

Ilmub  
(vaheaegadega)  
alates 1950. aasta  
21. juulist

# MEREMEES

Nr. 16 (946)

Teisipäev, 12. oktoober 1993

Hind 1,5 krooni

## TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

☛ Sadamanimedest	lk. 2
☛ Mereklubist	lk. 4
☛ Hüdrograafialaevadest	lk. 5
☛ TOUREST '93	lk. 6
☛ Seekord Euroopa vetes II	lk. 8
☛ Allveearheoloogiast II	lk. 9
☛ Riikliku mereasjanduse algus II	lk. 10
☛ Joh. Pitka mälestusi IX	lk. 11
☛ MerLe XLIV	lk. 11



töökoosolek kestis 15. septembril terve tööpäeva. Koosolekut juhatas liidu president Ülo Kollo.

Arutati liikmemaksu arvestamise aluseid, aga ei kinnitatud — suurimal laevaomanikul on selle kohta, et maksta 1 kroon brutoregistertonnist, o m a arvamine. Ka sellega näis probleeme olevat, kas rohkem maksval omanikul ka rohkem otsustamishäält on. Leiti, et õigem on liikmemaksu võtta kaks korda aastas: kui tonnaaz aasta kestel muutub, saab seda kiiremini arvesse võtta.

Eelarve leidis üksmeelset toetust. Mereleksikoni väljaandmist lubati samuti toetada, aga tuleval aastal, sest selle aasta eelarve on liidul väga pingeline.

Diskuteeriti vajaduse üle luua reservfond, kust laevaomanikel oleks võimalik toetust saada. Otsustati sel tee-

## Eesti Laevaomanike Liidu

mal lasta laevaomanikel oma ettepanekud esitada.

Merehariduskeskuse rektori kohusetäitja **Valdur Aret** tutvustas selle rakendus-kõrgkooli praegust seisut: palgad on madalad ja töelised merespetsialistid õpetama ei tule. Palkadega ollakse praegugi juba eelarvest väljas, erialade vastuvõtt on viidud peaaegu miinimumini. Oluline on, et merehariduse järjepidevust ei katkestataks: tulemused — või tagajärjed! — ilmnevad õieti alles ju seitsme kuni kümne aasta pärast. Rektori konkurss ei ole arvestatavaid kandidaate toonud. "Eesti Merelaevanduse" suur kingitus, Lasnamäe maja, ootab tasapisi sissekolimist.

Kuulati ka kahte põhjalikumalt harivat ettekannet. Töökaitse Inspektsiooni

peainspektor härra **Alber**, kes jälgib kõiki merelise tegevusega seotud alasid, kõneles sellest, mida laevaomanikud peavad teadma töökaitse seadusandlusest — kõigest sellest, millest raudse järjekindlusega mööda hiilitavat. Kõlama jäi mõte, et seadused on täitmiseks, mitte arutamiseks. Mis ei tähenda, et nende muutmist ei peaks algamata, kui see otsustatav on. Nimetatud seaduste rikkumisel võib trahvi teha nii inspektor kui ka kohus; esialgu on seda tehtud üksnes surmajuhtumite puhul. Laevadega seotud surmajuhtumiteid on tänava I kvartalis olnud viis, õnnetusjuhtumite akte on saadud 20 ümber. Aga õiget statistikat tegelikult ei ole, sest kugi peab, ei saadeta ometi tihipeale akti üht eksemplari inspektsioonile. Kutselaste statistika näitavat, et möödunud aastal oli meil kümnekond juhtumit. Soomes oli neid umbes 2000! Järelikult jääb meil väga palju juhtumeid lihtsalt fikseerimata. Ja ega (eriti väikestes ettevõtetes) juletagi õelda, et juhtus õnnetus või tuli haigus, seotakse näpp niisama kinni ja töötatakse kangelaslikult edasi.

Suured, ka endised liidulised ettevõtted täidavad töökaitsealaseid seadusi märksa korralikumalt kui uued, väikesed, puht "omad". Probleeme ei olevat "Eesti Mere-

laevanduse", "Ookeani" ja "Inrekoga". Õeldakse ikka, et seadusi ei ole. On küll: kui uusi pole, kehtivad ka kõik need vanad, mida pole ära muudetud, sealhulgas näiteks arstliku kontrolli kohta, ka tööriete väljaandmise kohta — see jutt, et osta aga ise, on seadusvastane.

**Uno Laur** merekindlustusfirmast "Consulting of Merchant Marine" rääkis kindlustusteemadel. Kindlustus on õiguslik tehing, milles kindlustusandja kohustub kindlustuspreemia eest, mida kindlustusvõtja maksab, tase juhustlikult tekkinud kahjud. Sõna *juhustlikult* lugeda rõhutatuna — selle vastu, mis juhtub niikuinii, näiteks laeva roostetamine, kindlustada ei saa. Kindlustamine on niisiis juhustlikkuse vältimine, aga seda võib

nimetada ka kahjude planeerimiseks. Laeva kindlustatakse tavaliselt tema tänase päeva turuhinna pealt. Turuhinna aga määrab, vähemalt välismaal, vastav firma õige ruttu ja laeva nägematagi. Ehk: "Mis kasu on kindlustusest? Seal on spetsialistid, kes lahendavad teie küsimused kõik nii ära, et lõppkokkuvõttes tuleb odavam kui ise tehes."

Liidu liikmeile edastati ka mitmesugust informatsiooni, näiteks, et Eesti Merelaevandus müüb osa oma vanadest "Spartak"- ja "Povenets"-tüüpi laevadest.

Kõige lõpus selgus, et koosoleku päeval ühendab Eesti Laevaomanike Liit 19 omanikku, kel on kokku 205 laeva (87% Eesti laevaregistrisse kantud alustest) kogumahtuvusega üle 6 000 000 brutoregistertoni.

**Mari Vamba**  
**Madli Vitismanni fotod**



Vasakul laevaomanikud, paremal liidu juhid: president Ülo Kollo ja peasekretär Olev Leino.



# Veel tohib arvata

Austatud lugeja, käesolev artikkel on koostatud, põhjendamaks Tallinna sadamate nimede ennistamist ja muutmist. Teie arvamused ja omapoolsed ettepanekud on teretulnud. Palume need saata aadressil:  
**Tallinn EE0100** tel: (26) 39 77 02  
**Viru 9** faks: (26) 39 77 03  
**Eesti Veeteede Amet** teleks: 173 833 EVA EE  
 Rannavalvetalitus  
**Valdo Välja**

1. Põüdsime maksimaalselt taastada vanu sadamate nimesid, mis olid kasutusel 1940. aastani.  
**Vanasadam** (Kesklinnasadam)  
**Kalasadam** (Vana-Kalasadam)  
**Sõjasadam** (Miinisadam)  
**Katariina kai** (Paljassaare kai)
2. Kuna paljude laevaremonditehaste sadamate kaudu toimub ka kauba väljavedu, siis kõrvaldasime vanast nimest sõna "laevatehas".  
**Peetri laevatehase sadam** — **Peetri sadam** (7. tehas)

- Beckeri laevatehase sadam** — **Bekkeri sadam** (Balti Baas + Piirivalvebaas)  
**Vene-Balti tehase sadam** — **Vene-Balti sadam** (Balti laevaremonditehas)
3. Kuna meil juba on üks Sõjasadam, siis ei pidanud me otstarbekaks Sõjalennu nime kandvat sadamat.  
**Sõjalennu sadam** — **Lennusadam** (Hüdro-sadam/Hüdro-lennukite sadam)
  4. Uutel sadamatel puuduvad ajaloolised nimed. Pidasime otstarbekaks anda neile asukoha ajaloo-ga seotud nimed või säilitada nende praegused nimed.  
**Paljassaare sadam** (Kopli sadam)  
**Pirita sadam**  
**Muuga sadam**  
**Kakumäe sadam**  
**Hundiipea sadam** (Kabotaazi/Hüdrograafia sadam)  
**Merivälja kai** (Merivälja muul)  
**Meeruse sadam** (Kopli-ranna sadam)  
 Kasutasime ajaloolist lahesopi nime, kus sadam

paikneb. Looduslike rannajoonte perioodil kandis see Meruse lõuka nime (esitatud 1881. a. kaardil). Selle nime tänapäevase eestikeelne kirjapilt oleks Meeruse.

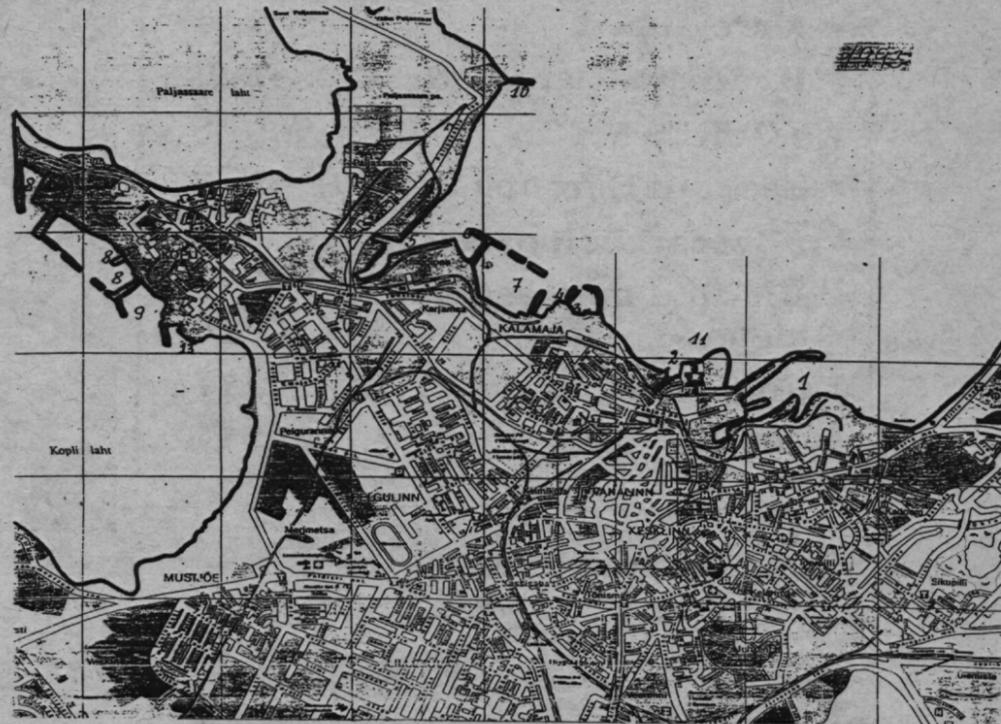
6. **Patareisadam** (Linnasadam)  
 Linnasadam on üldistav nimi, sest kõik Tallinna sadamad on Tallinna linna sadamad. Sadama vahetus läheduses asuvad veel praegugi kunagise Topeltpatarei varemed (rajatud 18. saj. algul).

Asutused, kust on hangitud materjale antud töö koostamiseks:  
 Eesti Arhiiviamet  
 Eesti Veeteede Amet  
 Keele ja Kirjanduse Instituut (Peeter Päll)  
 Meremuuseum  
 Tallinna nimekomisjon (Silvia Ehrenbusch)  
 Teaduste Akadeemia Raamatukogu  
 Veeteede Amet tänab kõiki abi eest ja arvab, et tehtud töö suudab kaasa aidata Tallinna sadamate nimede korrastamisele.

**Valdo Välja**

## TALLINNA SADAMAD

Uus nimi eesti keeles	Inglise keeles	Vene keeles
1. <b>Vanasadam</b>	Vanasadam harbour	гавань Ванасадам
2. <b>Kalasadam</b>	Kalasadam harbour	гавань Каласадам
3. <b>Lennusadam</b>	Lennusadam harbour	гавань Леннусадам
4. <b>Peetri sadam</b>	Peetri harbour	гавань Пеэтри
5. <b>Paljassaare sadam</b>	Paljassaare harbour	гавань Пальяссааре
6. <b>Hundiipea sadam</b>	Hundiipea harbour	гавань Хундипеа
7. <b>Sõjasadam</b>	Sõjasadam harbour	гавань Сьясадам
8. <b>Vene-Balti sadam</b>	Vene-Balti harbour	гавань Вене-Балти
9. <b>Bekkeri sadam</b>	Bekkeri harbour	гавань Беккери
10. <b>Katariina kai</b>	Katariina quay	причал Катариина
11. <b>Patareisadam</b>	Patareisadam harbour	гавань Патарейсадам
12. <b>Pirita sadam</b>	Pirita harbour	гавань Пирита
13. <b>Meeruse sadam</b>	Meeruse harbour	гавань Меэрузе
14. <b>Merivälja kai</b>	Merivälja quay	причал Меривьяля
15. <b>Kakumäe sadam</b>	Kakumäe harbour	гавань Какумяэ
16. <b>Muuga sadam</b>	Muuga harbour	гавань Мууга



## TALLINNA SADAMATE NIMED ON OLNUD:

1921	1922	1925	1929	1934	1938	1940	1993	Uus nimi eesti keeles	Uus nimi inglise keeles
1 Tallinna sadam	Vana sadam	Vanasadam	Vanasadam	Vanasadam	Vanasadam	Vanasadam	Kesklinna-sadam	<b>Vanasadam</b>	Vanasadam harbour
2 Kalarand	Kalasadam	Kalasadam	Kalasadam	Kalasadam	Kalasadam	Kalasadam	Vana-Kalasadam	<b>Kalasadam</b>	Kalasadam harbour
3	Lennu sadam	Lennu sadam	Lennusadam	Sõjalennu sadam	Sõjalennu sadam	Sõjalennu sadam	Hüdro-sadam/Hüdro-lennukite sadam	<b>Lennu-sadam</b>	Lennu-sadam harbour
4 Noblessneri laevatehas Peetri laevatehas	Peetri laevatehase sadam	Peetri laevatehase sadam	Peetri laevatehase sadam	Peetri laevatehase sadam	Peetri laevatehase sadam	Peetri laevatehase sadam	7. tehas	<b>Peetri sadam</b>	Peetri harbour
5 Uus sadam	Uus sadam	Uussadam	Uussadam	Uussadam	Uussadam	Uussadam	Kopli sadam	<b>Paljassaare sadam</b>	Paljassaare harbour
6 Uus sadam	Uus sadam	Uussadam	Karavani sadam				Kabotaazi/Hüdrograafia sadam	<b>Hundiipea sadam</b>	Hundiipea harbour
7	Uus sadam	Uussadam	Uus kauba-sadam	Sõjasadam	Kauba-sadam	Kauba-sadam	Miinisadam	<b>Sõjasadam</b>	Sõjasadam harbour
8 Vene-Balti laevatehas	Balti laeva-tehase sadam	Vene-Balti tehase sadam					Balti laevaremonditehas	<b>Vene-Balti sadam</b>	Vene-Balti harbour
9 Bökkeri laevatehase sadam	Bökkeri laevatehase sadam	Bekkeri tehase sadam			Beckeri laevatehase sadam	Beckeri laevatehase sadam	Balti Baas Piirivalvebaas	<b>Bekkeri sadam</b>	Bekkeri harbour
10							Paljassaare kai	<b>Katariina kai</b>	Katariina quay
11							Tallinna Linnasadam	<b>Patarei-sadam</b>	Patarei-sadam harbour
12							Pirita sadam	<b>Pirita sadam</b>	Pirita harbour
13							Kopli-ranna sadam	<b>Meeruse sadam</b>	Meeruse harbour
14							Merivälja muul	<b>Merivälja kai</b>	Merivälja quay
15							Kakumäe sadam	<b>Kakumäe sadam</b>	Kakumäe harbour
16							Muuga sadam	<b>Muuga sadam</b>	Muuga harbour

**Toimetusest.** Meie juba arvame. Ühiselt leidsime, et kui tohiksime ikkagi endistviisi tulla Vanast Sadamast või Vanast sadamast ja mitte Vanasadamast, siis oleme nõus mitte kirjutama lahku Hundi Pea ja Raud Salu. Rääkimata sellest, et oleme harjunud valitsust vaatama minema mõõda Lühikest jalga üles ja jälle Pikast jalast alla. Aga Patareisadama asemel kirjutaksime üldse mingi muu nime.

Veel meeldiks meile, kui nimesid pandaks eesti keelest lähtudes, mitte eeskätt vene või inglise keelele hakatakse üht- ja kirjutama teistviisi.

Heameelega oleme nõus teistsuguseidki arvamusi, kui neid toimetuseni jõuab, ära trükkima.

# Äriabielu

Nii sõnastas "Inreko Laeva AS" peadirektor Ülo Kollo enda juhitava erakapitalil põhineva ettevõtte ja riikliku aktsiaseltsi "Eesti Merelaevandus" äsja loodud ühisfirma "EMINRE" olemuse. Viimane alustab tööd 1. jaanuaril 1994 ja tegutseb reisilaevade opereerimisega Tallinn—Helsinki liinil. "Mõlemad osapooled on veendunud, et tegevuse koordineerimine ja jõudude ühendamine sel liinil teenib ka Eesti merenduse huve tervikuna ja loob võimalused selle edasiseks arenguks", öeldakse teabematerjalis, mis uue firma esitlemiseks 15. septembril kokku kutsutud pressikonverentsil ajakirjanikele välja jagati.

"Georg Otsale" palutud lehemeeeste ja -naiste ees kõnelesid "Eesti Merelaevanduse" peadirektor **Toivo Ninnas**, "Inreko" peadirektor **Enn Rohula**, "Tallinki" direktor **Peeter Veegen** ja Inreko Laeva ASi direktor **Ülo Kollo**. Uuest aastast on hr. Kollo "EMINRE" peadirektor

ja hr. Veegen arendusdirektor.

Kõik neli Tallinn—Helsinki liini pidavad parv- ja neli tiiburlaeva jäävad endistele omanikele, kes nende eest ka täielikult hoolitsevad. Uus firma hakkab tegelema pilettide müügi, reklaami, reisibüroo teenuste pakkumise, laevadel reisijate teenindamise, liini arendamise uuringute ja teenindava personali koolitusega.

