



EESTI MEREMEES

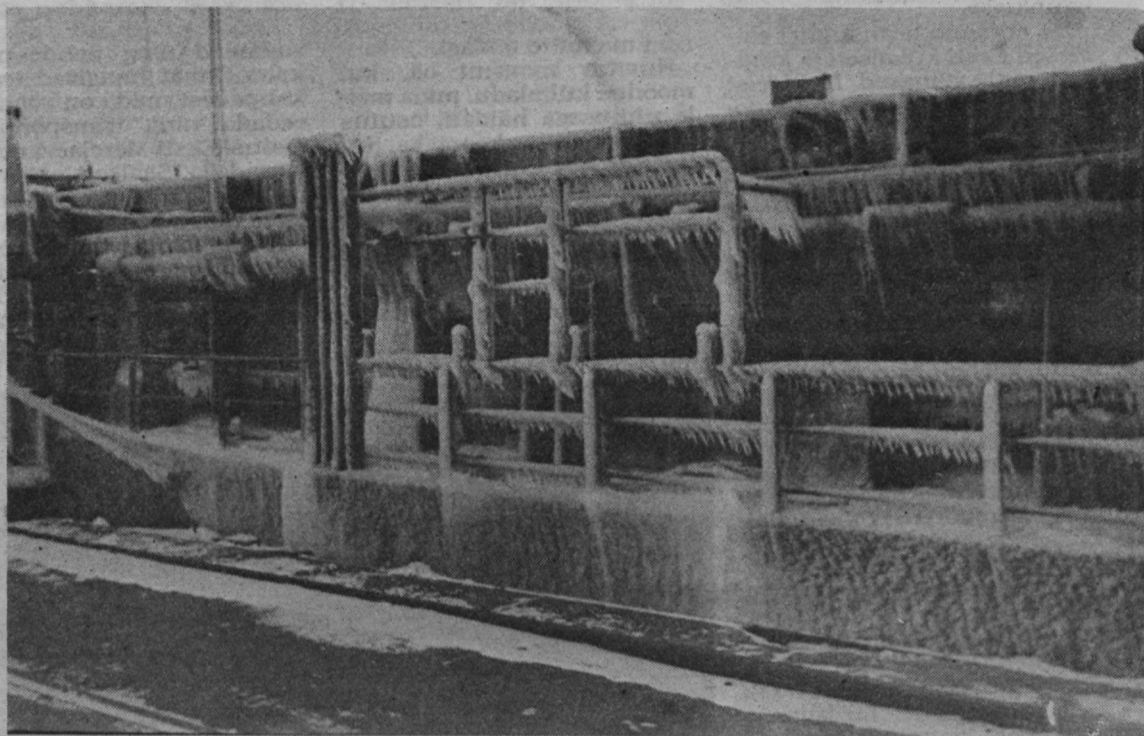
Ilmub (vaheaegadega) alates 1950. aasta 21 juulist

Nr. 3 (913) Teisipäev, 26. veebruar 1991

Hind 10 kopikat

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ Mida tegite ja nägite Ameerikas? lk. 2
- ☛ Kuidas Te end siin tunnete? lk. 3
- ☛ Sadamalinn Hamburg lk. 4
- ☛ Pardakõnelusi "Transestonial" lk. 6
- ☛ Meresõda Läänemeres lk. 7
- ☛ Merle XIII lk. 7
- ☛ Miljonid tuulde puhuda lk. 8



Algab laevade jäätumine (ER ilmateatest)

110 aastat Oskar Toomara (Treilmanni) sünnist



Oskar Toomara kuulub nende hulka, kelle 100. sünniaastapäeva avalik äramärkimine aastakümne eest oli välistatud. Põhjus — välja paistvad teened iseseisva Eesti Vabariigi merenduse arendamisel. Vabadusriist tunnustusena raskeimal ajal tehtu eest.

Oskar Treilmann sündis 22. veebruaril 1881 Virumaal Tudulinna vallas, Toomara talu kümnelpäevases peres. Tema elukäigu tutvustamisel kasutan enam Treilmanni nime, kellenä meest tunti enne nime eestistamist 1934. a. Meretööd alustas Oskar 16-aastaselt laevapoisina Narva purjekal "Matvei". Sellele järgnes elukarastus kaugsõidus Norra parklaevadel ja inglise aurikutel. 1902. a. lõpetas ta Norras merekooli ning töötas seejärel tüürimehena purjelaevadel. Vene-Jaapani sõja ajal teenis O. Treilmann lipnikuna Musta mere lahingulaeval "12 Apostlit". Odessas sai ta ka kaugsõidukapteni paberid. Meretöö jätkus tüürimehena Vene Põhja- ja Ida-Aasia laevaseltsi aurikul, seejärel sai temast auriku "Baltonia" kapten. Tallinna Laevaühisuse asutamise järel usaldati O. Treilmannile kapteniamet aurikul "Eestimaa" ja "Kodumaa". Maailmasõja ajal määrati O. Treilmann Valge mere laevastikku, kus teenis transporti "Kovda" komandörina ja traalerite divisjonis.

Juba enne Vabadussõja puhkemist oli maailma mereasjandusega läbi ja lõhki tuttav 37-aastane mees taas kodumaal, kus tema vilumust kõige enam vajati. 1918. a. ärevatel novembripäevadel määrati ta Tallinna sadama komandandiks, mis oli ülimalt vastutusrikas amet. Oli ju meretee ainsaks tuiksooneks, mille kaudu võis kohale toimetada puuduvat sõjavarustust ja laetatud maale hädavajalikke tarbekaupu. 14. novembril 1918 võttis O. Treilmann Tallinna sadama saksa võimudele üle. Tema alluvusse jäi nii sadama piirkonna kaitseliit kui paralleelselt tegutsev miilits. Koos sadamateenistuste tööle rakendamisega kehtestati olukorrale vastav kontroll laevade liikumise ning Tallinna laevaremonditehaste üle. 16. novembril määras O. Treilmann ametisse teiste Eesti sadamate komandandid, kes talle samuti administratiivselt allusid. Kiiresti määrati saksa okupatsioonist jäänud laevade ülevõtmiskomisjonid, O. Treilmanni päevakäsuga kehtestati Tallinna sadamas esmakordselt eestikeelsed load.

Merejõudude juhataja J. Pitka päevakäsuga 29. jaanuarist 1919 määrati O. Treilmann Sadamate Valitsuse ülemaks, kusjuures talle jäid ajutiselt ka Tallinna sadama kapteni kohustused.

Hiljem järgnes töö Laevasõidu Ameti juhatajana. On pikematagi selge, et sellisesse ameteisse määrati vaid mehi, kelle organiseerimisvõime ja kompetentsus olid väljaspool kahtlust.

Rahuaaja oludes ei kahane nud O. Treilmanni aktiivsus. Põhiliselt tegutses ta Tallinna Laevaühisuses, olles selle ammune osanik. Paljudest muudest ametitest nimetaks vaid mõningaid: merenduseltsi "Laevandus" esimees 1919. aastast, ajakirja "Laevandus" vastutav toimetaja, hiljem Kaubandus-Tööstuskoja laevandussektiooni esimees ja koja alaline ekspert. Neid vannutatud eksperte ei määratud, vaid valiti. 1930-ndail aastail jätkus töö a/s "Tallinna Laevaühisuse" asjaajaja-direktorina, vaatamata halvenevale tervisele. Soliidsele ametibiograafiale võib lisada, et mees tundis end koduselt muusikas, oli sina peal nii klaveri kui puhkpillidega.

1940. a. natsionaliseeriti ka O. Toomara vara, mis oli pagutatud Tallinna Laevaühisuse alustesse. Asjatundlikkus ja kutsealane edukus sai hoogsa enesestmõistetavusega klassivaenlase sildi. Nagu poleks olnudki nelja aastakümnet visa tööd ja teadmiste kogumist, mis algas 16-aastaselt laevapoisina enne saandivahetust.

Oskar Toomara suri 17. septembril 1940. aastal.

Jaak Sammet

Veebruari algul saabusid nädalaselt ametireisilt Eesti Merelaevanduse ülem Toivo Ninnas, Tallinna Kaubasadamade ülem Aleksei Lukoškin ja Tallinna Uussadamade ülem Anatoli Kanajev. Reisimuljeid jagab TOIVO NINNAS:

Ma käisin esimest korda Ühendriikides, kuid mul on tuline kahju, et ma Ühendriike õieti ei näinudki. Sõitsime vastuvõtjate kulul lennukiga Helsingist New Yorki, sealt kohe edasi Houstonisse, kus veetsime kuus päeva. Meile näidati sadamaid nii merelt kui kaldalt ja firmasid, aga see oli nii organiseeritud ametireis, et mingit vaba aega meile ei jäetud. Enne ärasõitu, kui avaldasime soovi käia mõnes Ameerika poes, viidi meid pooleteiseks tunniks ühte suurde kauplusesse.

