



# EESTI MEREMEES

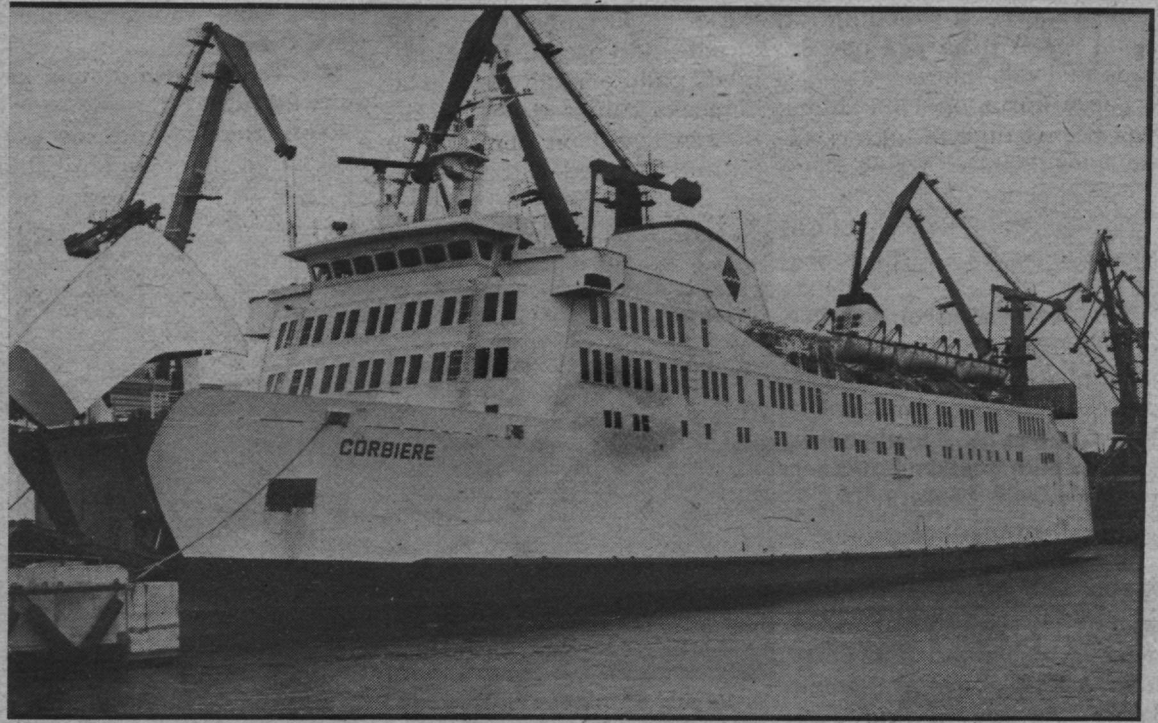
Ilmub (vaheaegadega) alates 1950. aasta 21. juulist

Nr. 14 (914) Teisipäev, 26. november 1991

Hind 27 kopikat

## TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ *Bufetsitsa või virtin?* Lk.2
- ☛ *Laevafirmad turismimesil* Lk.3
- ☛ *Päränd III* Lk.4
- ☛ *Seltsielu kroonika* Lk.5
- ☛ *Nemad teevad ajalehte* Lk.6
- ☛ *Meresõda Läänemeres XII* Lk.7
- ☛ *MerLe XXIV* Lk.7



Ainus kord päevavalgel Tallinnas — 2. novembril, vasak parras veel värvimata. D. Prantsu foto

# Soome lahel ruumi jätkub

Peaaegu kaks aastat tagasi, vedav "Transestonia" ja suvel 8. jaanuaril 1990 avati üdini kaks väiksemat reisilaeva li-riikliku ettevõtte kõrvale esime- ne Eestist algatatud laevaliit: küsisid ajakirjanikud pressi-ühisettevõtte "Tallink" saatis oma "Tallinki" Helsinkisse, li- saks 20. aprillil "Transesto- nia". Suve hakul, 4. juunil alus- tas "Helta" "Sinilinnuga". Juu- lis tähistas Eesti Merelaevan- dus "Georg Otsa" 10. aasta- päeva.

Tänavu ilmusid uued ürita- jad: 18. mail alustas "Tsüklo- niga" "Festa", milles põhiakt- sionär kommertskeskus "Inre- ko". 2. novembril kutsus "Inre- ko" tutvuma oma rendilaevaga

gus oli paljutootav — esimese- le reisile müüdi 450 piletit.

### Idee päritolu

kohta ütles Enn Rohula, et selle juured on "Inreko" alu- ses. Kommertskeskus "Inreko"

investeeringute vastu, et kind- lustada endale kasvõi väike, kuid pidev tulu.

"Linda I" eest maksabki osav kaupmees rublades: suurelt naabermaalt ostetud kaup va- hetati laeva rendiks.

guses "Viking Line'i" "Apollona" Soome ja Rootsi vahel, viimati "Corbiere'ina" Inglise kanalil, sai laev nüüd nime, mida loe- takse nii *linda*-ii kui ka *linda- estmine*. Õige on esimene, sest I tähistab "Inreko" esitäh- te. Avapäevaks veel laeva värvitud ei jõutud, ja nii oli just sel par- dal, mis külalistele näha, alles vana nimi. Lipp ahtris on puna- ne, sest Eesti laevaregistrit veel ei olnud.

108 m pikkusele laevale ma- hub 250 sõiduauto või 20 18- meetrist autorongi. Muidugi ei tule ühed või teised eraldi, vaid ikka läbisegi — selleks on alla- lastavad vahetekid, et nii kõr- gemaid kui ka madalamaid autosid peale võtta.

Reisijate jaoks on 800 ja meeskonnale 75 kohta. Nüüd

(järg lk. 2)



### Laevast

on suureks vahendusfirmaks arenenud just seetõttu, et pole põlatud ka väikest äri, mis toob kaasa tülikaid käike keerulis- tesse ametikoridoridesse. Alus- tati ettevõtete üleplaaniilise too- danguga, järgnesid oksjonid, mis näitasid kätte kauba defit- siitsuse astme ja hinna. Seejä- rel jõuti kivieaga — kaup kau- ba vastu, sest puudub ühtne raha. On rubla, mis ühes kohas maksab ja teises mitte. Kui näi- teks mõni ettevõtte oli huvitatud seadmestust, püüti selle saa- miseks tema toodangut maha müüa, tihti läbi mitme keeruli- se operatsiooni. Nii saadi kahe aastaga jalule ning tekkis huvi

Pole "Linda I" esimene vana laev, mis Eestisse toodud. Al-



(Algus lk. 1)

"Linda I", mis piäi järgmisel raha ning üle lahe sõitmiseks hommikul Helsinki poole teele poleks viisat vaja. Siiski jätkus asuma. reisijaid tänavu suvel kõigile

Kolm suurt reisilaeva, autosid firmadele ning ka "Linda I" al-



## EESTI MEREMEES EESTI VEETEED



(Algas lk. 1)

aga pannakse peale täiendavad päästeparved ja -vestid, et võiks peale võtta 1000 inimest, mida võivat üsna pea nädalalõppudel vaja minna.

Laeva kiirus on 15,5 sõlme, aga pärast uute reductoriosade paigaldamist tõuseb see 17,5 sõlmeni.

"Linda I" on "Eckerö Ltd-lt" renditud pooleks aastaks, see-ga kevadeni.

Hr. Rohula sõnul on "Linda I" orienteeritud Eesti reisijale nii sõiduplaani kui ka hindade poolest. Ja tõesti, varahommikul väljuv ja hilisõhtul saabuv laev lubab eestlasel õimaja pealt valuutat koki hoida.

### Hindadest

Hr. Ojala esitas võrdluse muude laevaliini hindadega. Sel taustal peaksid Tallinnast väljuvad reisilaevad meid praeguse pileti hinnaga vähemalt Saksa- või koguni Prantsusmaale viima. Seetõttu ei ole "Linda I" puhul tegu *dumpingu*-ga, vaid pühuga seada reisi pikkus ja hind õigesse vahekorda. Teine pluss on see, et nii pileti, kajuti kui ka söögi võib osta Eestis käibiva raha eest. Osa autopiletist tuleb tasuda valuutas seetõttu, et sadama maksud nii Helsingis kui ka Tallinnas tuleb autode eest ta-

ne jms. Loodetavasti läheb Tallinnaski protsess selles suunas ning ehk saame edaspidi punast ja rohelist tollikoridori läbida.

Helsinki sadama kohta oli hr. Ojalal aga vähe lohutavat öelda. Majanduslik depressioon ei ole lubanud Soomes reisijate arvu kasvust hoolimata ametnikke juurde võtta. Täiendavat tülid teeb viisade (passide) kontroll ärasõidul, sest küllalt palju on juhtumeid, kui reisijad on Soomes kauem olnud, kui viisa lubaks.

### Meeskonna poolelt

"Linda I" kapten on senine "Georg Otsa" vanemtüürimees Rein Önnis.

Mis Teid sellise otsuse ka-suks kallutas?

Eesti Merelaevanduses pol-nud mulle siiani kaptenikohta



Kapten Rein Önnis

teha, aga üldmulje on täiesti rahuldav.

Meeskond on väga töötahteline. Need paar päeva, mis me oleme saanud koos töötada: Kotka laevaremonditehases ja ületuleku ajal, jätsid väga hea mulje, et inimesed teevad tööd rõõmuga ja tarviduse korral ka vabast ajast.

Kas "Georg Otsal" töötatud aastad on toonud ka selliseid kogemusi, mida Te sealt kindlasti kaasa ei võtaks?

Need "Georg Otsal" saanud kogemused, mida ei tahaks üle tuua, on sellist laadi, mis ei ole-nud laevaperest ja võib-olla ka mitte Eesti Merelaevanduse juhtkonnast, vaid poliitilisest olukorrast ja muudest asjaolu-dest. Tuli tegelda mõne laeva-perele absoluutselt mitteoma-se asjaga, mis siamaani inert-siga "Georg Otsal" veel toimi-vad. Ei ole mingit mõtet tuua uude firmasse asju, mis ei puutu laevaperesse ega ole nende otsesed tööülesanded.

Kuidas olete rahul tasuga?

Esimest palka pole veel kätte saanud, kuid tasu lubati kor-ralik.

### Kui suur on teie laevapere?

See on lõplikult otsustamata, sest ei tea, kui suur tuleb iga-päevane reisijate hulk — sel-leks on jäetud mõnevõrra män-guruumi, et kui vaja, teeninda-vat personali juurde võtta. Esialgselt on planeeritud üle 70 inimese ühes vahetuses ja nädalakaupa vahetustega tööd.

Purser Kai Sosnitski on esialgu uue töö ja töökaaslas-tega rahul. Kahju on aga sel-lest, et just siis, kui laev hak-kab ka seestpoolt hästi läiki-ma, antakse ta tagasi. Problee-me võib tekkida ka neil neidudel, kes eelmisest töökohast lõplikult lahkusid, sest tööle-ping on neil praegu ju ainult pooleks aastaks.

