjad. Kuna kirjeldatud ranna piirkond oli kõige kehvema maapinnaga ala, kus pärast vihmasadu põllumaal musta mulda ei paistunud, kõik oli valge kruus, siis sündis see asjaolu peale teoorjuse kaotamist eluüldpidamist otsima kaugemalt.

Juba 18. sajandi keskpaiku hakkas puust laevade ehitus hoogu võtma eriti Riias, hiljem ka Läti rannikul Orajõel, Treimaruse, Kablis ja ka Häädemeestel ning Pärnus.

Ehitusmeistriteks olid enamasti saksa rahvusest laevameistrid. Töölisteks olid aga

saarlased ja hiidlased. Seal saadud kogemuste põhjal hakkasid paljud tähelepanelikumad ja ettevõtlikumad saarlased ise omal käel laevahitust juhtima. Minu vanaisa olevat kuulduste järgi esimene meister olnud, kes valmistas saksa meistrite eeskujul laevast teoreetilise poolmudeli nn. "ressi" ja hakkas selle järgi kaari ülesjoonistama plaazipõrandal. Alguses pandi laeva kiilule täiesti silma järgi valmistatud kaared, kusjuures laeva pikkus jagati 5 võrdseks osaks. Võõripoolt teise viiendiku kohale paigutati kõige täiuslikum kaar. Nendele kaartele löödi õhukestest laudadest ümber "rööplattid" ja edasi võeti juba paenduva liigendlatiga vastava kaare kuju "rööplattide" järgi. Minu arvates nõudis selline ehitusviis kõige suuremat oskust, kuna seal pidi kogu ehitatava laeva kerekuju meistril silma ees olema. Eks selle tagajärjel juhtus ka möödalaskmisi, laev ei läinud pouti või ei kandnud purje. Tähtis oli ju ka see asjaolu, et selleaegsed meistrid olid kas täiesti või peaaegu ilma koolihariduseta. Eelmise sajandi lõpus õppis laevahitust Saksamaal mitu laevainseneri, kes aga laevahitajatena Eestis peaaegu oma kutsealal tööd ei leidnud, kuna nendel ei olnud praktilisi kogemusi pur-

jelaevade ehituse juhtimiseks. Ehitaja peremees kauples tööd juhtima kogemustega meistri, kelle töötasu oli diplomiga inseneri omast tunduvalt madalam.

Ka elu ise näitas, et sarnased meie randades ehitatud mereiludused nagu "Anette", "Tormilind", "Estonia", "Jaan Tear", "Andreas Veide" ja paljud teised tegid üle-ekvaatori-reise edukalt ja kiiresti. Nüüd on see kõik ajalugu, purjed võivad veel kasutamist leida, aga puidust laevu vist küll ei ehitata. Meie sajandil on laevaehtus teinud hiigelhüppe paremusele ja täieneb kogu aeg. Purjeka vahetas välja aurulaev, aurulaeva mootorlaev ja nüüd on juba tuumaenergia kasutusel.

Minu isaisade kohta on teada niipalju, et Pilguse mõisas tegi teopäevi sepana Mihkel Hermu p. Sepp, sündinud 1772. a. ja surnud 1861. a. Selle mehe kohta rääkis minu vanaema Leen (1853—1928), et vana Sepa Mihkel valmistanud oma poja Hermuga parunile suure "lammi nori" (lamm — tervisemuda, nori — laiapõhjaline veesõiduk, mille keskosas mudaveokast). Selle töö eest olvad Pilguse parun Nolk(?) talle ühe suve teopäevad vabaks andnud. Mihkel aga polnud seda kasutanud, kuna kartnud, et pärast enam sepaametit ei saa, kuna võetakse teine mees.

Herm Mihkli p. Sepp on sündinud 1820, surnud

1902. a.

Mihkel Hermu p. Sepp 24. XI 1851 — 3. IV 1937

Ado Hermu p. Sepp 24. XI 1851 — 27. I 1926

Üks nendest kaksikvendadest, Ado, on minu vanaisa, kes ostis Pilguse mõisast Pussa talu pärisomandiks. Ado oleval juba 16-aastase poisina läinud Riiga saksa laevameistri juurde sablonipoisiks. Sablonipoisi ülesanne on reSSIPõrandale joonestatud kaarejoonte järgi kaareosade sablonid valmistada ja kaaremiidud välja arvutada (miitu — kaare ja kereplangutuse vaheline nurk). Sealne meister oleval sagedasti ühte raamatut vaatamas käinud, mis asunud meistri putkas laual. Peale ehituse lõppu oleval vanaisa selle raamatu endale saanud, mis aga oli saksa keelne. Tema arvates olnud see raamat laevaehtuse tarkust täis ja ta hakanud hoollega saksa keelt õppima, kuna tal juba 2-aastase töötamise järel meistri käealuseks kõnekeel hakkas laabuma. Kui ta lõpuks niikaugale sai, et raamatut lugeda võis, selgus, et tegu oli "Germanischer Lloyd" eeskirjadega. Vanaisa esimeseks töökohtaks oleval olnud Treimani, hiljem Kabli, siis Käsmu, kus ehitati p/l. "Salme", "Signe", "J. Kristenbrun", "Hermine". Hiljem töötas ta Saaremaal ja Hiiumaal. Viimane töökoht oli Hara lahe ääres, kus alustati "Tormilinnu" ehitamist. Kuna ta tervis kord-korralt

halvenes, jõudis ta ainult metsa välja valida ja tuli Saaremaale. Seal ta suri 1926. aasta alguses.

"Tormilinnu" ehitamise võttis üle tema poeg Peeter, kes oli Käsmu laevaomanikele juba meistrina juhtinud barkantiini "Anette" ehitamist. Peeter sündis 21. X 1881 ja suri 6. II 1971. Oma laevaehtaja karjääri alustas ta oma isa juures Kablis, hiljem Käsmus. 1904—1907 töötas ta Soome meistri käe all Lavan-saares. Peale "Tormilinnu" valmissaamist jäi ta Käsmu laevaomanike meistriks, tegeles põhiliselt laevade remondiga ja sama ühingu laevadele paate valmistades. 1929—1932 ehtas ta Tallinnas Peetri tehases 100-tonnist luksusjaht, mis kuulus selleaegse Sindi ja "Sitsi" vabriku omanikule K. Vachmanile. 1936—1938 ehtas ta Kihelkonnal, Papisaares m/l. "Juhani" ja hiljem "21. Juuni", mis aga sõita ei saanudki, kuna põletati 1941. a. juulis oma esimesel ankruplatsil.

Minu laevaehtaja tee algas 1928. a. alguses Käsmus, p/l. "Julie" kapitaalremondi juures, kus isa meistrina töötas. Tõsisema õppetunni sain aga 1929. a. Peetri tehases ehitust alustava jahtlaeva juures, kus olin oma isa juures sablonipoisiks. See oli esimene laev, mis ehitati ameerika inseneri Aldeni projekti järgi. Laev oli 35 m pikk ja tuli kolmes vaates loomulikus

suuruses üles joonestada. Joonestustööd juhtis insener Masing ja meie isaga joonestasime tema kontrolli all. 1933. a. tegime Saaremaal mõne paadi ja kapten Liggi'le sumplaeva, mille ressi valmistasin mina. Sama aasta kevadel tulin Tallinna Jakob Kiili paaditööstusesse paadiehitajaks. 1934.—1935. a. teenisin kaitsevæes aega. 1936—1937 olin Kihelkonnal Papisaares m/l. "Juhani" ehtusel.

1938. a. kevadest alates ehtasin Kiili tehases paate ja purjejaht. 1938.—1940. a. talvekuudel lõpetasin mere-motoristide kursuse, õppisin insener Reintalu juures tehnilist joonestamist, lõpetasin Kutseoskuse Ameti juures õppinud tööliste kursuse ja raamatupidamise kursused.

Peale nõukogude korra kehtestamist natsionaliseeriti Kiili tehase ja see sai nimeks "Paaditööstus "Tormi"". Mind edutati meistriks ja pandi ametisse laevaremondi alal Eesti Riikliku Merelaevanduse laevade juures Tallinna Kaubasadamas, kus töötas 70—80 töömeest. 1941. a. saadeti endine omanik Jakob Kiil N. Liitu asumisele ja mind määrati kergetööstuse rahvakomissari käskkirjaga tema asemele tehniliseks juhatajaks. Selles ametis olin 1947. a. veebruarini. Kuna tehase oli ühekordsete seintega laudhitist — talvel külm, siis läks tehase likvideerimisele ja selle tööliste baasil organiseeris-

me paadiehituse artelli "Rooli", mis kannab 1951. a. alates kolhoosidevahelise kalalaevatehase nime. Selles tehases töötasin kuni 1960. a. juunikuuni, valmistasin palju uusi laevu ja paaditüüpe. 1953. a. komandeeriti mind Sahhalini saarele, kus ehitasin Krasnogorski linna laevatehases kaks omakonstrueeritud paati.

1960. aastal, kui minu mõlemad pojad Lembit ja Toomas läksid tööle vastvalminud Spordilaevade Eksperimentaaltehasesse Piritas jõe vasakul kaldal, läksin ka mina sinna jahiehitajaks. 1963—1967 töötasin sama tehase jahikorpusse tsehhis vanemmeisterina. 1972. a. tuli kätte pensioniiga, jäin aga edasi armsakssaanud tehasesse tööle kuni 1980. a. sügiseni. Võtsin aktiivselt osa olümpiajahtide ehitamisest. Minu käe alt on kasvanud palju tublisid paadi- ja jahiehitajaid. Kuni käesoleva ajani olen jõudumööda kaasa löönud tehase eksperimenteraalbrigadis, olen joonestanud uute jahitüüpide plaaze ja teinud sabloneid ning mudeleid.