Me ei olnud seal sugugi esimesed Eesti külalised ja kindlasti mitte viimased. Meie reisi organiseeris firma "International Business Corporations", mille töötajate ja omanike hulgas on endisi N. Liidu kodanikke. Üks neist on Leo Grabe Tallinnast, meeldiv 40-aastane härrasmees, kes räägib inglise, vene ja eesti keelt ning on seal elanud kaks ja pool aastat. Tema kaaslane on pärit Leningradist, varem Miša, nüüd Michel. Nad on võtnud endale ülesandeks aidata luua kontakte Eesti ja Ameerika firmade vahel. Nad olla saanud Eesti valitsuselt mõnede kaupade Ameerikas müügi ainoõiguse. Nemat viisid meid kokku nende inimestega, kes tahavad oma merendusala tegevust laiendada ja uurivad ida-turgu.

Esimesena oli Houstonis 10-inimeseline valitsusdelegatsioon eesotsas ministrite Jaak Tamme ja Endel Lippmaaga tutvumas naftatööstuse ja töötlemisega ning palju muu. Meid kutsuti sinna sellepärast, et kui midagi peaks juhtuma, siis ilma vedudeta hakkama ei saa.

Meilgi oli tegemist Eesti kaubaga — tollinormide piires anti meile kaasa Eesti viinaproovid: "Vana Tallinn", "Viru valge" ja mõned teised. Andsime need üle neile firmadele, kes selle vastu huvi tunnevad. Pudelite sisu kohta hinnangut ei tea, kuid küllap neid marke tuntakse, sest sellega tegelevad endised N. Liidu kodanikud. Ühe firma edukana näiv ärijuht on näiteks neljakümne Ljuba. Ega müümine Ameerikas sugugi lihtne ole: näiteks pudelisiltidele on seal ranged nõuded, sest inimene peab ju teadma, mida ja kui palju seal sees on. Nad hoiavad oma rahvast, seetõttu on müügiks vaja igasuguseid lube — peab ju kindel olema, et seal midagi kahjulikku pole. Niisugused mehed nagu Leo Grabe on väga vajalikud neile, kes midagi müüa tahavad, sest omaenese tarkusega seal kaugele ei jõua.

Oma meremehepõlves ei olnud ma Ameerikasse sattunud, kuid sealset sadamad mulle erilist muljet ei jätanud — on nagu sadamad ikka: kaid, laod, terminaalid, kraanad, konteinerid. Näiteks niisugused suured sadamad nagu Antwerpenis ja Rotterdamis annavad sealsele mõne silma ette. Merenduses on konkurents tugev ja kuna siinseid maid vaadeldakse kui võimalikku turgu, siis praegu uuritakse seda ja õpitakse inimesi tundma. Kõik meie päevad olid hommikust õhtuni sisustatud. Ühe päeva veetsime merel, et sadamat merelt näha. Väga ilusa kaatriga ja väga halva ilmaga: peale udu ei näi-

Mida tegite ja nägite Ameerikas?

nud me mitte midagi.

Huvitav moment oli, kui moodne külmladu, mida meile uhkusega näidati, osutus Uussadama lao koopiaks. Kui hr. Kanajev ütles, et tal on 5 aastat tagasi täpselt samasugune välja ehitatud, olid nad väga imestunud ega tahtnud meid hästi uskuda. Ega nad vist jäänudki meid uskuma, kuigi vahe on selles, et sealne ladu kuulub firmale, mis ostab sisse banaane ja puuvilju

sadamad ning nende poolt kolm firmat hangivad teavet kaupadest, mida on võimalik vedada ning transpordivõimalusi Eesti Merelaevanduse laevadega. Sealses terminaalil töödeldaks kaupu ja olid vahendaja. Leningradist küll on juba laevaliin, ja õiget ookeanivedude laeva meil ei ole: "Leninskaja Gvardija" tüüpi laevad on vanad ja väiksevõitu. Võimalik oleks muidugi mõelda ro-ro-tüüpi lae-

tarbekaks õpetada.

Tutvustime veel agendi- ja laevafirmadega. Põhimõtted on üldjoontes samad, midagi põrutavalt uut me ei näinud. Kompuutriseerituse näiteks sobiks numbritoa televiisor kanaliga, mis näitas, kui palju on klient võrastemajale võlgu. Iga kulutus läks kompuutrisse ja iga hetk võis oma arvet kontrollida. Näiteks vaatasime algul filme, nagu me ikka olime harjunud tege- ma, ega pannud tähele, et iga filmi vaatamine maksab 6 \$. Pärast tuli ekraanile arve, mida ja mis kellaajal vaadatud. Televiisorist võis näha, kui suur on toa arve, kui palju on kulunud söögi-joogi ja lisateenuste eest ning niiviisi iga hetk kontrollida oma rahalist seisukorda. Ka töökohades on kompuutriseeritus ilmselt samalaladne.

Mind pani imestama, et ameeriklased vahetavad küllaltki tihti töökohti. Näiteks mees, kes meid vastu võttis, muide, soomlane, kuigi oskab soome keeles vaid üht laulu. Ta on töötanud oma alal 15 aastat (praegu on ta stividorifirma juht), kuid see on tal kaheksas töökoht. Ja töökohta vahetatakse mitte samas linnas, vaid üle kogu maa. Nii et töökoha vahetusega kaasneb maja müük ja uue ostmine. See on pidev pürgimine selles suunas, et saada lõpuks omaenda business. Või saada mingis firmas osanikuks. Aega töö jaoks kokku ei hoita: laupäeval-pühapäeval ja õhtuti olid nad töö huvides väljas.

Mind pani imestama, et kuigi me hr. Kanajeviga ei olnud varem Ameerikas käinud, ei tahtnud nad meile oma maad näidata ega oma maaga kiidelda. Ainuke ekskursioon oli NASA kosmoseuuringute keskusesse. See oli küll väga huvitav: seal oli näha kõike alates kuu pinnase proovidest ja tagasipöörduvad kapslitest. Ülejäänud reis oli täiesti tõine.

Ameerikas on praegu tohutu patriotismilaine: palju on Bushi pilte ja loosungeid "Bush, me toetame sind". Majade juures on lipud väljas, isegi restoranis võib ettekandjal olla lipuvärvides märk rinnas. Kellel on sugulasi sõjaväes, neil on kollane lint autol. Oli ka suur puu, millele iga naine, kel keegi lähedastest sõjas, oli sidunud kollase lindi. Kahel telekanalil antakse vahetpidamata sõjateateid.

Eestit enamasti teati. Kui sõitsime lennukiga New Yorgist Houstonisse, küsis hr. Grabe stjuardessilt, kas too teab, kus Eesti asub. Stjuardess oli väga uhke; et ta tõesti teab. Aga ameeriklased on küllalt Ameerika-kesksed, muu neid eriti ei huvita.

Ameeriklased ütlevad ka, et seal on kõik olemas. Ja kui on midagi, mida Ameerikas ei ole, siis sellepärast, et Ameerika seda ei vaja.

Houston, kus me kogu aja viibisime, on suur, 4,5 miljoni elanikuga linn. Kasvanud naftadollarite varal kiiresti, asub linn väga suurel maalal. Üksikute linnaosade vahemaad on väga suured, seetõttu veetsime palju aega Ameerika teedel, mis on tõesti väga head. Eriti huvitavad on tohutud kolme-neljakorruuselised hargnemisteed, mida nad ise nimetavad *spaghettiks*.