### Kes on järgmine?

Järgmistele üritajatele võiks lisada mõned õpetused. Helsingi ja Tallinna vahele on vaja mitme otstarbega liiklust: kel vaja sõita asja pärast ja kiiresti, kel mugavalt turistina merel puhata. Sõidab nii neid, kel vaja päev Tallinnas veeta kui ka neid, kel Helsingis. Aga kui-gi "Inreko" püstitas kiirusrekordi asjaajamises (liinilubagi saadi alles reede õhtuks, kui püha-päeva hommikul oli vaja esi-mest korda välja sõita), tuleks järgmistel alustajatel siiski aeg-sasti asjaajamist alustada, et mitte riskida sellega, et mõni tarvilik allkiri jääb saamata või meeskonnaliikmetel pole pas-se. Soliidsem on ettevalmistu-sed aegsasti teha. Muide, Aga paistab, et Soome lahel jätkub veelgi ruumi.

Madli Vitismann  
Andrus Vaheri fotod

suda valuutas.

### Piirivalvest ja tollist

Eks ajakirjanikel ole eba-meeldivaid kogemusi, seetõttu küsiti palju piirivalve ja tolli lä-bimiseks kuluva aja kohta. Hr. Rohula sõnul on piirivalve ja toll andnud kindla lubaduse, et



Vasakul "Inreko" direktor Enn Rohula

nemad sõitjate arvu ei piira pakutud. Mulle paistis sinne ning teenindavad samuti kui asi perspektiivikas olema, nii "Georg Otsa" ja "Tallinki". nõustusingi.

Hr. Ojala lisas, et Soome ja Rootsi vahelistel laevaliinidel lähevad tunni ja veerandi jook-sul maale 2500 reisijat, tühjen-da-takse autotekk, võetakse peale uued autod. Samal ajal on laeva koristus, proviandi pealevõtmine, prügi äraandmi-

### Kuidas läks siiasõit?

Laev rahuldab igapäevi täna-päeva nõudeid nii laevajuhti-mise kui ka mereohutuse seisukohalt. Korpuse, tekimeh-hanismide ja päästevarustuse poolest on laev olnud heades kätes. Üht-teist on muidugi

## Eesti Veeteede Ametit

külastasid maailma ühe tuhtiva laevade klassifitseerimise ühingu Det Norske Veritas (DNV) esindajad: viitsepre-sident ning põhjamaade ja Ameerika regioonide osakonna juhataja Tom Virik ning Soome inspektsiooni juhataja Hans Fagerström.

DNV on asutatud 1864. aastal. Käesoleva aasta algul oli nende klassis 4262 laeva üle maailma, see on 13,9% maailma laevastiku üldtoonaažist. DNV-l on esindus paljudes riikides ning nad on huvitatud sidemete loomisest ka Balti riikidega. DNV esindajad tundsid huvi Eesti merenduse olukorra, eriti aga tulevase Eesti Laevaregistri vastu.

Eesti Veeteede Ameti peadirektori Nathan Tõnnissoni sõnutsi on Eesti Laevaregistri loomise projekt esitatud valitsusele kinnitamiseks.

Veel käesoleval kuul on Eestisse coödat Bureau Veritas (Prantsusmaa) ja maailma vanima klassifikatsioonühingu Lloyd's Registri (Lloyd's Register of Shipping) esindajaid.

Heino Jaakula

# Bufetsitsa või virtin?

Eesti merekeelest on juttu olnud ajakirjanduses, televisioonis ja raadios, kuid need väljaütlemised on olnud rohkem üldist plaani. Tänaoleks oleme jõudnud sinnamaale, et eesti keelt on vaja merealaste dokumentide vormistamisel. Esimese julge sammu selles suunas tegi noor laevavaldaja k/k "Inreko" oma laeva "Corbiere" mehitamisel, kui esitas dokumendid meremehepassi saamiseks eesti keeles.

Kui kaubalaevades töötavate meremeeste ametinimetustega on enamvähem kõik selge, siis reisipraami (või parvlaeva?) mehitamisel tekkis vaidlusi mitme ametinimetuse puhul. Paljude ametinimetuste puhul leidsime ühise arvamuse, paljud jäid aga lahtiseks. Kuna keel ja uued sõnad on kokkuleppelised, siis julgen meie ajalehe kaudu mereüldsusele arutamiseks välja pakkuda alljärgnevad ametinimetused meremehepassi (teenistusraamatuse) sissekandmiseks.

Vanemtüürimees, 2., 3., 4. tüürimees, radist (2. radist). Vanemmehhaanik, 2., 3., 4. mehhaanik, elektromehhaanik. Elektrik, elektrik-keevitaja, motcrist, keevitaja, treial, treial-keevitaja, aga võib-olla mitme eriala valdajatel kirjutada *remondi mees*, sest põhiliselt teevad nad laevas remonti. Kütja, masinist (aurulaeval). Assistent — praegu mehhaaniku abi või praktik, kellel puudub mehhaaniku diplom. Pootsman, puusepp, vanemmadrus, madrus, nooremmadrus (või tekipoiss), praktikant, kadett. Kokk, kokaabi ja messipoiss (aga kui naisterahvas, siis kuidas? Kas *messinäitsik*?). Virtin — teenindab juhtkonna

sööklat, salongi, kapteni apartementi. Koristaja (kõikjal). Kapteni abi või purser — kapteni abi reisijate veo alal. Stjuard ja stjuardess — reisijaid teenindav laevapere liige (edastab informatsiooni, juhatab kajutisse jne.). Tessa — korrastab reisijate kajuteid, "kajutiteenija", "kajutiperenaine". Turvamees — reisijate ohutuse ja korra tagaja laeval. Kelner, ettekandja — restoranis, kohvikus. Iseteenindavates kohvikutes — ülalmainitud "Corbiere" neiud pakkusid *toidujagaja*, kuid kas on mõtet niisugustel peensustel. Baarman — aga kui naisterahvas, kas siis baarineiu või kuidas? Kokaabi — köögitooline, kes aitab kokka toiduvalmistamisel. Kambüüsist võib veel olla abitoölisi, kes puhastavad köögivilja, koorivad kartuleid jne. Kindlasti *nõudepesija*, välja pakutud on ka nõudekoristajat. Igasuguste administraatorite asemel võiks vast haldur olla, ja direktor asendada juhatajaga.

Tore oleks, kui ametinimetustega saaks ühele poole Meremehe teenistusraamatu väljaandmise alguseks. Võib-olla on vaja Veeteede Ameti peadirektori korraldust või määrust nende nimetuste tunnustamiseks. Seda selleks, et ei oleks selliseid "pärlid" nagu on "Vene-eesti kutse- ja ametinimetuste sõnastikus" (Tallinn, 1979): *laevateeposti tööline-motorist* või *elektrimootorite motoristi abi*. Tallinna sadama kapten ootab sel alal kiiret abi niihästi mereüldsuselt kui ka keelemeestelt.

Eduard Hunt



# Laevafirmad turismimesil

Tallinna esimesel turismimesil TOUREST '91 oli kohal eksponeeritud Hiitumaalt Habarovskini ja Stockholmist Taškencini: reisibürood, hotellid ja transpordiettevõtted Eestist, Lätist, Leedust, Soomest, Rootsist, Aserbaidžaanist, Usbeki ja Venemaalt. Igaüks pakkus oma kaupa nii kuis oskas, suutis ja firma rahakott lubas: kes värvibuklettide ja videode, kes Helsinki-reisi töötava õnneloo si, kes pisikesee keegliraja või šokolaadikommidega, kes paljundus-aparaadist tulnud lehekeste, lootspillimängu, maa-leiva või hoopis hirmulaa hotel-livoodiga. Eesti Näituste paviljonis oli rõõm kohata ka hulka meie lehe lugejale tuttavaid laevafirmasid.

**Eesti Merelaevandus, Margus Jõgi:** Siinsamas lähedal on boks, kus end tutvustab "Viking Line", üks suuremaid Balti mere laevakompaniisid. Lausa kõrval on meie otsene konkurent "Tallink". Nii et meie "Georg Otsa" siin näitamata jätta oleks suisa sõgus. Jah, trükistel on ta veel punase triibuga korstnal, kahjuks. Alles see korstna ülevärvimine ja lipu vahetamine oli. Nii et lihtsalt pole veel jõudnud uusi buklette valmis teha. Aga need on tulekul. Jaanuaris on turismimesil Helsinki, seal on ka tutvustav materjal juba uus: kirjas on uued hinnad ja kehvade sügisilmade kiuste on nüüd uued slaidid laevast tehtud.

**"Tallink", Tarja Vaakanainen:**

Miks mitte reise kahelt poolt müüa, tuleb kindlasti aeg, mil ka eestlane saab reisida. Lähiaegadel on meil mõte korraldada merematkeid, mil pool hinda markades, pool rublades, ühe-kahe ööbimisega Helsingis. Siin on odav muuseumis käia, ja üldse on lahti läinud MIViro-buum — soov vaadata, mis maa see niisugune on. Ehk 10% on vodkauriste, kõigile teistele pakub huvi Eestisse tulla. Leitakse, et tähtsaim on muidugi sinne odav elu (soomlase jaoks tõesti odav), aga et liiga vähe on võimalusi olla harilikus eesti peres. Soomlased tahavad ju suhelda, nad tahaksid ka harilike inimeste kombel Eestis ringi sõita.

**"Viking Line", Marja-Leena Tolonen:**

Meie vaatame mõned aastad ettepoole. Praegu ei ole meil veel Eestist kuigi palju reisi-ajaid, ka Tallinna sadamasse ei saa me oma suurte laevadega veel tulla, aga kunagi edaspidi võib see võimalikuks osutuda.

Kui praegugi sõidavad Eesti turistid siinse laevaga Helsingisse ja sealt "Viking Line'i" laevaga Stockholm. Tean, et edaspidi tehakse seda järjest rohkem, samuti võib korraldada reise Turust Stockholm.



**"Baltic Tours" reklaamib seekord "Silja Line'i":**

Järgmisel aastal ei tule "Baltic Star" meil eriti palju siia sisse — korda neli. Niisuguseid eksootilisi reise nagu Vormsis käik pole praegu ette näha. Nad tahtsid tänava ka Ruhnu saarele minna, aga see ei õnnestunud. Meie suhted "Siljaga" seisnevad selles, et me müüme nende reise. Jah, rublade eest saab sinna veel

ka küll, aga noid peab hästi palju olema. No nii kuue tuhande ümber... Arvestus ühesõnaga valuutakursi järgi. See esialgne viiekümne rublane lugu on nüüdseks lõppenud...