Kuna nüüd enam silma järgi tegemisega ilma ei tee, siis õppisin laevaehtuse teooriat prof. Einbergi juures, truuks olen aga ikka jäänud isaisade poolt alustatud ressi järgi ehitamisele.

Tallinnas, detsember 1985  
Herman Sepp

"Saaremaalt Sutrumetsast saadi aastatepikku tammesid laevaehtuseks ja nii laastati mets lõpuks ära. Minu isa sai sealt veel oma viimase laeva, mis "21. juuniks" nimetati, jaoks puid. See oli ka viimane laev, mis Papisaares ehitati. Just 1938. aastal olime saanud valmis "Juhani", mis ka jää pealt vette lasti, nagu tavaks, ja sealsamas üles taageldati. "Juhan" ja "21. juuni" olid esimesed laevad, mis siin tehti teistmoodi, ümmarguse peeglina, nüsama kui mootorpaate oli tehtud. Seda nimetati siin Rootsi ahtriks, tegelikult oli kapten Lepni see mees, kes

siin seda ahtrit hakkas katsetama, sest tema oli selliseid Rootsist näinud. Lepni ise oli "Juhani" osanik. Oli omamoodi kunst algul neid pardaplankke paika panna. Ma mäletan, et kui esimest ülemist pardaplankku hakkasime paika panema, ei tulnud algul selle pealegi, et laev sealt ju laimaks läheb, ja plank ise oli ka oma 15 m pikk. Läksime siis sooja planguga ülesse, aga talasi oli niivõrd lühike, et ei saanud midagi teha. Viisime siis uuesti tagasi pasusse ja tegime ümber ringtee, et saime planguga laevale ligemale. Katsusime ka kõitega tõmma-

ta, aga kus sa jõuad, sul pole ju jõudu nii palju, et talaste pealt plangu sinna vastu kaari kisud. Uuesti pasusse ja kiiresti kõik mehed seal mõlemale poole platvormi tegema. "Juhan" sai valmis ja siis pandi kohe uue laeva kiil maha. Mina olin siis läinud ära Kiili paaditehasesse Tallinnas, mehed hakkasid mu isa juhatusel seda "21. juunit" tegema. Ta oli suurem eelmisest, kolm kaarte vahet pandi juurde. Kui muidu pandi laevale ikka nimi vettelaskmisel, siis venelaste tulekuga läks vana traditsioon tagurpidi. Nad ristisid, ei, ikka nimetasid laeva "21.

juuniks" ja lasid veel valmis ka ehitada. Siis tuli sõda peale ja venelased panid ta põlema. See oli ilus laev. Mu isa ütles, et ta istus rannas ja nuttis mere ääres nii kaua, kuni laev põles. Saksa ajal käidi veel vaatamas, laev oli üles tõusnud, järel olid vaid kaare otsad ja kiilson, kõik rautised olid kukkunud põhja. Siis toodi kogu see kupatus Papisaares randa, ilus tammepuust rool oli veel veega tasa, muu oli ära põlenud. Oli ikka kurb pilt."

See on meie austatuima laevameistri Herman Sepa viimastest meenutusest üks osa. Nii

kui on kadunud kõik tema ja ta eelkäijate poolt tehtu (ehk küll Soomes on üks meie randades ehitet purjelaev veel sellamas), nii kui meie vanad meresõidutraditsioonid läbi lõigati aastakümneid tagasi, nii on meie hulgast kadunud ka Herman Sepp oma muheda jutu, asjatundliku nõu ja meistrikätega, mille viimased tööd Meremuuseumis mudelina just laevaehtusest räägivad.

Möödunud aasta detsembris ajas H. Sepaga juttu Reet Naber.

## Paraboolantenn poliitasetäitja asemele

Meie maal ja kogu maailmas toimuvad tormilised protsessid erutavad kõiki meie inimesi, rahvusele vaatamata. Need, kes maismaal, saavad pidevalt telesaateid vaadata, raadiot kuulata ja suurel hulgal ajalehti lugeda. Meremeestel neid võimalusi ei ole. Kolm tundi pärast kodusadamast lahkumist televiisorit enam ei näe ja kolme päeva pärast hakkab raadio kähise-ma ning kostab vaevu-vaevu. Enamikus sadamates agendid ajalehti ei töö ja seoses lehtede kallinemisega neid tulevikus arvatavasti ka vähem tellitakse.

Meie, kaugsõidumereme-

hed, oleme praegusel tormilisel ajal sattunud hädatarviliku informatsiooni puudumise või ilmse puudulikkuse kätte. Hiljuti kaotati videotehnika ostmise keeld. Enamikul laevadel on see nüüd olemas. Ent see ei too kasu, pigem ilmset kahju. /.../ Sest peamiselt vaadatakse tapmist, terrorit ja seksi täis filme ning pornokaide.

Esimesed abid on laevadelt kaotatud. Mõni rõõmustab avalikult selle üle, kuid nüüd ei tegele kultuurivalgustusliku tööga üldse keegi. Ma ei taha väita, et kõik esimesed abid olid ses küsimuses tase-mel. Aga siis vähemalt oli kee-

gi, kes tegeles kino, video ja raadiotranslatsiooniga ning materjalide hankimisega. Nüüd on see kõik lastud isevoolu teed minna; kedagi filme ja raamatuid vahetama panna õnnestub vaid suure sundimisega.

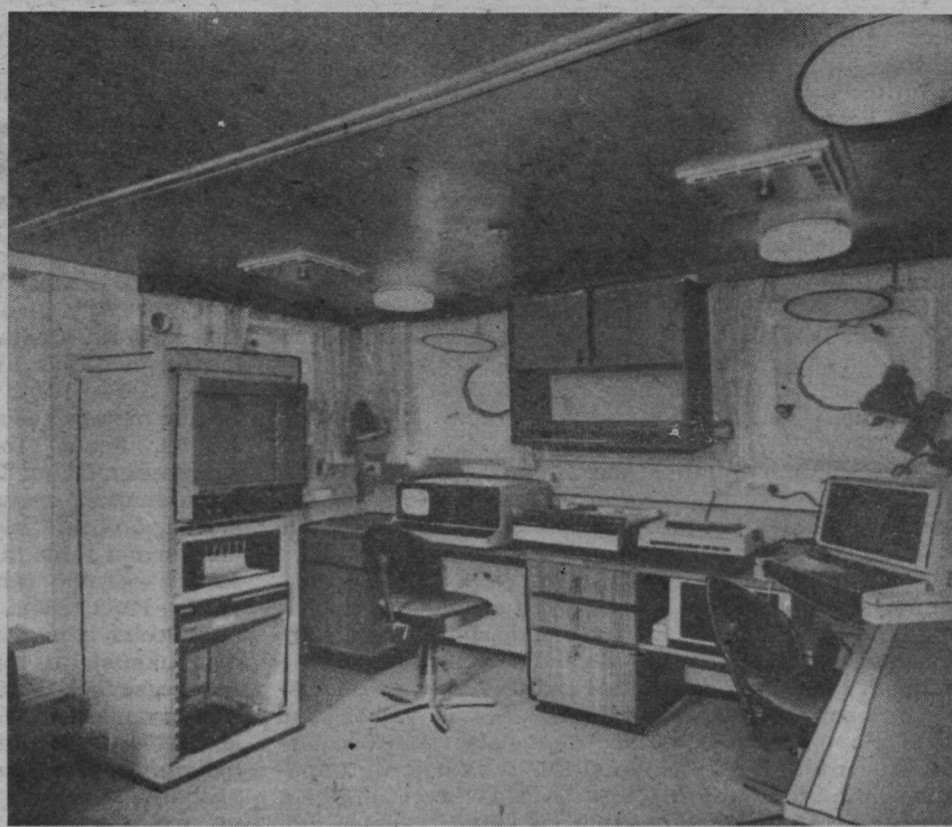
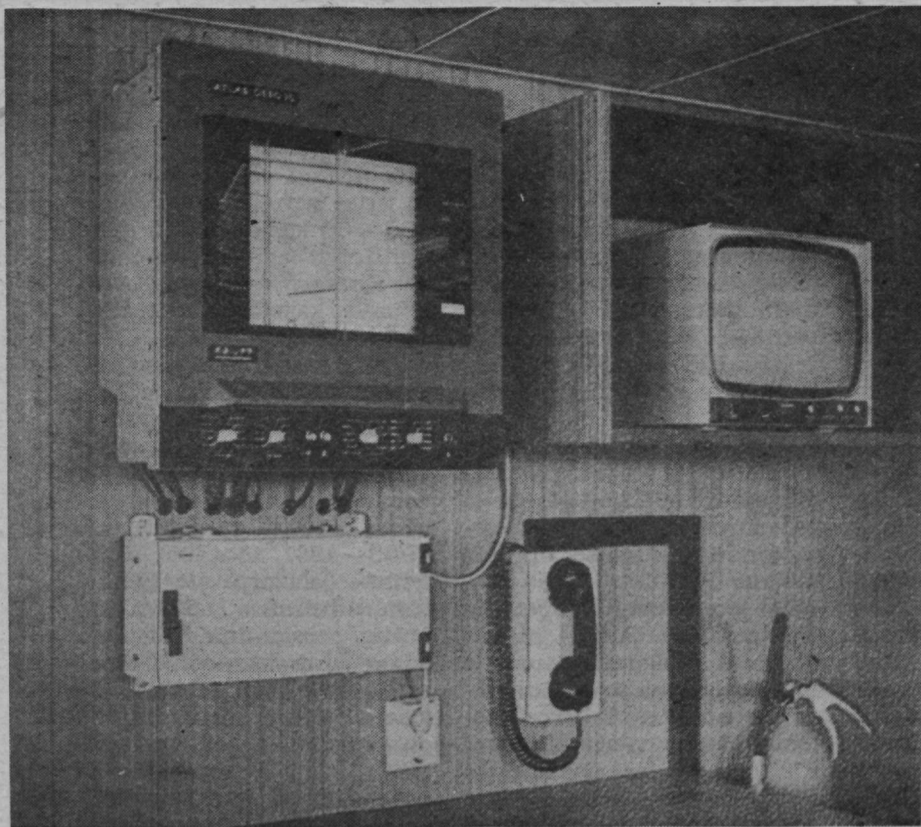
Kuid praegusel ajal on ju olemas tehnilised võimalused kaugel viibivaid meremehi pea kogu vajaliku informatsiooniga varustada. Suurte laevadele tuleb lihtsalt panna paraboolantennid, mis võtaksid vastu meie telejaamu. Paljud probleemid langeksid siis ära. Kui näeks arusaadavas keeles saateid, siis tahaksid vähesed igasugust rämpsu