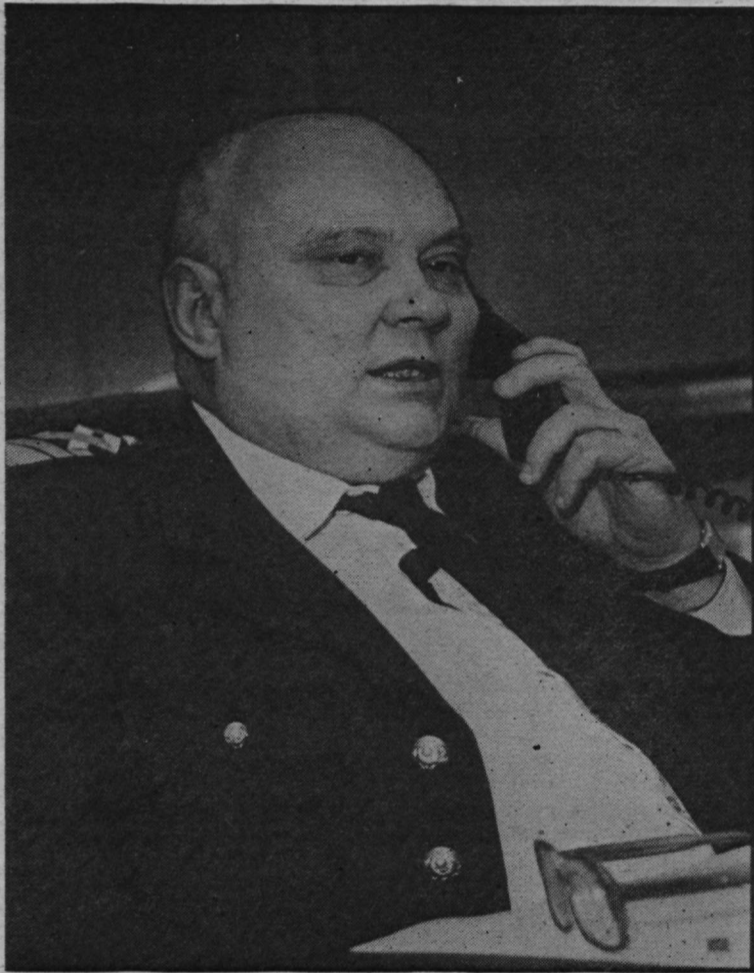
Meil on kahju, et me ei näinud pilvelõhkujate linna New Yorki. Houstoni keskel on küll city kuni 45-korruseliste kõrgmajadega, kus asuvad kontorid. Ülejäänud linn on aga väga lai — linnaosade vahel on mets. Autosid on seal palju ja autodest räägitakse tavatult palju, rohkem, kui tundub tarvilik. Ühis-transport pidi olemas olema, kuid me ei juhtunud ühtki bussi nägema. Nad käivad harva ja sõit on kallis, nii et enamikus kohtades ei ole autota võimalik elada.

Poes nähtud kaup on tunduvalt odavam kui Skandinaaviamaades. Soome on Ameerika kõrval eriti kallis maa. Nägime ka relvakauplust, õigemini oli see relvaosakond tavalises poes. Niisama lihtsalt relvi siiski ei saa: kord on niisugune, et tuleb ette näidata Ameerika autojuhiluba (välismaalastele relvi ei müüda). Ja kätte saab relva kahe päeva pärast. Ilmselt selleks, et ei läheks esimese vihaga perekonnatüli lahendamata. Ühel meid vastu võtnud ameeriklasel on kaks revolviiri — üks autos ja teine kodus: seadus lubab lasta iga inimest, kes tuleb sinu korterisse või maatükile ilma kutsumata. Kui keegi murrab korterisse sisse, tohib tulistada hoiatamata, vähemalt selles osariigis. Võib maatüki ümber piirata, panna välja sildid, et see on eraomand ja tulistada iga kutsumata külalist.

Paugutamist me sellest hoolimata ei kuulnud, kuigi käisime õhtuti väljas. Meile tahtis näidata rahvuslikke restorane ja nii õhtustasime mehiko ja itaalia restoranis. Aga toit neil kõige meeldivam küll ei ole. Ameerika restoranile eelistaksin ma küll soome oma, see on meile harjunum. Ja ka lauakombed on veidi teistsugused. Ameeriklased tunnevad end igal pool mugavalt ja on küllaltki lärmakad. Jalgu just lauale ei pandud, aga heaks kombeks peeti kauboikübarat ja -saapaid kanda. Kauboikübarat ei võeta restoranilauaaski peast.

Praegusel ajal on reisirimine küllaltki tülikas: igal pool on terrorismi kartuses ranged ettevaatusabinõud tarvitusele võetud. Kui astusime Helsingis lennukisse, võeti veidi aja pärast kõik kohvrid lennukist välja ja igaüks pidi oma kohvri ära tundma. Igal pool kontrolliti kõike hoolega, oli tunda ärevust. Lennuk, millega Helsingist New Yorki lendasime, oli täidetud vast viendiku ulatuses, tagasiteel oli reisijaid pool lennukitait. Nii et reisirimiseks on praegune aeg väga ebamugav ja erilise vajaduseta keegi ei söida.

Üles kirjutanud
Madli Vitismann
Dmitri Prantsu foto



ning pakib ja müüb edasi. Meil Uussadamast müüki ei ole: kaup tuleb sisse ja läheb välja, vahepealset pakkimist ei ole. Muus osas oli kõik tuttav: samamoodi süsteem ja paigutamine. Enesetunne sellest igatahes paranen, see episood andis meile väärikust juurde.

Oleme kõigist neist terminaalidest ja kompuutrisüsteemidest põhimõtteliselt kuulnud ja üht-teist näinud. Kaubasadamast ei ole küll maad, kus seda kõike teha, see on rohkem Uussadama tulevik. Aga midagi põrutavalt uudet me seal ei näinud.

Firmas "Fairway Terminal Corporations" tehti valmis 5–6 lepinguprojekti; need olid niivõrd omapärased ja meile veidi arusaamatud, et me neile alla ei kirjutanud. Leppisime kokku, et järgnevatel kokkusaamistel vaatame need läbi. Kirjutasime alla lepingu, et Eesti poolt Eesti Merelaevandus ja mõlemad Tallinna

vadele. Igatahes peame plaani. Kui meil võimalus avaneb, siis mitte seda kasutada.

Konkurents on seal kova: me pole ju praegu veel mingid potentsiaalsed liiniavajad, aga igaks juhaks peitsid meie vastuvõtjad meid küllaltki üksildasse võrastemajja, et konkurendid meist teada ei saaks. Sellegipoolest ilmus paar konkurenti sinnagi: töö eest käib võitlus.

Allakirjutatud lepingus on ka sadamate vaheline koostöö, mis annab võimaluse spetsialiste vahetada. Kas neil on meilt midagi õppida, seda nad näevad ise, kui siia tulevad — see on nende asi. Igatahes meile on nende töökorralduse õppimine väga huvitav ja meil on suurepärase võimaluse saata inimesi kuuest kuust kuni aastani õppima. Peame selleks välja valima need, kes oskavad piisavalt inglise keelt, kuid kurb moment on meie jaoks see, et üle 30-aastasi ei pea nad ots-

Kuidas Te end siin tunnete, härra Eriksson?

15. jaanuarist 7. veebruarini töötas Eesti Veeteede Ameti kogenud konsultant — Rootsi Rahvusliku Mereadministratsiooni ohutu meresõidu osakonna endine direktor **PER ERIKSSON**. 71-aastane vanahärra jättis Malmösse ootama abikaasa ja kaks suurt koera. Hr. Eriksson on Maailma Merenduse Ülikooli külalisprofessor. Aastaid on ta töötanud IMO-s ja olnud seal mitmesuguste komiteede esimees. Tema nimi on jäädvustatud IMO aurasõnadesse kuldtähtedega, ta on saanud ka IMO aastapreemia.

Te sattusite siia üsna äreväl ajal.

Küsimisi detsembri viimastel päevadel, kas ma saaksin siia tulla. Ma muidugi ei olnud selles päris kindel, kuid asi pakkus mulle huvi ja ma soostusin. Oli põnev olla esmalt kaks ja nüüd üks nädal. Midagi sai tehtud. Võinuksime muidugi rohkem teha oma pikaajalise projekti realiseerimisel, aga minu arvates alustasime väga hästi. Oli väga tore.

Muidugi mõista oli mu naine minu siiatuleku pärast mures. Ta oli nii ärevil, et tal tõsis vererõhk, kuni ma koju jõudsin, kuid nüüd on kõik korras. Ma proovisin teda maha rahustada. Minu meelest oli siin liigagi rahulik — üks lukku, ja ei mingeid probleeme. Muidugi on pealispinna all tunda pinget. Loodame parimat.

Kuidas Te end siin tunnete?

Väga mugavad ruumid, toit on nii- ja naasugune. Minu

jaoks on seda ülearu palju, olen katsunud järele jätta. Saab hakkama küll. Olen kogu aeg tööd teinud, mitte ainult siin kontoriruumides, vaid ka hotellitoas. Olen tõlkinud mõndagi tarvilikku. Arvan, et tuln siia tööle, mitte mööda ööklubisid hulku-ma.



Missugused on Teie muljed nähtust?

Olen kuulnud, et varem Eesti lipu all seilanud laevade meeskonnad on nüüd venelastega komplekteeritud. Kuid nägin õppelaeva "Arzmass" ja see jättis väga hea mulje. Kapten samuti.

Kui palju aega võiks meil kuluda merenduse elavnemiseks endistasemeni?

Kust võin mina teada, kui kaua võtab aega taastamine. Küsige parem härra Gorbatsšovi käest. Muidugi võtab see aega. Me oleme korduvalt reorganiseerinud Rootsi laevastiku, selleks on alati aega kulunud, kuid teil on väga hea personal ja võib-olla saate üsna kiiresti hakkama.

Te sõitsite siia ja käisite kodus puhkamas "Nord Estoniaga". Kuidas meeldis?