**"JU", Igor Grojic:**

Meie aurulaev "Admiral" on terve talv Peterburis töös, saame nüüd ehk mingidki varasemad kulutused tasa teha. Suve lõpuks olime kutsutud Loviisasse. Ei, otse augustiputši aegu see ei olnud, veidi hiljem, aga siis polnud Tallinnas kütust, ja nii jäi see reis ära. Aga tööd me siiski leidsime: pukseerimist Naantalisse, nii et Soomes tänava ikka käisime.

Ühesõnaga, terve Balti meri sai sel aastal siiski läbi sõidetud, Hamburgist kuni Peterburini. Oo, need ebameeldivad Hamburgi lood olime juba unustanud. Nüüd kutsutakse meid Stockholmist aurulaevade paraadile ja sel puhul tuleb küll kõigepealt leping teha, kus kõik tingimused kirjas. Enam me end alt vedada ei lase — kui nad kõik vajaliku kindlustavad, siis läheme.

Polnud see üksnes näitus, vaid ka äri. Võis kuulata ja

vaadata, kuidas Leedu ja Eesti firma, püüdes rublade eest kaubelda, püüdsid kramplikult rublapileti juurde kuuluvat Nõukogude passi nii nimetada, et otse välja ütleva ei peaks. Aga keeruta, mis keerutad, seni on nii passid kui ka rublad ühised. Nagu vene keelgi, mis omavahel paremini äri ajada lasi.

Eesti Merelaevandus palus huvilistel täita ankeedi, milles hinnatakse "Georg Otsa" pakutavat. Asjalikumaid vastuseid anda said mõistagi need, kes sagedamini sõitnud ja ohtramini laeval valuutat kulutanud, aga siiski oli ankeeditäitjate vahel loosimiseks välja pakutud kenad auhinnad laevapiletist šokolaaditahvlini. Kahju ainult, et ei õnnestunud lõpuni soliidne olla: laevapileti võitjail peab viisa omast käest olema, nii võib juhtuda, et mõni võitja ei saa oma võitu kasutada. Võitjate nimed on leida tänase ajalehe tagaküljel.

Messil käisid Mari Vamba, Madli Vitismann ja Dmitri Prants



# Riik peab laevaehitust toetama

Eesti Vabariigi majanduslise seisukorra ülesehitamiseks ja temale kindla aluse panemiseks saab meie kaubalaevastik etendama suuremat osa, kui mitte peassa. Selleks tuleb aga kiirendatud korras eeskätt laevastik luua, sest nende mõnekümne laevaga, mis ilmasõda meile järele on jätnud, ei ole midagi suurt peale hakata.

Aurulaevastikku on meil praegu võimata soetada väljamaa valuuta puudusel (tulevikus on ta meile aga tingimata tarvis); selle asemel võime aga kaunis suure purjelaevastiku üsna väikeste jõupingutustega juba lähemal ajal luua.

Purjelaevade soetamiseks on meil kõik olemas. Head kogemused, tublid meistrid, ettevõtjad ja osavad meremehed, ja peaauglikult toores materjal. Metsasid on meil veel mitmesaja laeva tarvis, purjeriiet annab meile Narva linavabrik, rauda leidub ka, ankrute ja kettidega võime veel mitukümmend laeva varustada ja kompassitöököda ei jätta midagi paremat enam soovida. Kui Tallinna köievabrik ka käitna saab pandud, siis oleme jooksva takelaasi poolt ka varustatud. Niisiis võiksime täie jõuga tööd alata ja lühikese aja jooksul tugeva laevastiku luua, mis välismaa sadamate vahel sõites kulda meie riigile sisse veaks ja sellega meie riigile kindla majanduslise aluse annaks. Et seda kõike tegelikult elus teostada, on vähe veel, et ainult ettevõtjad olemas on, vaid riik peab seda ka tegelikult toetama ja edendama.

Praegune majandusline poliitika, kus kõik toorained väljamaale saadetakse, ei vasta minu arvates sugugi riigi huvidele ega kinnita tema majanduslist olukorda, vaid on ainult ajutine veepeal hoidmine, millele täielik uppumine järgneda võib. Tooresaineid välja vedada võib ainult riik, kellel neid külluses olemas on, meil seda aga ei ole. Peaauglikult, mis meie riigist saab praegu välja veetud, on mets toorel kujul. Ka linu saab suurel hulgal välja veetud. Kui mitukümmend korda kasulikum oleks neid tooresaineid omas riigis ümber töötada ja ümbertöötatult Euroopa turule saata. Selle läbi saaksid meie töölisid kindlat tööd ja riik jälle oma varanduste eest kõrgemat hinda.

Võtame näituseks metsaasjanduse. Metsaasjanduse poliitika on iseäranis silmatorkav, sest esiti saab mets peavalitsuse poolt juba kõrgesti hinnatud ja enampakkumise teel aetakse see hind veel kõrgemaks. Selle tagajärg on see, et töösturid, kellele mets ainult tooresaineiks ümbertöötamisele on ja mitte kaubaaineiks, võimalusets taganema peavad ja metsa ainult laastajatele jätma on sunnitud, kes seda välja müües oma kasu kergema vaevaga kätte saavad ja sellepärast ka vähemaga riskerivad kõrget hinda makstes. Riik aga sellest suurt kasu ei saa, sest kui ka riik võrdlemisi kõrgema hinna kätte saab, on see kasu ainult ühekordne ja metsamüümisega on tervel ajal lõpp. Kõik tulevikus oletatavad kasud, mis niisuguse valuutasaavutamise tõttu tekkida võivad, jäävad eraisikutele ja riik ei saa sellest midagi. Tarvitatakse aga seda metsa laevaehituseks, siis oleks riigil peale saadud puuhinna ka teatud sissetulek juba pikema aja peale kindlustatud. Praeguseid metsahindasid on aga laevade ehitamiseks võimata maksta, sest kallite laevade tõttu ei või meie väljamaa laevadega prahi asjus võistelda ja sellepärast peame laevaehituse seisma jätma.

Kui palju aga laevad riigile kasu tooksid, seda näitab allpool võrdlus /.../ Kui laeva iga keskmiselt 18—20 aastat loeme, siis teeks see 3 000 000 shillingit välja. See oleks riigil kindel kullasissetulek ja ainult 5 laeva pealt. Ehitame neid rohkem, ehitame 500, siis oleks meil kindel sissetulekuallikas jäädav, ning kui meie riik endale juba kindla majanduslise aluse on saanud ja tööstuses nii kaugele on jõudnud, et laevaehitajad ja -parandajad kõik oma tarvidused omas riigis rahuldatud saavad, siis jääb ka peale sundusliku 25% veel teine osa teenitud väljamaa valuutatst meie oma riiki.

O. Tiedemann

"Laevandus" nr. 2, 19. juunil 1920



Igal ajal oma putka. Neid jätkub plangu tahagi.



## Päränd

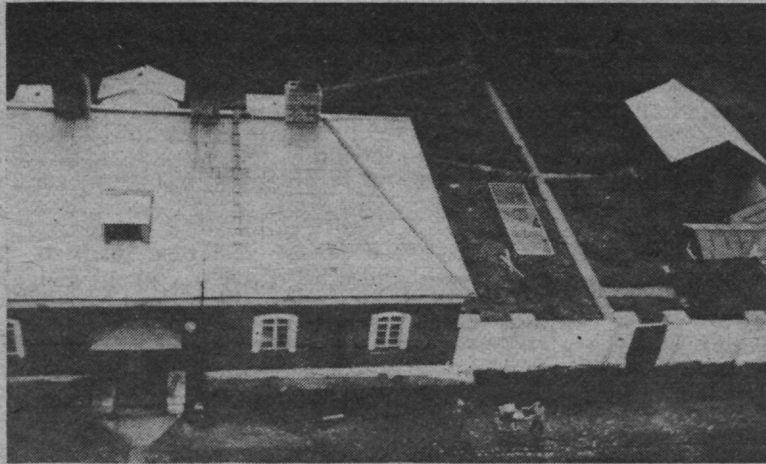
Puudest esineb mändi, kuuske, haaba, kaske ja pihlakat. Eriti Idäpää ning Keskmal leidub kivide vahel ka üsna rohkesti kibuvitsu. Keskmal ja Länspääal kasvab

Mohni saar, mida vanades ürikutes on nimetatud Monasaareks, asub Eru lahe kirde-küljes Lahemaa rahvuspargi ees. Lähemast rannaküllast — Viinistust — on ta peaaegu 5 km kaugusel. Saksa ja rootsi keeles on ta nimi Ekholm, Eckholm, Eickholm jne.

Arvatakse, et esimene nimekuju tähendab Mungasaart. XIV sajandil kuuluski see saar Gotlandi munkadele. Tol ajal kandis ka Erulaht Mungalahe nime. Teine nimekuju, mis tõlkes tähendab Tamme-saart, põhineb raivapärimsusel, nagu oleks saarel kunagi kasvanud pärna-tammemet-sad.

Oma mõõtmetelt on Mohni tõeline väikesaar: pikkus pisut rohkem kui kaks ja pool kilomeetrit, laius keskmiselt 300 m. Pindala on vaid 0,65 km<sup>2</sup>. Kuid oma väiksusest hoolimata jaguneb Mohni kolmeks piirkonnaks: Länspää, Keskmal ja Idäpää. Pinnaehitusest jaguneb saar samuti kolmeks osaks: kaheks kõrgemaks ja nende vahel asuvaks madalamaks osaks. Peab aga tunnistama, et saare maastikulised piirid ei lange kokku rahva seas kasutatavate jaotuste piiridega. Kõige kõrgem koht (9 m) jääb Keskmal edelaküljele, nn. Jüsmal randa. Ka Länspääs ulatub kõrgus üle 8 m.

Pinnaehitusest meenutab Mohni Käsmu Palganeeme jätku, sest asub just Käsmu poolsaart jätkaval veelusel künnisel. Saare tekke kauges minevikus põhjustasid nagu kogu ümbruskonnas jää ning meri. Aastatuhandeid tagasi kündis võimas jääader Lahemaa vagudeks, ühel sellisel vaoharjal asus ka Mohni. Seejärel ujutasid selle piirkonna hulgaks aastatuhandeiks üle merevood. Alles umbes kolm ja pool tuhat aastat tagasi hakkasid praeguse Mohni kohal veest välja kerkima esimesed kuivamaalapid. On põhjust arvata, et Mohni kerkis veest kahe eraldi saarena, mis hiljem liitusid liivaala kaudu.



Tuletornist näeb ikkagi plangu taha.

