



# MEREMEES

Ilmub  
(vaheaegadega)  
alates 1950. aasta  
21. juulist

Nr. 3 (933)

Teisipäev, 9. veebruar 1993

Hind 1,50 krooni

## TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- Uutest laevadest Tallinnas lk. 4
- Meremisjonist lk. 5
- Turismimessist lk. 6
- "Kihnust" lk. 7
- Tallinna Sadamast lk. 8
- "Jaen Teär" lk. 9
- Sotakorvauskuunariid II lk. 10
- Joh. Pitka mälestusi lk. 11
- MerLe XXXIV lk. 11



„Nord Estonia” → Estonia”, lähemalt lk. 2—3.

Isi Trapido foto

### Balti Sadamate Organisatsioon tegutseb

19.—20. jaanuarini korraldas Tallinna sadam järjekordse BPO kokkusaamise. 1991. a. lõpul loodud Läänemere sadamate koostöö parandamiseks mõeldud organisatsiooni tegevus on peamiselt infovahetamise ning vastastikustest kogemustest õppimise tähe all kulgenud. Erinevate komiteede koosolekustest on vastava ala spetsialistid osa võtnud, seekordse kokkusaamise peaosalised olid Arenguja Transpordikomitee. Kõne all olid BPO-s esindatud sadamate koostöö edendamise erinevad aspektid, s. h. taasiseseisvunud Balti riikide sadamate arengu ja turumajanduse tingimustes iseseisva tegevuse tagamise ning Euroopa transpordi- ja majanduskoolituse töhuse osaluse küsimused, tegi lühikokkuvõtte toimunust Sadama Välissidemete osakonna juhataja Urmas Orek.

Arendusdirektor Aare Kitsing nimetas komiteede kõige olulisemaks kasuks seda, et on tekkinud grupp kolleege, kes üksteist paremini tunnevad ning kellel on alati võimalik heasoovlikku asjalikku nõuannet saada. "Me oleme eesmärgiks seadnud teiste vigadest niipalju kui võimalik õppida, sest eks omi tule niikuinii ka."

Transpordikomitee töötas Muuga sadamas hr. Kanajevi juhatusel.

Reet Naber

## Kas Eesti lipust saab mugavuslipp?

ITF-i koosolekul Genovas, mis peeti osalt Kolumbuse reisi 500. aastapäeva, osalt ITF-i uue hotelli avamise tähistamiseks, arutati paljude küsimuste üle. Tööpäevad olid rasked, tehti otsusi mitmelt alalt. Kogu maailma meresõitjad tunnevad muret aina enam tekkivate paralleelregistrite pärast, töö- ja elutingimused laevadel halvenevad, palgad vähenevad pidevalt. Raske on teha vahet mugavuslippude ning spetsiaalsete registrite seadusmäärusi järgivate aluste vahel.

Saksa ametiühing võitleb oma liikmete õiguste eest topelregistreeritud laevadel, samal ajal kui arengumaade meremehed on sunnitud välja kannatama ebainimlikke elamistingimusi sakslaste omanduses olevatel laevadel. Paistab, et üha enam kuulavad valitsused vaid laevaomanike kurtmisi ja ettepanekuid ILO ning muude ameti- ja inimõiguste-ühingute poolt heaks kiidetud põhimõtete hülgamiseks. Meresõitjate häält kuulda ei võeta.

Sellest hoolimata, et laevaomanikud püüavad palgata odavamalt töötajaid, on aina rohkem maid, kus merendust on tabanud kriis. Norra NIS (Norwegian International Ship Register) on eksisteerinud 6 aastat. Selle aja jooksul on Norra meremehe-elukutse jõudnud eriti sügavasse majanduslikku

kriisi, mis on viinud selleni, et meremeestel on üha suuremaid raskusi kaitsmaks oma õigusi palga- ja töötingimuste kokkuleppimisel.

### Euroopa lootusena

Eurooplaste probleemidele pöörati konverentsil palju tähelepanu, lisaks käsitleti põhjalikult ka Ladina-Ameerika omi, Aasia jäi seekord veidi kõrvale.

Euroopa ametiühingud usuvad põhimõtteliselt Euro-registrit lahendust toovate sisemiste raskuste ületamisel. Leidus küll kahtlejaid, kes arvasid, et Euro-register meelitab omanikke laevu registreerima seal, kus ollakse vähemõudlikud. Küsimus on tegelikult selles, kas Euroopa valitsused tahavad säilitada eurooplaste kaubalaevastiku eurooplastest meeskondadega kasvõi ainult selseliikluses. See peaks olema võimalik maksude ning sotsiaalabirahade mõistliku korraldamise teel. 1993. aastal peaks Euroopa Ühendus Euro-registri lõplikud tingimused välja töötama.