Ümberkorralduste mõte öeldi olevat muuta klientide teenindamine paremaks. Iga päev tuleb Soome kaudu Eestisse palju välituriste, ja nüüd on otsustatud laevapiletite saamine teha eriti hästi kättesaadavaks. Seda mitte ainult Soomes ja Eestis, vaid terves maailmas. Selleks on vaja luua müügi võrk, kasutada tänapäevast arvutustehnikat, sideline jne. See nõuab aga küllalt tõsiseid investeeringuid. Kahe peale on need teadagi kergemad kanda. Sama lugu on koolitusega: teenindus peab jõudma niisugusele tasemele, nagu



Direktorite rivi: varasemast on ühe laua taga **Peeter Veegen (TALLINK)** ja **Toivo Ninnas (Eesti Merelaevandus)**, nüüd lisandusid **Enn Rohula** ja **Ülo Kollo (Inreko Laeva AS)**.

ise tahetakse pakkuda ja kliendid ootavad.

Koostöö algas öieti selle tõttu, et praeguseid väheseid sadamakohti optimaalselt kasutada ja sõidugraafikuid ühtlustada. On olemas head ja halvad kellaajad. Aga ometi pole mõtet kahte laeva

peaaegu ühel ajal välja saata. Nüüd muudab koostöö väljumisajad reisijatele kindlasti sobivamaks.

Eraldi rõhutati, et ühinemise eesmärk polnud liinil monopoolsesse seisundisse jõuda ja siis hindu tõsta — lubati, et need ei tõuse roh-

kem kui otsesed kulutused, näiteks sadamamaksud jms. Eestlased ei maksa mitte ainult pileti eest vähem, nad jäta laeva üldse märgatavalt vähem raha kui teiselt poolt lahte tulijad. Kasumit tekitab aga mitte niivõrd piletite müügist saadav raha, vaid see, mis laevas olles kulutatakse. Siit jõuabki ringiga tagasi kõrgetasemelise teenindamise vajaduse, s.t. teenindajate väga hea koolituse vajaduse juurde.

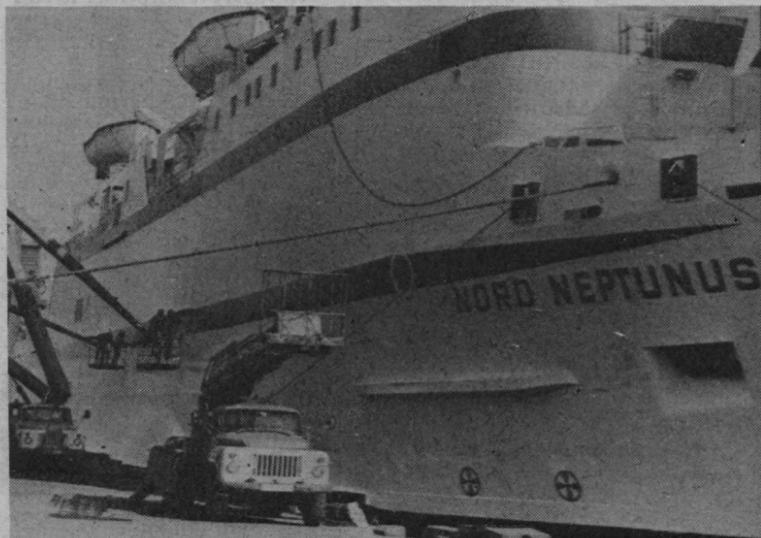
Ja üldse, nagu ütles hr. Kollo, pole kahel Eesti firmal mõtet teineteist tappa, parem on luua ühine poliitika ja taktika ning katsuda oma riigi jõududega toime tulla. Välisfirmad tulevad sellele liinile ükskord niikuinii.

Jää või uskuma, et "valitus" ja "opositsioon" võivad "rahva" parema teenimise nimel omavahel kenasti kokku leppida...

Muide, firma kaubanduslikuks nimeks saab "Tallink" — hr. Ninnase sõnul on see uuringute põhjal teistest populaarsem. Niisiis annab "Tallink" nii oma nime kui aadressi ja rekvisiitid uuele firmale. Loodame parimat.

**Mari Vamba**

## "Nord Neptunus" on tagasi



Suvi Gotlandi-liinil on möödunud, 27. septembrist olakse aprillini jälle Eesti-liinil. Laevapere sama mis mullugi, ka pool aastat "Estonia" informaatoreid kantseeldanud Heikki on oma laeval tagasi. Et öhtul ja hommikul informeerida, päeval aga näiteks tolmumejaga suristada.

Kapten **Jan Eklundi** sõnul oli Gotlandi-liinil tänavu palju sõitjaid ja laev sageli rahvast täis. Sama võib oodata siingi. Tema ja ka laevapere arvates võiks jääda vaheldumisi Gotlandi- ja Eesti-liinile sõitma.

Aga eestlased tahaksid aasta ringi igapäevast Stockholm—sõidu võimalust. E-Liini AS tegevdirektori **Johannes Johanson**i sõnul

otsitaksegi järgmiseks suveks sobivat laeva. See peaks olema korralik reisilaev — Eesti kroon on reisijad (peaaegu) võrdseks teinud ning liini siinpoolest otsast laevale asuvate reisijate osakaal lähenemas poolele.

Läänemere reisilaevanduse tihe konkurents on "Estline'i" pannud hindu kaaluks. Loota on, et nad kergemaks lähevad. Tallinn—Stockholmi liinil küll reaalseid konkurente veel ei paista, aga kui kõik hästi läheb, pannakse kevadest teinegi laev Eesti lipu all sõitma.

Firmal sellisest sammust vist kahju karta ei ole, sest samal ajal kui Rootsist tulev reisijatevoog on pikemat aega stabiilsena püsinud, on Eestist lähtuvate reisijate arv pidevalt suurenenud. Loode-tavasti on see piisav eeldus, et tulevaselt laevaperele samavõrd kui rootsi keelt, ka



eesti keele oskust oodata võiks.

**Madli Vitismann**

## "Öhtuleht" ↔ "Neste"

**"Öhtuleht", 5. august:**  
Paadid sundseisus

"Neste" paaditankla Pirital on avatud üksnes ajal, mil päike võtab. Kui keegi soovib öhtul kütust tankida, et varahommikul välja sõita, on tal kaks võimalust:

- tuua Järvelt autoga;
- kiruda monopolil ja loota, et "Statoll" kaevab linnahall ette paaditankimiseks kanali. Nii suudaks ehk "Neste" konkurendi poole kõõritades Pirital paaditankla ööpäev läbi lahti hoida.

Liina Vellandi tekst ja foto

**"Neste", 10. august:**

"Neste" Pirital tankla teenindab kliente suvel iga päev 8—22 ja talvel 8—20. Kuna öisel ajal, ka suvel, meremärkide halb nähtavus ei võimalda Pirital sadamasse turvalist sissesõitu, siis liikumine Pirital sadamavetes/toimub ainult valgela ajal. Autoliiklus RAS TOP territooriumil on samuti väike ning seega on tankla lahtiolekuaeg majanduslikke ning klienditeeninduse seisukohti arvestav.

Võimalikele küsimustele

saate vastuse helistades telefonil 42 35 82.

Lugupidamisega

AS Traffic Service  
hooldejaamade juhataja  
Tauno Ruoho

Nagu toimetusele teada, oli tegu juhtumiga 14. juulil, mil "EVA-007" vajus enne Paldiskisse sõitu kütust. Seetõttu sõideti eelmisel öhtul enne kella 23 Piritale, kuid tankla oli sel ajal kinni. Ka hommikul ei õnnestunud kütet võtta, sest hiljemalt kell 6.30 oli vaja välja sõita, et kokkulepitud ajaks, kell 10, Paldiskis olla. Ning "Öhtulehe" fotolt võib näha, et enne laeva väljasõitu on päike kõrgel olnud.

Tõe huvides tuleb lisada, et rohkem pretensioone toimetusele polnud ulatunud. Ka kolleeg, "Purjetaja" toimetaja Peeter Leola teadis öelda, et Pirital ollakse "Neste" tankla-ga rahul. Aga siiski,

**"Öhtuleht", 30. septem-**

**ber:**  
**Neste** pakub Pirital laevale kehva kütust

Tarbija läheb konkurendi

pooldi, kui kaupmees, kelle juures seni käidud, pakub halba kaupa. Kui naaberpooldi pole, siis tuleks see teha.

Suvel kirjutas "Öhtuleht", et Neste Pirital paaditankla võiks pikemalt lahti olla. Või Statoll võiks oma tankla juurde kannal kaevata. Külap konkurentsikartus oleks Neste tanklal lubanud kauem lahti olla. Tookord oli tegu laevaga, mis Kalasadamast öhtul Piritale tankima sõitis, et varahommikuseks väljasõiduks valmis olla. Nii tuligi olemasolevat vähest kütust kulutada ütle juurde saamata üle Tallinna lahe tagasi sõita, sest sõidusihit oli lääne pool.

Üleille pakuti aga samale laevale Neste Pirital paaditanklast juba teist korda tarvitamiskõlbmatut diislikütust. Laevad vajavad seda mitte 40—50 liitri kaupa, vaid tonnid. Ning mujale neil praegu kütust võtma minna pole. On muidugi võimalik tuua tsisternautoga näiteks Järvelt, aga hind on seal kallim. Pealegi lisanduks veokulu.

Ega jäagi üle muud, kui pärast pisikest arupidamist jälle

Piritale sõita ja loota, et siiski kvaliteetne diislikütus saadakse. Selline, mis laeva kallist "Mercedes Benzi" masinat ei kahjustaks. Ning teha veelkord ettepanek, et kütuse kvaliteeti tankimisel pitseeritud proovindu abil tagatakse.

Kurioosne on seejuures aga see, et Neste paaditankla suurklientid on riigilaevad, mida peetakse ülal Eesti maksumaksja raha eest — sealt kütust tarbivad nii piirivalveametid kui ka veeteede ametid laevad. Ehk lööb keegi oma kütusepoe püsti kõrvalkai äärde?

Liina Velland

**"Neste", ... oktoober:**

???

Võib lisada, et teadaolevalt on jällegi tegu "EVA-007-ga". Kord olnud nad ebakvaliteetse kütuse laevast välja, tsisternidesse pumbanud. Ent 28. septembril oli vanemmehaanik Raivo Veermäe kohe märganud, et asi pole õige. Nii jõutud tanki pumbata kõigest 15—20 liitrit kütust. Võeti kütuseproov ja sõideti Kalasadamasse tagasi. Aga ega rannavalvelaev või kaua kütuseeta seista — mine tea, millal ja mistõttu antakse käsk välja sõita.

Raivo Veermäel oli "Neste" ettepanek: võtta igal tankimiskorral kaks kütuseproovi ning säilitada need ühes tankija ja vanemmehaaniku allkirjaga pitseri all järgmise tankimiskorral. Üks laevas, teine tanklas — võib tarvis minna, kui vaja hakata kohut käima. Üks pool ei saaks teist ilmaasjata kallim masina rikkumises süüdistada ega teine esimest selles, et sodi tankis pole nende oma.

Loodetavasti klaarib "Neste", muretsedes firma hea nime pärast, selle juhtumi. Kuigi pole vaja muretseda, et suurklient konkurentfirmasse üle läheb — polegi ju mujale minna. Konkurentsita kauplemise oht on võib-olla hoopis selles, et nii võib "Neste" ükskord suure jao Eesti riigilaevastikut hoopis kai äärde seisma jätta.

Sedasama kartust võis lugeda 2. oktoobri "Öhtulehes" peatoimetaja päevakommentaarist.

Veeteede ameti laevastikuosakonnas öeldi, et tõsiselt kaalutakse üleminekut firma juurde, kes suudab tagada stabiilse kvaliteediga kütuse.

"Neste" seni vaikib.

**Madli Vitismann**



# Mere- meestele kodu tagasi?



Mereklubi on olnud koht, kuhu eestlastest meremeestel viimastel aastakümnetel suurt asja pole olnud. 60-ndatel olevat veel, küll enamjaolt vene neidudega, tantsimas käidud. Sestap oli Eesti Meremeeste Liidu volikogu liikmeil majas, mida seni ametlikult kultuuri- ja spordikompleksiks on kutsutud, palju huvitavat vaadata. Volikogulaste käigu Uus-Sadama tänavale põhjustas senise valdaja "Eesti Merelaevanduse" pakkumine liidul osa "kompleksist" — Mereklubi — üle võtta.

Nimetatud asutuse direktor Vladimir Baibakov rääkis

suurest tööst, mis aastatega ära tehtud: laulud-tantsud, keelteõpe; käsitöö ja maalmine; lapsed ja täiskasvanud; jolkad ja muud peod, sporditegemisest rääkimata. "Za god prokrutšivajem 25 000 tšelovek". Ent katuse, fassaadi ja torude remondiks oleks vaja 2 miljonit; 350 000 krooni kuluks lihtsalt väikese osalise remondi peale. Aga raha ei ole. Käia sponsoreid otsimas on lootusetu, sest igal pool öeldakse: teil on ju laevandus ja sadamad, mis te veel tahate.

Remondivajadus paistab muidugi maja igast otsast. Aga muu ka: süüdimatu arvamine, et laia kivitrepil servad peavadki sinised olema, punane kakskeelne loosung spordihoones peabki ütleva "Tere tulemast!", venekeelne silt samas hoiatama, et keegi ei vastuta garderoobi jäetud väärtasjade eest, väljamaiselt *bodybuilding*'ut kuuluvat uksest peab hirmsa

Igal pool on pime.

➔ "Down-townis", kus kõneleb klubi direktor Vladimir Baibakov ja kuulab "Tormilinnu" direktor Vladimir Ilves.

➔ Ka I korruse kohviku suured aknad on kinni kaetud. Öhtul on kohvik üldse kinni.

mordaga kaunistatud olema, ühe tänavaäärse ukse ees asfaldi sisse püstitatud müstiline liiper seisma või helistuudio aknalaua sibulad kuivama.

Peauksest minnes vasakul on kohviku moodi kõrts või vastupidi, paremal diskosaal. Miski sellest või kõik koos reklaamib end välisukse kohal sildiga *Night Club "The Tuttle"*. Teisel korrusel on muuhulgas hea koosolekutesaal, veel kõrgemal väikesed toad, kus nüüd ringid töötavad, vanasti aga meremehed elasid. Sest maja on ju Meremeeste Koduks ehitatud — 1924. aastal, meestelt kogutud raha ja sadamais igalt laeva tonnilt võetud maksu eest, lisaks laen. Võlgu ei jõutud ära maksta, ja nii ta läks Pikalaenu Panga kätte; 1940. aastal anti maja ametiühingutele. Hoones asus veel Meremeeste Kogu büroo — tollane "kaadriosa-kond", enne 1940. aastat ka merekool. Odavate tubade all olnud üks linna kõige kallimaid restorane: meremehed olivat igalt poolt maailmast toiduretsepte kaasa toonud ja kohalikud kokad neid siis teostada proovinud.

Nüüdseks on maja teise poole mõnevõrra äraremonditud keldrisse "Down-towni" nimeline paari mänguautomaadiga venekeelne joogining söögiasutus pesa teinud. Tema'p see treppe mööda marssimisest väsinud tulevaste omanike esindajad lõpuks vastu võttiski.

Soov elupõline meremeeste maja oma valdusse saada oli volikogu liikmeil ühine. Ent mis rahadega seda hallata? Meremeeste Liidul pole ju endiselt sentigi. Putkama-jandus sisse lasta? "Hotell või bordell?" nagu kõlas üks irooniline hüüatus. "Miks nii?" arvas teine mees, "kõrge mainega firma navigatsiooniriistade või jahiomani keele vajalike kaupade pood poleks üürilisena sugugi liias." Merelisi rentnikke leiaks teisigi. "Down-towniga" samas tre-

pikoja kahel korrusel tööruume üürivas mereagentuuris "Nargen" oli ringkäigu ajal kuulda, et neil on huvi selles maja osas 25 aastaks kõiki nelja korrust rentida. Sel juhul aidataks fassaadigi remondida, praegune 5-aastane leping sunnib piirduma trepikoja remondiga. Ka rahvusvaheliste mereorganisatsioonide konverentside korraldamine võib tulus olla. Samuti kõlas mõte meremisson kampa kutsuda — neil juba praegu suured välissidemed, ja selles süsteemis on maailmas ikka raha liikvel. Ka teati, et on kohti, kus ITF on meremeeste maju kohe ise välja ehitanud. Uue loomise tuhinas ei arutanud küll keegi, mis saab neist paljudest, kes praegu selle maja ringides tegutsevad.

Nõnda ei jäänudki üksteiselt muud küsida, kui et kes tegelikult ja konkreetselt kogu selle asjaga tegelema hakkab, nullist peale? Realistid-pessimistid tundsid huvi, kes finantseerib kasvõi

Vana ja uus on sõbralikult kõrva.

➔ Ainuke nähtud vana mööbliese videokassettidega.

➔ Videomagnetofon aknalaua kuivavate sibulatega.