vaadata. Kaug sõidulaevu on meil kaksikümme üheksa. Kui tellida mõnelt (välis)firmalt suurem partii, siis võiksime ka odavamalt saada.

See on väga tõsine küsimus, mille niikuini peab lahendam. Parem siis juba varem, kui et asjaga venitada. Palun seda küsimust arutada ja esimene või kaks esimest antenni eksperimendi korras "Skulptor Matvejevi" ja "Viktor Kingissepale" paigaldada.

Mootorlaeva "Skulptor Matjev" kapten V. Vanin

See ajalehes "Morjak Estonii" nr. 45, 1990 äratrükitud kiri on adresseeritud Eesti Merelaevanduse ülemale T. Ninnasele ja ujuvkoosseltsu ametiühingujuhile N. Štšekotšnikile. Toimetusele saadetud kaaskirjas on kapten lisanud, et kahtleb, kas meremehed on huvitatud teda erutavast küsimusest arutamata. Tema sõnul "... eelista-vad paljud praegu tulutoovamate asjadega tegelda". Ometi kutsub "Morjak Estonii" meremehi asja arutamata. Ootame meilegi, mida arvata-akse.



## Pardakõnelusi "Arnold Veimeril"

# "Meil on suurepärase laev"

Möödunud kevadel pälvis Eesti Meremeeste Liidu volikogu tähelepanu liidu liikmeks astujate sooviavalduste pakk, kõik "Arnold Veimerilt". "Kas tõesti on kuskil nii palju eesti meremehi?" imestati. Kuulates kapteni arutlusi laeval korraldatud ekskursioonil, võis tähele panna, missugust huvi ja austust oma töö vastu on teadlased suutnud äratada. Kui lisada kapteni arvamus oma meeskonna töökuse ja entusiastlikkuse kohta, võib teha järelduse, missuguseid mehi on vaja edukaks tööks teaduslaeva meeskonnas.

### Teadus laeval,

**Kapten Artur Kivistik:** Meie laev on ehitatud Turkus. 15. juulil 1984 heisati lipp. Sel ajal oli see kõigi Läänemere maade parim teaduslaev. Teaduste Akadeemia eelmine laev oli "Aju-Dag", mis tehti ümber vanast reisilaevast. Entusiastidest, kes laeva ehitamist tagant lükkasid, on olnud ajalehtedest lugeda, meenutagem näiteks professor Aitsami artiklit "Meeste mängud eesti teaduses ehk mõningatest teaduse juhtimise meetoditest" ("Edasi", 24. okt. 1990). Kui laev valmis sai, oli meil algul palju raskusi. Olin sel ajal kapteni vanemabi, kapten oli Tallinna Merekooli lõpetanu Rein Kasak.

Laev hakkas sõitma ja sõidab seniajani, peaeesmärgiks uuringud fundamentaalteadustes. Oleme uurinud Golfi hoovust, Vahemerest Atlandi ookeani tulevaid nn. läätseid. Igal aastal on meil 1–2 Atlandi-reisi üleliiduliste programmide täitmiseks. Atlandi ookean on suur energiareservuaar, eriti kliima jaoks

on olulised ka hoovused. Paljud teadlased kinnitavad, et kui me jõuaksime ükskord niikaugele, et suudaksime enam-vähem täpselt ilma ennustada, oleks see väga oluline paljudele teadusharudele, eriti aga põllumajandusele. Et ei juhtuks, nagu meil seni

vusvahelist eksperimenti, milles on osalenud kõik Läänemere riigid oma laevadega. Hiljuti käisime Skagerrakis, rootslaste ja norralaste organiseeritud eksperimentidist võttis osa parkümmend laeva ning seda valgustati ulatuslikult sealsetes ajalehte-

laeva lükata edasi, tagasi, külg ees või nii, kuidas vaja; see annab siis käsu külgaajameile ja roolile.

Aga meil on ikka nii, et kui hakkame midagi tegema, siis jääb natuke raha puudu; siin samuti. Mõeldud on see aparaat nii, et ta on seotud arvuti ja sputniksüsteemiga: siestatakse koordinaadid ja aparaat hoiab laeva paigal. Aga meil seda ei ole, nii et üldiselt seisab see meil siin näitamiseks.

Meil on võimalus pardakõikumist poole võrra vähendada: automaatika käsul aetakse suruõhuga 66 t vett poordist pöördi, nii et 5–6 palliga läheb laev täitsa otse.

Oleme kasutanud teadlaste ajusid, meil on selles suhtes täiesti eesrindlik laev. Kui me siia tulime, ei teadnud me arvutitest midagi, me kartsime neid kui midagi eriti keerulist. Aga ajapikku... Teadlased on ka kavalad: hakkasid meile arvutimänge õpetama, et meil tekiks huvi arvuti vastu. Nii hakkasimegi arvutit juba rohkem tahtma. Leningradi merekoolis tehakse küll programme, aga nad võtavad nende eest hinge hinda. Meie oma programme ei müü ega paku kellelegi, teeme enda tarbeks. Mul õpib poeg TTÜ-s arvutustehnikat, temagi käis siin praktilial ja tegi mitu programmi.

Kogu meie varustus on arvutites, toidu- jm. aruanded, laevajuhtimise andmed — kõik see on siin sees. Ja selle asemel, et tüürimees trükiks, laseme kõik, mis vaja, printeri välja. Ilmanäidud ja koordinaadid tulevad mõõtmise ajal arvuti mällu, midagi käsitsi kirjutada ei ole vaja. See

laev on selle poolest unikaalne, et kui tuleme merelt, on kõik valmis. Varem oli nii, et kui merelt tuldi, kulus 2–3 aastat: otsiti, kust saaks arvutit, süstematiseeriti ja töödeldi andmeid. Meil on teisiti: reisi lõpuks on kõik välja trükitud, koopiad tehtud, koidatud ja töö valmis.

### kuidas seda tehakse

**Kapteni abi teaduslaeval Alar Siht:** Laev on seadistatud selleks, et kõigis okeanoloogias harudes uuringuid teha, nii merefüüsikas, merekeemias, merebioloogias kui ka mereoptikas. Vastavalt sellele, kuidas Ökoloogia ja Mereuuringute Instituudis on töösuunad jaotatud, nii ka teeme. Tavaliselt püütakse teha kompleksekspeditsioone kõigi harude teadlaste osavõtul, kuid juhtub ikka, et üks või teine haru on rohkem esindatud.

Põhilised okeanoloogilised mõõtmised toimuvad nn. tööaias, üks põhilisi mõõteriistu on nn. rosett, millesse mahub kuni 24 proovivõtu pudelit. Rosett lastakse lahiste pudelitega alla ja vastavalt laborist tulnud käsule suletakse pudelid eri horisontidel. Me saame veeproove võtta kuni 5000 m sügavusele. Senine kõige sügavam sondeerimine on meil ookeanis olnud 4800 m, Läänemeres aga Gotlandi süvikus 400 m. Me võime korraka vette lasta 4 rosetti, mõõda vintside kaabeltrosse tulevad andmed arvutisse.

Osa mõõteriistu on pidevalt laevas, osa toovad vastavalt ekspeditsiooni eesmärgile kaasa teadlased, kes laevale tulevad. On meil ju töötanud teadureid ka Moskvast ja Le-



Rootsi firma "Kamewa" väärt riist joystick

on, et kevad saabub ootamatult.