Oleme nii Soomes kui ka Rootsis jälginud Venemaa ja Baltikumi arengut Nõukogude Liidu lagunemise järel. Vene meremeeste föderatsioon liitus küll juba nõukogude-aja lõpul ITF-iga, kuid on selge, et see organisatsioon ei saa esindada iseseisvate Balti riikide meremehi. Üldise majandusolukorra tõttu on rahvusvaheline me-

renduskapital hakanud liikuma ka Eestisse. Varem Soome või Rootsi lipu all seilanud reisilaevad on Bahama kaudu toodud Eesti lipu alla. Teiste sõnadega, Eestist on saanud omamoodi mugavuslipumaa.

### Ladina-Ameerika

Lõuna- ja Kesk-Ameerikas ollakse samuti mures selle pärast, et meremehed kaotavad töö või saavad tööd ainult NIS-i lipu all sõitvates laevades väga viletsates tingimustes. ITF-iga liitunud Lõuna- ja Kesk-Ameerika maade liidud nõudsid, et ITF-i abil koostataks tööleping, mis tagaks nende maade meremeestele teatud miinimumtingimused.

Eriti olid mures tšiillased oma NIS-i alustele munsterdatud kaasmaalaste pärast. Nad leidsid, et elutingimused seal on allpool igasugust arvestust ning nõudsid õigust koos Norra liitudega läbirääkimistest laevaomanikega osa võtta. Selleks, et palga- ja töötingimused neis laevades oleksid vastavuses vähemalt mugavuslippude all sõitvate laevade tingimustega. Norralased lubasid parandada koostööd Ladina-Ameerika liitudega.

Eriti mures ollakse Kariibi piirkonna maades selle pärast, et kohalikele antakse tööd aina vähem, laevad mehitatakse Kaug-Ida meremeestega. Eriti matkelaevades osas.

### Üksikvaht hukka mõistetud

Konverents kiitis heaks ja toetas kaht meresõiduohutusse puutuvat ideed. ILO soosimisel alates 1. detsembrist 1992 katsetada lubatud üksikvaht mõisteti hukka. (Selleks on laevaomanikul vaja kohalike võimude luba.) Mõned riigid on sellised eksperimendid oma laevadel ning oma vetes keelanud. Need nõuavad, et pimedal ajal oleks sillal ka vahimadrus. ITF hoiatab, et igal juhul jääb vastutus laeva juhtkonnale.

Oma liikmetele soovib ITF kõikvõimalike vahenditega takistada neid eksperimente, ja selgitada ametnikele, et need ei kindlusta meresõiduohutust, vaid vastupidi, vähendavad seda.

Teiseks tegi ITF ettepaneku IMO-le koos ILO-ga välja töötada rahvusvahelised reeglid, mis käsitleksid töö- ja puhkerežiimi merel, vastutuse küsimusi, väsimust kui meresõiduohutuse seisukohalt eriti tähtsat komponenti, vahiteenistuse korda.

Kõne all oli ka "safe management".

Sven-Erik Nylund,  
Suomen  
Laivanpäälystölitto,  
ITF-i IMO koordinaator

"Suomen merenkulku" nr.  
12/92

Tõlkinud Reet Naber

# „Nord Estonia” ➔ „Estonia”



## Neljapäeval, 28. jaanuaril

sõitis Balti Laevaremonditehase sadamast Koplis välja „Estonia”. Paar tundi enne plaanitud väljasõitu olid laeva ühel küljel puudu veel kaks suurt tähte. Roolikambris seati radariselle elektroonilist kaarti. Laevapere pühkis, nühhkis, küüris. Sedá oli tehtud esmaabi-, tuletõrje- ja päästeõppuste kõrval tervelt kaksteist sadamas seistud päeva — laev olnud käestlastud seisukorras. Ning õpiti põhitööd.

Kauplustes oli suurem jagu kaupa lahti pakitud ja riulitele asetatud, söögikohatades lilled laual. Infolet näitsikuid õpetas välja „Nord Neptunusel” kohatud kõiki Läänemere keeli oskav Heikki. Infoletis osatavat ka rootsi keelt. Muidu aga hakkasid viis-kuus juhulikult kõnetatud laevapere liiget rootsikeelse küsimise peale kohmetult naeratama. Ehk hakkab keel edaspidi külge?