Tõenäoliselt on saarel moreenne tuum, mida katavad meresetted — liiv, munakatega kruus ja veeristik. Moreen paljastub kohati saare nõlvadel halli munakalise liivsavi näol, saare keskosas on mõnel määral ka luiteliiva; maapõles leidub aga maagaasi. Länspää ots on lausa kivikeris — vee ääres rahnud, kõrgemal munakad ja veerised. Siin ei kasva õieti midagi. Jääb mulje, et kõnnid mööda värsket varikallet ja et just nüüd hakkab liikuma kivi, millele oled toetanud jala. Länspää ja Keskmal piiril asub madalama kruusa ja munakaide sisaldava liiva ala. Tuul on siit liiva ära puhunud. Muistendi järgi olevat Kalevipoeg saare lohku istunud, kui Soomest tulles end saarel kuivatamas käinud. Keskmal ja Idäpää lcodeosa kujutavad endast jällegi kõrgemat moreense tuumaga piirkonda. Saare edelakülge kuni kagusääreni, Idäpää kirdeots, eriti Mesisääre loode- ja põhjarand, võivad aga kivisuselt võistelda Länspääga. Pinnamoodi toovad vaheldust ja pisut pehmustki madalad liivakuhikud saare keskel ning rooväljadega soo. Soo vanema osa asemel on endistel aegadel olnud rannajärg, praegu võib sealt leida palju jõhvikaide.

kadastik, mis jaguneb luite- ja kivikkadastikuks. Rannariba on väga taimestikuväene. Seal leidub vaid kõrkjaid ja pilliroogu.

Palju on linde, sest nendel puuduvad vaenlased. Palju on ka mügriseid, kes on kohati olnud lausa nuhtluseks.

Et legendil kunagi saarel kasvanud tamme- ja pärnametsadest on ka alust, tõestab tuletornist pisut ida poole jääv nn. "Mohni pärn", vana, haraline, seest õones puu. See on seisnud siin mäletamatust ajast saadik. Pärna-tammemetsad on ära põlenud või röövliite poolt põlema pandud. Mullas on leitud ka sütt. Kui omal ajal hakati Länspää kaevu juurde kraavi kaevama, satuti puujuurtele. Nii et legendil kunagi kasvanud tamme- ja pärnametsadest on tõepohi all.

Seda, et legend kunagi Mohnil pesitsenud röövliit pole väljamõeldis, kinnitab ajaloo-araamatutes esinev teade: 31. mail 1422 toodi hansalinnade päevale Lüubekisse mercröövliite käest lunastatud kaupmehed, kelle eest Vismar oli maksnud üle tuhande lüübeki marga lunaraha. Kaupmeeste eneste jutustuse järgi olnud röövliiteks Taani kuninga vasallid Vice von Vitzen jt. Nad viinud kaupmehed ühes nende kaubaga soolasele me-

rele ja sealt ühele saarele, mille nimi Mone, kus saak ära jagatud. Suurem osa sellest läinud Vismari, ka kaupmehed ise viidud Meeklerbinogi maa-le Vismari lähedusse vangli. Mone oli kindlasti Mohni saar. Nii et seal asus kindlasti mingi röövliite peatuspaik.

Hiljem kuulus Mohni saar Kolga krahvile. Tol ajal otsest röövimist küll ei esinenud, kuid ometi oli saarest möödasõit seotud ohtudega. Pimedail torniõil sattus palju laevu rannaäärsele madalikule. Kolga krahv nõudis aga kõigilt madalikule sõitnud laevade meeskondadelt n.ö. "kiviraha". Saarel paiknes spetsiaalne talu (asus Idäpääs), mille peremees pidi valvet pidama ja kõigist randasõitnud laevadest kohe krahvile teatama. Üks taluperemees, nimega Klaamas, polnud seda aga teinud ning ühe laeva koguni oma talide ja trossidega lahti päästnud. Krahv ajanud ta kohe kohalt ära. Talu ise hävis peale I maailmasõda. Varem talule kuulunud Idäpää ja Keskmal läksid lisaks

Länspääle majakameeste kätte.

Sageli peatusid Mohnil ka ümbruskonna kalamehed. Saare keskosas ehitati hiljem väike kalameeste maja, mille uks oli alati lahti ja kus oli alati käepärast pisut puid, tops tikke ja ka toidupoolist. Saare kirdeosas asub lõugas, mida kutsutakse Ruhnuks ehk Ruhnu sadamaks. See oli Ruhnu tulnud hülgeküttide peatuskoht. Mohnil asub 1806. aastal ehitatud tuletorn. See võlgneb oma olemasolu eest tänu energilisele II järgu kaptenile Leonti Spatajevile, kes 1803. a. määrati Soome lahe tuletornide järelevalve ülemaks. Tema algatusel tehti Venemaal esimene katse varustada tuletornid kaasaegsete valgustusseadmetega, nn. katopriliste aparaatidega. Katse tehti Keri tuletorniga, mille koonilisele kivialusele ehitati 80 jala kõrgune puutorn, millele asetati kaheksakülgne latern õilampide ja vaskreflektoritega. Seadmed tehti Peterburis Inglismaal tehtud reflektori eeskujul. Kuna katse õnnestus, mindi kõigis tuletornides üle uuele valgustusviisile. Soome ja Riia lahele rajati 13 uut kivi- ja 6 puittorni. Alguses oli Mohnil puittorn, kuid 1851. aastal hakati seal ehitama kivitorni. Selle ehitus kestis mitmes järgus 20 aastat. Praegune torn anti eksploatatsioonil alles 1871. a. koos Fresneli süsteemi valgustiga. Torni kõrgus on 27,4 m. Kuna aga torn asub väikesel kruusakünkal, on tuli koguni 32,9 m kõrgusel.

Käesoleva sajandi kolmekümnendate aastate alguses toimusid tuletornis põhjalikud remonditööd, mida juhatas tuntud tuletorniehitaja insener Armas Luige (1910—1991). Torn värviti punaseks, juurde ehitati abihooned.

Laevahukkudest tuleb tähtsamatena mainida 1867. aastal Mohni randa jooksnud ning seal purunenud Hollandi kuunarit "De Lindorit" ja 1868. aastal hukkunud Inglise purjekat.

Tõnu Kask



Paadikuur väljast ja seest. Inglise ei häbenenud katusepleki tahvleile firmamärki panna ja õigusega — muidu oleks ämbrites majapidamisseebi asemel vaid seebivaht.





\* \* \*

Tänapäeva Mohnil on met-  
sa, sood ja muidugi kive. Ja  
lõpinatult maitsvaid r-aasi-  
kaid. Et saar pole Viinistust  
kaugel, pole ka külalised  
võga haruldased. Ning saare-  
rahval on oma paat, suhtle-  
misvaegust nad ei põe. Seetõ-  
tu ei õnnestunud plangu taha  
pääseda, kuid kuulsime, et  
elatakse siin neljandat aas-  
tat. Noorem laps on kogu oma  
imikuelu saarel veetnud, va-  
nemal tuleb kaks esimest  
klassi ema õpetusel läbi teha.

Plangu taha pererahvas ei  
kutsunud, aga tuletorni süski  
lubati. Suhteliselt noores, vei-  
di üle saja aasta vanuses tu-  
letornis on ilusad mustriga  
malmiuvalu trepikästipuud ja  
-karniisid, mis jätavad veidi  
romantilise mulje. Aga ... ka-  
tus laseb läbi, seinad hallita-  
vad ja krohv lööb lahti. On küll  
näha, et remonti tehakse,  
kuid kui hoolikalt ja kas üldse  
osataksegi?

Ülevalt tornist on aga plan-  
gutagune nagu peo peal. Ma-  
jad, kõrge võlvkelder ja ...  
"salvokas", mis seisab juulis-  
ki täpselt seal, kuhu kevadel  
viimane keldrikatuselt istud  
liug lõppes. Sama hoolimatus  
nagu "pajuki" hoidmisel — kui  
omaaegne paadikuuri katus  
poleks inglise plekist, näek-  
sime paadikuuri seinte ülemis-  
ki osa vedelemas seal, kuhu  
alumine kokku vajudes on  
kukkunud.

Kaasavõetud plaani järgi  
võib üles leida kalmistu.  
1913. aastal maetud tuletorni  
masinist, samuti nagu teised-  
ki, kelle kohta ristilt enam mi-  
dagi teada ei saa, vääriks pa-  
remat ümbrust. Mohni talu  
aset näitavad õuepuud, tubli  
otsimise peale võib leida ka  
väravakoha ja vundamenti.  
Kunagi elasid siin need, kes  
pidasid saart oma koduks ega  
lahkunud siits, kui lapsed vaja  
kooli panna või kui korter  
käs.

Kommenteerib Vello Mäss  
Eesti Meremuuseumist:

"Tsaariajal ei olnud niisu-  
gust lepingukaupa kui nüüd.  
Olid inimesed, kes elasid saa-  
rel, ka nende lapsed elasid  
seal ja tegid sama tööd. Neil  
oli riigi maja, riigi palk ja pa-  
juk. Aga kohusetunne ja töö-  
harjumus oli hoopis teine, see  
oli nagu elustiil: hoida maja-  
kas ja kogu teenistus eeskaju-  
likus korras. Need inimesed  
pidasid iseenesest ja oma  
ametist lugu. Omal ajal olid  
majakavahtide dünastiad,  
siis peeti korras kõik, mis saa-  
re juurde kuulus, nii tuletorn  
kui ka kalmistu.

Mohni kalmistul on aga vaid  
kolm ümberkukkunud risti ja  
teiste ristide aluskivid. Prae-  
gused majakavahtid ei tunne,  
et see on oma: oma saar, oma  
majapidamine, oma töö. Neil  
on sulase suhtumine: sellest  
päevast selleni tuleb ära virel-  
da, ja kas pärast lahkumist  
jääb majakas püsti või on jä-  
rel ainult kivihunnik, see neid  
ei huvita. Väga kurb on, et  
Mohni majakas on praegu mi-  
nekul: niiskus jookseb mööda  
seinu alla ja krohv kukub  
maha, välisküljel rohkemgi  
kui siseküljel.

Liina Velland

# Kaptenid pidasid pidu

## Seltsielu kroonika



Nagu ikka, novembri esi-  
mestel päevadel: siis on Eesti  
Kaptenite Klubil aastapäev,  
seekord juba kolmas. Tradit-

siooni kohaselt kutsuti kap-  
tenid "Gloriasse" — on see ju  
aastakümneid meremeeste  
kokkusaamiskoht olnud, kus  
neid on alati partnereid leid-  
nud, et meremeeste tellitud  
lugude saatel tantsu lüüa.

Seekord oli ette võetud  
suurilmlik katse saabujaid  
tutvustada, milleks "Gloria"  
esinduslik trepp hea võima-  
luse annab. Muidugi oleks  
parem olnud, kui väljahõika-  
ja külalisi ka nägupidi tund-  
nud oleks. Seltskonnad paik-  
nesid saalis nagu ikka, kuid  
kahjuks olid need, kes baari  
ümber laudades tavatsesid  
istuda, seekord tulemata jää-  
nud. Kaptenite vahel olid ka  
mõned erariides külalised:  
linnavolikogu esimees hr.  
Kork, sadamaülem hr. Palu,  
laevafirma juht hr. Enula,  
meremeesteliidu vanem hr.  
Pärna ja merendusajalehete

esindajad.