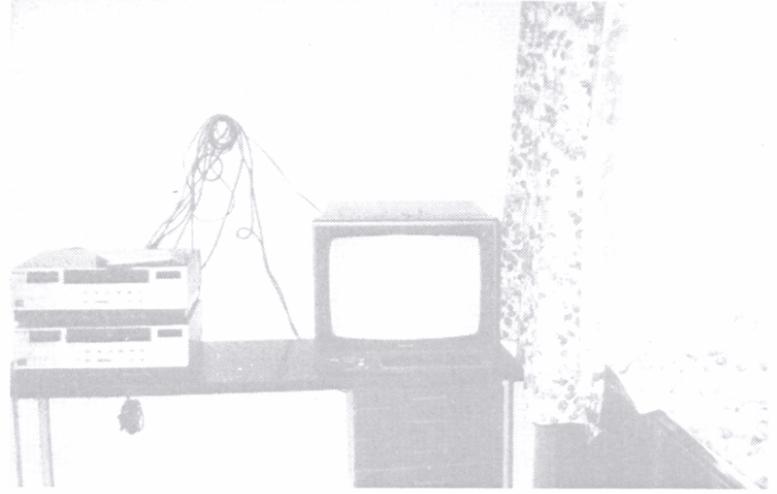
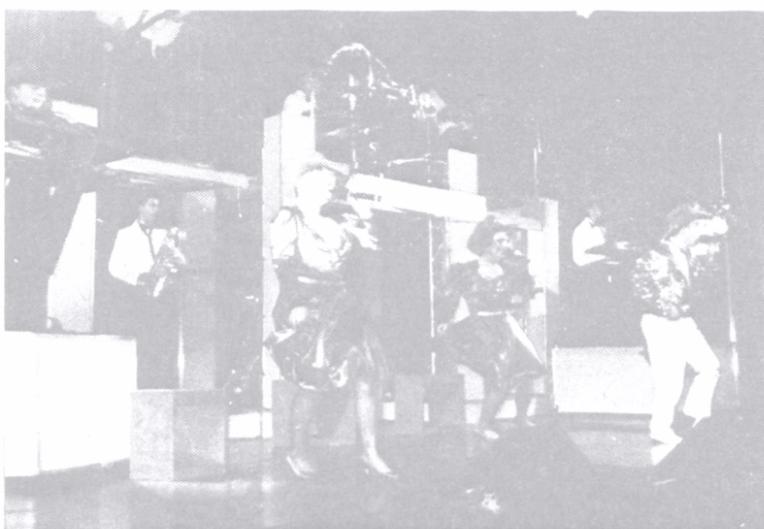
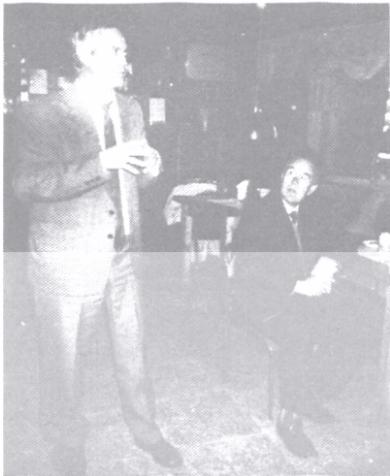
Vana külge on ehitatud uus (spordihoone).

tolle esimese töögrupi(kese)gi tegevust. Peale kontseptsiooni väljatöötamise, mis on isegi küllalt keeruline tegevus, vajatakse ju ka lihtsalt juristi, ehituseksperdi ja nõnda edasi. Riigiettevõtte vara üleandminegi on omaette probleem.

Töörühm soovitati moodustada neist, kes asja sisse usuvad ja sellest huvitatud on. Mida tehtigi. Esimesele kokkusaamisele kutsuti kõiki, kel mõni hea mõte — olla ju Henry Fordki öelnud, et idee on see, mis maksab.

Mari Vamba

Madli Vitismanni fotod



## Ansambel kapis

28. septembril andis Sakala Keskuses tasuta kontserdi USA õhujõudude ansambel "Tops in Blue". Neljakümne aastat tegutsenud ansambel, mille koosseisu ja programmi igal aastal uuendatakse, esineb USA õhujõudude baasides. Et paremini sõjaväelaste ja nende perede meelt lahutada, on laulu- ja tantsukavas stiile *country* ja *rock'n'roll*ni.

Sakala Keskuse lavale, mis üksnes presiidiumilaua jaoks mõeldud, mahtus siiski ära kapitaaline laulu- ja tantsulava, mille tagaseina riiuleil mängisid pillimehed. Selle kapi ja mõne komplekti kostüümidega (lõpuosas olid daamide pikad kleidid tähelipu värves) reisitakse mööda ilma. 5 näitsikut, 7 noormeest, lisaks üks koomik ja 7 pillimeest viivad kodutunnet kodust kaugel viibijaile. 10—

20 kontserti iga kuu, kõige ohtramalt detsembris (tänavu ka kuu aega kõrvalepõiget Ida-Euroopasse) nõuavad lauljailt-tantsijailt professionaalseid oskusi ja vastupidavust. Ent see kõik on inimese jaoks. Nagu seegi, et kavas peab leiduma midagi igale maitsele.

Kontserdil oli näha USA saatkonna töötajaid, keda samal hommikul oli häirinud pommiplahvatus, aga silma hakkas ka Eesti kõrgemaid sõjaväelasi ning veeteede ameti juhtkonda. Kui nendeni jõudis sõnum kontserdilt ja kavalehelt, mida kõike tehakse USA sõjaväes inimeste heaoluks, kasvõi ainult meeleolu parandamiseks, siis võib ehk loota, et võtavad eeskujuks. Ega sellepärast pea just ansamblist alustama.

Madli Vitismann

# Eestile üleantud hüdروgraafialaevad

Nimi	Ehitatud	Pikkus	Latus	Max süvis	Sõidu- piirang	Veevälja- Last surge	Max kiirus	Viimane remont
Zenit	1962 Gdansk	59,90	10,80	3,95	piiramata	1276 70	15,6	1977
GS-108	1968 Gdansk	58,45	9,36	2,50	6 palli	682 30	13,8	1989
BGK-630	1969 pk. A-7333	28,64	5,41	1,99	5 palli	127 9	12,2	1981
BGK-117	1967	28,64	5,41	1,99	5 palli	127 9	12,2	1974
BGK-931	1975	21,00	3,98	1,35	3 palli	40 10	9,0	1983
MKG-929	1975 Leningrad	11,25	3,30	0,73	5 palli	1 -	13,0	
MKG-844	1974 Leningrad	11,25	3,30	0,73	5 palli	1 -	13,0	

Nagu näha, iseloomustab neid laevu parimini ehitusaasta. Lähemalt vaadates võis ühtlasi näha, et need pole ehitatud inimeste jaoks. Mis teha, sõjaväe värk. Eks edaspidi paistab, kas hakatakse neid laevu maha kanda ja uusi ostma või remonditakse siiski vanu.

Laevad värvitakse esialgu nähtavasti rõõmsamaks kui senine sõjaväehall. Ning saavad tõenäoliselt ka ilusamad nimed kui seni. GS on nimelt *gidrograafitseskoje sudno*, BGK on *bolšoi gidrograafitseski kater* ja MGK — *maloi gidrograafitseski kater*. Need viimased on klaasplastist kerega, talveks tõstetakse kaldale.

Septembri lõpus kandsid laevad veel Andrease lippu,

Vana ja väsinud "Zenit"

kuid meremehi vormistati tööle Veeteede Ametisse. Tulvased riigilaevnikud hakkavad aga sama ligi poole vähem palka, kui maksis neile Vene sõjavägi, seega oleks palganumbrile vaja olnud soliidse huvides vähemalt number 1 ette kirjutada. Kuid nähtavasti rõhus laevaperesid rohkem senine ebakindel olek, seetõttu esialgu valju protestihäält kuulda polnud, pigem võis näha pingest vabanemise rõõmu.

1. oktoobrist pidi Veeteede Amet juurde võtma 66 meremeest. Nende hulgas oli Eesti kodakondsuse taotlejaid, mõned isegi Eesti Kongressi valimise eelsest ajast. Aga riigikeele oskusega on lugu halb. Leidus inimesi, kel on probleeme Eesti sissekirju-

tusega — sõjaväeosa likvideerimisega muutub sissekirjutus hüdروgraafialituse kaadriosakonda kehtetuks. Kuigi mõni mees on Eestis üsna kaua elanud, peab nüüd alustama ajutisest elamisloast. On näiteks lahutuse korral senise korteri perle jätnud ja ise uuesti kaadriosakonnast alustanud... Pole parata, seadus on selline.

Esialgu võetakse kõik need inimesed tööle ajutise töölepinguga 3 kuuks, seega uue aastani. Ja 1. oktoobrist kuni Eesti Laevaregistrisse kandmiseni peaksid laevad seisma lippudeta. Aga ei seisa, sest hüdروgraafialituse üleandmise lõppakt ei olnud selleks ajaks alla kirjutatud.

Madli Vitismann

"MKG-d



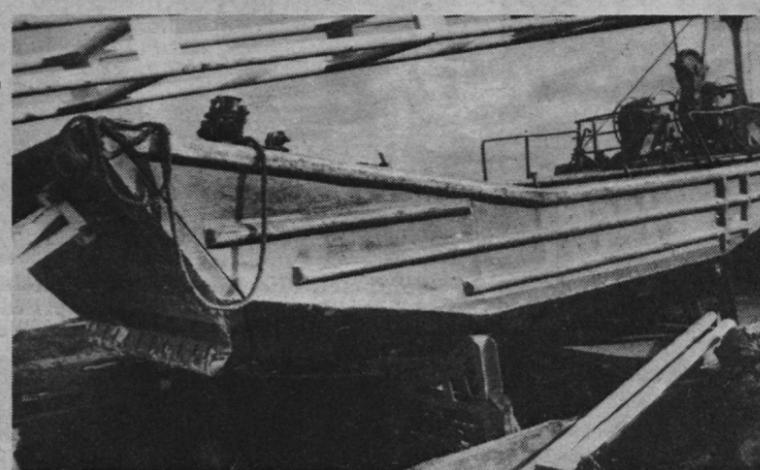
Dokumendid kogus kokku veeteede ameti komisjon, esimesena astus ette vanemtüürimees Anatoli Tšernetski.



➔ Värskest värvitud "BGK-117"



"GS-108" jääb, "GS-66" läheb ära.



Seda sõiduriista, millele raske nime anda, kasutati saartele sõiduks.



## Merehariduskeskus spordib...

Merekooli spordipäev peeti 28. septembril Järve metsas. Kavas oli 3000 m krossijooks noormeestele, 1000 m krossijooks neidudele ja õppejõududele, rühmadevaheline kõievedu ning õppejõudude täpsusvisked.

Võitjad:  
I kursus — Svetlana Kunder (LS11) 4.54 (1000 m)  
Andrus Liiv (hüdrogr.) 9.52 (3000 m)  
II kursus — Liivi Sulger (LS 31/41) 4.14 (1000 m)  
Allan Sults (LL 31/41) 10.17 (3000 m)  
III kursus — Olga Niko-

laenko (KT 52/62) 4.19 (1000 m)  
Aleksander Paal (MK 52/62) 9.52 (3000 m)  
Õppejõud — August Ingermaa 16.09 (3000 m)  
Rein Tammik (1000 m)  
Kõievedu: I koht — MK 31 (Kalle Visnapuu, Ringo Liepkalns, Siim Martson, Roland Silluta, Margus Noriko)  
II koht — LL 52  
III koht — KP 11  
Täpsusvisked: I Eugen Olle 29 p.  
II Rein Tammik 29 p.  
III Heino Punab 21 p.

Spordipäeval osales üle 500 kadeti. Ilm oli ilus, sügiselt soe. Võistlustest võeti

aktiivselt osa, eriti emotsionaalne oli kõievedu.

Teet Kolk

## ...ja kirjastab

Eestikeelset merendusliku kirjavara pole just ülearu palju. Eriti hädas on noorte meremeeste kasvatajad. Merehariduskeskuses moodustati oma kirjastusgrupp, mis on asunud vajaliku materjali välja andma. Kooli nime ja embleemi all on jõutud mõndagi ära teha, autoreiks oma õppejõud. 1993. aasta numbrit kannavad K. Laigna ja A. Haavamae "SFAARILINE TRIGONOMEETRIA", A. Kerge

"LINEAARALGEBRA JA ANALÜÜTILINE GEOMEETRIA", E. Topniku "TEOREETILISE MEHAANIKA ÜLESANNETEST" kolm vihikut: staatika, kinemaatika ja dünaamika.  
Avaramasse maailma aitavad kindlasti Arvo Ojametsa koostatud "ENGLISH FOR NAVIGATORS" ning Lembit Liimandi koostatud "VÄIKE INGLISE-EESTI KALAPÜÜGITEHNIKA SÖNASTIK".  
Reet Naber

## Õnnelik õnnetus

Augusti lõpul juhtus Hamburgi Hansasadamas omapärane õnnetus. Sildumisel põrkus mootorlaev "Espe" vastu kraanat, mille poomi (noole) pikkus 25 meetrit. Kraana poom (nool) kukkus teisele kraanale ja see omakorda kolmandale. Allakukkunud kraana poomid (nooled) vigastasid laotust ja veokeid, mis seisid sadamakail. Õnneks inimesed viga ei saanud. Laeva vigastused ei vääri märkimist. Pärast pisiremonti väljus ta järgmisel päeval sadamas järjekordsele reisile.

Näiliselt pisiviga laeva manööverdusel võib põhjustada tõsise õnnetuse sadamas. Sellelaolisi õnnetusi sadamates püütakse vältida sadamaloostside abiga, kes on oma ala kõrge klassiga asjatundjad ja tunnevad peensusteni oma sadama eripära laevade manööverdusel.

Eduard Hunt

# TURIST - '93: tänavu märgatavalt etem kui mullu

Eesti Turismifirmade Liidu korraldatud turismimes "Eesti Näituste" Sinises ja Valges paviljonis on septembrilõpu traditsiooniks muutunud. See-kordne jättis võrreldes eelnevatega väga hea mulje. Tunduvalt rohkem kui varem on tänavu näha Läti ja Leedu turismifirmasid. Paarisaja kohaletulnud firma (kohal oli 240 firmat 17 riigist) hulgas oli vast 6-7 sellist, kes enesetutvustamise-müümise eest kõikeväljanevalt ei hoolitsenud. Näiteks KLM.

**Hiidlastel läheb ägedalt!**  
hõiskas Hiiumaa Koduloomuuseumi peavara-hoidja **Helgi Põllo**, surus õllekannu kätte ja kut-sus Hiiumaa kuulsat "kahemehekiigatooliga" kiiku-ma. "Kirjuta, et me oleme hirmus head," pani ta südamele. Muidugi nad on. Loe kasvõi mitmes keeles kättesaadavat Hiiumaa Reisijuhtide Seltsi enesetutvustuse algust:

"Hiiumaad luues läks Vanajumalal vist midagi



➔ Hiidlased ja ➔ kihnlane — rahvarõivas on kõige ilusam rõivas.



segamini — ta tegi saare väljast väiksema kui seest. Seepärast tervitavad kaugeltulijat pisikese maalapi asemel pikad tühjad maanteed, risti-rästi vooklevad metsarajad ja lugematud rannakilo-meetrid. Õige tee leidmine võib osutuda raskeks. Hiiumaa avastamine nõuaks päevi, nädalaid, kuid. On ka teine võimalus — asjatundliku inimese abi. Selleks on Hiiumaa OMA GLIID. Ta jutustab päikese särke, naljatab näod naeruseks ja mis peasi, TUNNEB TEED, KUHU VAJA."

Tutvustasid end mitmekesi paaris boksis, põhi-rõhk külalissadamate poolt pakutaval ja käsitööl.

Ranna- ja mereelu propageerimine oligi suurema osa väljapanekute dominant. Parema pildi saavu-tamiseks oli koostööd organisatoorselt ning end sisse seatud ühistes boksides. Tore oli ka kihnlaste nurgake: "EMMI" pakkus kommi (kodu-maist), AS "Kihnurand" esindaja **Anneli Akker-mann** kutsus kõiki saarele. Kui vähegi ilma on, kujutab lahtises veoautokastis ringsõit saarel ning

värskes õhus kohapeal küpsetatud leiva ja sooja suitsukala söömine, kui veel Kihnu naised oma laule laulavad ja tantsivad, kauge-kauge lapsepõl-ve meenutamist maainimestele ning midagi päris eksootilist nooremale põlvele või heaoluga harju-nutele. Ka on Kihnus hakatud arendama talutu-rismi.

**Kaljo Kaasik** AS "Syd-West"-ist tutvustas lõbu-sõidulaeva "Vesta", mis teeb huvireise Pärnu lahe-le ja viib turiste Kihnu. Korraga saab peale võtta kuni 40 inimest, kelle kasutada on ka baar. Saarel on teenindus jäetud "Kihnuranna" hooleks.

Saarlattel ja pärnakatel oli palju näidata-soovi-tada, muuhulgas "PÄRNUSSE TAAS EESTI OMA MEREKAARDI JÄRGI": see oli Eesti Veeteede Ame-ti ja AS "Regio" koostöös valminud merekaart "Liivi Läht Pärnust Ruhnuni" moodsus 1:100 000, esma-trükk 20. 07. 1993.

Esimesi samme turismialal on hakanud astuma AS "Stenga" koos hotelliga "Kalur" Paljassaare 37. Ööbimisvõimalusi pakutakse Eesti kodanikele ala-



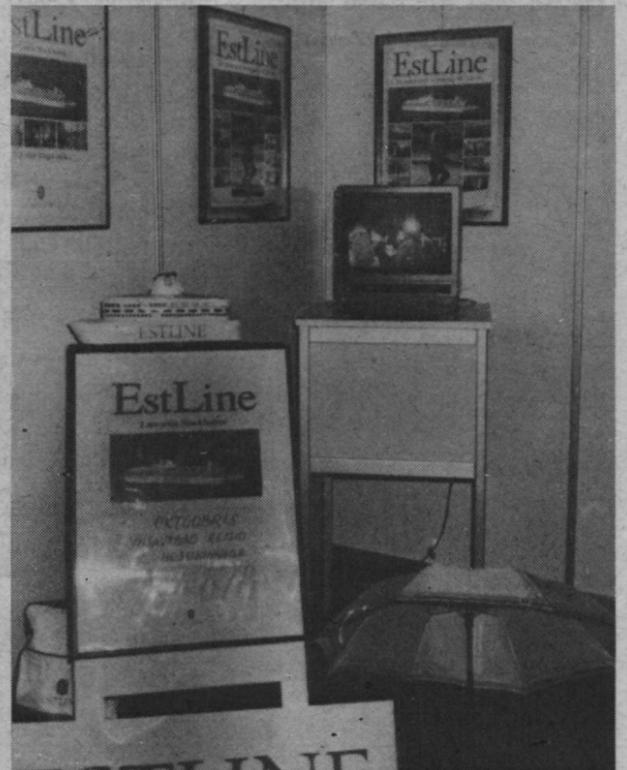
Paadi ümber mahtus ära kümnekond firmat.

tes 30-kroonise voodikohast kolmeses toas ja mittekodanikele alates 40 kroonist, 3-toaline luks-number maksvat 200 krooni. Nagu kolmekeelne reklaamvoldik lubab: "Hotelli hoone ühtib suure-päraselt Paljassaare poolsaare maastiku pildiga, majade ja ehitiste arhitektuuriga."