Ma ei tea midagi sellest kompaniist, laevaga olen aga korduvalt sõitnud. Polnud mingeid probleeme: väga hea toit ja kajut, kuigi *à la carte* söömine on kole kallid. Esimest korda sõites pidin ise pileti ostma ja kaotasin sellega kogu oma kaasas olnud raha. Rootsiga võrreldes ei ole see aga kallid. Olen meeldivalt üllatunud. Tase on kõrge.

Milles näete Eesti ja Rootsi koostöövõimalusi?

Provisime paika panna Rootsi ja Eesti Veeteede Ameti vahelisi koostööplaane. Eesti pool peaks taotlema Rootsist finantsabi. Rootsi poole hooleks jääb saada Balti riikide jaoks osa Ida-abiks ettenähtud rahast. Kuulsin meid äsja külastanud konsultantidelt, et teistele idapoolsetele maadele on antud ülearu palju raha ja Balti riikide tarvis on väga vähe jäänud. Katsume asja parandada. Just neile riikidele peaks andma suured eelised, kuigi ka teised maad on tähtsad. Minu mõtted on siin.

Muidugi ei ole see raisatud raha. On väga tähtis, et kõik Läänemere äärsed riigid arendaksid kõiki alasid, mis

merega seonduvad. Meie meri peab olema puhas. Meie tuletoornid peavad olema korras. Muidu võib juhtuda õnnetus, mis võib hävitada Läänemere. Meri on niigi saastumise ohu piiril. Seega on koostöö meie ühine eesmärk. On parem, kui Balti Mere Saastumise Vältimise Organisatsiooni lisandub veel kolm riiki. Praegu on seal kuus maad: Rootsi, Soome, Nõukogude Liit, Poola, Saksamaa, Taani. Veel kolm ei teeks paha.

Kas Rootsi ei kasvata nii endale konkurente?

Olen liiga hõivatud rahvusvahelise laevandustöoga. Olen olnud mitme tähtsa komitee Rootsi-poolne liige ja esimees Mereohutuse Komitees. Olen teinud seda tööd kogu maailmas ja Balti riigid on samuti osa maailmast. Mõned aastad tagasi arvasid mõned inimesed Rootsis: miks me anname arengumaadele õpetamiseks raha. Pärast nad tulevad ja võtavad meilt töötötsa ära. Arvan, et see on väär vaatenurk.

Missugune mulje jäi Teie siinsast tööst?

Valdava muljena viin Eestist koju kaasa, et Eesti Veeteede Ameti juhtkond töötab kõvasti ja õiges suunas. Teiste abiga võib muidugi enam saavutada ja me püüame saada finantsabi väljaõppeks, mis tõenäoliselt korraldatakse Rootsis. On võimalik, et me vajame raha, mis on eraldatud Ida-abiks. Lootkem parimat.

Kas jäite rahule sellega, mida jõudsite näha ja teha?

Kunagi ei jõua teha nii palju kui tahaksid. See on pikaajaline projekt ja arvatavasti jätkan tööd kodus. Kui mulle makstakse või isegi kui ei maksta, teen tarvilikku tõlketööd, et teil oleks infot Rootsis. Loomulikult ei ole vaja kopeerida, kuid te näete, mis meil on hästi, mis halvasti: saate ideid ning arendate oma traditsioone. Kui tekib probleeme, kirjutage mulle Rootsi ja ma saan teha oma ettepanekuid. Kohtusin siin Läti Mereameti direktoriga, kellel oli kaasas väga ilus kiri meie peadirektorile. Tegin mõned ettepanekud, tal oli väga hea meel.

Loodetavasti tulete siia veelgi?

Et see pole mu viimane kü-laskäik, seda loodan minagi. Kui võimalik, võtaksin järgmine kord ka oma naise kaasa.

Tallinnas oleks veel paljutki teha. Vanalinn jättis mõjuva mulje, aga aega oli tõega vähe. Tahaksin teha pilte kirikute sees ja muudiski paikades.

Raekoda ma ei külastanud, ei leidnud sissepääsu. Seal oli liiga palju uksti, aga ei märki-gi sellest, kust sisse pääseb. Vähemalt viis-kuus ust, mõo-dusin neist iga päev.

Meremuseum on väga toredasti tehtud. Väike mugav paik. Loomulikult pole see see, mis Kopenhaagenis, kuid seda ei saagi nõuda.

Küsis Madli Vitismann
Dmitri Prantsu foto

Aktimaal ja teekann oksjonilt



Detsembris peeti Tallinnas Peapostkontori konverentsisaalis esimene tollioksjon. Müügile läks umbes 130 eset, enamik neist konfiskeeritud väljaveokatsel kui salakaup. Siitamaani anti niisugused esemed rajooni või linna rahandusorgani käsutusse, kes need siis müüki või jaotamisele saatis. Nüüd on loodud organisatsioon nimega "Terminal Kompleks". Sel on üleliidulise koondise õigused ning luba kaubelda nii väliskui siseturul. "Terminal Kompleks" on juba Moskvas ja Leningradis oksjone korraldanud. Nüüd loodi ka selle filiaal "Baltterminal", kuhu kuuluvad Eesti, Läti ja Leedu tolliorganisatsioonid.

75% oksjonituludest läheb riigieelarvesse ja 25% jääb

linnale, kus oksjon korraldatakse. Ostja maksab 10% hinnalisanid, mis jagatakse vahekorras kolm ühele "Terminal Kompleksi" ja tolliorganisatsiooni vahel.

Raha, mis toll saab, jagatakse kolmeks. Üks osa läheb

heategevaks otstarbeks, teine tollile vajaliku tehnika muretsemiseks ja kolmas inspektorite premeerimiseks.

Salakaubaveo vastu võitlemise osakonna juhataja Viktor Popov näitas meile lahkelt videolinti, millel fikseeritud ühe Soome kodaniku katse üle piiri viia 100 000 rubla eest Palehhi laekaid. On ka kaadreid vanade ikoonide ning muude esemete üleviimise katsete kohta.

Ent mis siis seekord oksjonile läks? Oli mootorratas "Jawa", mis müüdi 2350 rubla eest (alghind 800 rbl.), õmblusmasin "Tšaika" — 610 rbl. (150 rbl.), kullast käevõru — 5700 rbl. (1630 rbl.). Jaapani video alghinnaga 1800 rbl. läks 6400 rbl. eest. 2500 rubla eest müüdi "Naisakt" (350 rbl.), 45 rubla eest elektriteekann (8 rbl.)...

Tollimehed leiavad, et koostöö "Terminal Kompleksiga" ei too mitte ainult majanduslikku kasu, vaid lahendab ka keerulise küsimuse, kus ära võetud asju hoida. "Terminal Kompleks" on nõus selle koorma enda õlule võtma ja selleks otstarbeks Uussadamas ühe angaari üürima. Tolli poolt kinni peetud autosid hakatakse hoidma platsil, mis vabaneb Luha tänaval kuulsate "kolmeks öeks" kutsutud antennide all. Praeguseks on kinni peetud kaheksateist autot, mida kusagil hoida ei ole. Neist kahel ongi juba vargad kallal käinud. Nõnda et järgmistel oksjonitel tulevad ehk juba "Toyotad" ja "Fordid" müüki.

Vambo Kapp

Lühendatult ajalehest "Morjak Estonii" nr. 4, 1991



Mis uudist ?

15. veebruari õhtul sikutasid pukserid Uussadamas kai äärde suure puistlastilaeva. Veidi jäätunud "Kristjan Palusalu" oli tagasi raskelt reisisilt: Kanada jääväljades tuli läbida 1200 miili. Aitasid küll kanadalaste väga head jääkaardid, mida faksiimileside kaudu edastati.

Lahkunud Tallinnast 13.(!) jaanuaril, oli saabunute esimene küsimus: "Mis uudist?" Esialgu jahmatavana tundunud küsimusele oli isegi raske vastata: uudised oleksid justkui möödas. Aga siiski — Leedu järel Läti, plahvatused Tallinnas, sajarublaste matused, Rootsi ametiühingutege-laste tapmine, peatne referendum... Uudis meenus lõpuks ka: eelmisel õhtul teatati, et võid saab jälle talongidega.

Nädal lossimiseks, ja referendum ajaks ollakse jälle teel. Mida küll teha, et uudised uudistena-päralt jõuaksid?

Madli Vitismann



➔ Sadamas võib ringi sõita ekskursioonilaevaga

Iga kord, kui olen pidanud tegema loo mõnest Tallinna sadamast, läheb mul juba ette tuju halvaks. Pääs las ootab sind ees ülimalt tõrjuv vastuvõtt: noriv tööõendi kontroll, umbusklik altkuulmupilk ja valvuri tusane nägu... Sellepärast lükkasin meie nädalasel külaskäigul Hamburgi tagasi ka sealse fo-

tokorrespondendi ettepaneku sadamasse minna. Nagu kodus alandavaid protseduure veel vähe oleks, et peaks välismaalt lisa otsima.