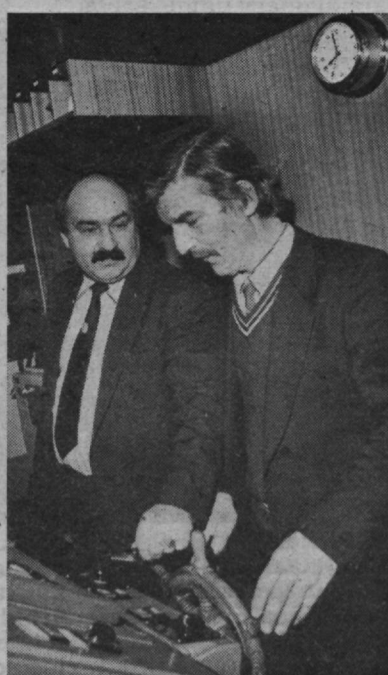
Läänemeres tegeleme praegu peamiselt ökoloogiaprobleemidega: kui sageli ja kuidas toimub veevahetus, milline on vee raskemetallide sisaldus, ja üldist dünaamikat — kuidas muutub reostus, kalade toitumus, millised muutused on planktonis ja mikroorganismides.

Väga palju oleme teinud koostööd soomlastega: uurinud Soome lahe põhja nii nende kui ka meie majandustsoonis, ja Kieli teadlastega. On olnud mitu suurt rah-

des. Tulemusi töötatakse praegu läbi. Tavaliselt järgneb kõigile suurtele eksperimentidele sümposium, millel esitatakse uurimistulemusi ja nende alusel tehtud järeldusi.

### kuidas seda juhitakse,

Meil on kaks külgaajamit, ninas ja ahtris, ning pöörlevate labadega propeller. Siin roolikambri on meil aukohal aga rootsi aparaat nimega joystick. See on selleks, et hoida laeva merel töötamise ajal ühes punktis, aga seda võib kasutada ka sildumisel. Selle väikese käepidemega saab



ningradist, Soomest ja Sak-samaalt.

Meil on võimalik sõidu ajal pumbata 4,5 m sügavusel vett laborisse ja seda analüü-sida, selleks on šaht läbi lae-vakere. Käigu pealt võetavat vett analüüsib samuti kompu-ter.

**ja mis see maksab.**

**Kapten Artur Kivistik:** See on selline töö, mis ei anna kohe tulemusi. Nüüd oleme jõudnud selleni, et meid kes-kusest enam finantseerima ei hakata. Kõik rahad lähevad

ju keskusesse, seal on üm-berjagamise teaduse ja muu peale. Seni oli nii, et sellest ühisest katlast puistati mei-legi. Mis saab eeloleval aastal, seda veel ei tea.

Laev on muidugi kallis, maksis ligi 14 miljonit rubla. Meil on kõige paremad apa-raadid, mis tol ajal oli võima-lik saada: arvutid, mereuuri-missioonid, navigatsioonijm. seadmed on enamasti välis-maised, millel N. Liidus ana-looge ei ole või on mannetul tasemel.

Nüüd peaksid võib-olla Bal-timaad üheskoos selle laeva ekspluateerimist jätkama, see maksab ligi miljon rubla aastas. Meie laev ei too ju ot-sest tulu. Võidakse küsida, miks ei osteta selle raha eest näiteks traktoreid. Kuid fun-damentaalteadustega on nii, et igasugune teadmine, mis jääb praegu võib-olla seisma, saab millegi aluseks kunagi hiljem. Kunagi leiti, et ka kü-berneetikat ja geneetikat ei ole kellelegi vaja ning nende teaduste mahajäämusest

pole siamaani üle saadud. Vaatasingi algul, et nii suur hulk raha visatakse maha. Mida enam ma sellesse süve-nesin, seda enam mõistsin, et meil on neid teadmisi vaja ning need hakkavad dividen-de andma kunagi hiljem.

Elu meie laevas on huvitav, see on hoopis teistsugune kui kaubalaevas: näeme ja kuu-leme väga palju. Oleme püüd-nud oma laeva hoida, ta ei näe halb välja. Selle rahaga, mis me saame, on see väga raske. Aga meie meeskonnas

on selle laeva patrioodid, kes teevad kõik, et laeva hoida ega loe selle juures tunde.

Muidugi on hea, et Eestil on olemas selline laev. Nüüd aga vajame paari miljonit, et teda tänapäeva tasemele tuua. Teaduses on 5 aastat maksimaalne aeg, mille järel on vaja välja vahetada kõik arvutid ja sondid. Need vananevad mit-te niivõrd füüsiliselt, kuivõrd moraalselt.

**Kes hakkab maksma?**

**Madli Vitismann  
Dmitri Prantsu fotod**

## "Kuulge, poisid!"



Tallinna Merekooli 1965. aastal lõpetanud poisid kogunesid ühel detsembrilõpu õhtul "Arnold Veimerile". Kes kõhukas, kes hallinev, kel juukseid hoopiski vähe järele jä-nud, tundsid kõik kokkusaamisest siirast rõõmu. "Poisid, kas mäletate?" Aukohal oli klassijuhataja Hines Ilumets.

Võib küsida, mis selles eri-list on, et vilistlased tähistavad 25 aasta möödumist koo-li lõpetamisest. Loevad üles aukraade ja ameteid, lapsi ja lapselapsi ning meenutavad heldinult kooliaega. Eri-line on vast see, et õrnas eas noor-meeste väärikusele antud hoop sunnib teatavat osa koo-liajast meenutama tänagi ki-bedusega, sellest kibedusest

ammutatud jõud paneb klas-sijuhatajat eriti austama. La-hutamisest on sündinud liit-mine.

Mis siis juhtus? 1961. aastal Tallinna Merekooli laevajuhti-mist õppima asunud 15—17-aastased noormehed olid pä-rit igast Eestimaa kandist, vaid üks oli tallinlane. Noor klassijuhataja suutis poisid ühte liita ja neisse sisendada, et iga raskus on ületatav. Ses-tap moodustuskki tubli õppe-rühm, eesrindlik õppimises, aktiivne niihästi muusikas kui spordis. "Mäletate, meil hak-kas hästi minema, kui saime aru, et tuleme kõigega toime," meenutab õpetaja.

Aga kuidagi liiga silmapais-tev oli see eesrindlikkus ja üh-tehoidmine. Seetõttu leiti, et nn. mahajäänud brigaadide aitamise meetodiga tugevat kollektiivi lõhkudes saab pilt ühtlasem. Hoolimata noor-meeste õigusest emakeeles õppida (selle õiguse andis net-

le niihästi NSVL kui ka ENSV konstitutsioon, muide, veel Stalini-aegne) ja soovist koos olla, paigutati nad lähiseigi eri õpperühmadesse vene keeles õppima. See juhtus kolmandal kursusel ja kolm noormeest, kes seesugust otsust heaks ei kiitnud, pidid seetõttu kooli poolelt jätma. Noormehi toetas siiski see, et nooruke klassiju-hataja, kes tol ajal isegi õieti selle otsuse eesmärki ega ta-gamaid ei mõistnud, suutis neile toeks olla ja sõpruskon-na säilitada.

Nüüd, 25 aastat hiljem, ei ol-nud see ühe õpperühma, vaid pigem sõpruskonna kokkutulek. Aukohal, nagu öeldud, klassijuhataja. Kõiki mõistagi kohal polnud, need, kes mer-el, tervitasid telegrammiga. Koolijärgsele ajale tagasi vaa-dates anti ka hinnanguid, pu-huti üpris ränki, ajale ja olude-le. Sellegipoolest loeti hulga peale kokku üsna mitu poega, kes praegu merekoolis. Hoi-

kud võttis hästi kokku peope-remehe sõnavõtt:

"On sümbolne, et 25 aasta järel saime kokku just laevas. Paljud on nüüdseks meresõidu katki jätnud ja elavad hoopis sisemaal. Pärast merekooli läksime küll merele, aga nagu me kõik mäletame, oli see ränk stagnaaeg, mis jättis oma jälje. Mitte kõik ei taht-nud merd sõita nii, nagu tol ajal pidi: 1—2 eesti meest meeskonnas, linnas pidi ringi käima kolmekesi "käest kinni hoides", peamiseks huviks pealesunnitud ost-müük, et peret toita. Ja milliseid lahinguid tuli korterite pärast pida-da! Meie hulgas võib ühe käe sõrmedel üles lugeda neid, kes on Eesti Merelaevandu-sest korteri saanud. Meresõiduga on ju Eestis lood üsna kehvad olnud. Oleme nüüd maailmas natuke ringi käinud ja näinud, kuidas sõidavad arenenud riikide meremehed, kuidas arengumaade mere-mehed, ja lõpuks, kuidas sõi-dame meie. Ootame nüüd pa-remaid aegu, kuigi ei tea, mis saab üldse merelaevandu-sest. Võib-olla saame nüüd, keskealiste inimestena, anda oma osa, et meie lapsed ja lap-selapsed, kes mereleee vali-vad, saaksid paremat mere-meheelu elada. Paljud meist ühel või teisel põhjusel enam merd ei sõida, kuid oma ande ja teadmised peaksime suu-nama Eesti meresõidu arendamiseks.

Muidugi on merel oma ro-mantika ja mul on hea meel, et meie teadmised ja oskused on meid mõnikord aidanud nii jääs kui tormides, et tänu mei-



le on ära hoitud kokkupõrkeid ja madalikule sõitmisel. See on sedalaadi eneseteostus, mida meie elukutse pakub. Eritala, mida me õppisime, on võrdle-misi vaheldusrikas ja huvitav."