Laevapere elab ülemistel tekkidel. Kõigile jagub aknast päevavalgust, ent mitte kõigil ei õnnestu kajutit päris omaette nurgaks pidada — osa elab kahekaupa. Seejuures küll soovikohase kaaslega.

Nii suurel laeval on ka arst ja arstikabinet. Esimest korda asub laeval ametisse muidu tosinajagu aastaid praktiseerinud dr. Katrin Värnik. Julgem nii reisijail kui ka muidugimõista laevaperel. Universaalvõti tagab talle juurdepääsu kõikjale, *walkie-talkie* kättesaadavuse kõikjalt.

III tüürimehe Mario Petersoni sõnul kontrollis õpitu ja tehtu kvaliteeti firma Rootsi-pool. 141-liikmelise I meeskonna ja nendega liitunud 60 II meeskonna liikmel olevat Stockholmis sealoldava 3 päevaga küllalt teha. Esmalt vaja sobitada rampi ja reisijale pääsukoridori. Varustada-

mine: poed, söögikohad, firmasümboolikaga suveniirid, nõud ja pesu, laevapere vormiriietus, ravimid jms. Ohvitseride „Ukus” kootud vormikampsunid on küll niigi kenad.

Peetakse meeles „N & T Estline AB” tegevdiriitori Hans Laidwa sõnu: inimene peab saama oma raha eest maksimaalse kvaliteedi. Sellele viitavad ka tekireisijate salongi lennukitoolid, mille vahel piisavalt ruumi nii jalgadele kui ka pakkidele. Iseasi, kas toole küllalt on. Sestap harjutavad ka *à la carte* restorani kelderid iga õhtu laevaohvitseride peal, kuidas seisvas laevas teenin-



Kauplustes pakitakse alles kaupu lahti.



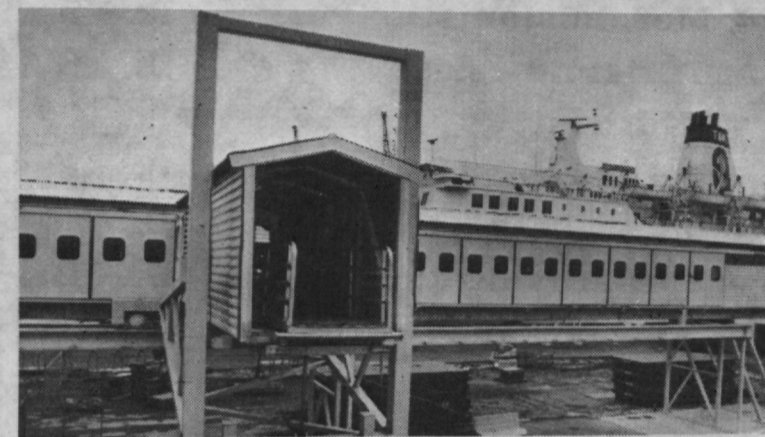
Pühitakse, nühitakse...

damisega toime tulla. Kõikumine ja võõrkeelsed reisijad toovad juurde täiendavaid raskusi.

Rootsi meresõidumeti kontrollis päästeõppuste tulemusi: lasti laev suitsu täis, üles tuli leida reisijakajuteisse peidetud inimesed. Dr. Värniku sõnul oli sealhulgas seitse eri viisil „haavatut” ja kolm „teadvusetut”. Aga tuldi toime. Tema hinnangul ei õpetata „Arzamassil” sugugi halvasti.

Kui loots laeva astus, värviti veel viimast tähte ja lõpetati elektroonilise kaardi sissepanemist. Varsti võis radarikraanil venekeelseid õpetussõnu lugeda.

Ärasõiduhetkeks kogunes roolikambris esinduslik seltskond: mõlemad kaptenid, Arvo Andresson ja Rein Erlach, E-liini AS tegevdiriitor Valdo Heinla, Eesti Mere-laevanduse peajurist Heiki Lindpere, vanemtüürimees, kapten Saaremaa-liinilt Elmet Ekker, loots Juhan Liiv koos õpilasega. Roolikamber on tõesti kõrgel, laevad ümberringi paistsid mänguasja möötu. Valdo Heinla sai ülalt



Dmitri Prantsu foto

alla vaadata oma „Georg Otsa” roolikambrile, kui märksa suurem laev pöörat tegi. Hoiti hinge kinni, kuni suur laev sadamaväravast läbi sai. II tüürimees Tormi

Ainsalu saatis lootsid teele ja „Estonia” asus sappa plaani järgi sel õhtul Stockholmi sõitvale „Nord Neptunusele”. Stockholmist saarestikus tuli muidugi Rootsi loots võtta.