Oodati, kas ka varietee-  
programm tuleb traditsiooni-  
kohane: on ju huvitav näha,  
ka tantsud ja tantsijatarid  
kolmandal aastal endiselt  
head välja näevad. Kahjuks  
ei, varieteeprogramm oli uus.  
Ka muusika oli teine, põhjus-  
tades mõne külalise õhka-  
mist möödunud aastaste Mati  
Nuude merelaulude järele.  
Sellegipoolest lustisid kapte-  
nid ja kapteniprouad seni-  
kaua, kuni väljaviskamise  
kellaag hakkas kätte jõud-  
ma.

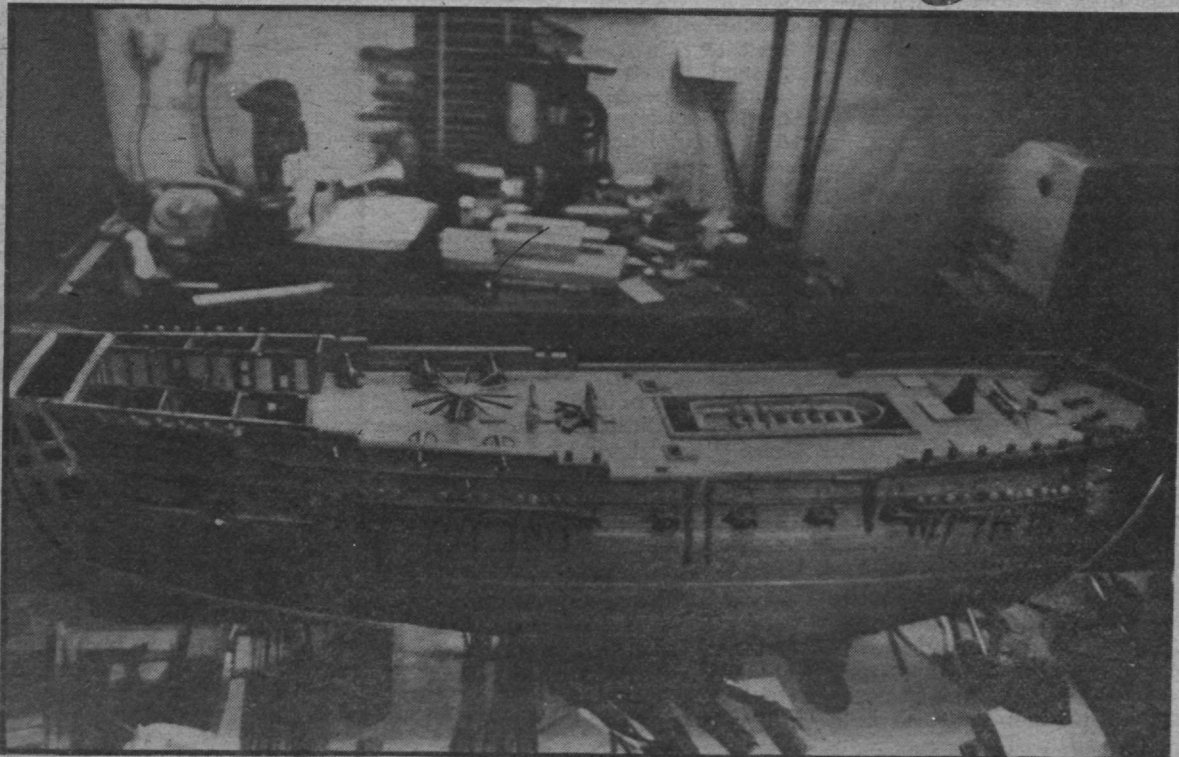
Väljas oli, nagu möödunud  
aastalgi, tugev tuul, mis lah-  
kujaid tagant kiirustas — pidi  
ju mõni neist peolt otse laeva  
minema. Jääb vaid kaasa  
tunda neile kaptenitele, kes  
peol oluvalt järgmistel päeva-  
del küsisid, kuidas oli, vaevu-  
mata ise tulema ja järele vaa-

tama. Olgu neil nüüd võima-  
lus piltidelt näha, kuidas oli.

Madli Vitismann  
Dmitri Prantsu fotod



# Töötoajutt



Stockholmi Mereajaloo  
Muuseumis on mudeleid, mil-  
le on valmistatud seal kaua  
mudelimeistrina töötanud  
Voldemar Konga. Nüüd on tal  
oma töötuba Mälarhöjdenil —  
see on Stockholmi linnaosa,  
kus on kerge kujutleda, mill-  
ine näeks välja Nõmme, kui  
vahepealsed 50 aastat aed-  
linna arenguteelt kõrvale ei  
oleks lükanud. Kiitsad känu-  
lised, kuid väga puhtad ja si-  
ledad tänavad sajandialguse  
ja hilisemate nukumajadega  
— sellises ümbruses elasid  
pärast sõda Marie Under ja  
Artur Adson.

Voldemar Konga jutt algas  
ja lõppes laevamudelitega,  
vahepeal on aga paljunäinud  
mehe meenutusi ja mõtteid.  
Hakatuses rääkisime hoopis  
tuletorni mudelist.

Juuresolev pilt on Voldemar  
Konga töötoas tehtud siits, kui  
seal järjekordne laevamudel  
veel pooleli oli. Töötoajutt al-  
gab meie ajalehe järgmises  
numbris.



# Nemad teevad ajalehte

N. Liidu saatkonna vastas Stockholmis paiknevad kaks kõrghoonet, ühe katusel kiri "Dagens Nyheter" ja teisel "Expressen" — seal on nende ajalehtede toimetused ja trükikoda. Teejuhiks läbi 64-küljelise ajalehe ja toimetusemaja on "Dagens Nyheteri" tarbija-osakonna juhataja MÄRT KUBU.

Kuigi ühe aktsiaseltsi käes, konkureerivad kaks nimetatud ajalehte paratamatult omavahelgi. Aga päris konkurentidega ollakse karmim: kuulutusteküljel annab DN teada, et 650 000 stockholm-last laseb "Dagens Nyheteri" ("Päevauudiseid") ja ainult 310 000 "Svenska Dagbladetit" ("Rootsi päevalehte"). Praegu on DN suurim hommikuleht Skandinaavias. Raha toovad sisse kuulutused, kuigi konjunktuur pole parasjagu hea — neid tuleb vähevõitu. Seevastu möödunud aasta oli rekordiline.

## Neid on nii palju

DN-s töötab üle 3000 inimese, lisaks ettevõtte, mis ajalehti levitab ja selle eest tasu saab. Suur-Stockholmi elanik leiab ajalehe ukse vahelt hommikul kella 5—6.30 vahel.

Osa tiraažist trükitakse Stockholmis, osa Umeås ja osa Jönköpingis. Trükipressid hakkavad käima kell pool kümme õhtul, viimased read saab esiküljele anda kell pool üheksa. Stockholmis tiraaži-osa hakatakse trükkima umbes kell pool üks, sinna saab esikülje viimased uudised anda enne keskööd. Siis saab lehte panna viimaseid uudiseid, aga igasugused erileheküljed värviliste jooniste ja diagrammidega valmistatakse ette varem.

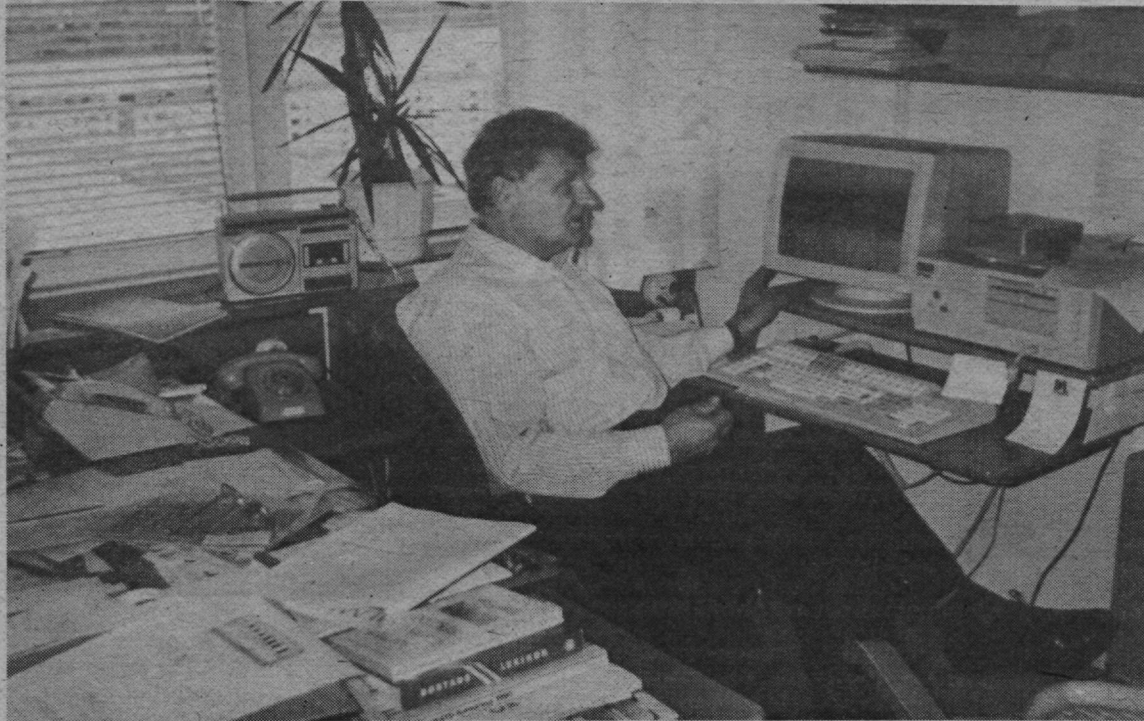
Ajalehel on kolm peatoimetajat, üks neist ühtlasi vastutav väljaandja. Trükivabaduse seaduse järgi peab igal perioodilisel väljaandel, mis ilmub üle 4 korra aastas, olema vastutav väljaandja. Too vastutab kogu sisu, ka kuulutuste sisu eest. Kuid mitte poliitiliselt (ahaal), vaid siis, kui tegu on seaduse rikkumise või auhaavamisega. Pokri ei panda sel juhul kirjutaja, vaid vastutav väljaandja, ja see sunnib teda valima usaldusväärseid kaastöölisi.

DN-is töötab 350 ajakirjanikku, on väikesed toimetused nagu väikesed poed suure poe sees. Igas väikeses toimetuses on üks, kes vastutab sisu eest. On olemas pressi aukohus, kuhu saavad kaevata lugejad. See otsustab, kas ajakirjanik on süüdi või ei. Ka Märt Kubu on aukohtu liige.