Naabriteks oli neil turismiühistu "Reis", kes pak-kus muuhulgas välja Jõulureisi perele Soome Es-posesse — täiskasvanutele 610.—, 6-12-aastaste-le 170.— krooni. Et anda peredele võimalust koos sõita.



Soomlased olid ühes näituseboksis koos, "Viking Line'il" vaid üks eksponeerimispost, aga "Sally Albatrossi" Allu rääkis koguni eesti keelt.



Kõige suurem muudatus möödunud aastaga võrreldes oli toimunud **Eesti Mereturismi Assot-siatsiooni** väljapanekus. **Sulev Roosmaa** ja **Helle Hallika** olid kõvasti ametis, huvilisi jätkus nii paa-ti uudistama kui ka laua äärde äriasju arutama. Tegevdirektor **Helle Hallika** tegi messipäevadest kokkuvõtte: "Rahvast käis ja käis ja nii kogu messi aja. Meil on praegu 14 liiget, väljapanekutega esi-nesid **Tallinna Sadam**, AS "Gotta", mis tegeleb merekaartide müügiga, meremärkide parandamise ja paigaldamisega, **Concordia Reisibüroo** tegeleb piletimüügiga üle kogu maailma, aga unistab ikka-gi **Käsmu** sadama elluäratamisest. AS "Pointex" tõi kohale meie väljapaneku kõige atraktiivsema osa, **Haapsalu Jahtklubis** ehitatud puupaadi, mil-lel on suurepärase viimistlus, kuus korda üle laki-tud, vaskkruid säravad. Osalesid ka **GT-Projekt**, sadamate projekteerija, AS "Silvest", mis haldab **Kukruse** sadamat. See on suurepärase koht neile, kes tulevad väikese süvisega paatidega ning hin-davad vaikust ja rahu. "Dagotur" on meie ainuke Hiiumaa-liige. Meiega koos oli ka **TopSail**, nad pole küll assotsiatsiooni liikmed, kuid **Alar Volmeri** vi-deod ümbermaailmapurjetamisest, kust ta ise osa võttis, on unikaalsed ja elavdasid väljapanekut. Hea meel oli kuulda, et "Concordia Reisibüroo" premeeris oma inimest hea väljapaneku korralda-mise eest. Huvi meie liidu vastu oli elav, kuulda-vasti on liikmeid juurde tulemas."

Loomulikult olid väljas **E-Liin**, traditsiooniliseit tagasihoidlik, ja **Tallink**, traditsiooniliselt ligitõm-bavalt suure hulga firmasuveeniiride ja erinevate pakkumistega. Koguni meremuuseumist laenatud laevamudeli ja roolirattaga. Tuntud headuses **Kristina Cruises**, **Viking Line**, **Silja Line** ja suur hulk teisi. Väljapanekutele lisaks pressikonverent-sid, loengud, ärikohtumised, fotograafid, pillimäng — kokkuvõttes tore melu.

Reet Naber  
Madli Vitismanni fotod

# Euroopa Sadamakaptenite Assotsiatsioon ESKA

Käesoleva aasta aprilli algul rahaldas Rahvusvaheline Mereorganisatsioon (IMO) oma järjekordsel sessioonil Euroopa Sadamakaptenite Assotsiatsiooni (*European Harbour Masters Association*) taotluse IMO konsultatiivorgani staatuse saamise kohta.

Kuna Eestis selle organisatsiooni tegevusest on vähe räägitud (kirjutatud) püüan tutvustada ESKA (EHMA) tegemisi ja eesmärke. Allakirjutanu on selle organisatsiooni liige 1988. aastast. Peale minu on assotsiatsiooni liige 1992. a-st Muuga sadamakapten hr. Rein Raudsalu, kes septembri algul osales assotsiatsiooni Täitevkomitee töökoosolekul Inglismaal. Palju aastaid tagasi leidsid Lääne-Euroopa sadamakaptenid vajaliku olevat regulaarselt vahetada tööalast informatsiooni ja arvamusi sadama tööd puudutavates küsimustes. Regulaarsed kooskõhised algasid 1961. a. Iga järgmise koosoleku koht ja teemade ring otsustati eelneval koosolekul. 30. mail 1985. a. Corkis, kus koosolekul osales enam kui 50 sadamakaptenit 15 riigist, leiti olevat otstarbekas moodustada assotsiatsioon oma põhikirja, kodukorra ja juhtorganiga. (Selleks ajaks olid enamikus Euroopa mereriikidest moodustunud rahvuslikud sadamakaptenite ühendused). Assotsiatsiooni kongressid otsustati korraldada iga kahe aasta järel mais alates 1986. aastast. Järjekord-

ne, viies kongress toimub 1994. a. mais Marseilles.

Praktilist tööd tehakse töörühmades:

1. Laevade ja väikelaevade liikluse organiseerimine sadamates ja nende lähistel.
2. Parv- ja kiiralaevade liiklus.
3. Keskkonnakaitse.
4. Ohtlikud veosed.
5. Merendupersonali ettevalmistamine ja kvalifikatsioon.

Kongresside vaheajaks võidakse moodustada täiendavaid töörühmi vajalike probleemide uurimiseks ja soovitude või resolutsioonide väljatöötamiseks. Töörühma juht või mõni töörühma liige teeb kongressil ettekande ja esitab vastava resolutsiooni projekti. Kongressi resolutsioonid võetakse vastu täieliku konsensusel korral. Paljusid neist on IMO tunnustanud ja need on saanud IMO resolutsioonide aluseks. Praegu tegeleb viies töörühm Bremeni sadamakapteni hr. Roosi juhtimisel sadamaloostside ettevalmistamise ja treenimise probleemidega. Vastav resolutsioon või arvamus võetakse ilmselt vastu tuleval (1994. a.) kongressil ja esitatakse IMO'le. Muide, RE Tallinna Sadama lootside ettevalmistamise süsteem on leidnud komisjonis heakskiitu.

Assotsiatsiooni töö koordineerijaks kongressi vaheajal on Täitevkomitee, millesse kuuluvad president (hr. Noelke, Bremerhaven) ja kaks tema asetäitjat, tuleva-

se kongressi juhataja ning sekretär. Täitevkomitee koosolekud toimuvad vastavalt vajadusele ja sinna kutsutakse, kui vaja, ka mitteliikmeid. Septembris toimunud koosolekul oli arupidamine assotsiatsiooni tulevikust ja ettekande teemadest tulevase kongressil. Tihedat koostööd tehakse paljude tuntud merendusorganisatsioonidega; BIMCO, IALA, IMPA jt-ga.

Kongresside korraldamine on võrdlemisi kulukas ja vaatamata osavõtumaksule jõukohane rikastele sadamatele. Peale väga tiheda ametialase programmi (loengute ja ettekannete) on tavaliselt ka sisukas kultuuriprogramm. Et enamik sadamaid on munit-sipaalomanduses või -alluvuses, siis korraldab linna- ja tavaliselt kultuuriprogrammi raames vastuvõtu.

N. Liidus olid sadamakapteni funktsioonid erinevad Euroopa sadamate sadamakaptenite funktsioonidest, seepärast oli esialgu raske end "häälestada assotsiatsiooni töö lainele". Nüüd, kui meie funktsioonid ja eesmärgid on põhiliselt samad mis kõigil teistelgi, pakub osalemise töörühmades huvi ja rahuldust.

Tulevikule mõeldes – peaks aru pidama Eesti sadamakaptenite liidu või ühenduse loomise üle. Olen kindel, et sellest oleks tulu nii sadamatele kui ka sadamakaptenitele.

RE Tallinna Sadam  
sadamakapten  
**Eduard Hunt**



## Rannavalve stiilis

Rootsi rannavalvelaev "KBV-181", mille kodusadamaks on Slite Gotlandil, tõi 20. augustil Eestisse tagasi Rootsi rannavalve korraldatud kursustest osavõtjad.

Kopliis piirivalve baasis seisnud laeval sai koduses (selline pidi rannavalve kotte olema, et kõik aitavad kõiki, ka tütu ajakirjanikuga suhtlemisel) õhkkonnas Rootsi-poolseid kommentaare kuulatud. Rannavalve koolitusadministraator **Håkan Flenhagen**, kapten **Folke Gustavsson**, inspektor **Mats Ackell**, masinašeff **Lars-Erik Olsson** ning **Sven Innala** rääkisid oma tööst ja muljetest. Laev on muidugi ideaalses korras ja võib aru saada meie piirivalve mereosakonna meestest, kes ütlevad, et selline on meie unistus. Mehed peavad oma teenistusest ja laevast suuresti lugu. Ka Mariannest, kes laeval töö on. "Marianne on suurepärase kokk," teatas kapten uhkusega ja kõik plaksutasid nõusoleku märgiks käsi.

Meie meeste õpetamisest oli rootslaste nägemus järgmine: "Tahame näidata, kuidas rannavalve toimib. Kaks esimest nädalat oli teoreetiline ettevalmistus, järgnes nädal praktilist tööd laeval. Rootsi on andnud ja ehk annab veelgi oma laevu Eestile. Oleks tore, kui teie omad neil kiiremini kohaneksid ja hakkama saaksid. Merepiirivalvet ning rannavalvet on raske ette valmistada. Oleksime rahul, kui suudaksime teile õpetada ka seda, milliseid teiste poolt varem tehtud vigu oleks võimalik vältida. Selle grupiga töötamisel oli veidi raskusi, see oli komplekteeritud väga ebaühtlaselt. Mõned mehed olid merd sõitnud ning neile oli kerge seletada. Mõned polnud aga üldse merel olnud. Mõni mees oli kohal rohkem kui turist. Nii on raske efektiivselt töötada. Aga teadmiste omandamise tahe oli olemas."

Millised probleemid on Rootsi rannavalvel meie laevadega olnud?

"Mõnikord oleme hädas Poola ja Balti riikide kaluritega. Riikide vahel on sõlmitud mitmesuguseid kokkuleppeid, probleemid tekivad sellest, kui kokkulepete reeglites aru ei saada või neid ei järgita. Me oleme Eesti suhtes sõbralikud ja arvame, et kui nõudeid paremini teataks, neid paremini ka järgitaks."

Tallinnast läks "KBV-181" edasi Läti, et sealt samasugune grupp Karlskronasse õppima viia.

Reet Naber

Pildil on "KBV-181" roolikamber, kadestamisväärsest mugav ja hästiseadmetatud.

## Võtke spetsialist kaasa!

Maailma laevanduses muutub üha aktuaalsemaks laevaliikluse järelevalve. See on hädavajalik meresõidu ohutuse tagamiseks. Nagu mitmel muul alal, on siingi Eestil "teatud mahajäämus", mis tähendab öieti seda, et kui me tõesti tahame etendada tasemel transiitsadamatega riiki, tuleb meil liikluse järelevalve korda seada ning muretseda tiptasemel varustus.

Mõtteid ja plaane ses suunas on liikunud, eriti pärast "Kihnu" avariid. Muuga sadamakapten **Rein Raudsalu** on Tallinna vajadusi silmas pidades koostanud radari-süsteemide väljaehitamise projekti, tutvunud vastavate keskustega mitmes Euroopa sadamas (Londonis, Göteborgis jm.) ning vastavate firmade toodanguga.

Septembri lõpus oli Eesti Veeteede Ameti peadirektori asetäitja **Kalle Pedaku** ja sadamakapten **Rein Raudsalu** juhatusel nõupidamine firma "Norcontrol" esindajate **Bernhard J. Greeni** ja **Einar Standiga** VTS-süsteemi (*Vessel Traffic Surveillance*) ostmise asjus.

Bernhard J. Green tutvustas lähemalt oma firma võimalusi Tallinna ja Eesti oludele sobiva süsteemi väljatöötamiseks. Ta rõhutas, et laevaliikluse arendamisel tuleb toetuda IMO konventsioonidele meresõidu ohutuse tagamiseks. Sadamais, mis on merele avatud, kus ei ole piki kanaleid ja jõgesid sõitmist, on laevaliikluse juhtimise seisukohalt isegi keerulisem julgeolekut tagada. Ka looduskeskkonna ning ranniku kaitsmine õnnetuste eest on tulemuslikum, kui töötab korralik juhtimis- ja järelevalvesüsteem, mille abil on võimalik jälgida, et iga alus sõidaks just sinna, kuhu vaja. Hispaanias on välja-

arendamisel kogu Atlandi ookeani rannikut kattev VTS-süsteem, kõige moodsam süsteem on üles seatud Londoni sadamas, keskusega Gravesendis.

Süsteem on vajalik ka militaar- ja paramilitaarprobleemide lahendamisel, nende hulka kuuluvad näiteks salakaubavedu ja piraatlus.

"Norcontrol" valmistab 60-70% kogu maailma VTS-süsteemidest, sellega alustati ca 10 aastat tagasi. Esimene süsteem hakkas tööle Inglismaal, järgmine Mehhikos.

Millised soovitusel oleksid Eestis alustajate?

**Bernhard J. Green:** "Meie oleksime muidugi huvitatud teile võimalikult palju müüma, kuid teil oleks ilmselt kasulik tagasihoidlikumalt alustada. Eelkõige tuleb hakata välja koolitama inimesi, kes oleksid suutelised neil aparaatidel töötama. Sel alal oleme valmis teid toetama niipalju kui võimalik. Kui teil mehed on olemas, on kindlam kogu süsteem välja arendada."

Milline on "Norcontrol" eelis teiste samalaadsete firmade ees?

**Rein Raudsalu:** "Enamik juhtimis-jälgimissüsteeme on välja töötatud, lähtudes laevaradarist, seda ümber ehitades. "Norcontrol" on ainuke, mis alustas kohe kaladaradarist, see on kontseptuaalselt ja psühholoogiliselt täiesti erinev tehnoloogia, selles on ka ta eelis."

**Kalle Pedak** kinnitas, et Eesti vajab efektiivset süsteemi kõigepealt sadamates, siis saarestikus ja mujal. Valitsuse tasemel on väljatöötamisel ühtse sidesüsteemi kontseptsioon, sellega tegeleb nr. Kae-vatsi komisjon, millesse kuuluvad mitmete ametkondade esindajad.

Järgmiseks komisjoni istungiks lubasid "Norcontrol"

esindajad oma ettepanekud esitada, Kalle Pedak soovitas kohalolnud komisjoniliikmeil ka spetsialist järgmisele istungile kutsuda. Mõeldes seega hr. Raudsalu.

Pärast seda nõupidamist suunduti *Merehariduskeskusesse*, kus arutati uue valmendi muretsemise võimalusi ning tutvuti *Piritall Reidijälgimiskeskusega*. **Reet Naber**

Kui seni oli kuulda, et navigatsiooniriistu võib Tallinnas leida Kadaka tee autoturult, siis nüüd ei pruugi nii kaugele linnaäärde enam minna. Kaupmehed on ostjale lähemale kolunud – rikkalikus valikus navigatsiooniriistu müüakse turismikaubanduse sõlmpunktis Viru tänaval, Bastioni õues.

Vene militaartributikaga kauplev keskealine mees ja kaks nahtagides noormeest olid enda ette lauale laotanud



Tuulemõõtja pakkus turistidele erilist huvi.

## Täika juba kesklinnas

magnetkompasse, gürokompasse, tuulemõõtjaid, peilingaatori, vanemat tüüpi kaja-loode, peotäie tüürimehe-joonlaudu ja muud, millele kõigele võhik nimegi ei oska anda. Osa asju vanemad, aga vask hoolega läikima nühitud. Osa tuli uusi, vutlareis ja tehasenumbritega.

Soome turistid siltasid päikeses säravat vaske ja pidasid aru. Uurisid lähemalt ka uuemaid riistu. Keegi ei paistnud huvi tundvat, kust

need pärit on. Räägitakse vaid, et laevade mahakandmise või üleandmise eel ujuvat sageli sedasorti kraami päevavalgele – igas laevas leiduvat tagavarasid, mis pole arvel. Võib-olla on seekordne väljapanek pärit hüd-rograafiaevadelt? Igatahes paistab tegu olevat äriideega, mida saaks ehk tulusamini rakendada. Avada näiteks kaupluse, talv ju tulekul.

Madli Vitismann

Sildi all for sale jäid vasakule hirvesarved, puusuveniirid ja militaartributika, paremale navigatsiooniriistad.



Pressikonverentsil: keskel kultuurijuhid Toralf Eskedel ja Roald Håland, paremal Eesti-Norra Seltsi esimees Jaak Kangilaski.



## Lõbus ja sõbralik Rogaland

24.–26. septembril peeti Eestis Norra kultuuripäevi. Norrat esindas Rogalandi maakonna kultuuridessant: sealsete maksumaksjate kull saadeti erilennukiga Eestisse pillvatantsuansambel, kaks pilliansambli ja näitus. Siinsele huvilistele olid üritused tasuta.

Põhjamaade Ministrite Nõukogu Infobüroos kultuuripäevade eelõhtul antud pressikonverentsil rõhutasid maakonna kultuurijuhid **Toralf Eskedel** ja **Roald Håland**, et nad on uhked selle üle, et esimesed sidemed sõlmusid kultuuri, mitte äri vms. kaudu – sellega on esikohal inimlikud väärtused. Alguse on sedalaadi koostöö saanud Eesti ja Stavangeri meremuuseumi kontaktidest.

Esimene suurem koostööprojekt, nagu kõmbeks öelda, oli 1848. aastal ehitatud luubi "Anna" af Sand küllasõit Pärnusse ja Tallinna 1990. aastal. Tookordne heeringaveerandik stavangerlastelt ja viljakott tallinlastelt alustasid kahe linna laiemapõhjalisid sõprussidemeid.