## Pühapäeval, 31. jaanuaril

sõitis Tallinna reisisadamast viimast korda välja „Nord Estonia”. Kuid kapten Kjell Kereby sõnul tullakse kolmapäevaks tagasi, Balti Laevaremonditehasesse kaheks

on alles enamik neist, kes kaks ja pool aastat tagasi koos liini alustasid, järelikult meeldis. Ent laevale tööle leitud rootslastel muutuvas järele tavalisteks rootslasteks — uuel liinil nende eesti keele oskust ei vajata. Vaevalt aga keegi laevale asuvast umbes viie ja poole sajast reisijast teab, et 1990. aasta 17. juunil meile akna Euroopasse avanud „Nord Estonia” läheb viimasele reisile.

Madli Vitismann

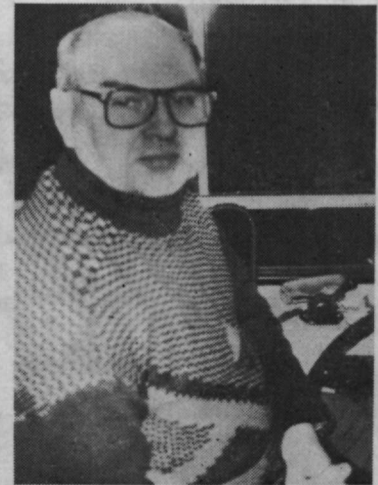


Kapten Kjell Kereby.

nädalaks remonti. Lõppviimistlus tehakse küll mujal, ja seejärel asutakse Frederikshavni-Larviki liinile.

Ligi 90% meeskonnast läheb laevaga kaasa, uue omniku teenistusse. Seepärast ei ole erilist murelikkust märgata. Neile, kes tööta jäävad, maksab reeder poole aasta palga. Eestlasest loots-tüürimees Jüri Aavik aga on juba Göteborgis kapteniks õppimas.

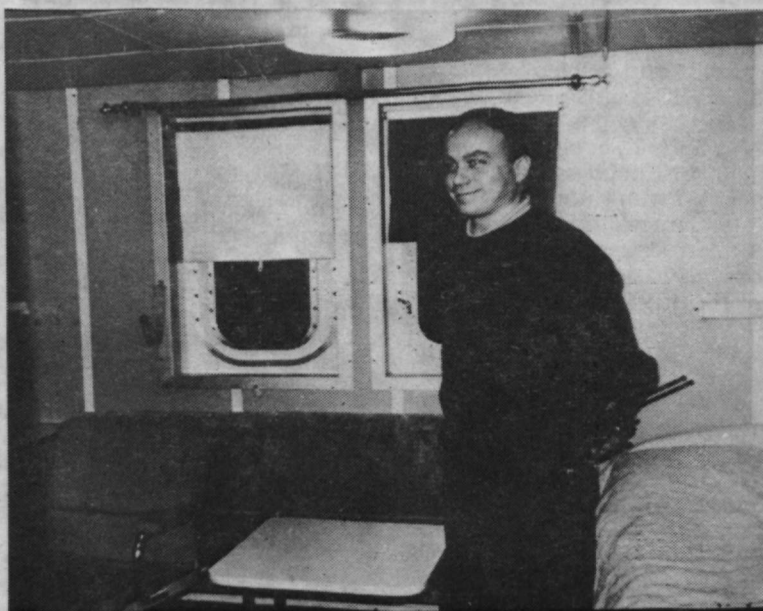
Kas laevaperele meeldis Tallinna-liin? Kapteni sõnul



Kiirustamisest annab tunnistust seegi, et Tallinna ainsa täpselt peatustest väljuva bussi juht ei teadnud, kas ta teisipäeval veel sõidab.



➔ Ärasõidu eel seatakse radariselle elektroonilist kaarti.



Tüürimees Mario Peterson oma küllalt mugavas kajutis.



Vahitüürimees Tormi Ainsalu ja loots Juhan Liiv. Laev on juba merel.