## Nende leht on nii paks

"Dagens Nyheter" on kokku volditud neljas osas. A-osa esiküljel on uudised ja kokkuvõtteid, 2. küljel juhtkirjad, mida koostab väike juhtkirjade toimetus. On diskussioonilehekülg ja lehekülg, millel esinevad autorid väljastpoolt toimetust — need, kel midagi öelda on: poliitikud, parteide juhid, suurte ettevõtete direktorid, mõni ajakirjanik. Alati konkureerib sellele kohale 6—8 artiklit.

- ◆ Suures majas on palju rahvast, trellide taha pannakse ikka üks ◆
- ◆ Tellija maksab viiendiku lehe hinnast ◆
- ◆ Sõltumatus tagab oma raha ◆
- ◆ Eestil sealgi oma mees ◆



Märt Kubu peamine tööriist on arvuti, laual aga ajalehtetoimetustes nii tavaline näiline segadus.

Siseriiklikud uudised. Välistuudised. Nende jaoks on DN-il Rootsi lehtedest enim väliskorrespondente: Washingtonis, Londonis, Pariisis, Kopenhaagenis, Bonnisis, Moskvast, Hkongkongis, Ladin-Ameerikas, Aafrikas. Ja ka oma fotograafid neis paigus.

Ilmateade värvikaardil on Ameerikast pärit idee — inimestele on ju väga tähtis, mis ilm tuleb. Ameerika lehed hakkasid seda värvidega tegema. Rootsis alustasid õhtulehed, DN-is on see nii olnud poolteist-kaks aastat.

B-osa on kultuur — teater, intervjuud, kinokuulutused, raadio, TV, nende kommentaarid. Suvel peatükke uuest romaarist.

C-osa nimi on "Töö ja raha", seda teeb majandustöötajate "Tarbijate" osakond on selle viimast leheküljel. Igal neljapäeval on näiteks söögi lehekülg. On kaks ajakirjanikku, kes kirjutavad ainult toidust, retseptidest, uurivad toiduaineid. On ka kaks assistenti, kes proovivad need retseptid toimetuse oma köögis ära.

D-osas on Stockholmis uudised. Sport, pärast pühapäeva on seda eriti palju. Perekonnoatoimetus. Õnnitlused. Huvitav inimene, kel on juubel — too ei pruugi üngimata tuntud inimene olla.

## Kuidas nad lehte kokku panevad

Kell 9.20 on toimetuste osakonnajuhatajad või sekretärid kocsolekul, igaüks ütleb, mis tal homsesse lehte tuleb.

"Ise teeme lihtsa joonise, kuidas tahame lehekülge kujundada, toimetuse sekretär on tihti keskoimetuses. Ise loeme läbi, nemad seal panevad vahepealkirjad." Miks?

"On kaht sorti ajakirjanikke. Ühegi, kes väga hästi tajuvad, mis on uudis, tunnetavad seda sõrmeest ja selg-

rooga. Ja teised, kes pole peaaegu midagi ise kirjutanud, aga oskavad vahepealkirju panna, neil on ideid. Eesti lehtedes on sageli pealkirjad valesti pandud. Ja ei ole mitte professionaalselt kirjutatud."

Aga eesti lehtedes on igal lool tegija nimi all.

"30-ndail aastail on välja antud üks raamatuke, mis anti uutele toimetustele tulnui-le pihku. Seal on öeldud, et kui lugeja neljanda-viienda-seitsmenda sõna juures huvist lakke ei hüppa, on see asi valesti kirjutatud. Kõige tähtsam asi peab olema alguses ja pealkirjades. Seda ei tohi muidugi olla, et autor näeb homme lehes midagi, mida ta kirjutanud ei ole, aga muidu võib parandusi teha. Mina parandan tihti teiste tekste. Õhtulehtedes tehakse seda rohkem. Nad müüvad kuni 100 000 lehte enam, kui on müüv uudis — nii palju tähendab see, mis on esiküljel."

Meil võib üksikmüüki minna 50—70 tuhat. 85% lehe tiraažist on tellitud ja lugeja võib pikapeale tellimis-ühes öelda, kui leht talle ei meeldi. Aga õhtulehtede probleem on müüa ennast iga päev. Nad ei pea kõigest kirjutama, võtavad huvitavama. Kui majanduslikult läheb hästi, siis on võimalik häid kultuurilehekülgi teha. Ja fotograafid on neil head."

## Millest nad kirjutavad

Tarbijaosakond teeb väga mitmesuguseid uuringuid, selleks on neil oma eelarve. Testitakse paljusid asju, näiteks pesupulbreid või jalgrataid. Proovitakse autosid. Tehakse kindlaks, missugune odav fotoaparaat on kõige parem. On tegeldud mootorpattidega: kütusekulu, kiirust ja hinda arvesse võttes hindeid pandud. Võrreldud eri aegadel toidukorvi maksumust — et kas ministri lubadused peavad paika.

"Meie uurimiste tulemused

jake läheb."

Teid peaksid öieti kaupmehe-d ülal pidama.

"Seda ei saa, sest me oleme väga kriitilised. Peame oma toimetuse eelarvega läbi tulema."

Kas mõni firma ei kipu autot kinkima, kui saab teada, et valmistate ette mõnd põhjalikku materjali autode kohta?

"Kui "Ford" hakkab uut mudelit välja laskma, kutsub ta ajakirjanikud näiteks Mal-lorcale, et nad saaksid kolm päeva seda autot proovida. Meie printsip on, et maksa-me kõik niisugused sõidud ise kinni. Testimise autod tavaliselt üürime. Ka ostime ühe kõige odavama, mis Rootsis üldse saada, et vaadata, palju ta vastu peab. Veel on alles."

Väiksemad asju ostame ise, et säiliks objektiivsus. Ja ostes ei ütle, kes ja milleks ostab. Näiteks ostime kuus-seitse mikrolaineahju (umbes 10 000 krooni), et neid oma prooviköögis testida.

Kord ostime sajast poest hakkliha, söitsime laboratooriumi ja kontrollisime, kui palju on baktereid. Ehkki söögikõlblik, oli 60 korral siiski baktereid üle lubatud piiri. Need pced panime kõik lehte.

See läks meile maksuma umbes 25 000. Ka vett oleme analüüsinud, keemilised testid on kaunis kallid. Eelarves on testide jaoks raha olemas, näiteks autode testimiseks üürime vanale lennuväljale tehtud autodroomi."

Umbes 75% DN-i sissetulekust tuleb reklaamist ja kuulutustest. Tellija maksab neljandiku või viiendiku lehe hinnast. Ka kuulutustel on informatsiooni väärtus, näiteks igal neljapäeval on toiduainete kuulutused. Toit on Rootsis palkadega võrreldes kallis ja paljudele on tähtis, kust saab odavamalt osta.

"Läänemaailmas on võimatu muul viisil lehte välja anda, näiteks tänane "Konsumi" (leheküljesuurune) toob meile 150—200 tuhat."

(järg lk. 8)

See on ühe päeva üks ajaleht kõigi oma osadega.

D. Prantsu foto





Elmar Pettai

## Meresõda Läänemere põhjaosas 1941-44

## Hango evakueerimisel kaotasid venelased 5000 meest surnutena ja rohkesti laevu

Soome mereväehoitser Per-Olof Ekman oma raamatus "Sjöf-roni" (Holger Schildts förlag, Jakobstad, 1982) on kirjeldanud pikemalt Hango evakueerimist.

Hango sõdurite kohta lausub ta, et nad lähtusid paroolist "pobeda ili smert" — kas võit või surm —, püüdes iga hinna eest hoida baasi oma valduses. Asi võttis aga teise pöörde. 25. oktoobril 1941 andis "Stavka" (ülejuhatus Leningradis) käsu Hango garnison evakueerida. Kõik mahajääv materjal tuli purustada või muul viisil hävitada. Kogenud võitlejaid vajati nüüd hädasti Leningradi rindel.

## Kaotusi

Kuna kaubalaevastiku tonnaaz pärast Juminda katastroofi ei võimaldanud kõiki korraga evakueerida, otsustati seda teha jaoks aupa. Kaitseisikohast vähemtähtis personal ja hõlvastatud otsustati väiksemate laevadega vüa Leningradi novembris, kuna 10 000—12 000 eliitsõduri väljaviimiseks varuti reicilaevad "Jossif Stalin" (7500 brt), "Andrei Ždanov" (3870 brt), väiksemad eesti laevad "Minna", "Maia" ja "Vahur" ning miinilaevad "Martti" (5000 brt) ja "Ural" (3200 brt). Operatsioon pidi läbi viidama novembris, kuid sea pikendas ilmatik. Aktsiooni üldjuhiks oli aseadmiral Drozd, kelle käsutuses olid hävitajad "Gordoi", "Slavnõi", "Svirepõi", "Smelivõi", "Surovõi" ja "Stoiki". Viimane oli admiralil lipulaevaks.

Esimene kontingent väljus Hangost 4246 mehega 2. novembril ja saabus Kroonlinna 4. novembril. Teisel reisiril oli aga kaotusi. Hävitaja "Smelivõi" sõitis miinile sakslaste Gorbahali nimelises miiniväljas ja uppus 12 minuti jooksul. Kolmandal reisiril lõhkes flotilli juhtlaeva "Leningrad" karavanis kaks miini, mis muutsid laeva navigeerimiskõlbulatuks. Juhtima asus "Ždanov", mis aga samuti sattus miinile ja vajus vee alla kaheksa minutiga. Sellest hoolimata suudeti päästa kõik pardalolnud. Neljandal korral sõitsid soomlaste Seejärvi nimelises miinivõõndis miinidele kaks traallaeva ja hävitaja "Surovõi".

## Ujuv surnukirst

Kuid veel oli Hangos 11 820 sõdurit ja Osmussaarel 1008. Nende evakueerimiseks koostati suurem konvoi, mis väljus Hangost 2. detsembril öhtul.

Kõik laevad olid viimse võimaluseni täidetud inimeste ja materjalidega — viimase osas näiteks 1800 tonni laskemoona, bensiini ja proviant. Osmussaare garnison oli toodud Hangosse kahurlaeva "Laine" ja T 205 pardal. Nii läks käiku punalaevastiku viimane operatsioon 1941. aastal.

Kesköö paiku jõuti Porkkala kohale, mille patarid tervitasid laevu mürskudega. Esimeses grupis olid "Maia" (2000 inimesega pardal, "Virsaits", "Volga", neli puksiiri ja kaks patrullilaeva. Neli tundi hiljem tuli peagrupp admiral Drozdi juhtimisel. Hango baasiülema Kabanov ise oli koos oma lähemate kaastöölisega sõitnud mootortorpeedopaadiga Suursaarele. Esimeses grupis sai soome mürskudest tabamuse "Virsaits", mille pardal oli 246 inimest, kellest päästeti vaid 96. Kui teine grupp jõudis Porkkala kohale, muutsid lõhkepoid võitlusvõimeiks kolm miinilaeva. Hävitaja "Stoiki" jälgis antud kurssi, kuid "Jossif Stalin" jäi maha ja trüvis traalitud sõiduteest kõrvale. Kell 1.14 lõhkes võõri paksuõrdis esimene miin ja kaks minutit hiljem teine tüürpordis.