Nii uuendati pärast perestroikat ammuseid kontakte mõõdundu sajandi heeringakaubanduse ajast, mil kala vastu vahetati teravilja, lina, kanepit ja mida kõike veel. Ka puitu – Rogalandis võivat tänapäevalgi leida Baltikumi puudust maju. Ning seal on olemas ka Eesti selts.

24. septembril anti kontsert Mustpeade Majas. Vabalt ja sundimatu lõbuga esinesid Sandnesi rahvatantsurühma keskealsed ja vane-

mad lauljad-tantsijad. Nais- tel ehteks ümber tuhandete kroonide eest perekonnahõbedat, meeste rahvarõivas lihtsam ja vallatum. Teineteisele naeratavaid ja esinemist lustivaid paare jälgides ei pruukinud küll tulla mõttele, et enamjaolt on tegu abielupaaridega, mida tunnistas kavaleht. Lundehaugeni (muusika)keskkooli ansambel pikajuukselise heledapäise, just norra moodi lauljatariga võitis eriti publiku noorema osa südamed. Põhja-Rogalandi rahvamuusikud ning Griegi Solveigi-laul leidsid samuti sooja vastuvõtu – paistis, et kontserdile olid tulnud tõelised Norra-huvilised. Norralased pakkusid omalt poolt Olavi saalis sõpradele norra saia norra lõhega. Kuni sealgi tantsuks läks.

25. septembril käis delegatsioon Pärnus, kontsert oli Elisabethi kirikus. Pühapäeval, 26. septembril, oli kiriku-kontsert Nigulistes.

Kaasas oli ka näitusi, kaks neist avati kontserdi eel Mustpeade Majas. Üks Norra naiste käsitööst, niplispiitsi sai koguni tegemise juures näha. Teine, "Rogaland eile ja täna", kolis pärast kultuuripäevi üle meremuuseumi ning jääb vaadata oktoobri lõpuni. Selle näituse oli kaasa võtnud **Harald Hamre** Stavangeri meremuuseumist.

Sealtkandi sidemed Eestiga on õige ammused. Varasemad, kui uskudagi teadsime. Küllap on üsna vähe neid, kes teavad, et 971. aastal röövisid eesti viikingid tulevase Norra kuninga Olav Trygvasoni või et 200 aastat hiljem,

1171. aastal, istus esimene eesti õpilane Stavangeris koolipinki. Või et tänavu oli selliseid õpilasi paarkümmend.

Harald Hamrel on siiras huvi Eesti ja eriti Tallinna vanalinna vastu. Saagedasti siin käinud tähelepaneliku vaatljana olid tal jaganud väga täpsed hinnangud toimuvale ja reaalistlikud prognoosid edaspidiseks. Aga pildistamiseks sobivat kohta otsides valis ta endale taustaks Norra eestlase Ants Lepsoni maali reproduktsiooni. Ikkagi meri seljaga.

**Madli Vitismann**

# Seekord Euroopa vetes

Mait Põllu: "Kus on see õige meremeeste ametiühing?!"



Vanemmehaanik Mait Põllu jätkab:

Kapten tegi igaühaga meist lepingu, kus palk ja tingimused kirjas. Soomes-Rootsis käib palju jõgi-meri-tüüpi metsavedajaid, ja seal kontrollitakse niisuguseid asju. Savonlinnas kuulsime raadiost, kuidas ühes sadamas arreteeriti üks meie moodi Antigua-Barbadose lipu all sõitev alus. Seal oli kapten sakslane, mehed kõik venelased. Laadung oli juba peal, kui tuli ametiühingu kontroll. Selgus, et vene mehed saavad 300 FIM-i kuusi! Selle peale nad arreteeritigi. Ei tea, mis edasi sai.

Rotterdamis seisis meie kõrval üks laev, jälle ei ole ilus nime öelda. Kuulen, iga-vene mulin käib. Jutt nagu tuttav, kujud ka tuttavat. Eestlased. Malta lipu all, omanik rootslane – Rootsi eestlane. Rääkisime juttu; kui kuulsin, kui palju nad palka saavad, küsisin, miks nad ometi ei protesteerinud – nad said ju 2–3 korda vähem kui mina. "Olemä püüdnud ka, aga suguvennast omanik ütles, et tema sõidab siis Pärnusse ja Pärnu muul on koha ootel inimesi täis," vastasid nemad.

No kes siis meid vaeseid kaitseb?

Üks hea tuttav kapten on ühel Pärnu registreeritud firma laeval, tollel on kolm jõgi-meri-tüüpi alust. Nemad saavad ka armetult vähe palka. Näitasin neile oma laeva – ikka laev mis laev – aga neil on vene laev.

Tean üht meie meest, vanemmehaanikut, keda süüdistati laeva masina avaris. Palka talle ei makstud, mees tuli kaks kätt taskus koju. Pärast selgus, et tema polnud süüdi.

Veel ühele tuttavale maksis omanik hiljuti vähem kui leping ette nägi. Ootas kolm kuud, et äkki paneb juurde. Ei pannud.

"Esman" ja Pirta agentuurifirma püüavad ju ka nende asjade eest hoolt kanda, aga kahjuks see ei ole soliidne. See on vaid erafirma kaitse. Kus on see õige meremeeste ametiühing? ITF-i järgi p e a b. meremehele nii ja nii palju maksta. Kui sul on leping, aga selle järgi palka ei saa, siis lõhnab kohtu järele. Kui selline asi on juhtunud, siis peaks mees koju oma advokaadile helistama ja nõu küsima. Kellele aga helistada?

Mul on kinnisidee, mida olen igal pool rääkinud: meremeeste välismaale värbamisega peaks Eestis tegelema üksainuke riiklik või poolriiklik organisatsioon, kuhu jalg toetada, kui sa kusagilt läbi kukud. Vaata, kui hea oli vanasti nõukogude meremehe

elu: *Sovetski Sojuz* oli selja taga, ükskõik millises sadamas tegid paberi ja vajaduse korral said raha kohe kätte. Nali naljaks, aga kindla seljataguse küsimus on oluline.

Meil on ainult leping tööandja ja töövõtja vahel. Hea, et mul ei olnud eriti probleeme. Kuigi tööriideid, mis lepingus sees olid, ma küll ei saanud. Kinganumbrit küsiti ka, aga sinna paika see jäigi. See on pisiasi, aga ikkagi... Palk on nii väike, aga head tööriided, mis ei kulu, mis annavad igal pool nühki-da, mis ei kärise ja millel on õiges kohas taskud – on tegelikult väga kallid. Teed töö ära, viskad riided pesumasinasse, hommikul paned kivid jälle selga.

Mis Pärnu kai pealt meeste laeva võtmisse puutub, siis tugeva seljataguse või ametiühingu korral on võimalik näiteks sadamatõelised üles keerata, nii et need sellise meeskonnaga laevale laadungit ei anna. Seda on juhtunud. Ja teiseks – inimesel peab ju mingi meremehe paber olema, kui ta laeva võetakse. Siis ei saaks kõrvalt värvata, sest dokumente annab välja riik.

Vabade Meremeeste Ametiühing "Esman" on ka parem kui mitte midagi. Korralikud välisfirmad tahavad ju, et meremees, kelle nad tööle võtavad, oleks mingi ametiühingu liige.

Põhimõtte peab olema selline, et meie riigi kodanik oleks välismaal töötades võimalikult paremini kaitstud. Ja seda saab ikka vist eelkõige riiklikult teha.

Võib ju tekkida olukord, et näiteks üks sakslane tahab värvata just mind, aga riiklik firma ütles, et neil on järjekorras hoopis teine mees. Sel juhul sakslane ei võta meilt kedagi, võtab näiteks poolaka, kes on joodikust koka kaudu tuttav, et ikkagi oleks üks kindel punkt. Poolakad on muuseas väga krõbedad sellid, sest kui neist kellelgi mingid paberid on, siis nad nii madala palga eest tööd ei tee. Meie laevas olid seekord paberid vist küll ainult pootsmanil ja kokal. Madruseks oli paberiteta pootsmani väimees; pootsmani tütar oli vahepeal kokaks ja keevitaja lihtsalt keevitas.

On levinud arvamus, et meie meremeeste võimalikud ametiühingud on nõrgused, mingit jõudu mehi kaitseta neil ei ole, ja seetõttu laseb laevaomanik kõigepealt ametiühingusse kuulujad lahti ning võtab asemele need, kes sinna ei kuulu. Seda juhtuvat koguni meil Eestis.

Kui ametiühing tegeleb meremeeste välismaale tööle värbamisega, siis saab ta ju selle eest tasu, siis on ta ju rikas ja võimas. Raha käib ja liigub ning praegused agentuurifirmad on juba terved kaubalaevastikud soetanud.

Tagantjärele on raske midagi muuta – kõik on juba mööda lastud. Uut organisatsiooni tegema hakata on nüüd keeruline. Vaja on andmepanka. Arvutis peavad tuhandete meeste andmed sees olema: vajutad nupule ja arvuti viskab ammendava pildi ekraanile.

On ju olemas kastitais Meremeeste Liidu liikmekaarte, kus on ka andmed peal. Aga sellest on vähe. Vaja on andmeid selle kohta, millal ja missuguses laevas mees on olnud, mis firma masinad, mitu tonni, mitu hobujõudu jne. Paljud valivad mehaani-

kut selle järgi, kas ta on niisuguse firma mootorit üldse näinud, nagu tema laevas. Mina olen ikka kõigi firmade masinaid näpuga katsunud.

Aga aitab sellest. Kui ma täpselt teaks, mida teha, küll ma ütleks. Räägiks nüüd ilusat juttu ka.

Seekord sai palju väikesi Euroopa linnu näha – huvitav oli. Kõige vahvam oli Rootsis, see näib ikka täiesti sotsialistliku riigina. Jäi kohe hea tore mulje. Hommikul hakkab laadimine, aga nii kui kell kukub, jääb kasvõi viimane lauajupp tõstmata, hetkega on kõik kadunud.

Seda jälle ei oleks uskunud, et Londoni värk on nii räpane. Olime kogu aeg mahalaadimisel ühes sadama basseinis, mille lüüsvärvad ei töötanud. Mõõna ajal jäime kihisevasse porri – haisev ja jube. Siis tuli ballasti tankidest vett võtta, et diisel käiks – elekter, külmkapid, süüa vaja teha.

Kieli kanal on väga kihvt organisatsioon, sai ju seal iga paari nädala tagant läbi käidud. Paks udu, laeva nina ka ei palsta, aga minnakse täiskäiguga. Loots ise kamandab ja roolib.

Dordrechtis dokis seisamise ajal sai palju linnas käidud. Seda muidugi laupäeval-pühapäeval: tööpäev on tööpäev, siis ei lähe õhtul suurt kuhugi, võhm on väljas. Tore ilus linn. Huvitav on vana Kartiina-aegne vene kauba-hoov. Ühed hooned on nagu meie "Kolm öde", fassaadid kõrvuti, aga igaüks kuidagi isemoodi viltu. Üks ajalooliste teadmiste naine seletas, et vanasti taheti üksteisest erineda: üks mees tahtis, et päike paistaks paremini sisse, teine jälle vihma eest kaitses... Aga kirkutorn oli ka viltu, miks siis sedo otse ei ehitatud? Tuli välja, et sakslased armastasid juba 16. sajandil õlut juua. Jõid ja ehitasid...

Eesti asja sai ka kõvasti aetud. Mul oli terve virm meie kohta käivaid brošüüre kaasas. Enne minekut oli just turismimess, seal võtsin mitu kilo. Eks vana harjumus ole sees: varemalt pidi välisadamas Hruštšovi ja Breznevi kõnesid jagama.

Olen eluaeg purjetaja olnud. Kui jahtklubide lähedusse sattusin, läksin ikka klubisse kolama. Seal mõni mees tõstis jahti vette või veest välja või puhastas. Eks ma astusin siis ligi ja hakkasin rääkima. Küsisin, kas kolleeg Tallinnas ka käinud on. Kui ei, siis tõmbasin mõne brošüüri taskust välja: siin on linna pildid, kaart, ja kõrtsid ka kõik peal.

Eesti raha kulub päris palju. Meremeeste majades on seinad, mis üleni kõikvõimalike maade rahatähti täis. Ka paljudes baarides ja kõrtsides on erinevaid rahastid. Tegelikult oli Eesti kroone juba paljudes kohtades olemas. Newportis – Inglismaal Cardiffi lähedal – nägin seinapeal nii meie 25- kui 100-krooniseid. Nii et 1- ja 2-kroonistest ei aita ka välismaal.

Üldiselt oli tore tööreis. See, millest eespool jutt – see kõik oli tervendav kriitika. Välislaevas ikkagi peab sõitma – saame ise targemaks ja raha saab ka.

Üles kirjutanud  
**Mari Vamba**  
**Madli Vitismanni**  
foto



Tehtud töö aurulaeva "Liisa" vraki leidmiseks ja selle hilisemaks identifitseerimiseks oli siiski vaid sissejuhatuse hoopis tõsisemale ettevõtmisele. Ka järgnev lugu sai alguse suurest paugust, mis kostis Esimese maailmasõja päevil, täpsemalt 22. mai hommikul 1915. aastal merelt kuskilt Keibu lahe kandi. Nimelt uputas Saksa allveelaev U-26 seal ainsa torpeedoga suure Vene miiniveeskaja "Jenissei", mis üksinda, miinilaevade saateta piki Soome lahe lõunarannikut liikudes püüdis Revelist vaenlasele märkamatult Muhu väina pääseda. Kurikuulus U-26 oli enne seda, 1914. aasta septembris uputanud soomusristleja "Pallada" ning jõudis pärast "Jenissei" põhjalaskmist (1915. aasta kevadel) saata juba suvel sama teed ka transportlaeva "Petšora", enne kui ümmarguselt poolteise kuu pärast, 31. augustil 1915 Hiiumaa lähistel ise miini otsa sattus ja hukkus.

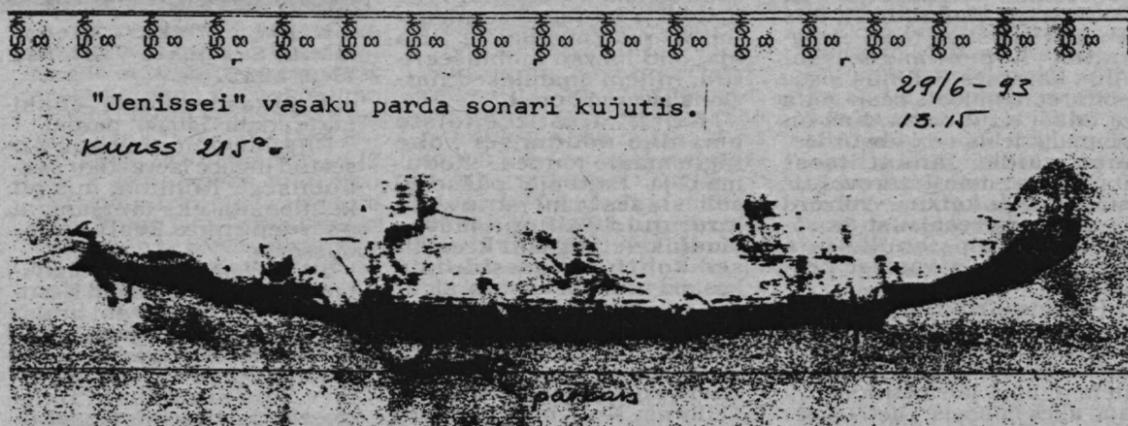
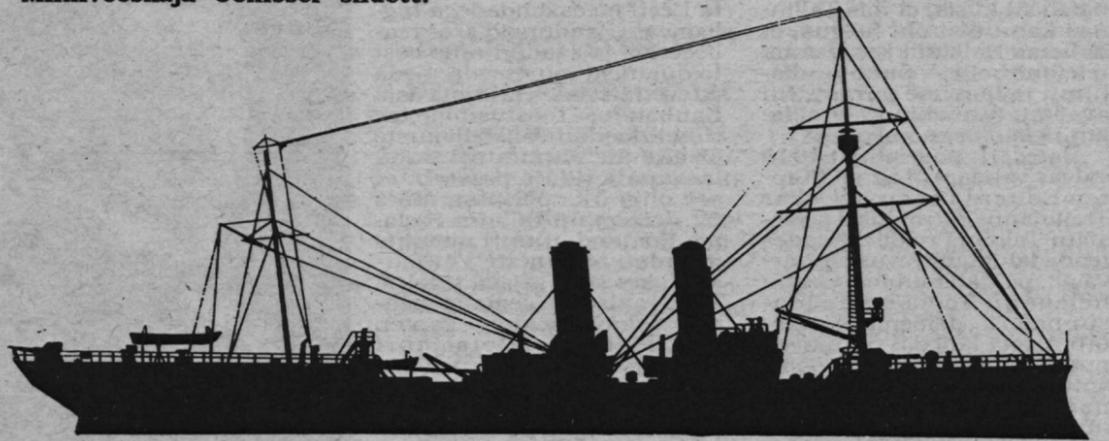
"Jenissei" vajus pärast torpedeerimist 10 minuti jooksul küllili ja läks põhja, viies enesega kaasa 298 meest. Pääsenuid oli ainult 21, põhjuseks külm vesi ning Vene küladest värvatud noorte meeste mitteküllaldane ettevalmistus meresõjaks. Hukkus ka komandör, 2. järgu kapten K. V. Prohhorov.

Kui siis laevastiku staabist sõjalaeva hukus süüdiolijaid hakati otsima, mõeldi välja versioon, nagu oleks allveelaev oma ohvrit rünnanud vasakust pardast, s.t. kalda poolt, kust vaenlast ei olevat osatud oodata. Nii või teisiti, kuid 2926 tonnise veeväljasurvega 91,4 m pikkune ja 14 m laiune sõjalaev 360 miini ja 20 torpeedoga pardal lebas põhjas ning Nõva kalurite põhjatraalidesse hakkas koos kaladega sattuma ka inimpealuid. Kaldal asuva kalavastuvõtupunkti riuilile olevat neid aastatega kogunenud kuraaditotsina jagu.