# Transiitkonteinerid Tallinna

21. jaanuaril kutsus Eesti Mereagentuur ajakirjanikke *homme kella kolmeks seitsmendale kalle*. Määratud kellajal sagisid eri väljaannete fotograafid ümber kaubalaeva "Pioneer Võborga", kodusadam Sankt Peterburg. Saabudes sattusime Venemaa suursaadiku härra Trofimovi, Balti Merelaevanduse laevastiku eksploatatsiooni osakonna ülima asetäitja härra Morozovi ja uut liini alustanud Balti Merelaevanduse aluse "Pioneer Võborga" kapteni härra Pojata (rjazani näoga mehel moldaavia perekonnanimi, ütles ta ise end tutvustades) jutuajamise lõpu tunnistajaks. Hr. Morozov väitis, et tähtis oleks liinile teha tasemel reklaami, kus numbriliselt tõestatud: Peterburis võtab laadungi töötlemine nii ja nii palju aega ning raha, Tallinnas aga vaid naapalju. Kui veenvalt tõestada Tallinna eeliseid, küll siis tulevad ka kliendid. Kapten aga seletas temperamentselt, et selle väljaarvutamiseks pole sugugi vaja arvutit ja tohutut osakonda tööle panna, aitab viiest sõrmest. Kuulnud, et see on meremeeste leht, kes nende kõnleuse vastu huvi tunneb, hüüatas kapten: "Oo, see ju ongi parim reklaam!"

Balti Merelaevanduse ülem härra Morozov tänas oma ettevõtte nimel kohaletulnuid ja ütles, et ollakse rahvusvahelise sündmuse tunnistajad. "Mul on hea meel teatada Balti Merelaevanduse uue liini avamisest Rotterdami, Tallinna ja Helsingi vahel. Kümned meie kliendid Ameerikast Singapurini tea-

vad juba, et me täna siin koos oleme. Täname Tallinna Sadamat, et ta võttis siin selle laeva vastu. Oleme valmis sadama ja Eesti Merelaevandusega sõbralikke suhteid edasi arendama."

Eesti Mereagentuuri peadirektor härra Nurmetalo ütles, et ESTMA-l on täna pidupäev. "Kaks ja pool aastat tagasi oma agendifirmat luues oli meil unistus Tallinnast uuesti suur transiitsadam teha. Nüüd on esimene

et läbi Tallinna Sadama läheb iga kord 250 konteinerit, siis sellisel juhul võiksime anda püsivat tööd 70-le 40-jalasele konteinerveokile."

Lõpuks tervitas oma laeva pardale tulnud ka kapten Pojata, kes ütles, et ta laevastiku hea meelega mõne sõna eesti keeles, aga kahjuks ei oska. Et laev hakkab seda liini pidades nüüd pikalt välismaal olema, Peterburisse põikamata, siis arvas ta mõistlik olevat ka eesti keele-



Vasakul koostööpartnerite nelik: hr-d Nurmetalo, Vellis-te, Trofimov ja Morozov, paremal ütleb toosti kapten.

laev kohal. Selle liini avamisega läbi Eesti loome suure transpordikoridori kõigisse SRÜ maadesse. Kaubad selles laevas on ainult transiitkaubad Kagu-Aasiast, Ameerika kontinendilt ja mujalt. Läbi meie riigi minev kaubavool annab sadamale, raudteele ja autovedudele väga suure koormuse. Kui lähed tõesti nii, nagu lubas Balti laevanduse juhtkond,

ga tutvust teha. Oma lühikeseks kõne pidas ta niisii vene keeles, mida uskus kõiki oskavat, mitte näiteks inglise või hispaania keeles, millega ka arvas hakkama saavat. Kapteni juttu sõnum oli, et normaalsest inimestega suhtlemiseks ei pruugi alati keelt osatagi — kui "siin rinnus, vasakul küljel" inimesel midagi on, saab ta ka niisama aru.



Vanemtüürimees härra Ivanov tutvustas laeva: 1973. aastal chitatud laeva pikkus on 130 m, laius 17,3 m, süvis 6,5—7 m, mootori võimsus 5500 hj, teeb 14—15 sõlme; 4787 brutoregister-tonni, 1965 netoregister-tonni, dedveit 5924 tonni. Varem sõideti kahenädalast reisi Peterburi-Helsinki-Rotterdam-Antwerpen ja tagasi. Nüüd minnakse Tallinnast Helsinki kaudu Rotterdami ja tagasi, reis kestab samuti umbes 12 päeva. Mahalaadimine toimub Tallinnas. Euroopasse viidava kauba laadimine hakkab arvatavasti käima Helsingis; seekord minnakse küll Rotterdami tühjalt. Enam-vähem hakkab asi nii olema: võib-olla juba kolmapäeval, aga neljapäeval ja reedel kindlasti seistakse Tallinnas, laupäeval Helsingis, järgmisel neljapäeval ja reedel Rotterdamis, ning siis sõidetakse jälle viis päeva siitpoole. Laevapere on kuni 23 inimest.