Palju sooje sõnu ütlesid mehed oma abikaasade kohta, enamikul abielustaaži vähe-malt paarkümmend aastat. Loeti üles lapsi, mitmel oli lap-selapsigi. Ega väsitud kiit-mast klassijuhatajat. Ilusai-mad sõnad toogem siinkohal ära:

"Niivõrd avara südamega ja mõistvat inimest kui Hines, pole ma elus rohkem koha-nud."

**Madli Vitismann  
Dmitri Prantsu fotod**





Elmar Pettai:

Kui Eestimaal 1944. aastal teine okupatsioon algas, leidisime meie, enamjagu kalureid, et tuleb lahkuda, kuna 1941. aasta küüditamised olid silme ees. Selle tõttu lahkusid kalurid, kellel paadid olid, ja võtsid kaasa ka teisi inimesi, kes soovisid üle sõita. Võib öelda, et igahel oli arvamine: põgenemine on ajutine ja mõne aasta pärast oleme kodurannal tagasi, sest Balti riigid olid ju iseseisvad. Arvasime, et kui sõda lõpeb, siis lääneriigid astuvad vahele ja Balti riigid saavad oma iseseisvuse tagasi. Praegu tagantjärele on igahel selge, et nii peaks see olema. Paljud kalurid suundusid Soome. Aga see oli illusioon. Soome andis — oleks andnud — nad nädala-paari pärast välja. Soome siiski soodustas nende edasisõitmist mõne nädala jooksul. Nende kasutada olid laevad, rongid ja autobussid. Rootsi nad said, aga see oli väga vaevaline. Paadid-laevad olid väga üle kuhjatud, 500 inimest oli seal peal, kus 200 oleks võinud olla. "Vega" oli see, mis Soomest Rootsi läks, seal sai vist mõni surma — keegi laskis ennast maha ja üks väike laps suri kitsas ruumis õhupuudusse.

Aga mina sattusin siiski otse sõitma, Põhjarannikult kohe Stockholmi skääridesse. Pidime läbi sõitma saksa laevade ahelikust, umbes 50 saksa maandumislaeva sõitis samal ajal kodumaale, aga õusel nad ei saanud meid kinni võtta. Muidu paljud siiski langesid lõksu ja viidi Saksa maale.

Minu sõit siia oli tavalises kaluri püügipaadis. See sõit oli küll kohutav tormis ja pimedas sügisõös, aga meil õnnestus ta hästi, sest tabasime Stockholmi. Enne meie minekut oli üks sakslaste lennuk venelaste poolt alla lastud ja see maandus Prangli metsa. Meie kohus oli lendurilt relvad ära võtta ja ta minema saata. Ta ise kinkis mulle veel lennuki kompassi, mis tal käe peal oli. Selle abil saimegi Stockholmi saarestikku. Sõitsime välja 22. septembril kell viis hommikul ja saabusime saarestikku 23. septembril kell viis pärast lõunat. Nii et 36 tundi oli see tulemine. Saime ühe väikese saarekese peale, kus oli ka sõjaväeline baas. No siis polnud enam midagi. Kuningliku riigi mehed võtsid meid vastu, andsid sooja suppi ja panid telki magama. Järgmisel päeval toodi meid Stockholmi linna laagrisse.

Mulle see laagrielu ei meeldinud ja ma ei pidanud seal kauem vastu kui 1. novembrini. Olin abiellunud ja abielupaar saadeti maale tööle —

poissmehed saadeti metsa lõikama. Nii et ma sõitsin ühe suurtaluniku juurde põldu kündma. Sõda käis, traktoreid ei saanud kasutada. Talus oli kakskümmend hobust, kaks tükki oli siis minu käes.

Aasta pärast sõitsin Göteborgi, sain tööle metallitööstusesse. Kaks aastat olin, aga ka seal ei meeldinud. Sõitsime rannakülla, et hakata ise kaluriks. Saime üürida rendikoha.

Algul kui Rootsi olime tulnud, selgus kohe, et meie kaluritel ei ole siin kõiki võimalusi, sest välismaalane ei tohi merele minna, siis maksid veel sõjaseadused — kardeti spionaaži ja nii edasi. Ainus võimalus oli töötada Rootsi kaluri sulasena ja sulaseks siin mõned eesti kalurid ka läksid, et õppida tundma Rootsi kalapüügivõid ja püüniseid. Ja veel selle pärast, et uuesti paat osta, kuna siia toodud paadid, umbes 750 tükki, anti N. Liidule välja ja kalur jäi jalameheks. Aga kalur ilma paadita on nagu amputeeritud isik, kes ei saa liikuma. Oli ka vaja osta püüniseid. Oma püünised olid küll alles jäänud, neid ei antud välja, aga siin olid uued püügivõid. Meie võrgud ei sobinud, siin on suuremasilmalised ja kõrgemad rähme- ja kiluvõrgud. Mis aga eestlased siia Rootsi uut töid, see oli kakuamipüük. See oli juba 1939. aastal välja arendatud rähmepüük Pärnu lahes, hiljem ka mujal. Nojaa, see kakuamipüük võeti siis Rootsi idarannikul eesti kalurite poolt kasutusele. Seal olid mõned väga tublid kalurid, näiteks Kembi perekond, kel oli kakuamipüügi kogemusi. Kembi muuseas rändas 1949. aastal edasi, kuna ikka kardeti Venemaale väljaandmist. Paljud läksid edasi Kanadasse ja Ühendriikidesse. Kembi läks Kanadasse ja temal õnnestus seal elu väga hästi. Mitte küll kalapüügi, vaid chituse alal. Ta on rikkaim eesti kalur. Koos oma naise Siina Kembiga on nad olnud Eesti Kalurite Koondise liikmed. Siina Kembi kirjutas oma mälestusi nende Eesti elust, põgenemisest ja elust Kanadas. Mina selle koostas, andsime Eesti Kalurite Kirjastusel välja — 96 lehekülge koos piltidega.

Aga läheme selle kalurite asja juurde. Kuna paljud olid ju sunnitud vahepeal vabrikutes töötama, siis nad loobusid kaluri elukutsest. See on ju ikka raske töö, hommikul vara üles tulla... Aga vabrikus on kaheksa tundi ja õhtu vaba.

Kuid jääme siiski nende juurde, kes kalurid olid ja edasi püüdsid. Esiteks õnnestus kaheksateistkümmel

## Saage tuttavaks: Elmar Pettai

Sündis 5. novembril 1912 Pärnumaal. Õppis Pärnu Kalanduskoolis. Eestis töötas kalakaubanduse ja kalatööstuse alal. 1944. aastast elab Rootsis. Õppinud Eesti Teadusliku Seltsi Instituudis (1953—1955) ja Soome-ugri Keelte Instituudis Uppsala ülikoolis (1978—1980). Töötanud eelkõige LM Ericssoni kontsernis töödejuhatajana; olnud Stockholmis Eesti Kultuuri Koondise büroojuhataja ja peasekretär (1962—1977).

1930. aastast alates on avaldanud luuletusi ja artikleid, 1964—1988 ilmunud neli luulekogu. Toimetanud koguteosed "Eesti kalanduse minevikust" I ja II (1984—1985); 1980. aastast toimetab ajakirja "Eesti Kalur".

kaluril 1944. aastal Gotlandile saada iseseisvad kalurikohad. Nad püüdsid seal kuni 1949. aastani, kui see Kanadasse ümberasumine tuli. Siis olid veel need, kes Rootsis kohe tursapüügil rakensid. Veel olid mõned üksikud nn. kuningalooga, mõned kalurisulased ja n.ö. rentnikud. 1945.—1946. aastal oli sealkandis eesti kalureid rohkem kui rootsi omi.

Muuseas, praegugi veel on siin eestlastest kalureid, on isegi nooremate seas. Näiteks keegi Kübara-nimeline, ta isa on surnud, aga poeg püüab. Siis on Artur Käbi, üks Vihterpalu mees, kes koos kahe

asutajaliige ma olen, ja algusest peale juhatuse liige. Töötasin seal 15 aastat büroojuhatajana. Seal sai kokku kõigi kunsti, kirjanduse ja teaduse inimestega, seetõttu on mul praegugi palju tuttavaid. Olen aidanud näituste korraldamisel, saanud abistada noori, kes tahavad kunstialadel esile tulla.

Aga nüüd tagasi kalanduse juurde. Rootsi oli tulnud ka mitmeid kalandustegelasi. Eesti Kalanduskoja eriteadlane ja sekretär Aleksander Maar oli siin viis aastat, siis suundus Lõuna-Rodeesiasse. Ta hakkas seal korraldama Rodeesia kalandust. Nend

moodustati Kalurite poolt ajutine juhatus. Selle esimeheks sai Martin Laagus. Abiks valiti Mihkelson, liikmeteks Arvid Mägi ja mina.

Koondise asutamise eesmärk oli leida kõigile eesti kaluritele kalapüügivõimalusi ja kalurikohti. Aga see ei õnnestunud, sest seaduses oli ette nähtud, et ainult Rootsi kodanikud võivad kala püüda. Sel ajal ei õnnestunud see meil enne 5—7 aastat. Aga koondis sai nii palju head teha, et nõudis N. Liidule välja antud paatide eest normaalsemat tasu. Rootsi riik küll leidis, et see on ebaõiglane — paadid välja anda. Nende väärtus oli 6 miljonit krooni, aga maksti ainult 2 miljonit, s.o. ainult üks kolmandik. Iga paadi omanik sai siiski väikese algusraha, et osta näiteks mõni pruugitud paat.