Laev hakkas lekkima ja mastinad pandi seisma. "Jossif Stalin" pöördus põiki lainet ja trüvles lõhkes laeva põhja all kolmas miin. Minut hiljem lõhkes neljas miin võõrtäavi all, kusjuures ankrud koos pelidega paiskusid merre. Nii oli laev juhtimisvõimetu, täiesti tuule ja laine trüvida. Kui saatelaevad tulid abistama, tulistasid rannapatareid Mäkiluotust ja abistajad olid sunnitud lahkuma.

Kell 3.31 plahvatas võõris paiknenud laskemoonaladu, mille tagajärjel laeva tekk koos kajutiga lendas õhku. Tekkis

paanika, mille mahasurumiseks ohvitserid ja politrukid olid sunnitud kasutama käsitrelvi. Nüüd saabusid kohale traallaevad, võttes "Jossif Stalinilt" peale 1125 inimest. Kuid "Jossif Stalinil" oli veel 3849 inimest, neist pooled plahvatuste tagajärjel hukkunud. Saatelaevad lahkusid, võttes kursi Suursaarele.

Koidikul trüvis reicilaev "Jossif Stalin" Eesti ranniku suunas. Laeval oli ägedaid kokkupõrkeid ja arveteõendamisi juhtkonna ning meeste vahel. Laevalviibijad olid surutud kokku laeva ülemisele tekile, kus nad oma pruunides sinelites ja karusnahksetes mütsides külmast lõdisesid. Lastiruum oli aga lai pu täis, nii et tegelikult sarnanes laev rohkem hüglasku surnukirstuga, kui see lõpuks Lohusaare neeme lähedal paerünkale kinni jäi.

Kõnale tulid kaks Saksa valvelaeva, mis toimetasid pardalolijad sõjavangidena Tallinna. Nende hulgas oli ka umbes 300 mobiliseeritud ja Hangosse viidud eestlast, kes pärast põhjalikke ülekuulamisi vabastati.

## Hangosse

Hangost võeti punalaevastiku sõja- ja teistele laevadele perioodil oktoober-detsember 27 809 meest — Leningradi jõudis kohale 22 822 — kaotus seega ligemale 5000 meest. Peale selle hukkus kolm moodsat hävitajat, kaks miinilaeva, reicilaevad "Jossif Stalin" ja "Andrei Ždanov" ning teisi väiksemaid laevu. Seega oli tegemist mõõdetelt teise punalaevastikule osaks saanud kaotusega pärast Juminda katastroofi.

## Mineeritud Hango

3. detsembril kell 6.25 tungis üks rootsi vabatahtlike pataljoni luurekomando Hangosse. Linn oli maha jäetud ja sadamasse viiv tee oli täis purustatud tanke, soomusautosid, veo- ja kahureid ja käsitrelvi. Kogu poolsaar oli süstemaatiliselt

selt mineeritud, miine oli riputatud isegi puude okstesse, hulkusid ringi peremeesteta hobused ja koerad. Kell kaheksa heistsi Hango raekoja tornis taas Soome lipp. Õige peremees oli kodus tagasi...

Per-Olof Ekmani poolt mainitud luurekomando koosnes tegelikult eestlastest. Evald Uustalu ja Rein Moora raamatus "Soomepoisid" kirjutab Uustalu peatükis "Osavõtt Hango vallutamisest" leheküljel 11:

Dessandi Muhumaale 13. septembril tehti "Erna" pataljoni soome paatidel, kusjuures ka paatide juhid ja motoristid olid soomlased. Pärast õnnestunud dessanti läksid soomlased septembri lõpus koju tagasi ja nendega koos ka umbes tosin "Ernasse" kuulunud eestlast. Mõned neist oma Soome jäänud asju ära tooma, teised selleks, et sinna jääda.

Viimaste hulgas olid Oskar Krivan, Robert Roberg, Rein Paluoja, Leo Kent ja Endel Ruberg. Kõik nad astusid vabatahtlike-na Soome armeesse, kusjuures nad paigutati Turus moodustatud rootsi vabatahtlike pataljonini. Seal liitus nendega veel ühelt Saksa laevalt Vaasa mahahüpanud eesti meremees Rudolf Nömm.

Pärast mõnenädalast Turus viibimist viidi rootsi vabatahtli-

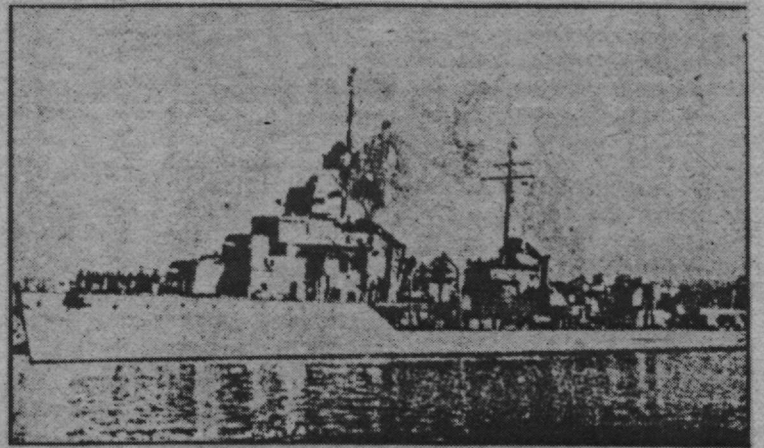
ke pataljoni Hango rindele. Pataljoni ülemaaks oli siis Eesti Vabadussõjast tuntud major Martin Ekström. Peale tema kuulus pataljoni veel üks Põhja Poegade rügemendi koosseisus Eesti Vabadussõjas osalenud soomlane, nooremleitnant Pitkänen. Viimane määratigi ülemaaks eesti vabatahtlikest moodustatud luurekomandole, mis allus otseselt pataljoni staabile.

Pitkänen osutus väga tore-daks meheks ja tema juhatusel tungiski eestlasest koosnev luuresalk pärast venelaste ootamatut lahkumist Hangost sinna esimese üksusena sisse. Sellest episoodist jutustab Rudolf Nömm järgmiselt:

— Ühel päeval saadeti meie partio (luurekomando) luurele venelaste positsiooni ees olevale maastikule. Kaasa tuli ka üks nooremleitnant pataljoni staabit. Soine maa oli tugevalt mineeritud traatõkkeid täis.

Kui venelased oleksid oma positsioonidel olnud, poleks küll keegi eluga tagasi tulnud. Kui me lõpuks venelaste kaevikute-ni jõudsime, polnud seal enam hingegi. Pitkänen tulistas oma konest (püstolkuulipildujast) paar valangut õhku ja kui siis ka keegi välja ei ilmunud, oli selge, et venelased on läinud

(Järgneb)



Viitseadmiral Drozdi lipulaev, hävitaja "Stoiki" Hango evakueerimisel.

## MERILE

G  
Golf

güroskoop, (güro + skopos 'vaatar'), gürc, telgsümmeetriline jäik keha, mis pöörleb suure nurkkiirusega ümber oma suunda muuta võiva telje. Lihtsaim g. on vurr. Raskuskeskmesse kinnitatud g. (nn. tasa-kaalustatud g.), millele ei nõju välisjõud, säilitab oma telje asendi ruumis. Seda põhimõtet kasut. <sup>x</sup>g-seadmeis, neis kasut. g-na hrl. asünkroonmootori rootorit; mootori staator on kinnitatud ümbrisse, mis moodustab g-le 3 vabadasastet tagava kardaariiputi ja ühendab g-i muude seadmetega. Välisjõud, mille moment g-i kinnituspunkti suhtes erineb nul-

list, põhjustavad pretsessiooni, s.o. g-i telje liikumise mööda kinnituspunkti läbivat koonilist pinda. güroskoopseadmed, (gyro mechanisms), ka vurrseadme d, kontroll-, mõõte-, reguleerimis- ja stabiliseerimiseadmed, mille põhiosa on <sup>x</sup>güroskoop. G-te abil määratakse <sup>x</sup>kurss ja <sup>x</sup>asimutat, luuakse tehishorison, mõodetakse nurkkiirust ja -kiirendust ning vähendatakse laeva lengerdust. C-id kasut. navigatsiooni tarbeks (<sup>x</sup>güroasimut, <sup>x</sup>gürokompass, <sup>x</sup>güromagnetkompass, <sup>x</sup>gürovertikaal, <sup>x</sup>inerts-navigatsioon) ja laevasõidu

automaatseks stabiliseerimiseks (<sup>x</sup>güro stabilisaator). güro stabilisaator, (güro + lad stabillis 'püsiv, muutumatu'), gyrostabilisier, ka vurrstabilisaator, vurrstabiline alus, <sup>x</sup>güroskoopseade laeva lengerdamise vaigistamiseks või lengerdamise mõju vähendamiseks teiste navigatsiooniseadmete (nt. <sup>x</sup>raadiosekstandi) tööle. Olenevalt g-i tüübist antakse <sup>x</sup>güroskoobi omadused seadmele üle vahetult, elektromehaanilise seadme abil või indikaatori põhimõttel. Lihtsaim vahetu g. on vertikaalse teljega 2 vabadasastmega suure mas-

siiga güroskoop, mis pöörleb laeva kerega järgalt ühendatud laeva kaldumisel pöördub güroskoobi raam pretsessiooni toimel ümber horisontaalse telje, kusjuures tekib reaktiivne moment. See vähendab tunduvalt kaldemomenti, mis põhjustab laeva lengerdust.

gürovertikaal, (gyroscopic vertical), ka vurrvertikaal, <sup>x</sup>güroskoopseade, mis näitab tõelise vertikaali (Maa külgetõmbjõu) suunda mingis kindlas punktis. Tõeline vertikaal määratakse raskusjõu kaudu, mis (olenevalt juhtimis-meetodist) mõjutab güroskoopi otseselt või kaudselt (läbi horisondi indikaatori). G-i kasut. piki või põiki laeva lengerdamisnurga määramiseks. Kuna g-i abil saab leida ka tõelise horisondi tasandi, siis nimet. tihti teda gürohorisondiks või vurrhorisondiks.

güüs, (holl geus), Jack, võõri-lipp, mis heistsi sõja- või reisi-raami sees. Laeva kaldumisel laeva pükspildil näitamaks laeva kodusadamat. Nüüdis-ajal laevastiku lipp, mis heistsakse võõri lipuvardasse. N. Liidus heistsatakse üheaegselt aht-rilipuga 1. ja 2. järgu sõjalaeva-del sadamas või ankrus seistes. — 2. merekindluse lipp N. Liidus.