Härra Morozoviga läks jutt "Estonia"-nimelistele laevadele: Eesti riik sai nüüd jälle ühe, aga ka Balti Merelaevandusel teatakse veel sellenimeline olevat. Ta polnud küll kindel, aga arvas, et praeguseks on see nende

oma juba vanarauaks müüdud. Neil pidid, muide, kõiki de endiste liiduvabariikide nimelised *komsomoletsid*, ka "Komsomolets Estonii" veel alles olema, arutatavat, mis nende nimelega peale hakata. *Pioneeride*-seeria jäävatki, tähendab see ju lihtsalt esmaavastajat.

Eesti raudteed esindanud härra, ütles, et kuna kõnesolev transiitkaup moodustab rongi täiskoosseisu ja liigub spetsiaalsel marsruudil kindla graafiku järgi, siis pole selle kadumainemist praegustes SRÜ tingimustes vaja karta. Ja kodumaal olevat raudteevargaid tõsiselt püüdma asunud ning tänu vastava politseiüksuse tegevusele olevat neid juba vähemaks jäänud ka.

Iva tundub olevat selles, et Tallinna Sadam saab transiitkaubaga tööd ja leiba, Eesti Mereagentuur püsikliendi, Eesti Merelaevandus konkurceriva kaubaliini (hr-d Ninnas ja Meindok: *Kui nad oleksid Türgi-liini teinud, aga nad teevad liini meie oma kõrvale!*). Kogenud agent aga lisas: *Kui meie mehed ehitaksid Paldiskisse uue Rotterdami...*

7. kail käisid Madli Vitismann ja Isi Trapido

## Punavalge laev Tallinnas

1. veebruaril tegi kapten YNGVE KARLSSON teoks oma ammuse mõtte — sõitis "Isabellaga" Tallinna sadamasse.

1990. aasta augustis, kui "Isabella" hakkas Tallinna reidil merematkeil käima, tundus kapteni jutt sadamasse sissesõidust utoopiana. Mullu oktoobris, kui käidi proovisildumisel ning mitmesugused "Viking Line'i" asjamehed mõtsid ja pildistasid, tundus see märksa reaalsemana. Nüüd aga paistsid juba Lasnamäe veerult "Sally Albatrossi" ja "Isabella" korstnad. Veelgi majesteetlikum oli vaatepilt muldugi Sadama tänavalt.

Sissesõit sadamasse oli hoolimata tuulest (ca 15 m/s SW) hästi õnnestunud, kuid kapten teadis muldugi karta N ja NW tuuli, mis Tallinna sadamasse sissesõidu raskeks teevad.

"Isabella" oli selleks reisis, mis algas Helsingis pühapäeva õhtul ja lõppes teisipäeva hommikul, üüritud "Tikkurila Oy-le". Merematkeid Tallinna reidile tehakse ka edaspidi, kuid sadamasse sissesõitu loodab Yngve Karlsson tulevikuski: "Oleme teie turul. Kahju vaid, et meil pole siin kalkohta." Kuid sobiv kairamp nüüd on, nii arvas kapten, et tulla võib omagi bussidega. Autotekkilt, mis seekord oli värvide ja muude pinnakattematerjalide näitusehalliks kujunda-



Kapten Yngve Karlsson. Ta on olnud ka ex-"Aurella" (nüüd "Saint Patrick II") kapten.

tud, võib vaiba kokku rullida. Kogu sisustus on küllalt kergesti teisaldatav.

Ent kaptenit pildistada tohtivat ikkagi roolikambris. Liftiga üles, ja uhkusega näitas ta kogu moodsat reisilaevas navigatsioonivarustust. Eeskätt siiski seda, et ülalt 30 m kõrguselt võib end linnavalitsejana tunda, sadamaga paistab hoopis tilluke. Ning Soome reisilaevanduse madalsetu üle arutledes jõuame sinnani, et uued reisisilaevad teeb hirmkalliks ligne luksusetatilis. Leiab kapteni, et luksuslikusega on jõutud juba tippu, leivad

võiksid olla funktsionaalsemad.

Kuid laevajuhi töö on muutunud mugavamaks, peaaegu alikult tubaseks ajutööks. Seetõttu on Soomes ka kaks naiskapteni, mitte küll reisi-laeval. Ent madalkonjunktuur pidavat ometi mööduma, sellest ka meremeeste ametiühingute praegune hoiak mitte nõuda palgatõusu, et säilitada töökohad paremate aegade ootuses. Lootust selleks annab idaturu avanemine. Ka Tallinnas.