1930. aastatel püüdsid ettevõtlikud Eesti päritolu laevade töstjad (loe: metalliäri- mehed) "Jenissei" vraki leida. Veeteede Ametilt taotleti luba vraki tükeldamiseks ja vanarauaks müügiks, nagu teatavasti toimiti Muhu väinas soomuslaeva "Slava" vrakiga. Siiski oli otsimistehnika tolle aja kohta algeline ning sügavus 45–47 meetrit liialt

# Võlgade tasumise aeg Miiniveeskaja "Jenissei"

Miiniveeskaja "Jenissei" siluett.



suur, nii et vrakk jäi leidmata ja puutumata. Puutumatuks jäi sõjalaev imekombel ka Nõukogude tuukrite poolt.

Eesti Meremuuseum pidas tänavu suvel võimalikuks alustada vrakiga tutvumist tänu hästi laabuvale koostööle Rootsi uurimislaevaga "Altair" ning Peedu Sammasoo ja Ahti Pärna poolt Peterburi Sõjaarhiivist ülesotsitud ja väljatoodud laeva joonistele. Nii suure ja suhteliselt sügaval asuva vraki juures ei ole mõeldav teha tulemuslike allveetõid ilma põhjaliku ettevalmistuseta.

Vraki asendi ja seisukorra hindamiseks oli meil asendamatu riistana võimalus kasutada "Altairi" külgvaatega hüdrolokaatorit (*side scan*

sonar). See suurepärane aparaat võimaldab uppunud laevade ja lennukite, veealuste rajatiste, kalapüüniste ning tegutsevate allveelaevade avastamisel saada ka nende silueti ning mõõtmed. Maailmapraktikas on selle aparadi kasutamine nii mereuurin- gutel kui ka riigikaitse sama loomulik nagu koolipoisil tas- kuarvuti kasutamine. Eesti Vabariigil sellist aparati siiski veel ei ole.

"Jenissei" vraki uurimisel sonariga salme lühikese aja jooksul hulga vajalikku infot. Nii selgus, et vrakk lebab võ- rriga kursil 215°. Saime ka teada, et versioon, mille kohaselt miiniveeskajat torpedeeriti kalda poolt, oli vale. Vraki vasak parras on täiesti terve. Põhjendamatuks osutus ka Peterburi sõjaajaloo- laste kartus, et vrakk on katelde ja pardalolnud miinide plahvatusesega pooleks rebitud.

Nii sonari pilt kui ka kaja- loodi ehhogramm näitasid, et vrakk on kaetud kalatraalide jäänustega. Munakujulised traaliujukid on võrgulina ko- hati üles kergitanud, nii et hiljem sukeldudes oli neid kõrgeid "torne" pilkases pi- meduses tuukrilambi valgel üsna hirmuäratav vaadata.

Treenitud silm eraldab so- nari pildilt võrratult rohkem kui seal esimesel pilgul pais- tab. Tähelepanelik vaataja võib näiteks vraki kõrval näha lebamas laeva 7,5-ton- nise veeväljasurvega suurt parkassi.

Sukeldumised vrakile näi- tasid, et "Jenissei" lebab ligi- kaudu 45° kreeniga paremale pardale. Vrakk on suurelt osalt kaetud kalatraalidega, kohati on võrku 4–5 kihti. Korstnad on läbi roostetanud ning purunenud tükkideks. Mastid on samuti maha mur- dunud. Laevaruumidesse on hoovused kandnud suurel hulgal väga kergesti lenduvat püdelat muda. Kuigi vesi muutub sügavustes üle 25 meetri kristallselgeks, valit- seb seal all suure sügavuse tõttu peaaegu pilkane pime-

us. Vee temperatuur on +4°C. Kõikjal võrgud, trossid, nõõrid ja muud püünised. Võrkudes uppunud hülged.

Möödunud 77 aastaga on rooste metalli üsna isukalt purenud. Kohati on ahtri- pea- lisehituse seinad varisenud, paljastades kajutite sisemu- se. Tõstisime üles mõninga koguse kalatraalide poolt ärakistud ja osaliselt purus- tatud esemeid: peakompassi, avariirooli tumba koos rooli- ratta jäänustega, mõned to- redad valgustid jms. Leiuma- terjali on väga palju. Vist ei ole mõtet rääkidagi, et allvee- tööd "Jenisseil" nõuavad hea- de sukeldujate väga tõsist et- tevalmistust, professionaal- set varustust, tugevat dist- sipliini, ettevaatust ja vastu- tustunnet ning korralikku tootlustamist. Algajaile ja vä- hekogenenule on töö sellel vrakil väga ohtlik.

Kuidas siis "Jenisseisse" üldse suhtuda? Milline on laeva seos Eestiga? Kas on mõtet seda edaspidi üldse puutuda?

Eestiga on laeva ajaloolised sidemed midugi tagasihoid- likud. Kuuludes Balti laevas- tiku koosseisu, võttis "Jeni-

sei" osa sõjategevusest Eesti vetes ning tänapäeval lebab tema vrakk meie territoriaal- meres. On avaldatud arva- must, et las ta puhkab seal rahulikult edasi.

Kaldun siiski uskuma, et laevajäänusega võiks edasi tegelda. Aeg on halastamatu ning juba praegu varisevad seinad annavad alust karta, et aastate möödudes vajuvad kokku kõik vraki pealisehitu- sed ja komandosild ning ma- tavad igaveseks kinni sisse- pääsud laevaruumidesse. "Jenissei" on aga teadaolevalt ainus Eesti vetes asuv tervik- lik Esimese maailmasõja aeg- ne sõjaajaloo- ning tehnika- mälestis. Ühtlasi on see kogu Läänemere üks vähesid kät- tesaadavas sügavuses leba- vaid tolleaegseid sõjalaeva üldse. Tsaari-Vene sõjalaeva- na on "Jenissei" rikas pronk- sist ja vasest seadmete ning portselanist, fajansist ja klaasist sisseseade ja olme- poolest. Hoolikalt puhasta- tud ja konserveeritud leiud annavad võimaluse luua üli- malt atraktiivse Esimese maailmasõja aegse sõjalaeva maatilise näituse, eksponeerimiseks kas Meremuu- seumis, kunagi tulevikus loo- davas Sõjaajaloo muuseumis või rändnäitusena meil ja vä- lismaal.

Võimaluse korral jätkame vast tuleval suvel vraki doku- menteerimist. Enne leiuma- terjali ülestõstmist tuleb vraki nii seest kui ka väljast filmida ning pildistada. On- netuseks ei ole meil ei häid valgusteid, allveefotoaparaati ega -videokaamerat. Näen juba vaimusilmas "Altairi" jälle tulemas oma sonari ja muugal!

Muuseas, sama riistaga avastasime sel suvel Osmu- saare ja Põõsaspea neeme vahel 50 meetri sügavuselt 1916. aastal miini otsa jooks- nud Vene miiniristleja (*min- noi kreiser*) "Kazanets" vraki. Laev on täiesti tükkideks. See 73,2 m pikkune ja 7,2 m lai- ne sõjalaev viis enesega kaa- sa 45 meest. Rahu nende põr- mule!

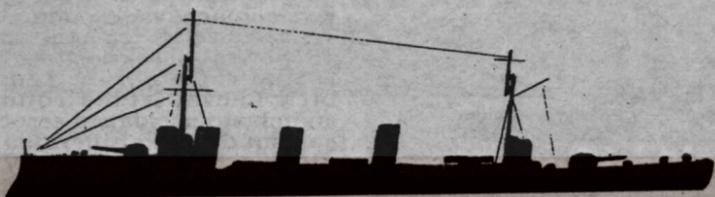
Oma sonar tuleks teadus- asutuste ja merendusorga- nisatsioonide ühisel jõul Ees- tile siiski muretsema. On tea- da, mida on vaja, kust seda saab ning mis see maksab. Peale kõige muu ootab üles- leidmist ka Eesti allveelaev "Kalev".

Tänavuse töö heaks korda- minekuks andsid oma panu- se kauplus "Nurmenukk" ta- suta hea toidu näol, Veeteede Ameti lootsiteenistus vastu- tulekuga "Altairi" lootsimise küsimuses ja Pirta sadam, mis Rootsi laeva Tallinnas vii- bides võimaldas selle seis- mist oma valdustes eriti soo- dustatud tingimustel.

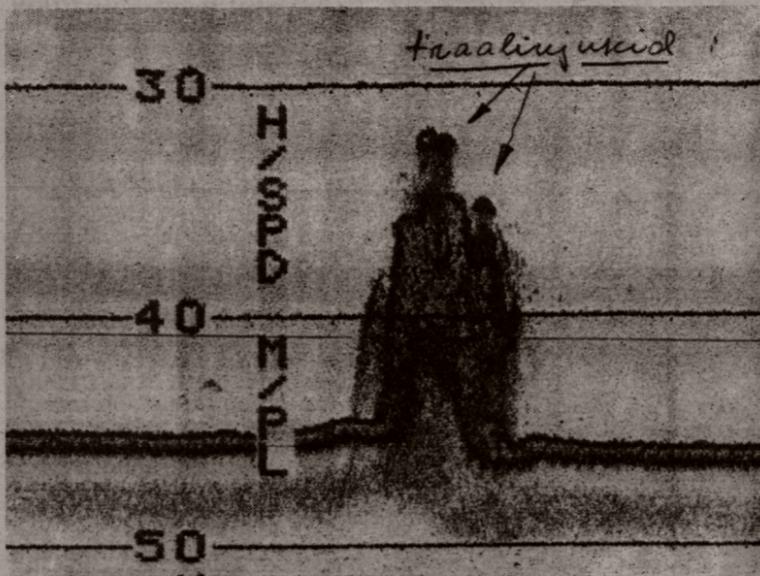
(Järgneb.)

Vello Mäss

Miiniristleja "Kazanets" siluett.



Ehhogramm traaliujukitega.



# Riikliku mereasjanduse algus

(Algus nr. 14 — 15)

Laevade üleandmine venis okupatsiooni lõpuni ja sõltus täielikult sakslaste arañagemisest. Sel ajajärgul võeti üle väiksemad jäälohkujad ja vedurlaevad nagu "Hector", "Vindava", "Reval", "Baltiski", "Vrangel", "Vulf" ja "Isabella". Nende pärastised nimed olid vastavalt "Jüri Vilms", "Tallinn", "Jaan Poska", "Paldiski", "Tugev", "Leiger" ja "Kõpu". Põrs tihti jätsid sakslased laevad lihtsalt maha ja lahkusid. Seetõttu on paljudes seni üles leida õnnestunud algallikates kasutatud sõnapaari üle võetud tõelist tähendust raske määratleda. Peamiselt jäeti maha Sadamatehastes remondis olnud alused ja tehniline laevastik (süvendajad, ujvakraanad, küttepraamid jne.). Laevade hävitamist tuli samuti ette. Seda tehti väljaspool Tallinna olevates sadamates väiksemate aluste — miiniraalerite, valve- ja sidekaatrite ning muude niisuguste laevadega. Meeskonnaliikmetel oli palju mugavam siit lahkuda mõnel suuremal alusel reisijatena ja nii neid väikeseid laevu uputati, pandi põlema või jäeti niisama maha.

21. novembril 1918 alustas tegevust veel üks riigiasutus. See oli Eesti Sõjavägede Peastaabi Mereväe Osakond, mille ülemaks sai II järgu kapten Rudolf Schiller. Osakond alustas sisuliselt Eesti merejõudude formeerimist, kuigi samal ajal tegeles riigi merejulgeoleku küsimustega juba kaks asutust: Tallinna Kindluse Piirkonna Rannakaitse (kapten Konrad Rotshild) ja Rahandusministeeriumi koosseisus loomisel olev Piirivalve (alamkapten Ferdinand Tõnso). Tahtmatult torkab silma sarnasus tolle ja praeguse aja vahel riigi mereasjanduse korraldamisel. Sarnane on ka üldine olukord. Praegu tahavad meil siin selles valdkonnas oma võimeid katsetada nii kaitse-, teede-, looduskaitses- kui haridusministeerium ja Jumal teab kes veel. Milleni see viib, eks seda näita aeg. Kuidas oleks 75 aastat tagasi läinud nende juba olemaolevate ja veel kavandatavate asutuste edaspidine areng ja tegevus, seda võib vaid oletada.

Eksperimentideks aega ei antud. 22. novembril 1918 N. Vene vägede rünnakuga Narvale algas sõda. See muutis olukorra täielikult ja seadis üles uued ülesanded. Lahingurindega maa poolt sisse piiratud olukorras oli meretransport ainus efektiivne ja kõige odavam ühenduse pidamise vahend välismaailmaga.

See elementaarne tõsiasi jääb alati jõusse ja seda ei tohiks kunagi unustada. Riigikaitse seisukohast võttes polnud Eesti Vabariigil sel ajal tegelikult mitte midagi olemas. Kõik alates maaväe rüüksustest kuni riigikassani oli alles organiseerimisel. Nagu teada, pöördus Eesti Ajutine Valitsus abipalvega Skandinaaviamaade ja Entente'i riikide poole. Valitsuse ja Maapäeva välisesindajad asusid oma asukohamaades abisaamise küsimustega tegelema. Nendega ühenduse pidamiseks kasutati Helsingit kui lähimat võimalikku siddepunkti. Teadaolevalt andmeil alustas sel eesmärgil ühenduse pidamist Helsingi ja Tallinna vahel kõigepealt vedurlaev "Isabella" (kapten Mihkel Tiitus).

Side kohta välismaailmaga ja üldise olukorra iseloomustamiseks võib näiteks tuua ühe anekdootliku juhtumi. Iseteadlikult arvati, et ükski välismaailmaga ühendav sidekanal ei ole korras. Ent

ühel päeval detsembri keskel helises Aegna saarel telefon (side Tallinnaga oli) ja kena naishää küsis, et mis Tallinnas ka uudist on. Selgus, et helistas Helsingi keskjaama telefonipreili — puht-uudishimu ja igavuse pärast. Nii avastati juhuslikult, et side-liin Helsingisse on korras.

Alates 21. novembrist 1918 valvas vahilaev "Laene" (Kapten Eduard Loomus) Oskar Treilmanni korraldusel sisse sõitu Tallinna reidile. Saades teada lahingutegevusest Narva all, pöörati muidugi peatahelepanu Soome lahe idasuunale. 2. detsembril avastati Aegna lähedal rahumeeli punase lipu all Tallinna poole sõitev suur kaubalaev. Signaalide peale alus ei vastanud. "Laene" suurtükist tehud hoiatuspauk mõjus, laev jäi seisma. Selgus, et see on "Severnaja Kommuna", mis on kaubalastiga teel Petrogradist Kopenhaagenisse. Alus kavatses Tallinna sisse sõita, et miinilootse peale võtta ja edasi suunduda. Kas on võimalik leida veel absurdsemaid näidete fanaatilisest usust nn. maailmarevolutsiooni võidukaiku — niivõrd ignoreerida reaalsust, et sõjategevust alustanult saata oma kaubalaev vastase poolele?

Paljudes trükkides on lugeda, et 4. detsembril 1918 vahistasid "Severnaja Kommuna" inglased. Tegelikult seisid nemad oma laevastikuga tol ajal alles Liibavis. Oieti on see laeva ülevõtmise kuupäev Tallinnas, sest 2. ja 3. detsembril seisis see "Laene" valve all Aegna taga tormivarjus.

SamaI kombel vahistas "Laene" veel N. Vene kaubalaevad "Zimmervald" (6. detsembril), "Respublikanets" ja "Lassal" (11. detsembril). Laevad toodi Tallinna, neil heisati Eesti lipud ja nimetati vastavalt "Kodumaaks", "Libaviks" ja "Baltoniaks". "Severnaja Kommuna" sai nimeks "Kajak".

Ajutine valitsus otsustas laevad ja nende laadungid lugeda sõjasaagiks, laevad saata Eesti meeskondadega Inglismaale, laadungid seal realiseerida ja saadud raha eest toiduaineid muretseda. Seda ettevõtmist asus juhtima äsja Kaubandus-Tööstusministeeriumis loodud Välisellumuste Osakond. Vormistati uued laevapaberid, ja paistab, et see oligi üks põhjusi, miks 12. detsembril Tallinna Sadama Komandantuuri nimetus muudeti Sadamate Valitsuseks, kes selle asjaga tegeles. Tolle valitsuse ülemaks määrati kaugesõidu kapten O. Tiidemann. Detsembri keskel alustasid kõik neli laeva sõitu Inglismaa poole.

Sellest Eesti esimesest väliskaubandusoperatsioonist veel niipalju. Enne maailmasõda sõitsid kõik laevad Vene lipu all ja kuulusid segakapitaliga erakompaniidele. Sõja ajal olid laevad mobiliseeritud, hiljem enamased nationaliseerisid need.

"Kajak" arestiti endiste omanike nõudmisel kohe Inglismaale jõudes. "Kodumaa" ja "Baltonia" pääsesid sellest, sest olid enne sõda kuulunud Tallinna laevaomanikele. Algasid keerulised kohtuprotsessid, mis kestsid veel 20. aastate alguses — kas lugeda laevad Eesti sõjasaagiks või tagastada need endistele omanikele. 1919. aasta kevadtalvel saabusid kõik kolm laeva siiski Tallinna. Need olid oma ülesande täitnud — töid toiduaineid. Esimesena saabus 9. veebruaril "Baltonia" nisu-laadungiga.

"Libaviga" alustas Eesti delegatsioon teekonda Pariisi rahukonverentsile. Delegatsioon juhi Jaan Poska korraldusel sõideti sisse Kopenhaagenisse. Aga laeva endiste omanike seas oli Taani kodanikke, ja siin oli jutt lühike: meeskond võeti laevast maha ja saadeti Eestisse tagasi. Poska oma saatjaskonnaga



Kapten Oskar Tiidemann, Sadamate Valitsuse ülem 1919.

aga jätkas teekonda, ehkki mitte enam "Libavi" pardal.