Meie saatja firmast "Cosmos Chemicals", kelle lahel küllakutsel me Saksamaal viibisime, oli minu vastumeelsusest siiralt üllatunud. "Olge nüüd ikka," veenis ta mind, "teil ei

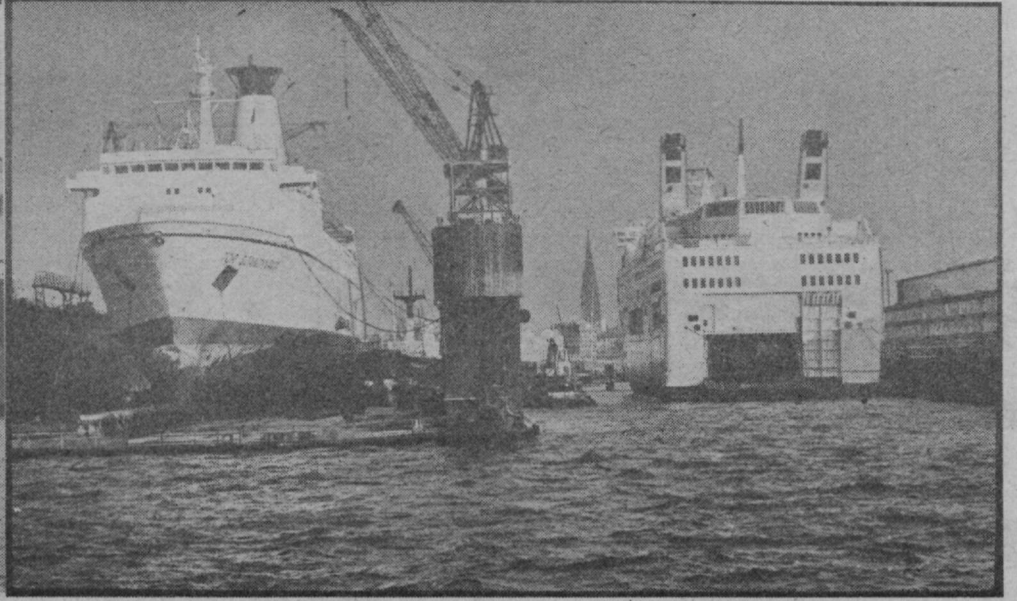
pruugi autostki välja tulla, mis sadama külastamise eriloast te räägite!" Noh, kui nii, siis nii. Ulf Renneril oli õigus: me ei pannud tähelegi, kui olime juba Saksamaa suurima sadama territooriumil, tee ise viis meid kohale. Ette rutates ütlen, et mõistagi on seal suurepärane valve, kuid spetsialistid teevad oma tööd nii os-

➔ Kui te sadamas ära eksite, ➔ aitab sadamapolitse



Sadama- linn Hamburg





kuslikult, et sa neid ei märka-
gi. Keegi ei vaeva külastajaid
mingi Noa-aegse kontrolliga.
Politseid juhib terve mõistus.

Hamburgi sadam on nagu
omaette linn, kus on mitme-
realised teed ja oma rajoonid.
Näiteks konteinerirajoon, mil-
lel ei paista olevat otsa ega
äärt. Seal on hoiul veoseid
igast ilmakaarest — Ladina-
Ameerika puuvilja, Poola sütt
ja Jaapani elektroonikat. Nä-
gime ka Nõukogude Liitu saa-
detavaid kaupu — tonnide vii-
si toiduaineid, rõvaid ja ravi-
meid, mida on kogunud Sak-
samaa heategevusorganisat-
sioonid ja üksikisikud.

Töölisi me peaaegu ei koha-
nud. Igal pool on nende ase-
mel moodne tehnika: kraanad
ja kõigvõimalikud laadimis-
mehhanismid, mida juhib ar-
vuti. Siiski on iga kümnes
hamburglane nii või teisiti seo-

tud sadamaga. Lõpuks nägi-
me ka politseiniku ja haara-
sime juba passide järele, aga
kohe selgus, et asjata. Polit-
seinik korraldas liiklust — see
ei jäänud millegagi alla süda-
linna liiklusele tiptunni ajal
— ja oli heameelega nõus po-
seerima Eesti ajakirjanduse
tarvis, kui fotograaf talt seda
palus.

Maailmakuulus sadam pak-
kub huvi kõikjalt kokku sõit-
nud turistidele, seetõttu kor-
raldatakse neile iga päev eks-
kursioone. Väike mugav löbu-
sõidulaev sõidutab teid möö-
da sadamaakvatooriumi, sam-
al ajal pakutakse pardal-
maitseid saksa viinereid ja
kuulsat õlut. Et inimestelt
enne laevale minekut doku-
mente ei küsita, on vist iseene-
sestki selge. Sadamaläheda-
sel kaldapealsel asuvad po-
pulaarsed kalarestoranid ja

kalaturg, kust võib osta väga
odavalt koiksugu kalu. Et ost-
jaid ligi meelitada, visatakse
vahetevahel rahva sekka ba-
naane...

Sadama lähedal asub ka lin-
naosa, kus meremehed ja tu-
ristid õhtuti meelt lahutavad.
Reeperbahn on sinise ööelu
keskus, teatrite, varieteede,
striptiisirestoranide ja seks-
poodide asupaik. Teid kutsu-
takse vaatama erootilist
show'd, ostma mõnd pikant-
set suveniiri, veetma aega
baaris, kus näidatakse amee-
rika kõhutantsu. Tänaval pa-
kuvad tüdrukud oma armas-
tust. Hamburglased seletasid
meile, et ega see linnaosa liht-
selt niisama eksisteeri. Nende
meelest peab sadamas ank-
russe heitnud laevade mere-
meestel olema võimalus puha-
ta ja lõbutseada, leida endale
õhtuks sõbratar. Lõppkokku-

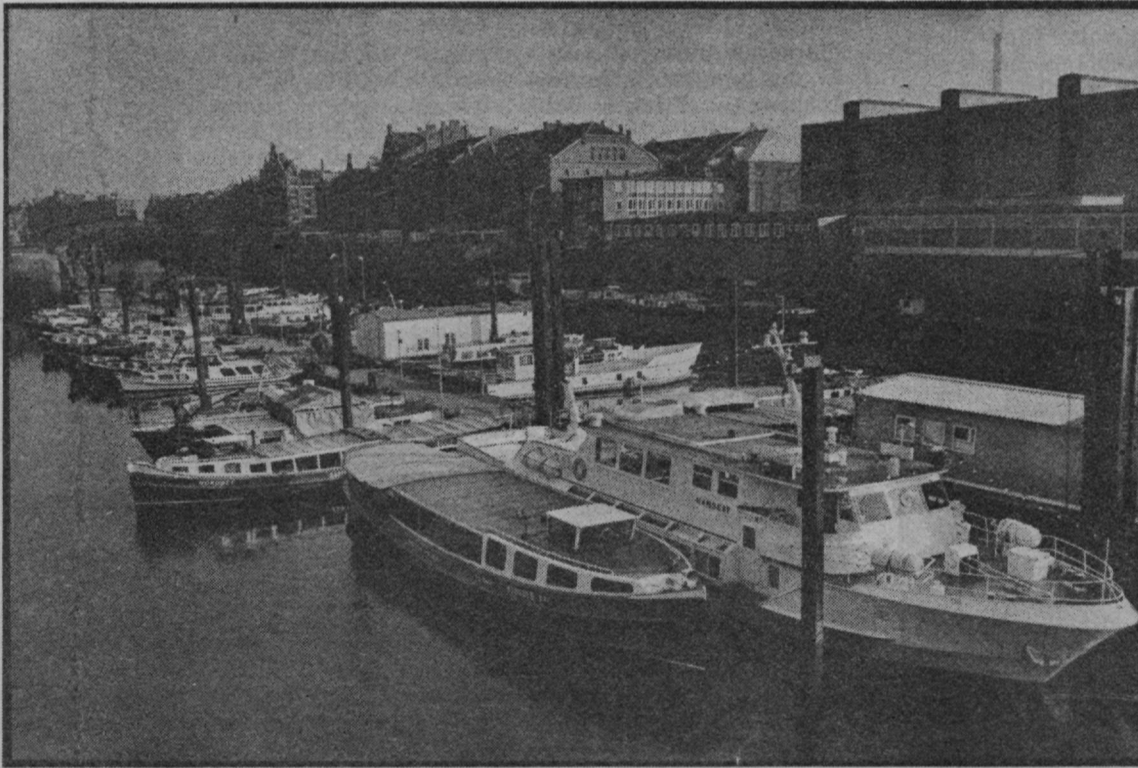
võttes on rahul kõik — lõõgas-
tust leidvad meremehed,
kaupmehed ja tüdrukud —
äri läheb hästi ja turistidel on,
mida vaadata.