Enne ärasõitu teevad püstjalukokkuvõtteid ja ütlevad vastastikku tänusõnu õppe-reisi organisatorid Pekka Joukkanen "Tikkurila Oy-st", Päivi Putro "Töölön Matkatoimisto Oy-st" ja Anne Samlik "Estravelist". Ligi tuhande osavõtja hulgas oli 660 müügianti, disainereid, edasimüüjaid. Ka Saksamaalt, Inglismaalt, Rootsi ja Eestist, sh. 15 arhitekti Tallinnast.

Kogu selle reisijatehulga võttis vastu "Estravel". 24 bussiga viidi turistid otse kailt linnakursioonile, käidi ka Gustav Ernesaksa haul. Anne Samlik "Estravelist", kes vastuvõtjate koostööd organisatsioon, põrkas kokku eeskätt sadama tehniliste probleemidega: suure koorinuse tõttu on raske kalkohta leida; ei leitudki treppi, millega reisijad peatekilt alla oleksid saanud, tulid läbi autoteki. Tagantjä-



rele lubas kergemalt ohata muret teinud turvalisuse tagamine: kuigi suur bussikaravan linnas märkamatuks ei jää, oli tegu olnud siiski vaid rāpasevõitu vene poistkestega, tõeline ärikate piiramisrõngas oli aga olemata jäänud. "Estravel", kus mitu aastat pole merelt tulnud turistidega tegeldud, sai suurtellimusest auga üle, kuigi see võimaldanud vaid ots-otsaga kokku tulla — näiteks busi tunnihind kerkis tellimisest teostegemiseni kolm korda. Ent seegi, et guide lausa kättpidi tänati, andis lootust edaspidiseks koostööks.

1. veebruar on agentide uusaasta. Nii sai selleks päevaks selgust, kes kellega käib. "Isabella", täpsemini

"Viking Line", on "Infloti" maha jätnud ja käib nüüd "Eesti Mereagentuuriga". "Estmast" löid lahku omakorda "Sally Albatross" ja Eestist lahkunud "Nord Estonia". "Sally Albatrossi" ja "Estoniat" agenteerib vastloodud agentuur "Esagena" eesotsas hiljuti "Estmast" lahkunud tegevdirektori Eduard Meindokiga.

Pärast "Isabella" väljasõitu arvas tol päeval lootsinud Juhan Liiv: "Superlaev, hea manööverdusvõimega, kuid koostöö tüürimehega ahtris peab väga täpne olema. Mul oli ülal roolikambris selline tunne, nagu oleksin kraana otsa roninud — nii kõrgel oli see."

"Isabella" käis Madli Vitismann

# "Usumehed on vihased mehed,"

õpetas kunagi ammu Tartu Ülikoolis meid Napoleoni kasvu professor, kes silmaringi laiendamiseks kolm köidet "Vsemirnaja istorijat" istumise alla sättis. Kole lugu küll, aga tema surematust tsitaatidest on see üldmainitud üks vähesi, mis kustumatuna mees püsib. Kusjuures absoluutselt ebasobival ajal meelde tuleb.

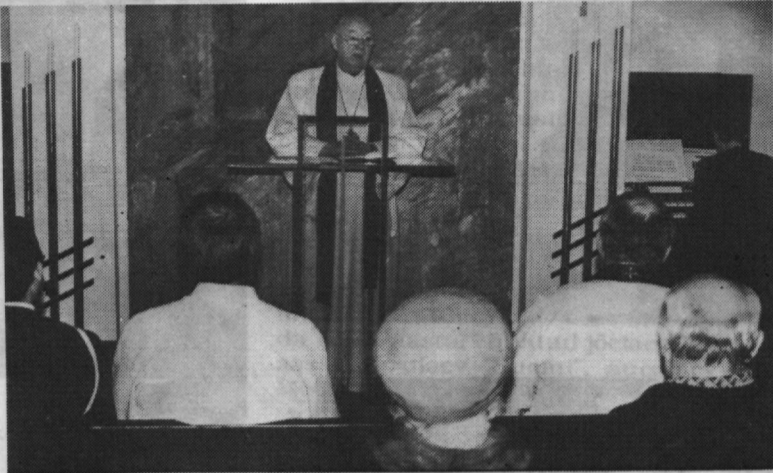
20. jaanuaril toimus Eesti Meremisjoni taasavamise jumalateenistus Pirital. Olümpiapurjesportdikeskuse kirikus. Eesti Meremisjoni organisatsioonideks on Eesti Evangeelne Luteriusu Kirik, peapiiskop **Kuno Pajula** oli sõjajärgsel esimest misjoni vaimulikku. Keila koguduse õpetajat **Jaan Jaanit** töösse õnnistamas. Paarikümne osaleja hulgas oli mitmeid ajakirjanikke, õnnistussõnu ja häid soove ütles alustavale vaimulikule Rahvusvahelise Meremisjoni peasekretär **Michael Chin**, kes on ingliskaani kiriku preester, rahvuselt hiinlane. Soome Meremisjoni peasekretär, 6 aastat Hamburgis merimiespapi olnud **Sakari Lehmoskallio** andis kaasa sõnad: "Ärge unustage külalislakust!" Sest meremehed on need, kes elukutse tõttu ei saa olla oma koguduse juures. Nad on aina reisimas, aga kogu maailmas tegutsevad meremeeste kirikud, kuhu nad võivad minna.