Kuna me ei saanud eesti kalureid omale alale töölemine abistada, siis jäi koondise tegevus väga kauaks, täpselt 30 aastaks, seisma. Alles 1979. aastal tulid need samad kalandustegelased jälle Stockholmisse kokku. Laagus tegi ettepaneku, et tuleks välja anda need materjalid, mis olid paljudel kaluritel ja kalandustegelastel olemas — mälestused oma endisest kalandustegevusest Eestis. Isegi nimi sai sel raamatul kohe ära otsustatud: "Eesti kalanduse minevikust". Järgmisel aastal oli ESTO-80 Stockholmis, ja mina tegin ettepaneku kalurite kongressi siis kokku kutsuda. Nii see 15. juulil toimuski. Tuldi Rootsist, Kanadast, Inglismaalt. Kongressi otsustas selle raamatu välja anda. Esialgu oli ette nähtud üks köide, 350 lk. Mul tuli mõte, et kaluritel materjali saamiseks oleks vaja ajakirja. Nii ilmuski 1980. aasta septembris esimene "Eesti Kalur". See läks ainult neile, kes kongressil olid käinud ja kelle aadressid teada olid. Algul oli saajaid alla saja. Aga järgmisel aastal hakkas ajakiri ilmuma juba perioodiliselt, neli numbrit aastas. Algul oli maht 36—40 lk., aga hiljem jäime 28 lk. peale, sest materjali ei olnud nii kerge saada. Neid ajakirjas ilmunud materjale sai redigeerida ja hiljem raamat koostatud. Esimene sai ilmuda 1984. aastal 412-leheküljelisena. Siis selgus, et pool materjali jäi üle. Järgmisel aastal ilmuski teine raamat, see oli sama mahukas. Ettetellimiste abiga saime trükkida, muidu polnud kusagilt ressursse võtta.

Ülejäänud materjali hakkasime jätkuvalt trükkima "Eesti Kaluris". Nüüd tahan selle väljaandmise noorematele jätta.

Mari Vamba



pojaga traallaevaga püüab. Üldse on kolmel-neljal eestlasel traallaevu. See on ikkagi väga suur investeering, ligi miljon krooni ühes püünistega. Aga mõned on sinnamaani jõudnud.

Mina sain kalapüüki pidada ühe aasta. See oli ikkagi võoras. Kui kala oli — oli see odav, ja sa ei tohtinud püüda rohkem kui teatud tonnid. Meil oli juba kaks väikest last ja ma leidsin, et linnas on siiski kergem leiba saada.

Läksin vabrikusse tööle ja olin 25 aastat, kuni pensioni ni välja. Stockholm tõmbas ka selle pärast, et seal oli eestlasi ja sai osa võtta eestlaste kultuurielust.

Stockholmis moodustati Eesti Kultuuri Koondis, mille

del on küll sisevetekalandus ja teised kalad, aga see ei tähendanud. Maar oli Eestis tuntud angerjate uurijana ja kalakasvatuse alal. Ta töötas seal oma surmani 1960. aastal, mil sõitis väsinuna vastu puud ja hukkus.

Teine eesti kalandusteadlane, kes seal töötas, oli Hendrik Toots. Ta naases Rootsi alles siis, kui sinna tuli kommunistlik valitsus.

1945. aasta märtsikuus oli Eesti Kalurite Koondise asutamine. Kalanduskonsultandid Maar, Laagus ja Mihkelson tulid Stockholmisse kokku. Seal oli veel Arvid Mägi, kes oli olnud kalanduskoja ametnik. Ja ka mina võtsin osa, olin samuti kalanduskojas teeninud. Üldvalimiste teel

# Viieteistkümnenenda

## jaanuari

### rahustav

### õhtupoolik

Hää lugeja on meie MERLE-neit nūūd juba tosin korda kohanud. Tark tüdruk, eks ju? Kelle käest tal öieti kõik see tarkus ja teadmine, seda sai sel eriti vastikul jaanuari-pärastlõunal uurima mindud. Oli nimelt teada, et kõik tema isalikud hoidjad-hool-dajad just sel päeval Merehariduse Keskuse direktori kapten Kõutsi juures korraliselt kokku saavad.

Paljuhääalne, mõnusalt kõmisev naer lööb direktori eestuppa astuvale hilinejale kõrva. Ah et see seal ukse taga siis ongi ühe tösi-tõsise ja põhjani teadus- ning elutäpse teatmeteose loojaskond?

Esimest korda 1973. aastal kokku tulnud eestikeelse mereterminoloogja komisjonist on ajapikku saanud "Mereleksikoni", lühendatult MERLE autorid ja kokkupanijad, ning see viimatinimetatu hakkab valmis saama. MERLE peakuraatori, Eesti Entsüklopeedia toimetuses ametis käiva Olev Luhaveere sõnul ollakse nii kaugel, et "kuju on rahmust välja raiutud, edasi tuleb lihvimine". Esimene toimetamise ring on möödas, teine käib. Kui kõik hästi läheb, saab raamat Kolumbuse aastapäevaks, niisiis 1992. aastaks valmis. Aga hästi minna on vaja paljudel asjadel — teadagi, kuidas raamatute väljaandmise-ga lood on. EE-gi trükkimine kuulub Eestist välja minevat. Kui "Mereleksikoniga" sama juhtub, on korrektuuri

lugemine ja indeksite tegemine kodunt kaugel õige raske. Olev Luhaveer ütleb end küll pessimistiks, ent loodab siiski leksikoni trükkimist kodumail. Viiekümne-kuuekümmne tuhandesest tiraazist ehk aitakski, kordustrukki ei tee sellest keegi enne kahtkümmet aastat niikuinii...

Nõnda need koosolijad arutavad. Juhatajakohal on mõistagi peakuraator.

**Härrad kaptenid, lõõgastus oli, asja juurde, asja juurde!**

Kohvitassid kaovad paberilehtede vahele. Veel väike krõbe arutamine, missugustel merendusasutustel leinalipud väljas ja missugustel mitte, ja siis minnakse asja juurde.

**Noh, härrased, mis on inglise keeles reisijate mahutavus?**

**Kas ajam on ülekanne? Ja üldse tuleks teha me-reorganisatsioonide märki-de tahvel!**

Kapten Raudsalu paistab olevat kolleegidelt märkustega tagasi saanud ühe osa enda koostatud artiklist. No nūūd alles läheb lahti!

**Kahvelkuunar. Bermuuda kuunar.**

**Aga on ka veel islandi kuunar?**

Selle raa nimi on *härgraa*, ütleb kapten Laur. Siinpoolses lauaotsas võetakse joonistamine appi.

**Tasem! Palun tähelepanu!** See on koosoleku juhataja.

Kapten Raudsalu: **Aga nūūd tuleb magus küsimus!** Jääb tõesti vaikseks, seltskond on ootel. **Kes meile lõpuks selgeks teeb — ja mulle ka! — mis on parvlaev, mis praam...** Edasine matub mürisevasse naeru. Ju siis vanad naljad, kümneid kordi arutatud asjad, "kon-

sensus" leidmata.

Uno Laur, põhimõttekindlalt ja veendunult: **Praam on kast, mis ise edasi ei liigu!**

Tuline vaidlus: praam-sõna kasutab rahvas valesi, nii et kas on märksõna *parvlaev*-juurde vaja lisada, et rahvapärastelt *praam*? Põhimõttelisi mehi on vastu: peame õpetama, mis õige. Aga kel on õigus öelda, mis on õige, kui rahvas kasutab? Reet Naber: **Mis siis, et nõukogude rahvas, ikkagi rahvas...**

Samal ajal on laua teises otsas jutt kuidagimoodi *matke* (või *retke*)-laevale veerenud ja

laid ja ammu vastastikku teada seisukohti keelekõnnumises, millest sammugi ei taganeta, sest mis parata — põhimõtted pole ometi lõrtsida!

Tõesti uhke rida: kaptenid Leemet ja Laur, Hunt ja Raudsalu, Kivistik ja Kõuts, purjetamise ja kalanduse erialamehi, meremuuseumi töötajaid, keeleteaduse Rein Kull. Antagu andeks, kui keegi nimetamata jääb: ikkagi pea paarkümneid meest — ja ka üks naishing, komisjoni sekretär Reet Naber — pika direktorilaua taga. Kõik ilmselt ammused tuttavad, hästi sissetöötanud ja töövõimeline meeskond — ka ses mere-tööst justkui kauges, oma kultuuri järjepidevust säilitavas ja taasloovas tegevuses.

Järsku märkad, et oled tuhmist, kolmandat päeva kestvast valmest väsimusest pääsemas, selle kuupäeva

kipub üldse võimust võtma. **Kui jätab kasvõi ühe reisija kuhugi sadamasse maha, siis on reisilaev**, seletab härra Laur lahkelt. Samas kostab: **Noh, Rein, kas said selgeks?** Naerupahvak. Sest üks kapten Raudsalu tahtnud ju hoopis praamiasjanduses lõplikku selgust...