Toimetusel. Käesolevaga lo-petame "Mereleksikoni" avaldamise, sest Eesti Entsüklopee-dia kirjastus on andnud leksikoni käsikirja ladumisele ning ajalehes avaldada enam ei luba. Et säilitada uudsuse võlu, nagu kirjastuses öeldi. Uudsuse võlu pole aga teates, et mereleksikoni trükkimiseks pole grammigi paberit ja seetõttu ei tea keegi praegu öelda, milme aasta pärast see ilmub.



(algus lk. 6)  
**Kuidas nad kirjutavad**  
 Tähtsaim tööriist on Märt Kubul käepärast.  
 "Arvuti kasutan ma mitte kui kirjutusmasinat, et artikkel paberile välja printida, vaid ma kirjutan süsteemi sisse. See nõuab täiesti teistsugust mõtlemist, aga nii on lihtsam kirjutada ja ümber teha. Arvuti näitab kohe ka teksti pikkust ajaleheveerul. Siin on minu teabepank: arhiiv ja uudised.  
 Kell on 17.05. Võime vaadata, millised on näiteks viimased uudised Jugoslaaviast, mis on meie kesktoimetuse jõudnud. Ahaa, näe, viimane on tulnud kell 17. Vaatame, mis siin on. Kesktoimetuse teabepanka saan

kasutada ka kodus oma väike arvuti abil, ainult siis pean ma telefonil hirmus pika numbrirea valima — need on koodid, et igaüks ei pääseks selle teabe kallale."  
 Muidugi on DN-is ka pärisarhiiv fotode ja vanade ajalehtedega, arvutiteel ajal oli seda sageli vaja.  
**Aga eesti keel?**  
 "Tarbijaosakonnas sellest muidugi kasu ei ole.  
 Olen küll viimastel aastatel neli-viis korda Eestis käinud ja mitmeid lühilugusid Eestist kirjutanud. Kord sõitsin fotograafia mööda maad, ka barrikaadide ajal kirjutasin. Rootslaste mõrvast sain esimesena teada, olin ka kohutupsessil. Ja jaanuarikuus oli mul iga päev midagi lehes. Tegime ka hea foto: lipp Pikal

Hermannil päikesetõusu triibus — see foto läks üle maailma laiali.  
 Igatahes nüüd nad teavad, et saavad mind Eestiga seoses kasutada, kui vaja. Ja mulle teeb rõõmu, et mu eesti keelt tarvis läheb."  
**Väike suurel külas**  
 Võrdlesime kolleegiga võrreldamatut: viissada korda suuremat toimetust, ligi neli-sada korda mahukamat ajalehte, töö- ja olmeelusid, -vahendeid ja -võimalusi. Et teha vahet veelgi piltlikumaks, võib öelda, et kogu "Eesti Meremehe" toimetus mahuks DN-i tarbijaosakonna puhkenurga lauale. Ajakirjanduse ümber keerleb kogu sealse kvartali elu. Aga ka DN-i toimetuse oma söökla töötab südaõõni ja kohvi-

kud on õsittigi lahti — kaudumastust nii luua?  
 On sealkandiski väljaandideid, mida väheste jõududega ja põlve otsas tehakse. Eeskätt eestikeelsed, mis enamasti tegijate entusiasmil püsivad. Aga on ka väiksemaid rootsikeelseid väljaandideid, olgu või näiteks "Stockholmi Sadama Uudised", igakuine läikpaberil bulletään 4 leheküljel, või parajalt paks kuukiri "Eakatekeskuse Ajakiri". Ega needki, kuigi pisikesed toimetusega, end päris ise ära toida.  
 Kas meil on nii suurelt ajalehelt midagi üle võtta? Otse ülekantavat on vähe, aga õpida paljutki.

Kas meil on nii suurelt ajalehelt midagi üle võtta? Otse ülekantavat on vähe, aga õpida paljutki.

Toimetus



## Eesti Merelaevanduse auhindade võitjad turimissil TOUREST '91

- Laevapilet Tallinn-Helsinki- Tallinn (õõbimise ja toiduga)
  - ☆ Reet ARO Tallinnast
  - ☆ Jon ENDEN Tallinnast
  - ☆ Liis KERDDO Harjumaalt
  - ☆ Peeter KODAR Sakust
  - ☆ Anne-Ruth LAINE Tallinnast
  - ☆ Kersti LOITE Rakverest
  - ☆ Liivi MIHHEJEVA Tallinnast
  - ☆ Kerttu OLMANN Tallinnast
  - ☆ Toomas ORG Tallinnast
  - ☆ Aari ÖUNAP Viljandist
  - Suveniir "Georg Otsal"
  - ☆ Veronika AALJA Tallinnast
  - ☆ Monika ENNO Jürist
  - ☆ Tiit KIKEN Tallinnast
  - ☆ Anu KUUSING Tallinnast
  - ☆ Aino MAKSIMOVA Tallinnast
  - ☆ NUKA, 22-a. asjaajaja Tallinnast
  - ☆ Tõnis OSVET
  - ☆ Jüri RONNO Viimsist
  - ☆ Marek VOOR Tallinnast
  - ☆ VÄRNIK, 29-a. helitehnik Tallinnast
  - Laevapildiga šokolaad
  - ☆ Jaan AUN Tallinnast
  - ☆ Mati KAABE(?) Tallinnast Lõuna tänavast
  - ☆ Ritva MÄNNIKKÕ Soomest
  - ☆ Mart NURMETALU Sakust
  - ☆ PAJO Tallinnast Koidu tänavast
  - ☆ Tõnis REBANE Sakust
  - ☆ Silver SIIVELT Sakust
  - ☆ Maret SUTT Tallinnast
  - ☆ Niina ŠIMKUNAS Tallinnast
  - ☆ Heie TREIER Tallinnast
- \* Võidetud laevapilet kehtib sõiduks "Georg Otsal" ühe aasta jooksul.  
 \* Võitude kättesaamiseks helistada alates 5. detsembrist Eesti Merelaevandusse telefonil 44 57 76 Margus Jõgi.

### Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 25. novembril:

"IVAN BABUŠKIN" — Houstonis  
 "70-LETJE OKTJABRJA" — Peterburis  
 "VIKTOR BAKAJEV" — teel Inchinist New Orleansi  
 "KRISTJAN PALUSALJ" — teel Tampast Elinasse  
 "VIKTOR KINGIESEPP" — Mersinis  
 "SKULPTOR MATVEJEV" — teel Georgestownist Tallinna  
 "EMHAVEN" — teel Limassolist Perflitti  
 "BORISS BUVIN" — teel Corkist Arzew'sse  
 "TALLINNAHAVEN" — teel Takradist Rotterdami  
 "NARVAHAVEN" — Mersinis  
 "VALHAVEN" — teel Larnacast Perflitti  
 "LENINSKAJA GVARDIJA" — Pozzuolis  
 "ALEKSANDRA ARTJUHHINA" — Sousse'is  
 "ANDREI ANDREJEV" — Rotterdamist  
 "MAKSIM LITVINOV" — teel Rouenist Nouakchotti  
 "UNITRADER" — Sorelis  
 "VASSILI ŠELGUNOV" — teel Klaipedast Conakrysse

"JOSSIF DUBROVINSKI" — Owendos  
 "NIKOLAI ŠVERNIK" — Tallinnas  
 "JOHANNES LAURISTIN" — teel Temast Amsterdami  
 "JAAN ANVELT" — Lomés  
 "OLGA VAREJTSOVA" — Shanghai  
 "IVAN RUSSAKOV" — teel Takradist Antwerpenisse  
 "PAVEL DAUGE" — teel Veneziaist Ceutasse  
 "MIHHAIL KEDROV" — teel Conakryst Tallinna  
 "IVAN BELOSTOTSKI" — Veneziaist  
 "ALEKSANDR VINOKUROV" — Constantas  
 "VERA LEBEDEV" — Adenis  
 "IVAN POKROVSKI" — teel Kotkast Jeddah'sse  
 "VILJANO" — Honfleuris  
 "GRUMANT" — teel Kaliningradist Pasajesi  
 "GULBENE" — teel Mombasast Aleksandriasse  
 "KOHTLA" — Sundsvallis  
 "PAIDE" — Mombasas  
 "POVENETS" — Las Palmases  
 "RISTNA" — Tallinnas

"HELTERMAA" — Algiers'is  
 "SEGEŽA" — teel Marina di Carrarast Manfredoniasse  
 "UNICARRIER" — Bejais  
 "HUDOŽNIK NESTEROV" — Tallinnas  
 "IVAN RABTŠINSKI" — teel Tallinnast Port Felixto'v'sse  
 "ARNOLD SOMMERLING" — teel Tallinnast Koperi  
 "HUDOŽNIK PIMENOV" — teel Constantast Ceutasse  
 "HUDOŽNIK KORIN" — remondis Loksal  
 "KAPTEN KONGA" — Tallinnas  
 "KAPTEN VOOLENS" — Kotkas  
 "MEHAANIK KRULL" — teel Tallinnast Århusi  
 "JUNOI PARTIZAN" — remondis Loksal  
 "KESSULAID" — teel Tallinnast Rotterdami  
 "VIIRELAID" — Tallinnas  
 "MANILAID" — Sarpsborgis  
 "SUURLAID" — teel Københavnist Helsingborgis  
 "HEINLAID" — teel Helsingborgis  
 "VASSILI KUTŠER" — Helsingborgis

"FRITZIS GAILIS" — remondis Tallinnas  
 "GLEB SEDIN" — Ventspilsis  
 "FRITZIS ROZIN" — Pärnus  
 "PAKRI" — teel Peterburist Antwerpenisse  
 "AMBLA" — teel Rotterdamist Tallinna  
 "ANDJALFELD" — Londonis  
 "AEGNA" — teel Rotterdamist Tallinna  
 "KABONA" — Tallinnas  
 "MOHNI" — teel Rotterdamist Tallinna  
 "RAPLA" — teel Peterburist Bremenisse  
 "SEMJON ROŠAL" — teel Rotterdamist Tallinna  
 "TERIBERKA" — teel Tallinnast Peterburi  
 "VIRTUSU" — teel Rotterdamist Tallinna  
 "KARL KRUŠTEIN" — remondis Loksal  
 "OSMUSSAAR" — Tallinnas  
 "OTEPAÄ" — teel Rotterdamist Tallinna  
 "TAHKUNA" — remondis Loksal  
 "LIVONIA" — Tallinnas

## Neile, kes ootavad...

Asutanud Eesti Merelaevandus EESTI MEREMEES

Väljaandja: Eesti Merelaevandus, teispäeviti

TOIMETUSE POSTIAALRESS: 200001 Tallinn, Uus-Sadama 14  
 Telefonid: 43 05 09 ja 42 56 44

Tallinna Ajakirjandustrükikoda  
 Ofsettrükk  
 Tellimuse nr. 5067  
 Tiraaz 1500

Toimetaja MADLI VITISMANN