Hommikuks on reklaamtu-
led kustunud ja linn elab oma
tavalist elu. Tuhanded inime-
sed sõidavad mööda va-
naaegseid kanaleid tööle (ega
Hamburgi asjata teiseks Ve-

neetsiaks kutsuta), pensionä-
rid jalutavad kiirustamata ja
rohked turistid klõpsutavad
fotoaparaate. Ühesõnaga, ha-
rilik Euroopa linn, kus inimes-
tel on hea elada. Sellepärast
nad naeratavadki hoopis sa-
gedamini kui meie.

Vera Prants
Dmitri Prantsu fotod

➔ Selles majas ootavad meremehi lahked preilid



➔ Vana sadam

➔ See on lihtsalt üks kai

➔ ja see on sadamatöölise elamu





Dmitri Prantsu foto

Pardakõnelusi "Transestonial"

Kolmeteistkümnes
kuupäev
ehk
saatuse nõök

13. veebruari õhtul ulus linna naski tuisk majade vahel. Liinilaevad peavad aga kella järgi sõitma. Kui see ei õnnestu, ütlevad teadjad fataalse rahuga: "Mis teha, see on ju meri."

"Transestonia" peaks sõiduplaani järgi saabuma kell üheksa õhtul, aga tol päeval polnud pärast südaöödki muud teada, kui et tuleb kindlasti. Tuligi... kell pool kaks. Kas jää oli nii paks?

Soomest oli tulnud jäälohkujä järel. Lootsid veel lausa jala ei käi, Harmaja lootsijaamast on kaatritele jääkanal risti laevade jääkanaliga. Laev tuleb täpselt õiges kohas seisma jätta, et loots ohutult ära minna saaks. Siinpool aga... Kapten **Erich Moik** jutustas:

"Hakkan keerama Aksi ja Prangli vahele, kõik praod kisivad paremale. Kui on üle kursi, siis on juba nina Keri peal, sõida või otsa talle. Midagi polnud teha, panin rooli paremasse pardasse, kurss läände Tallinna majaka peale, ja tulin teiselt poolt Pranglit. Niivõrd kõva jääväli oli lahti pääsenud ja siia tulnud. Öösiti ei ole ju ülevalt midagi näha.

Tulin ringiga sadamasse sisse ja tellisin ühe pukseri. Hakkasin keerama, aga võõrikruvi ei lükkama, mulistab vaid vett nina all. Pukser hakkas lükkama, aga mitte risti, vaid nurga all. Mõlemad jäätunud, pukser libises ära ja oleks äärepealt laeva ja kai vahele jäänud, tuul kandis

meid juba vastu kaid. Siis andsin ankrut ja ootas teist pukserit. Kahe pukseriga tõmbasid meid kai äärest ära, keerasid ringi ja vedasid uuesti kai äärde. Nuta või naera! Aga ega siin midagi juhtunud, kuigi oleks võinud juhtuda mõnd kai ääres seisvat laeva müksama.

Laeval on võimu, jääst käib seni üle. Aga jäätumine toimub kiiresti. Helsingis läks

➔ Eile polnud siin veel mingit jääd



Las loots joo parem kohvi, on odavam

Jaauaris käisid "Transestonia" kaptenid Helsingis eksamil. Kas nüüd pääsete lootsist ja lootsimaksust?

Avo Pihl: Lootsijaamast sadamakaini on kaks territooriumi. Merel peab olema riigi poolt volitatud isik, riigiloots. Edasi on aga sadama territoorium. See on Helsingi linna omand, kus kehtivad teised seadused. Kui ei ole tegemist liinilaevaga, on praktika selline, et sadamalootsi kohuseid täidab seesama riigiloots,

poolakatel kolm tundi laeva ühe kai äärest teise äärde paigutamiseks, kuigi Helsingi sadamale peab au andma, nad hoidsid oma sadama territooriumi lahti."

Niipalju seletuseks neile, kes tol õhtul oma autosid ootasid ja kirudes lahkusid. Lohutuseks võib lisada, et külmematel talvedel on Tallinnast. Helsingisse sõiduks tulnud kolm päeva kulutada.

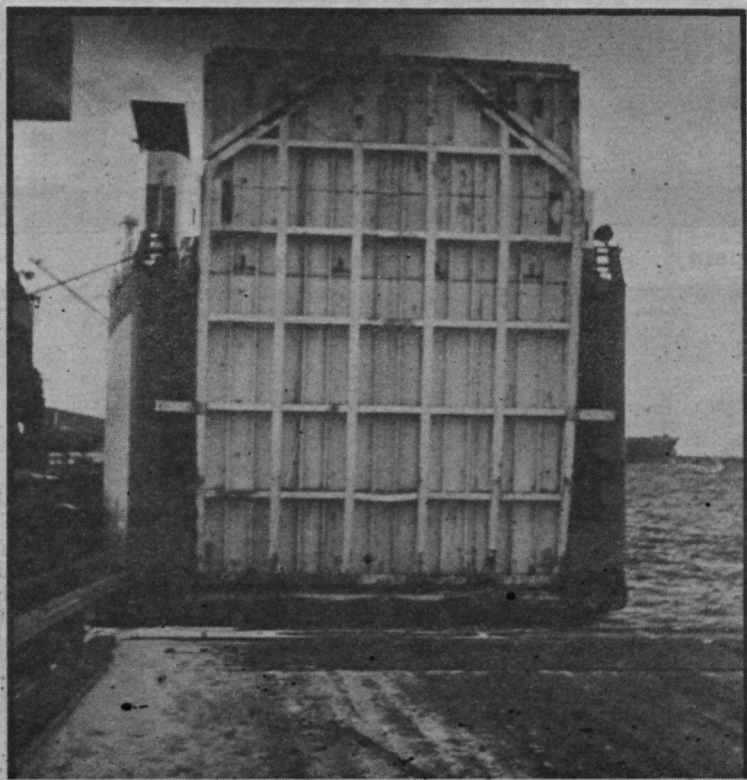
fon, kaardid jms. Siis antakse kaptenile nimeline sertifikaat, mis lubab sõita ilma sadamalootsita. Firmale toob see igalt reisilt 800–900 marka säästu.

Erich Moik: Soome valitsus nõuab elementaarset rootsi või soome keele oskust ja sõidurajooni tundmist. Eksam, mis kestis u. 45 minutit, toimus sõbraliku vestlusena, aga küsiti siiski kõike, mida ma pidin teadma. Kogu jutt käis mõistagi soome keeles. Pärast seda sadamakapten näitas, mis on sadama omapära, mida ma arvates peaksin teadma. Seal on paar huvitavat kohta, kus ta ei

soovitanud ankrut anda, sest pärast ei saa enam kätte. Seda kuskil kirjas ei ole, aga sadamakapten informeeris mind, et meil ei juhtuks kunagi edaspidi, et peame kas ankruketi pooleks löikama või pool sadamat üles kaevama, et ankrut kätte saada.

Suhtumine oli väga heatahtlik. Minu teada on selle eksami teinud kõik liinilaevade kaptenid, kelle emakeel on eesti keel. Aga raskem on näiteks poolakail, ja minu teada pole ka ükski venelasest kapten puuduliku keeleoskuse tõttu seda luba saanud.

(järgneb)
Madli Vitismann



Elmar Pettai

Meresõda Läänemere põhjaosas 1941-44

Punalaevastiku taganemine ja draama "Eestirannaga"

Soome mereväeohvitser Per-Olof Ekman on kirjutanud raamatu "Sjöfront" (Merefront), mille on välja andnud Holger Schildts Förlag, Jakobstad, 1982.

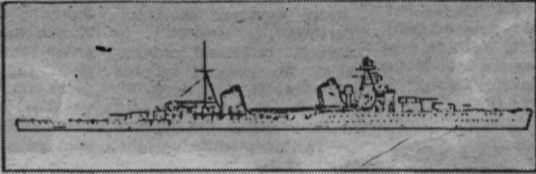
Saksa väed jõudsid Lääne-meres 28. juunil ja venelased olid sunnitud hävitaja "Lenini", kahurpaadi "Gnevnoi".

Taganemine Muhus Läänepoolne laevatee oli miinide tõttu üsna ohtlik ja enamvähem ohutu võimalus oli sõit läbi Muhu väina.

asuda — kuid sõitis sellegipoolest ühe vana laevavraki otsa kinni. "Kirov" tõmmati vrakilt lahti ja edasi läks sõit teekiirusega.

1. juulil oli ristleja Väinamerest läbi sõitnud ja võis võtta kursi Tallinnale. Samal päeval vallutasid sakslased Riia.