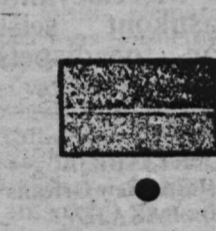
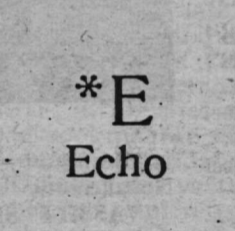
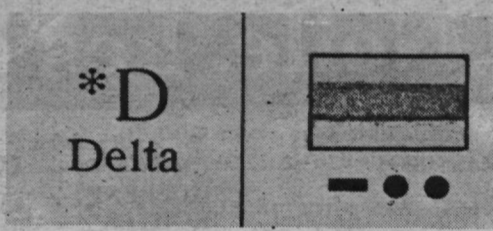
Aga samas kerkib uus teema.

Laineina tõuseb ja vaob see hea jutt, ikka ja jälle kostab naeru. Ja ka eesti meremehe sagedane õ-häälik pole kadunud veel! Aasimist, nükkeid, ilusaid ütlemisi. Väga kind-

hommikupoolegi järeloomju-dest prii. Hallist pärastlõunast on saanud täitsa talutav õhtupoolik. Ei tahaks pateetiliseks minna, aga nende ja kõigi nendesarnaste meestega — kestame veel!

Mari Vamba

P.S. Ka järgmine kord otsustati oma koosolekut merekoolis pidada, sest nagu ütles kapten Kõuts: koolist käis kahin läbi, sest k a p t e n i d tulid.



**diiselmootor, diiseli**, laevadel enim kasutatav ja ökonoomseim soojusjõumasin; sisemise segumoodustuse ja survesüttega sisepelemismootor. Karburaatormootori omast kõrgema survestatuse (13–18) tõttu töötavad d-d bensiinist odavamal diislikütusel. Laevad-eis kasut. hrl. eelsoojendavat raskkütust koos mootori hõlpsamat käivitamist võimaldava kerge diislikütusega (koguvarust u. 20%). Silindris survetaktil kolviga kokkusurutav õhk kuumeneb t°-ni 550–650° C ja sinna pihustatavast kütusest moodustunud segu süttib. Paisuva põlemisgaasi (t° u. 1750° C)-rõhu toimel teeb kolb töötakti, pannes vältvõlli kepsu vahendusel pöörlema. D-t kasut. nii pea-(mootor)laevad kui abimasinana (nt. pea- ja avariidiiselmootorid, autonoomsed pumpagregaadid, päästepaadi mootorid). Ulatuslikult rakend. peamasinatena otse-ülekanndes sõuvõlli käitavaid aeglasi. (pöörlemisagedus 120 p/min) 2-taktilisi turboläadimisega reversiiv-d-eid kui (samamoodimis-

test) 4-taktilistest d-eist võimsamaid (ühes silindris kuni 1800 kW), käiguühlasemaid, gaasijaotuse ja kasutuse poolest lihtsamaid. Laevad-eil on hrl. suletud jahutussüsteemid, kus soojuskandjaks on (filtritud ja kemotöödeldud) magevesi, mida omakorda jahutab merevesi. Võimsate d-te käivitamine (3–5 s vältel), seiskamine ja reverseerimine (tagasi-käigu andmine) toimub suruõhuga. Silindri ja kolvi suurest soojuslikust koormusest ja rõhust (põlemise lõpul u. 10 MPa) tingitud suuri kasutuskuulusid ja õlitusprobleeme leevendab ristpeaga d-te kasut. Parimate d-te ehitajaid (juba a-st 1910) on Šveitsi firma "Sulzer". Suurim on FIAT-i 31,3 MW-se võimsusega d. (silindri läbimõõt 1,6 m, kolvikäik 1,8 m). Iga muud jõuseadet kasuteguri poolest (0,35–0,45) ületav d. on suure võimsuse korral väga kogukas ja raske. Mõõdukalt kiireid (vilmsagedusega 600 p/min ja enam) d-eid kasut. peamasinatena koos reduktoriga või peageneraatoragregaatides.

4-taktilised d-d (võimsus hrl. 1,2 MW) on peamasinaiks vaid väikestel laevadel, neid kasut. laialdaselt msg. abimasinatena. Nüüdise ajal rakend. nii pea- kui abimasinate tööjuhtimiseks automaatikaaparatuuri, mis võimaldab teistada juht- ja kontrollseadiseid, ka eemaljuhtida masinaid komandosillalt. Nt. varudiiselmootorid käivitub, lülitub energiasüsteemi (ja sellest välja) ning seiskub automaatselt. Täisautomaatselt talitlevad msg. autonoomseid avariiseadmeid käitavad d-d. Valmisoleku, kiire käivitumise ja kompaktsuse poolest on avariiseadmete d-d kõrvutatavad üksnes samaotstarbeliste gaasiturbiniiseadmetega. D-i idee patentis saksa insener R. Diesel (1858–1913) 1893, tema esimese kölbliku (1897) mootori võimsus petrooliga töötades oli 14,6 kW pöörlemisagedusel 172 p/min. 1899 valmis Peterburis esimene toornaftal töötav d. Laevamootoritena rakend. d-eid 20. saj. algusest peale. Vt. ka ristpeamootor.

**dokkimine**, laeva paigutamise dokki veeluse osa ülevaatuseks, puhastamiseks, värvimiseks ja remondiks. Dokis asetub laev tavaliselt kolmele kiilplokkide reale. Laevade regulaarset d-st nõuavad klassifikatsioonühingute eeskirjad. Vahel veetakse ujuvdokis seisvat laeva läbi jõgede ja kanalite, millest ta oma süvise tõttu teisiti läbi ei pääse.

**donkey's breakfast**, (ingl. 'eesli pruukost'), põhu või heintega täidetud aluskott koil magamiseks, mille kaubalaeva meremees pidi kuni 1930. a-ni töökohale asudes kaasa võtma. Inglisekeelset nimetust kasutasid ka eesti meremehed.

**džigermast** (ingl), 4–5-mastilise täis- ja parklaeva viimane mast. Täislaeva d-l on raapurjestus, parklaeval on d. pikipurjestusega ('purjestus').

**eesõudja**, paadi ahtri poolt esimene sõudja (sõudjapaar), kellega teised sõudjad üht-

lustavad oma sõudmistegevuse ('sõudmine'). Hrl. on e. kõige trenitum ja kogenum sõudja. Esimest sõudjat (sõudjate paari) paadi vööris nimet. käilasõudjaks (käilapaariks).

**Eesti Kaubalaevastiku Teekimeeste Ühing**, asutati 1933 Tallinnas pärast Üle-Eestimaalise Meremeeste Liidu likvideerimist; liikmete arv ulatus paarisajani. Märtsis 1935 ühineti kütjatega ühtseks 'Eesti Meremeeste Ühinguks'.

**Elmo tuled**, sinakas valguskiirgus mastitopis ja raa nokkadel, mille põhjustab koroonalahendus. Antiikse rahvauskumuse järgi peeti Dioskuure (Polydeukes ja Kastor) meremeeste kaitsjateks ja merehädaliste päästjateks, mistõttu kahe tule ilmumine masti kuulutas meremeestele õnne, ühe tule ilmumine õnnetust. Saksa ja itaalia rahvauskumustes seostati E. t-sid Atlandi meremeeste kaitsja Põha Erasmusega (itaaliapäraselt Elmo).

# Üks mere-ajakiri saadaval

## Teiste lein ei ole pühadus

Ajaleht "Morjak Estonii" vahendab N. Liidu Merelaevastiku Ministeriumi raadiobülletääni informatsiooni ühe mereajakirja ilmuma hakkamise kohta. Originaali pealkirja pole antud, venekeelses tõlkes on ta "Port Naznatšeni-ja", niisiis meile "Sihtsadam". Väljaandjad on üks Madalmaade marketing-firma ja aktsiaseltsina tegutsev teadus-tootmiskoondis "Nauka". Ajakiri ilmub kord kahe kuu jooksul inglise keeles.

Esimeses numbris on lugeda Rotterdami sadama ja paljude sellega seotud organisatsioonide, sealhulgas mitmesuguste transpordi- ja komertsettevõtete kohta. Ajakiri sisaldab huvitavaid ettepanekuid; kõne all on ka tööstuse, kaubanduse, finantsmaailma, panganduse ja marketingi uudised.

Ajakirja levitatakse N. Liidus üksikõik mis hulgal tasuta. Tuleb vaid maksta 6 rubla aastas — ühe komplekti saatmistasu. See tuleb saata rahakaardiga või üle kanda arvele 161502 (Mosinkombank 100345704 MGU Gosbanka SSSR, MFO 201791).

Ka on vaja täita tellijakaart, kus kirjas tellija ees-, isa- ja perekonnanimi, täpne aadress koos postilindeksiga, samuti amet ja töökoht ning soovitud eksemplaride arv.

Ajalehest "Morjak Estonii" nr. 2, 1991

Mari Vamba

Kogu maailmas tunnustatud tavade kohaselt on lein pühadus, millest kõik kinni peavad ja mida austavad.

Seda aga ei saa öelda Eesti Merelaevanduse kohta. Samal ajal, kui isegi mõned punased lipud Tallinnas olid vardas langetatud, ei ölnud Eesti Merelaevanduse peahooneel üldse mingit lippu märgata.

Seda võis täheldada nii peale Leedu kui ka Läti veriseid sündmusi. Tallinna linnavalitsuse vastavaid otsuseid lihtsalt eirati.

Seda imelikum on see asjaolu, et Tallinna sadamates seisvad laevad enamikus pidasid kinni sellest igivanast traditsioonist lippude langetamisega laevade ahtris.