Riigilaevade tegevus oli seotud inglise laevastiku saabumisega Tallinna, mis oli kahtlemata üks tähtsamaid pöördepunkte Eesti Vabadussõjas.

20. novembril 1918 otsustas Inglismaa juhtkond Eestile ja ta naabritele abi anda. 27. novembril väljus Firth-of-Forthist 5 kergeristlejat, 9 destroyerit ja 1 transportilaev, mis suundusid Balti merele. 1. detsembril saabusid inglise laevad Liibavisse. 5. detsembril lahkuti Liibavist ja suunduti Tallinna. Kuid 5. detsembri õöl vastu 6. detsembrit satuti Ristna piirkonnas miiniväljale. Kergeristleja "Cassandra" sõitis miini otsa ja hukkus, surma sai 12 meest. Tekkinud olukorras pööras admiral E. S. Alexander-Sinclair otsa ringi ja sõitis hoopis tagasi Kopenhaagenisse ja informeeris juhtunust oma admiraliteeti. Sündmused ähvardasid võtta

ebasoodsa käigu. Olukorra päästis Eesti esindaja Londonis Ants Piip. Ta ütles lause, millega tabas täpselt suurriigi au pihta: ega's Briti Imperium ühe hukkunud laeva pärast ometi oma poliitikat muuda. Tulemus oli, et 8. detsembril suundus inglise laevastik uuesti Kopenhaagenist Liibavisse.

Tallinnas ei teatud neist sündmustest midagi ning imestati, miks inglased Liibavis seisavad. Nende Liibavisse saabumisest 1. detsembril oldi ju teadlikud.

8. detsembril saabus Soomest Tallinna tulevane sõjavägede ülemjuhataja Johan Laidoner. Ühel paljudest nõupidamistest otsustati ta kohe Liibavisse inglasi Eestisse kutsuma saata. Laidoner väljus samal õhtul Tallinnast meremärkidepanijal "Lood". Osmussaare juures peatuti, ilm oli tormine. Teekonda jätkati jäälohkujal "Reval"; selle pardale läks üle ka rühm miinilootse kapten Stammi juhtimisel. 11. detsembril saabuti Liibavisse. Kohe toimusid läbirääkimised Johan Laidoneri ja admiral Sinclairi vahel. Selle tulemusena hiivasid inglise laevad samal õhtul ankru ja suundusid Tallinna, eesti miinilootsid pardal. Järgmisel päeval, 12. detsembril kell kolm pärast lõunat saabus 3 kergeristlejat, 9 destroyerit ja transportilaev "Princess Margaret" Tallinna reidile. Viimase pardal oli Eestile määratud relvastus. Seni pole kahjuks teada, kas jäälohkujat "Reval" saabus nendega koos või hiljem.

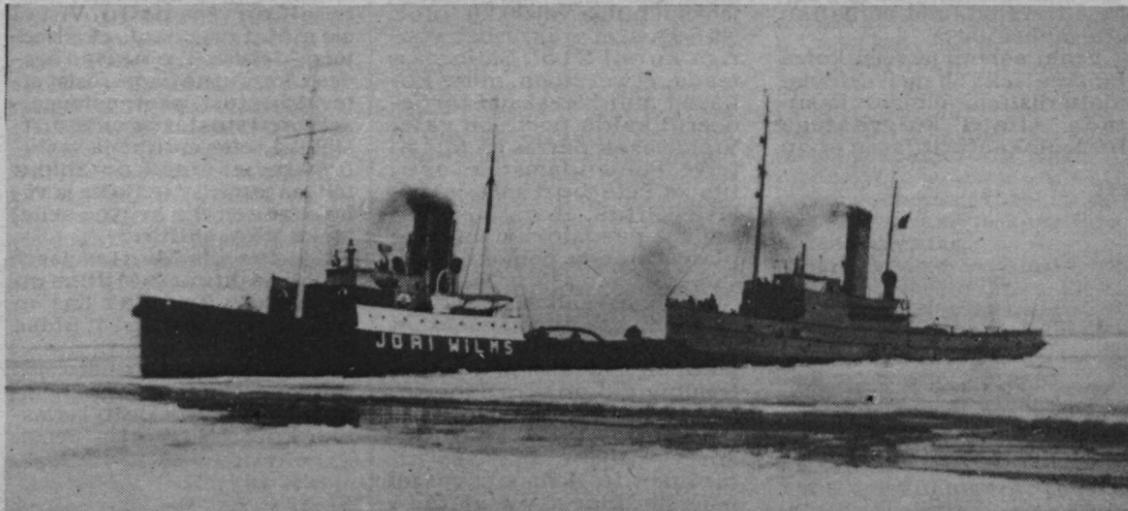
Inglaste saabumine polnud mitte kõigile meeltemööda. Nagu teada, viisid poliitilised vastuolud 17. detsembri sündmusteni Tallinnas, mis lahendati Siseministeeriumi institutsiooni loomise teel. Ent asja teine külg tegi olukorra komplikatsiooniks. Enamlased olid suutnud sadamatehastes leida mõttekaaslast. Tehased allusid administratiivselt Kaubandus-Tööstusministeeriumile. Tol ajal olid need tehased suurim tegutses metallitöötlemiskeskus Tallinnas ja Eestis üldse. Mõistagi langes just neile sõjapidamiseks vajaminevate tellimuste täitmise põhirasikus — alates soomusrongide ehitamisest ja lõpetades sõduritele söögiriistade valmistamisega. Enamlased olid tehastes juba sabotaazi ja diversioonideni välja jõudnud. Tehastes seisis remondis ka 18. novembril sakslastelt üle võetud suurtükilaev "Lembit". Laeval leidis rühm enamlaste pooldajaid eesotsas madrus Pahlbergiga. Enamlaste tegevuskava 17. detsembriks nägi ette streigi alustamist sadamatehastes ja vajaduse korral "Lembitult" Toompea pihta tule avamise. Viimast oli küll võimatu teha, sest laeva suurtükid olid veel remondis. Streik tehastes ja rahutused laevas siiski toimusid.

Nende sündmuste ajal satutas Johan Pitka Tallinnas olema. Sel ajajärgul tegeles ta soomusrongide formeerimise ja nende juhatamisega lahingutes Viru rindel. Pitka lõi Soomusrong nr. 1 meeskonnaga tehastes ja laeval korra majja.

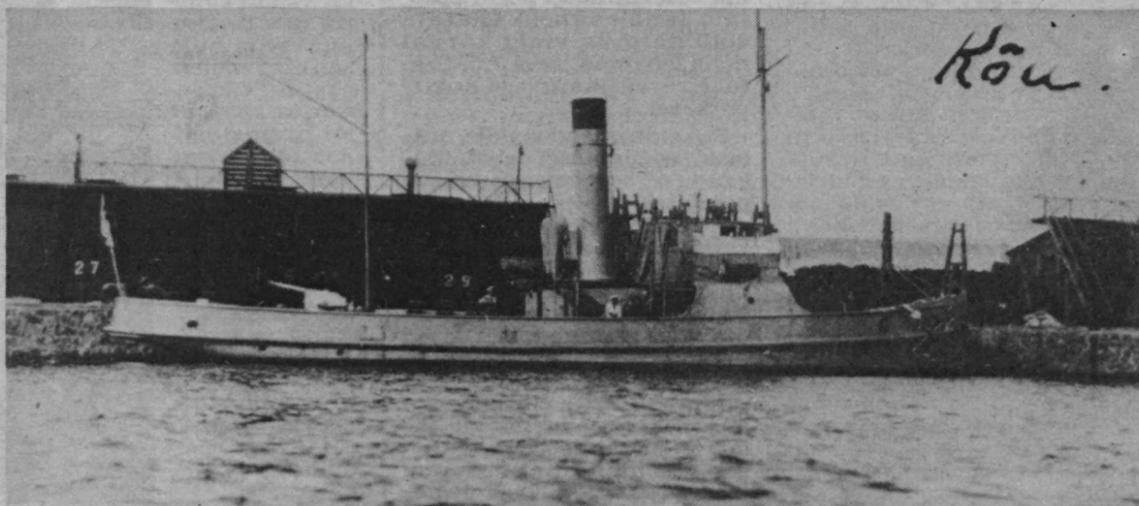
Vahejuhtumil oli teinegi tagajärg. Nagu kirjutab Pitka oma mälestustes: "Otsustasin Merejõudusid korraldama hakata." Veel sama 17. detsembri õhtul sai Pitka tunnistuse, milles oli märgitud, et tema on määratud sõjalaevade "Laene" ja "Lembit" ülemjuhatajaks. Mõni päev hiljem 21. detsembril 1918 nimetati Johan Pitka Merejõudude juhatajaks.

(Järgneb.)  
Peedu Sammalsoo

"Jüri Vilms" (ex "Hektor") ja "Jaan Poska" (ex "Reval") Naissaare all (1930-ndail aastail).



Piirivalvelaev "Kõu" (ex "Isabella").



# Joh. Pitka. Minu mälestused

(Algus "Meremehes" nr. 3)  
Virus ranna meeste tsemendimonopol oli rikutud.

Kui konosementi alla kirjutama läksin, teatas D., et temal on Peterburist vabrikule tuua mõned masinaosad, ma toogu need ära, ja siis andvat ta mulle veel teise laadungi tsemendi samadel tingimustel. Kuna kõik erikulud, mis nende osade toomise juures ette tulevad, vabrik lubas maksta, ja peale selle kena prahiraha, võtsin ka selle pakkumise vastu.

Minu reeder-madrused olid alguses rõõmsad, kui nägid, et meile tsemendilaadung peale antakse, arvates et see Tallinna läheb, aga kui nad kuulda said, et Kroonlinna ja Peterburi, langesid meeste pead norgu, ja lõuna ajal kõneldi ruhvist omavahel nii kõvasti, et ma seda läbi õhukese vaheseina oma kajutis kuulma pidin: "Kui nüüd need suured kulud, mis siin tehtud, ehk veel kuidagi oleks suudetud sügiseks tasa teenida, siis nüüd see Peterburi ja Kroonlinna asi neelab veel tulevasegi suve teenistuse ära. Peterburis olevat ju suured sadamamaksud, puksiiri- ja lootsirahad, ja nüüd veel kahes kohas lossida! Kus see kulude ots! Ta ei mõtle ühti, et ega siis see väike laev suuda kõiki neid makse maksta — arvab ikka nagu mõne suure laeva asja. Ja nüüd see pikk tee veel, millal me sedaviisi Kõpu alla tagasi jõuame."

Minul oli kindel ja õigete andmete abil tehtud kalkulatsioon, mis näitas, et ka kõige pikema reisu juures veel küllalt hää teenistus on, aga minul ei sobinud läbi seinakuuldud jutu järele neile seletama minna. Kui nad oleksid otsekohe ja avalikult järele pärinud, oleksin neile kõik ära seletanud; seda nad aga ei teinud, tundes endid laevas madrustena, kel pole õigust kaptenilt aru pärida enne kui sügisel laevasõidu lõpul, kus nad puht-reederitena esineda võivad.

/.../ Teekond Kundast Kroonlinna õnnestus hästi ja meie kohale jõudes hakati kohe laadungit välja võtma. Reeder-madrused ei olnud

harjunud laeva distsipliiniga. Raske oli neid distsiplineerida. Sadamas õõsel tekkvahti kontrollides leidsin vanema reeder-madruse, kelle vahikord oli, laeva luugil rahulikult magamas. Võtsin ruhvist laeva seinakella ja tüürratta juurest suure kompassi ning peitsin oma kajutisse. Jäin ise valvele kuni hommikuni. Kui mees ärkas ja ehmunult ruhvi läks kella vaatama, siis märkas ta kella kadumist ja jooksis ärevuses laeva püürisse, kus leidis, et ka tüüri kompass on kadunud. Siis äratas ta teised üles ja kurtis suures ahastuses neile oma häda — terve suve palk on läinud! "Jah, ega vahis ole ikka hea magama jääda, kes seda ette teab, mis kõik võib sündida," arvasid teised ja aitasid arvestada, mis see õnnetus maksma läheb.

Murest murtud, asus õnnetu mees päevatöö juurde, ka teistel olid pead longus, aga mulle ei tulnud õnnetusest teatama, enne kui ma pärima läksin, kuhu tüürikompass on saanud; alles siis läks halin lahti: "Tüürikompass ja laeva seinakella on mõlemad varastatud, kui ma vähekene tukastama jäin," ahastas õnnetukene ja töötas mitte kunagi enam vahikorral tukastama jääda. Mul oli keele peal, et ega see mingi tukastamine olnudki, see oli päris lahe magamine kohe, aga sain parajal hetkel pidurda.

Alles õhtul andsin asjad tagasi. No küll oli siis mehel rõõm suur, millest ka teised kaastundlikult osa võtsid.

Oli Kroonlinna osalaadung väljas, võtsime väikese puksiiri, laskisime ennast sadamast välja viia ning purjetasime heal tuulel Merekanali otsa, kus Peterburi puksiiri võtsime, mis meid lossimapaigale viis. Nii tuli prahirahale lisaks veel puksiiriraha Kroonlinna reidilt Merekanalini.

Neevale jõudes käskisin mehi mitte keetmata jõevett juua ja hoiduda purjuvõtmise eest, sest ilmad olid soojad, ja kes seda koolerat usaldada võib. Alles eelmisel suvel, kui "Mariel" madrusena

teenisin ja Peterburis petrooleumi laadisime, suri venelasi koolerasse nagu kärbsed.

## "Linda Morgenröden" läheb oksjonile

Vaevalt olime lossima hakanud, kui saabus "Kalvine" lähedale parklaev "Linda Morgenröden".

See oli ilus laev, palju suurem ja ilusam kui teine "Linda" seltsi park "Aleksander", mida kolme aasta eest Peterburis olin näinud ja mis nüüd paari kuu eest Norra ranna lähedal hukkus. Suure huvi ja soojusega vaatlesin sillalt seda toredat ehitust, millest ma poisikesena "Perno Postimehest" ja "Sakalast" olin lugenud ja sellest endale pilti ette kujutanud, mida nüüd reaalsena enda ees nägin.

See laev oli kuulsate mere-sõitjate norralaste meistersaavutus. Saledad jooned, kena keul, kõrge bakk ja pikk pooltekk, need näitasid, et see on hea ja mugav merelaev ja kiire purjetaja. Taglas oli proportsionaalselt ja maitserikkalt jaotatud, tugevasti ja hästi ehitatud. Hoolimata 15-aastasest vanusest ja hooletust käitlemisest paistis ta ilus, mis igal tõelisel mere-mehel südame kiiremal tuksumana pani.

/.../ läksin tekile ja küsisin vanalt pootsmani-ohtu mehelt, kes taglase kõisi korraldas, kapteni järele. "Näh, kapten läks praegu nende prellikestega maale," vastas vana meremees ja viipas käega ärasõitjate poole.

Pikemat juttu tehes selgus, et nad olid tulnud värvipudega Lääne-Indiast Riiga. Seal saanud kapten seltsilt käsu laev Tallinna viia, kapten aga prahtinud laeva ära kipsilaadungiga Peterburi, et oma ja meeskonna palku kätte saada, sest jutud liukuvad, et selts olevat pankrotti jäänud ja laev minevat oksjonile.

See teade lõi kas südamesse ja ma lahkusin laevalt, varjates pisaraid, mis vägisi üles keesis. Läksin "Kalvine" peale ja kirjutasin vanale Jaagole

"Linda Morgenrödenist" ja selle oksjonile minekust ning soovitasin selle laeva ära osta, mis oksjonil kindlasti odavasti maha müüakse.

/.../ Enne kui laev tühjaks sai, jäid kõik mehed haigeks, nad olid siiski minu hoiatusest hoolimata purjus päikeetmata Neeva vett joonud. Õnneks toibusid aga varsti kõik peale ühe, kellel oli midagi düsenteeria taolist.

Tagasiteel oli tuul hea ja meie jõudsime õige ruttu Kundasse, aga minu reeder-madrused palusid jumalakeeli, et ma mitte enam teist laadungit Peterburi ei võtaks, vaid et me otsekohe Kõpu alla lähiksime, sest nad tundvat ennast väga haigetena.

Vana hr. D. võttis mind lahkesti vastu, maksis kõik korralikult, nii kui oli kokku lepitud, ja pakkus teist laadungit veel. Kui ma selle eest tänasin ja seletasin, et laevaomanikud nõuavad Hiiumaale minekut ja et üks mees raskesti haigena kois puhkab, teised ka endid haigena tunnevad, siis kahetses D. ja jäi rahule, kuid palus mind tagasi tullele temale Hiiumaalt lestakalu tuua. Kahjuks ei saanud ma selle huvitava vanahärra soovita ega kohanud teda ka kunagi enam.

Kui hakkas paistma Tahkuna tuletorn ja varsti selle järele Hiiumaa rand, siis tundis end kogu mu meeskond, nii rasketi haiged kui kerge-malt põdejad, üpris õnnelikuna. Ta kogunes kokku ja üle lainete kõlas neljal häälel koraal "Mu süda, ärka üles." Selgus, et nad olid kõik Kõpu kabeli laulukoori lauljad.

## "Noh, kapten, jooge liiku!"

Järgneva päeva varahommikul olid reederid kõik Aljasega eesotsas laeval, kus ma neile lõpuarve ette kandsin ja ülejäänud raha väikesele kajutilauale ladusin.

Kuuldes ja nähes seda rahasummat, vaatasid mehed imestunult ja küsivalt üksteise otsa. "Kas see raha on siis tõesti ikka kõik puhtalt üle jäänud?" küsiti kõhklevat.

"8. aprillil algasime ja täna on 8. august, see on ju kõigest 4 kuud ja siin on ju rohkem raha kui meie kogu suve keskel varemalt olemas teeninud," jätkati imestuses.

"See on kõik teie raha, jääb teil ainult omavahel ära jagada, palgad ja kõik kulud on tänase päevani arvestatud ja see on puhas ülejääk," vastasin ma.