Jäi vaid meretee Kolm moodsat hävitajat "Serditõi", "Smelõi" ja "Statnoi" hukkusiid lahinguväljal.



Ristleja "Kirov" juhtis evakueerimist Tallinnast

veel hävitaja "Surovoi" Haapsalu lähedal liikuvaid sakslaste kolonne ja taganes siis Tallinna, mille vallutamise oli juba alanud.

N. Liidu Baltimere Laevastiku sõjakolleegium asus Tallinna juba 1940. a. ja selle liikmed olid laevastiku ülemjuhataja aseadmiral Tributs.

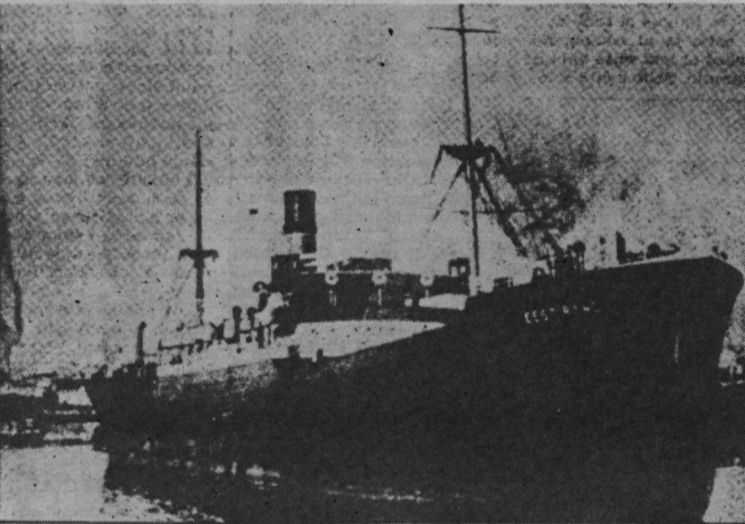
neemelt kuni Viimsi rannani. Keskel seisiv valvelaev, mille meeskonnale pidi läbimisel "propuskit" näitama.

Seespool seda kaitseaeda seisis punalaevastiku eskaader, mille tugisammasteks olid lahingulaevad "Marat" ja "Oktjabrskaja".

Augusti alguses olid Soome lahe lõunarannikul toimunud otsustavad muudatused. 7. augustil jõudsid Saksa eelväed mereni Kunda tuletorni juures.

Jäi vaid laevasõidu võimalus. Et seda tõkestada, oli sakslastel vaja senistele lisaks rohkem miinivälju.

Mobiliseeritute laev "Eestirand" Tallinna sadamas



rustada Juminda-Pärispea vetesse 1700 miini ja 700 lõhkepoiid. Sellest plahvatavast "hernesupist" pidiid nüüd Tallinnast tulevad laevad läbi sõitma.

Juba 11. aug. hukkus S/S "Vjatšeslav Molotovi" Tallinnast eskorteerimisel miiniraaler T-213.

P. O. Ekman ei maini "Eestiranda", mis sõitis samal päeval Tallinnast 17-st laevast koosnevas konvois.

eesti meest, enne kui nad üsna kindlasti oleksid hukkunud Juminda miiniväljadel või siis oleksid jõudnud ebakindlatesse oludesse Venemaal.

Pärast seda, kui oli lõpetatud evakueeritavate varanduste ja kaupade laadimine all "Eestirannale", mis asus Tallinna sadamas kai ääres.

See viis meeste tuju alla, sest näis, et kommunistid tahavad neid viia laeval Venemaale. "Eestirand" polnud just raske laadungis.

Asume avaldama 1986. aastal "Eesti Päevalehes" ilmunud ülevaadet "Meresõda Läänemere põhjaosas".

Advertisement for MERLE pumps. Includes the text 'MERLE', 'Echo', 'Fox trot', 'XIII', and 'G Golf' along with technical specifications and diagrams of pump components.

Miljonid tuulde puhuda

Üks kallimaid ja elegantsemaid spordialasid pool sajandit tagasi oli purjetamine. Juba jaht hankimine nõudis kenakest kapitali. Ent Neptuni jüngrid ei kohkunud tagasi ühegi kulutuse ees, kui seda nõudis nende jumaluse altar — jaht. Jahipurjetajaid võrreldi omal ajal lenduritega. Mõlemad haaras lõputu avarus, maast ja maistest muredest vabanemise tunne. Ühtesid paelub vahutav meri, teisi maailmaruumi mõõtmatud dimensioonid.

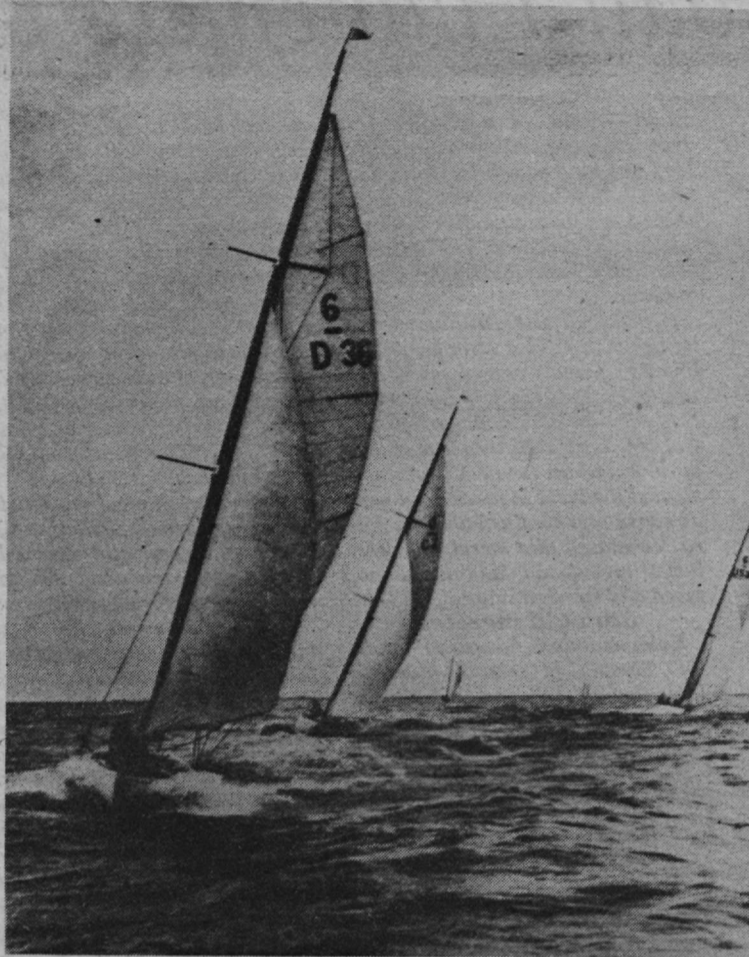
Kallimaks jahiks osutus Tallinnas sakslaste jahtklubi lipu all sõitev "Walhalla", mida hinnati kuuetele miljonile sendile. Jahi omanik oli G. Wachmann. Jaht oli kahe-mastiline, mitme kajutiga, sisustatud sportlikult lihtsalt. "Walhalla" sooritas 1939. aastal iseseisva merematka marsruudil Tallinn—Saaremaa—Hiiu—Helsinki.

Kalliduselt teisel kohal oli TJK liikme advokaat J. Peeti kuulunud "Helga". Alus oli mootoriga varustatud. "Helga" jäädvustati omal ajal isegi filmile. See oli siis, kui tehti li-

nateost Gaidarovi ja Ita Rina-ga. "Helgal" oli teatud mõttes kuulsusrikas minevik: ta moodustas osa piirituslaevastikust, mis omal ajal pani aluse nii mõnegi mehe rikkusele. Pärast konjunktuuri halvenemist seisis jaht kasutamata, kuni J. Peeti leidis selle merepärl. Jahiga tehti pikemaid purjematku Soome ja Rootsi saarestikku. "Helgat" hinnati kahele-kolmele miljonile sendile.

Hinnatabeli järgmine oli G. E. Gahlnbäcki "Leonore". Selle "daami" hind oli umbes kaks miljonit senti. F. Toferi Soome päritolu "Anna-Liisa" liigitati ühe miljoni sendiste jahtide hulka. Samasse kuulus ka mereväe ohvitseridekogu suurekereline "Eha", mida kasutati õppesõitudeks.

Eestis tegutses ka paaditööstus, omanikuks hiinu päritolu Siim Kiil. Tema juures olid ehitatud TJK kolm haiklassi jahti: V. Laanekõrbi "Hulkur", R. Tavasti "Thea" ja advokaat P. Teissi "Needy". Need mereluiged olid ehitatud punasest puust ja hinnatud kolmele-neljale tuhande-



le kroonile. Mis tegi jaht kalliks? Väga kallis on jaht kiil. See oli tavaliselt tinast, harukordadel ka malmist. Väikesel jahil oli kiiluna all umbes 1000 kg tina. "Lilo-Reedi" tinakiil kaalus 2400 kg. Kuna tina kilo maksis 30 senti, siis kujunesid tinakiilud märgatavaks väljaminekuks. Ka purjed nõudsid head raha. Kodumaiseid purjeid ei ostetud just hea meelega, sest välismaa omad olid paremast riidest ja laitmatult

le kroonile.