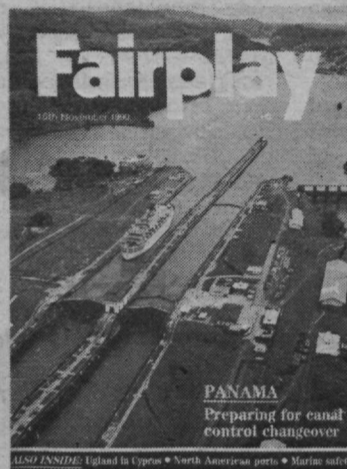
Kui palju ja kelle verd peab siis valama, et sellele tähelepanu osutataks? Järelduste tegemise jätmene lugejale.

Heino Jaagurahu

## Balti riigid tugevdavad survet

Tulevased sõltumatud vabariigid Eesti, Läti ja Leedu avaldavad Moskva keskastutustele järjest tugevamat survet, et saada merenduses rohkem iseseisvust. 9. novembril said kolme vabariigi esindajad Riias kokku ja otsustasid moodustada valitsustevahelise organi merendusasjade koordineerimiseks.

Kolm vabariiki väidavad, et nende sadamad ja kohalikud laevandused peaksid alluma oma vabariigi valitsusele. NSV Liidu Merelaevanduse Ministerium on selle vastu. Mullu oktoobris võttis Läti valitsus vastu seaduse, mis sätestas, et Läti Merelaevandus ja tema varad, kaasa arvatud kõik Läti sadamad, tuleb anda tagasi Läti alluvusse. Eesti valitsus omalt poolt kinnitab, et tema laevastikku pole kunagi ametlikult Moskva alluvusse üle antud ja on taastanud Veeteede Ameti (end. Veeteede Talitus) ja lae-



USA INSIDE: Egiand ja Uppine • North American ports • Mariti sifiti

varegistri.

1940. aasta riigipöörde aegu moodustasid Eesti ja Läti laevad kokku tublisti üle poole kogu Nõukogude laevastikust. Praegu on see protsent kõvasti vähenenud, kuid kõigis nendes Balti riikides on tekkimas eraalgatuslikud laevakompaniid. Eestis on re-

gistreeritud kolmkümmend kaheksa uut laevakompaniid, kuigi senini on vähestel neist oma laevu. Kõige edukam on ühisettevõtte "Estline", mis peab ühendust Tallinna ja Stockholmi vahel. Pärast pikka võitlust sai teoks reisiterminali ehitus Tallinnas ja alates liini avamisest juunikuus on teenindatud juba üle 70 000 reisija.

Lätis hiljuti asutatud "Marasline", mis on Suurbritannia ja Läti ühisaktsiaselts, tegi läinud aasta lõpus tsarterreisi Riias Inglismaale Kuproose lipu all.

Leedul ei ole ajaloolisi pretensioone laevastikule, kuid ta nõuab endale 100% sadamatest ja praegusest laevastikust, tuginedes oma panusele nõukogude majandusse. Kohalik valitsusel on plaanis soetada reisilaev, mis hakkaks tegema Balti mere matkeid Klaipeda sadamast.

"Fairplay",  
22. november 1990



EESTI KALURITE KOONDIS

Äsja saime "Eesti Kaluri" 1991. aasta esimese numbril. Kahekümne kolmel leheküljel on lugeda üheksa kirjutist. Siin on järg Eesti Meremuuseumi teadustöötaja Jaak Sammeti artiklist "Osaühisus "Kalandus" asutamine ja esimene heeringapüügiekspeeditsoon". "Eestiranna" ja heeringapüügi teemat jätkab Harald Aksbergi kirjandus Robert Talviku jutust. Samalt autorilt on artikkel Endel Aksbergi ehitatud plastpaatidest. Ihasalu rannaküla vanemast ajaloost kõneleb Eralt Art, kes on kirjutanud ka väljaande toimetajana. Harald Aksbergilt on veel kolmaski lugu, seekord pealkirja all "Soomesoola reisimehed ja soolakeelid", milles ajaloomaterjalid ja isiklikud mälestused Aksi saare inimestest ja sündmustest. Kalamehe lõhejutte pajatab Johannes Art. Arnold Sääinas kõneleb hapuraimest, mille rootsikeelne nimetus on *surströmming* ja millist töötlemisviisi meil ei tunta. Ajakiri trükib ka "Tartu Riikliku Ülikooli Toimetistest" ümber Arved Lutsu kirjutise "1939. aasta põllumajanduse loenduse materjalid Eesti kalanduse uurimise allikana." Väike informatsiooniline materjal on septembris Tallinnas valminud uuest kalapulki tootvast kalatööstusest. Number on illustreeritud fotode ja joonistustega.

Mari Vamba

Eesti Merelaevanduse laevade asukoht seisuga 4. veebruar (peadispetšeri osakonna andmeil):

"IVAN BABUŠKIN" — teel Quebecist Tallinna  
"70-LETIJE OKTJABRJA" — teel Port Arthuri (USA) New Orleans'i  
"VIKTOR BAKAJEV" — Leningradis  
"KRISTJAN PALUSALU" — teel Quebecist Tallinna  
"VIKTOR KINGISSEPP" — teel Rouenist Odessasse  
"SKULPTOR MATVEJEV" — teel Montrealist Leningradi  
"NIKOLAI JANSON" — teel Antwerpenist Istanbuli  
"BORISS BUVIN" — teel Tallinnast Fredericiasse  
"NIKOLAI VILKOV" — Riias  
"TIMUR FRUNZE" — teel Abidjanist Tallinna  
"ALEKSANDR OSSIPOV" — Vallettas  
"LENINSKAJA GWARDIJA" — Lagoses  
"ALEKSANDRA ARTJUHHINA" — Conakrys  
"ANDREI ANDREJEV" — teel Las Palmasest Tallinna  
"MAKSIM LITVINOV" — Freetownis

"PJOTR KRASSIKOV" — Nouakchottis  
"VASSILI ŠELGUNOV" — teel Santa Cruz de Tenerifest Tallinna  
"JOSSIF DUBROVINSKI" — Port Gentilis  
"NIKOLAI ŠVERNIK" — Tallinnas  
"JOHANNES LAURISTIN" — teel Tallinnast Džiddasse  
"JAAN ANVELT" — teel Las Palmasest Tallinna  
"OLGA VARENTOVA" — Luandas  
"IVAN RUSSAKOV" — Freetownis  
"PAVEL DAUGE" — Venezias  
"MIHHAIL KEDROV" — teel Szczecinist Alexandriasse  
"IVAN BELOSTOTSKI" — Tallinnas  
"ALEKSANDR VINOKUROV" — teel Karachist Dar es Salaami  
"VERA LEBEDEVA" — teel Pointe Noire'ist Doualasse  
"IVAN POKROVSKI" — Antwerpenis  
"VILJANÕ" — teel Annabast Bilbaosse

"GRUMANT" — Alexandrias  
"GULBENE" — remondis Loksal  
"KOHTLA" — Amsterdams  
"KÕPU" — Iljitsšovskis  
"PAIDE" — Rotterdamis  
"POVENETS" — Kaliningradis  
"RISTNA" — Baris  
"HELMERMAA" — teel Amsterdamist Tallinna  
"SEGEŽA" — Iljitsšovskis  
"OSVALD TUUL" — teel La Nouvelle'ist Kaliningradi  
"HUDOŽNIK NESTEROV" — Dordrechtis  
"IVAN RABTŠINSKI" — Klaipedas  
"ARNOLD SOMMERLING" — Kaliningradis  
"HUDOŽNIK PIMENOV" — Rouenis  
"HUDOŽNIK KORIN" — Tallinnas  
"JURI KLEMENTJEV" — Tallinnas  
"KAPTEN VOOLENS" — remondis Stockholmis  
"MEHAANI KRUULL" — Århusis  
"JUNÕI PARTIZAN" — Tallinnas  
"KESSULAI" — teel Helsingist Århusi

"VIRELAI" — Tallinnas  
"MANILAI" — Tallinnas  
"SUURLAI" — Helsingis  
"HEINLAI" — teel Århusist Helsingisse  
"VASSILI KUTŠER" — Bremenis  
"FRITZIS GAILIS" — Bremenis  
"GLEB SEDIN" — teel Tallinnast Rotterdami  
"FRITZIS ROZIN" — Rotterdamis  
"AUGUST KULBERG" — teel Ventspilsist Moerdijki  
"AMBLA" — Tallinnas  
"ANDJALFELD" — Tallinnas  
"AEGNA" — Leningradis  
"KABONA" — Leningradis  
"MOHNI" — teel Emdenist Tallinna  
"RAPLA" — Tallinnas  
"SEMJON ROŠAL" — Moerdijki  
"TERIBERKA" — Ventspilsis  
"VIRTU" — Viiburis  
"KARL KRUSŠTEIN" — Tallinnas  
"OSMUSSAAR" — Tallinnas  
"OTEPÄÄ" — remondis Loksal  
"TAHKUNA" — Drammenis  
"ARNOLD VEIMER" — Tallinnas

## Neile, kes ootavad...

Asutanud Eesti Merelaevandus  
EESTI MEREMEES

Ajaleht ilmub teisipäeviti

TOIMETUSE AADRESS:  
200001 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. 495  
Tiraaž 2000

Toimetaja  
ROLAND TRUBETSKOI  
Tegevtoimetaja  
MADLI VITISMANN