"Ei, ei, teie jagage see ikka meie osade järgi ära; kui olete kõik rehkendanud, siis rehkendage see ka välja!" hüüti läbisegi.

Nii tuli mul siis see raha nende vahel ära jagada. Kui iga mees oli oma osa rahakotiti mahutanud, tõusti üles ja öeldi peaaegu ühest suust: "Noh, kapten, nüüd lähme Luide kõrtsi ja meie teeme head liigud!" Vastuseisimine oli asjata.

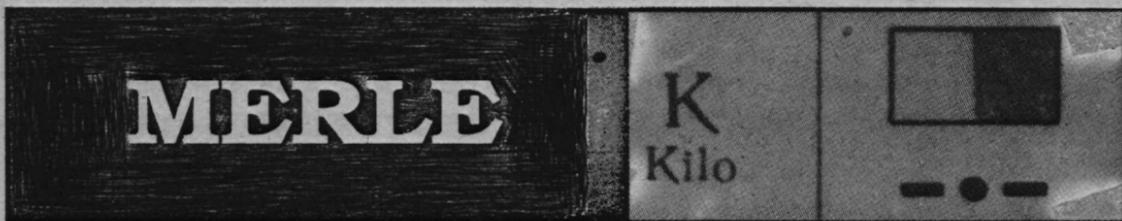
Kõrtsi jõudes leidsime, et perenaised oma eredates riietes ja peakatetes olid juba seal ees ja ootasid mehi rahaga.

Kui nad olid naistega vähe aega omavahel sosistanud, kusjuures naised vahetevahel minu poole piilusid, min-di leti juurde ja telliti viina, balsamit ja õlut, ning siis olid naised esimesed, kes mulle pakkuma tulid: "Noh, kapten, jooge liiku selle suure vaeva peale, ei meie keegi nii suurt raha osanud oodata."

Vähe aja pärast kutsus Aljas mu kõrtsi nurka ja sosis-tas: "See on kõik väga hea ja tänuväärne, mis te teinud olete, aga te ei oleks pidanud kõike nii peenelt ühes rehnungite ja kvitungitega kokku seadma, nüüd hakkavad minu käest ka sedaviisi nõudma, kus sa jõud nüüd kõike nii akuraat üles märkida, läheb kõik viimaks käes segi." Ja mul tuli meelde, et kui kevadel "Kalvine" kajutit hakkasin värvima, siis seal värvimata seinad oli pliitsiga väriseval käel kirjutatud:

"Saanud... rubla."  
"Ära läinud... rubla."  
"Järele jäänud... rubla."  
See oligi siis mõõdunud aasta laeva lõpuarve. Lühike ja selge.

(Järgneb.)



**keilut** (< ingl), *skylight*, laevalgusluuk. K-i klaasid on pealt kaitsitud kaldrestiga. Ilusa ilmaga kasut. k-t ka õhutamiseks, tormi ajaks kaetakse k. purjereidest kattega. Purjelaeval asub k. hrl. ahtrikajuti lael, ankrus- ja mootorlaevadel on k. enamasti masinaruumi kohal.

**kellakõra ots**, *bell rope*, \*siimuskarnist lühike punutis \*knoobiga, mille üks ots on kinnitatud kellakõra külge. K.-o. on kõige lühem \*ots laevas, seda tõmmatakse sageli, kuid ei seota mitte kunagi.

**kepsel** (< ingl), *capstan*, püstvõlliga hiivamismasin (\*hiivamine). K. käivitatakse kas käsitsi või auru-, elektrivõi hüdroajami abil. Kasut. trossi või ankrus hiivamiseks, purjede tõstmiseks, laeva haalamisel (laeva paigutamise sadamas ühelt kohalt teisele) vms. K. koosneb püstvõllile paigaldatud t r u m l i s t, mille üla- ja alaots on suurema, keskosas väiksema läbimõõduga. V e l b i d (trumli ribad) välistavad trossi

libisemist trumli. K-i käsitsi ringiajamiseks asetatakse hanspaagid (hoovad) trumlipea nelinurksetesse pesadesse. Trumli alumisele otsale kinnitatud pörklindid (pallid), toetudes hammasketta (pallrõnga) hammastele, takistavad trumli tagurpidi pöörlemist. Ankrusk. on varustatud tähikrattaga, mille pesadesse hambuvad ankrusketi lülid.

**Keri**, (rts *Kokskär*), Eesti põhjapoolsemaid (59° 42' pl.) saari, asub Soome lahes Pranglist üle 6 km N; 3,1 ha. K. on madal kivine (munakad, veerised, sõmerjas kruus) saar, kivirohke on ka teda ümbritsev rannameri. Vanimad teated pärinevad hollandlaselt J. Blaeuwilt. Asustus on seotud tuletorniga. K. t u l e t o r n on Soome lahe esimesi tuletorn, ehit. 1719 Peeter I korraldusel 50 jala kõrguse kivitulbana. 1803 ehitati kivitulbale poolde kõrgusesse kivitrepp ümber ja ülemisse poolde trepp sisse. Vanade 4,5 jala pak-

suste seinte ümber ehitati uus keerdtreppi ümbritsev 4 jala paksune sein, tekkinud treppikoda kahe kivisilindri vahel, kaeti ülalt võlvidega ja sinna peale rajati kaheksatahuline 80 jala kõrgune puit-torn tuleruumiga, kuhu asetati kanepiõlilambid ja vaskreflektorid. See oli Venemaal esimene katse varustada tuletornid valgustusseadmetega — katoptriliste aparaatidega, seni oli põletatud puid ja kivisütt. 1858 lammutati puitorn ja selle asemele monteeriti Peterburis valmist. raudtorn, mille tuleruum esimesena Venemaal varustati Pariisist tellitud dioptrilise aparaadiga. 1907—12 valgustas K. tuletorn ainsana maailmas kohapeal 115-m süg-st puurau-gust saadava gaasiga (1912 põhjustasid maa-alused tõuke-gaasivoogu lakkamised). 1937 ehitati Keri välisele kivist silinderseinale, mis oli üleni pragunenud, 4 ühe m kõrgust raudbetoonrõngast ümber ja 1974 betoneeriti ka nende vahelised osad. Tule

kõrgus merepinnast 32 m, maapinnast 28 m, valge seisev tuli valgustab ümberringi, nähtav 16 miili. Udusireen — hää 6 s, vahe 54 s, kui sireen ei tööta, lüüakse udu-kella — iga 2 min. tagant 3 paarislööki. Torn lagunes 1991.

**keskmise kalapüügilaev**, *average fishing ship*, eriti keskm. kalapüügitraaler (SRT) domineeris meie ookeanipüügil 1950.—60. a-il. Hiljem muutus osatähtsus suurte ja supertraalerite kasuks, kuid mõningais püügipiirkondades ja -tingimustes on keskm. laevad ökonoomsemad ja asendamatud. K-d k-d võivad püüda traalnootade, seinnootade ja triivvõrkudega. Esimesed SRT-tüüpi laevad ehitati Saksa DV-s 1950, neid kasut. Põhja-Atlandil heeringapüügiks triivvõrkudega. 1957 ilmusid SRTR-tüüpi (SDV, NSVL) k-d k-d, mis olid eelkäijatest suuremad, moodsamad ja jahutatavate lastiruumidega (-2°C). Järgmine modifikatsioon (SRTM) oli külmutusseadmetega, esimesed ehitati 1962 Kiievis. Täiustatud seadmete ja aparatuuriga SRTM-seeria laevu toodetakse edasi. Kui esimestel SRT-tüüpi k-tel k-del oli D 430 t ja peamasina võimsus 300 hj (221 kW), siis uutel SRTM-

tüüpi laevadel on need vastavalt 900 t ja 1160 hj (853 kW). Neid kasut. Atl. ookeanil kala- ja krevetipüügiks nii sein- kui ka traalnootadega. Keskm. Mustamere seiner (SCS) kuulub mõõtmelst väikelaevade hulka, kasut. Mustal merel seinnoota- ja Läänemere traalpüügil.

**keskkaar**, ka miidel, *mid-ship*, 1. kõverjoon laeva teoreetilisel joonisel, tekib vertikaalse põiktasandi (k. tasandi) lõikumisel laevakere viimase pikkuskeskmes või kõige laiemas kohas. Tähistatakse märgiga  $\sigma$ . — 2. ka k o n s t r u k t i i v n e k., tehnik. joonis: laeva põiklõige, kui lõikpinnaks on -e tasand.

**kessoon** (pr *caisson*), 1. seadis laevakere allveeosa osaliseks veest eraldamiseks remondi või ülevaatuse tarvis; puidust või metallist kast, mille lahtise külje pehmetel servadel on vastava keereosa kujud, liubub pärast vee välja pumpamist ümbritseva vee surve veetihedalt vastu keret. — 2. veealustel ehitustöödel kasutatav veetihedalt lahtine kamber, ühendus vee alla lastud k-ga toimub vertikaalse šahti kaudu, millel avaus asub veepinnast kõrgemal. K-d kasut. sillasammaste, tuletornide ja tunnelite ehitamisel.

# h o t e l l VIKING

## LUGUPEETUD MEREMEHED!

**Kasutage soodsat võimalust  
puhkamiseks ja terviseparanduseks PÄRNUS,  
Teie tervisekeskuses "VIKING"**

Eesti Merelaevanduse uus, vastavatud ajakohane tervisekeskus kutsub Teid ja Teie pereliikmeid puhkusele ja ravile. Majutamine on **kaasaegses kõigi mugavustega hotellis**, kus elatakse 1- ja 2-kohalistes ning *lux*-numbritubades. Pakume **muda-, vesi- ja elektriravi ning käsimassaazi**. Ravime luu-, liigese- ja perifeerse närvisüsteemi haigusi, samuti funktsionaalse närvisüsteemi häireid ja südame-vereeringesüsteemi haiguste kergemaid vorme ning mõningaid ginekoloogilisi haigusi.

Meie hotellis on restoran ja baar. On võimalus kasutada **jõusaali, sauna, solaaariumi**, mängida **pilljardit ja lauatenist**, suvekuudel teha lõbusõite **paadi ja jahiga** Pärnu jõel ja lähel.

Täieliku ravikuuri kestus on **12 päeva**. Kahekohalises mugavustega toas on ühe koha maksumus **220 kr**, ühekohalises toas **270 kr**, ja *lux*-numbris ühe koha maksumus **320 kr**. Ööpäevas. Elamiskuludest **1050 kr**. tasub Tallinna Meremeeste Haigekassa. Meremeestele, kes on olnud merel üle 6 kuu, saabumata kodudamasse, tasub Eesti Merelaevandus **500 kr**. Kohapeal Pärnus jääb ravialusel tasuda 1090 kr, millest ravi lõppedes võib ametiühing oma liikmetele hüvitada **500 kr**. Kõigi nende soodustuste olemasolul jääb ravialuse enda kanda **12 päeva ravi ja elamiskulude eest 590 kr**. Kõik eelnevad arvestused on tehtud ühe koha kohta kaheses toas. Ühekohalises ja *lux*-numbris tasub lisakulud klient.

Saatekirja ja haiguslehe ravile tulekuks vormistab Meremeeste Haigla raviarst. Ravi ajaks vormistatakse töövõimetusleht ja makstakse haigusraha 65% töötasust. Pereliikmete eest tuleb tasuda täies ulatuses. Kui pereliikmed kuuluvad Tallinna Meremeeste Haigekassa alla, siis kannab osa kuludest haigekassa.

**Lastele vanuses 6–12 aastat on ette nähtud hinnaalandus 25%**. Meie tervisekeskust võivad kasutada kõigi ettevõtete töötajad, kes on Tallinna Meremeeste Haigekassa liikmed.

**INFORMATSIOONI SAAMISEKS PALUME PÖÖRDUDA PÄRNUSSE,  
Sadama t. 15, tel. 40 892, 44 039 või Tallinna Meremeeste Haiglasse.**

**TERVISEKESKUS "VIKING" OOTAB TEID.**

## Austatud lugeja!

**Aega järgmiseks aastaks "Meremeest" tellida on 4. detsembrini.**

Aastatellimuse hind kõigis "Eesti Ajakirjanduslevi" tellimispunktides on **30 krooni**.  
Tellimisindeks **69859**,  
ka sel juhul, kui kataloogist ei leia

**Rootsi saatkond on huvitatud  
kadumaläinud kalalaeva saatusest**

7./8. detsembri ööl 1960. aastal kadus Rootsi kalalaev "Silwana" põhjatormiga Hiiumaast lääne pool. Meeskonnas oli kolm isikut, nende saatusest ei ole midagi teada.

Kui kellelgi on teateid selle või ka mõne teise Rootsi laeva saatusest peale 1946. aastat, võib neid edastada "Meremehe" toimetusele või telefonil 44 43 35. R. Naber.

**Eesti Veeteede Amet  
v a j a b**

**lootsikaatritele ja rannavalvelaevadele:**

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

lootse ja lootsiõpilasi tööks Tallinna ja Loksasadamates.

Nõutav eesti keele valdamine ja minimaalne kutsealane inglise keele oskus.

Pöörduda aadressil

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



ESTLINE



**EEL**  
Estonian Euro Lines Ltd

**TALLINK**

**inreko**

KOMMERTSKESKUS



**ESIMA**

Estonian Maritime Agency Ltd.



**Eesti Merelaevanduse laevade asukoht  
11. oktoobril:**

ELMAR KIVISTIK" — Guineas  
ALEKSANDER ABERG" — Batumis  
PAUL KERES" — teel Vancouverist Panama kanalisse  
KRISTJAN PALUSALU" — Norfolkis  
GUSTAV SULE" — teel Fermantle'ist Inchoni  
ALEKSANDER KOLMPERE" — teel Fermantle'ist Capetowni  
EMHAVEN" — Kaliningradis  
VILJANDI" — teel Newport-News'ist Milwaukeeesse  
RAKVERE" — teel Rostockist Hankosse  
NARVA" — teel Port Limonist Santa-Martasse  
WAALHAVEN" — teel Antwerpenist Beirutisse  
ANTSLA" — Kaliningradis  
KEILA" — Freetownis  
KUNDA" — teel Antwerpenist Peterburi  
KADRINA" — teel Nordenhamist Tallinna  
PALDISKI" — teel Aqabast Tuticorini  
LOKSA" — teel Salvadorist Sao Francisco do Suli  
MAHTRA" — Riias  
SOMPA" — Freetownis  
KEHRA" — teel San Pedrost Dakari  
AEGVIIDU" — teel Jeddah'ist Colombosse  
KUIVASTU" — Bandjulis  
KUUSALU" — teel Suezist Antwerpenisse  
PARILA" — Klaipedas  
RAKKE" — Bandjulis

**Neile, kes ootavad . . .**

"VALKLA" — Batas  
"TAMSALU" — teel Avonmautist Loviisasse  
"PIHTLA" — Casablancas  
"ORJAKU" — Mangalore'is  
"TOOTSI" — teel Nikolajevist Hispaaniasse  
"GRUMANT" — Derince'is  
"GULBENE" — teel Hopast Iljitsjevskisse  
"RISTNA" — teel Oskarshamnist Harwichi  
"HELTERMAA" — teel Constantast Casablancasse  
"NAISSAAR" — Antwerpenis  
"VAINDLO" — teel Skelleftehamnist Iraklionis  
"FRISOHAVEN" — teel Bandirmast Rotterdami  
"MUHU" — teel Rendsburgist Dunkerque'i  
"ABRUKA" — teel Rijekast Larnacasse  
"VILSANDI" — teel Murmanskist Rotterdami  
"KAPTEN KONGA" — teel Tallinnast Kieli  
"KAPTEN VOOLENS" — Oslos  
"MEHAANIK KRULL" — teel Antwerpenist Helsingkisse  
"POOTSMAN KIBUS" — teel Dunkerque'ist Kaliningradis  
"KESSULAI" — teel Københavnist Helsingkisse  
"VIIRELAI" — remondis Koplis  
"MANILAI" — teel Stockholmist Rotterdami  
"SUURLAI" — teel Århusist Helsingkisse

"HEINLAI" — teel Antwerpenist Stockholmist  
"VIINISTU" — Klaipedas  
"KOLGA" — teel Rotterdamist Ventspilsis  
"PURTSE" — Ventspilsis  
"VOOSI" — teel Tallinnast Goole'i  
"PAKRI" — Killingholmenis  
"AMBLA" — teel Kaliningradist Killingholmenisse  
"ANGYALFJÖLD" — Dunkerque's  
"AEGNA" — teel Ventspilsist Rotterdami  
"KABALA" — Kaliningradis  
"MOHNI" — Tallinnas  
"RAPLA" — Creeksa's  
"RAUGI" — teel Calais'ist Kaliningradis  
"TORMA" — teel Moerdijkist Dunkerque'i  
"VIRTUSU" — teel Ventspilsist Moerdijki  
"SUURUPI" — teel Tallinnast Helsingborgi  
"OSMUSSAAR" — Londonis  
"OTEPÄÄ" — teel Boulogne'ist Ventspilsis  
"TAHKUNA" — teel Ventspilsist Moerdijki  
"SOODLA" — teel Viiburist Szczecinis  
"KLOOGA" — Antwerpenis  
"GEORG OTS" — Tallinnas  
"TRANSESTONIA" — teel Helsingkist Århusi  
"TALLINK" — Tallinnas  
"SAINT PATRICK II" — Tallinnas

Väljaandja

Eesti  
Meremeeste

Liit

Arvutiküljendus: Märt Kullo ja Vello Lind, montaaž: Maie Sell

Järgmine number ilmub novembris	Toimetuse aadress: EEO 100 Tallinn, Estonia pst. 10. Valvetoimetaja on kohal teisipäeviti kell 15–17, sel ajal telefon 44 48 39	"Printall" Tellimuse nr. 4418	Toimetaja MADLI VITISMANN
---------------------------------	---	----------------------------------	------------------------------

AR  
ESTI  
RAHVUS-  
RAAMATUKOGU