õmmeldud. Väikese haiklassi jaht purjekomplekt maksis 250 krooni. Kõige kallimad purjed olid A. Fahle kuulsal jahil "Tutti 5", mis hiljem müüdi norralastele. Sellel favoriidil olnud kaheksa komplekti Ameerikas eritellimise peale valmistatud purjesid, igaühe hinnaks 2250 krooni. "Tutti 5" purjede hind oli sentides seega ligi kaks miljonit. R6 klassi jahid olid üldse väga kulukad. Kogu suve tuli palgalisele meeskonnale

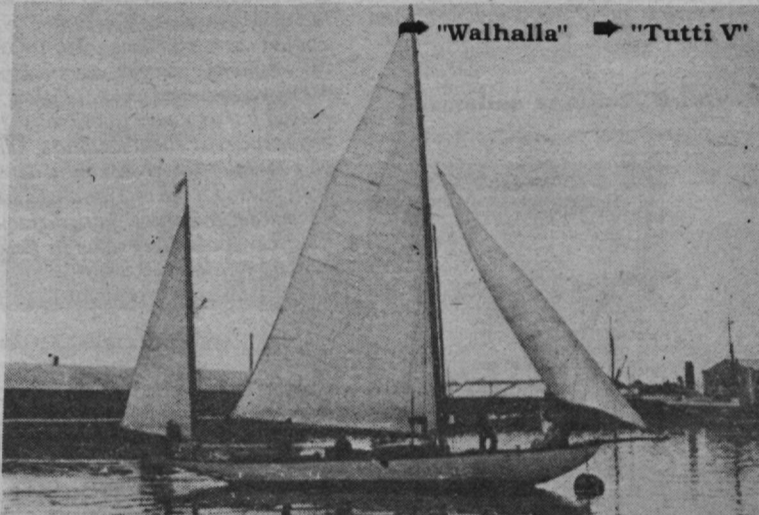
maksta. Jahi juht sai palka kuni 300 krooni kuus, madrused kuni 150 krooni. Nii kulus palkadeks ligi 1000 krooni kuus. Kallis lõbu! Siin näidanud oma heldet kätt pankur Klaus Scheeli poeg Jörn, kelle jaht "Haimora 2" olnud üks võidukamatest merevõidude kändjaist. Tallinna jahtklubi nimistusse kuulus ka naiskapteeneid, kes selle "aukraadi" omandasid pärast vastavate teoreetiliste ja praktiliste katsete sooritamist. Tuntud purjesportlased olid raamatukaupluse omaniku Strömi tütre, advokaat G. Parre abikaasa, Soome lahe ületamisel hukkunud ja kõrgelt hinnatud meresportlase V. Lauba õrnem pool, insener U. Butte abikaasa jt. Oli traditsiooniks korraldada meeskonnavõistlusi naistest koosneva "meeskonnaga". Aegade jooksul vajas see komme kahjuks unustuse hõlma. Kõige pikema "maa" on sõitnud Tallinna jahtklubi meeskonna liige Ahto Valter, kes palju kordi ületas purjehaiga ookeani. Ka Tallinnas elanud meresportlane Heino Anto sooritas pikki merematku. Ka oli ta otsitud kaassõitja kõigile jahtomanikele.

Harald Tammik

Fotod Eesti

Meremuuseumi fotokogust

Ajalehe "Eesti Meremees" toimetuse teatab sügava kurbusega ajalehe "Morjak Estonii" korrespondendi VAMBO KAPI 10.XI 1946 — 3.II 1991 surmast ja avaldab siirast kaastunnet lahkunu omastele.



Eesti Merelaevanduse laevade asukoht seisuga 25. veebruar (peadispetšeri osakonna andmeil):

"IVAN BABUŠKIN" — Tallinnas
 "70-LETIJE OKTJABRJA" — Tallinnas
 "VIKTOR BAKAJEV" — Tallinnas
 "KRISTJAN PALUSALU" — Tallinnas
 "VIKTOR KINGISSEPP" — remondis Iljitšovskis
 "SKULPTOR MATVEJEV" — Dunkerque'is
 "NIKOLAI JANSON" — Antwerpenis
 "BORISS BUVIN" — teel Hamburgist Riiga
 "NIKOLAI VILKOV" — teel Bilbaost Riiga
 "TIMUR FRUNZE" — Fredericias
 "ALEKSANDR OSSISOV" — Teel Felixstowe'ist Limassoli
 "LENINSKAJA GWARDIJA" — teel Abidjanist Santa Cruz de Tenerifesse
 "ALEKSANDRA ARTJUHHINA" — teel Abidjanist Antwerpeni
 "ANDREI ANDREJEV" — Tallinnas
 "MAKSIM LITVINOV" — Point Noire'is
 "PJOTR KRASSIKOV" — Saint Nazaire'is
 "VASSILI ŠELGUNOV" —

Tallinnas
 "JOSSIF DUBROVINSKI" — teel Las Palmesest Tallinna
 "NIKOLAI ŠVERNIK" — teel Rouenist Bandjuli
 "JOHANNES LAURISTIN" — teel Port Saidist Ceutasse
 "JAAN ANVELT" — Rotterdami
 "OLGA VARENTSOVA" — Luandas
 "IVAN RUSSAKOV" — teel Freetownist Roueni
 "PAVEL DAUGE" — teel Leningradist Tallinna
 "MIHHAIL KEDROV" — Splitis
 "IVAN BELOSTOTSKI" — teel Las Palmesest Luandasse
 "ALEKSANDR VINOKUROV" — Dar es Salaamis
 "VERA LEBEDEVA" — teel Owendost Las Palmesesse
 "IVAN POKROVSKI" — Bandjulis
 "VILJANÕ" — Kaliningradis
 "GRUMANT" — Koperis
 "GULBENE" — remondis Loksali
 "KOHTLA" — Tallinnas
 "KÖPU" — La Nouvelle'is
 "PAIDE" — Tallinnas

"POVENETS" — teel Marina di Carrarast Ceutasse
 "RISTNA" — Hersonis
 "HELTERMAA" — Tallinnas
 "SEGEŽA" — remondis Bijelas
 "OSVALD TUUL" — Kaliningradis
 "HUDOŽNIK NESTEROV" — remondis Riias
 "IVAN RABTŠINSKI" — teel Tallinnast Castellon de la Planasse
 "ARNOLD SOMMERLING" — teel Ceutast Džiddasse
 "HUDOŽNIK PIMENOV" — Norrköpingis
 "HUDOŽNIK KORIN" — Rochefort'is
 "JURI KLEMENTJEV" — teel Tallinnast Århusi
 "KAPTEN VOOLENS" — remondis Stockholmis
 "MEHAANIK KRULL" — teel Århusist Tallinna
 "JUNÕI PARTIZAN" — Tallinnas
 "KESSULAID" — teel Helsinkist
 "VIIRELAID" — teel Tallinnast
 "MANILAID" — teel Tallinnast

Rotterdami
 "SUURLAID" — Helsinkis
 "HEINLAID" — Helsinkis
 "VASSILI KUTŠER" — Kaliningradis
 "FRITZIS GAILIS" — teel Bremenist Tallinna
 "GLEB SEDIN" — teel Tallinnast Lübeckisse
 "FRITZIS ROZIN" — teel Tallinnast Rotterdami
 "AUGUST KULBERG" — Tallinnas
 "AMBLA" — Horsensis
 "ANDJALFELD" — Rouenis
 "AEGNA" — Rotterdami
 "KABONA" — Sarpsborgis
 "MOHNI" — Sarpsborgis
 "RAPLA" — remondis Loksali
 "SEMJON ROŠAL" — teel Tallinnast Leningradi
 "TERIBERKA" — Sarpsborgis
 "VIRTUSU" — Tallinnas
 "KARL KRUŠTEIN" — teel Ventpsilsist Lidköpingisse
 "OSMUSSAAR" — Ventpsilsist
 "OTEPÄÄ" — remondis Loksali
 "TAHKUNA" — Moerdijkis
 "ARNOLD VEIMER" — Tallinnas

Neile, kes ootavad...

Asutanud Eesti Merelaevandus EESTI MEREMEES

Ajaleht ilmub teisipäeviti

TOIMETUSE ADDRESS:
 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. 899
 Tiraaz 1500

Toimetaja ROLAND TRUBETSKOJ
 Tegevtoimetaja MADLI VITISMANN