Olümpiaregati ajaks ehitatud kirik oli (sunnitud) mõeldud teenima kõikide uskude luve. Kui aga foto sai näitusele välja, oli kindlasti vaja kirjutada, et see on tuletorn.

Mis oli ka õigus, sest tuli torni otsas põles. Ja on põlenud tuled ka teistes kirikutornides. Aga kui vaadata tollast altarimaali — see on nii süng ja rõhuv, ilma igasuguse lootusega, isegi väiksemat valget laigukest pole seal. Seekordsel teenistusel oli altari ees ankur — lootuse sümbol, ja vaimulikud kandsid valget-rohelist, kus valge sümboliseerib lootust tulevikule ning roheline igapäevatööd.

Õpetaja Jaan Jaani laususki, et kuigi tavaliselt

tional Christian Maritime Association, mis koordineerib tegevust rohkem kui 300 sadamas. Ka meie Meremisjon on selle liikmeks võetud. Mujal on misjonile rahaline toetus laevadelt ja laevaomanikelt, meil seda veel ei ole. Kuigi, arvas Jaan Jaani, laevaomanikul peaks hea meel olema, kui keegi ta meestel aitab pingeid maha võtta ja need selle tulemusena saavad paremini oma tööd teha. Stress on ohtlik, sellest pääsemiseks on kirik üks võimalusi. Ta leidis, et eesmärgiks

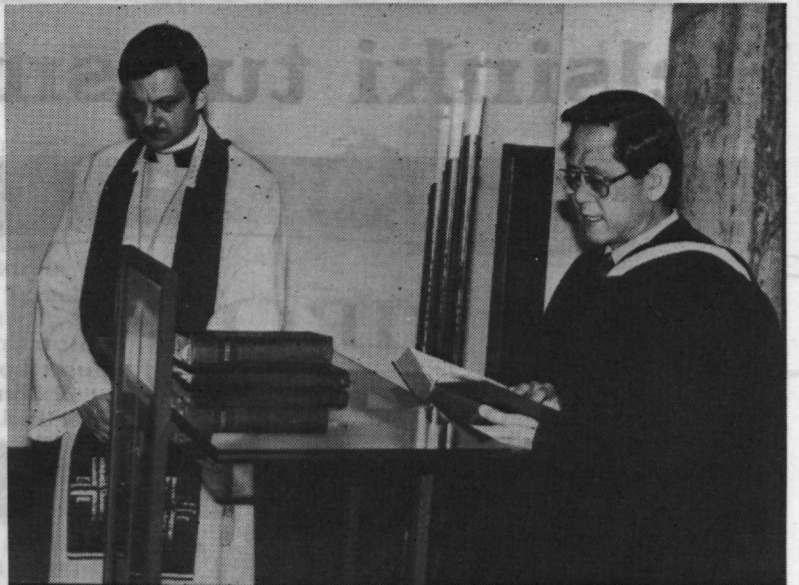


EELK peapiiskop Kuno Pajula annab Meremisjonile õnnistuse kaasa.

mõistetakse misjoni all seda, et keegi vaimulik läheb ja hakkab selgitustööd tegema, on taasloodud organisatsiooni eesmärgiks kaasa aidata pingete mahavõtmisel, kuulata ära meremeeste mured ning püüda neile toeks olla. On olemas ülemaailmne ühendus ICMA ehk Interna-

peaks olema ka pakkuda merelt tulnuile ajaviitmisvõimalusi sadamas (lugemist, diskuteerimisvõimalust, võimalust helistada jne.), et ei oleks ainus siht silme ees — joomine ning lõbulinnud.

Meremisjoni idee Eestis ei ole päris uus. Mõõdunud sajandi lõpul alustas Tallinna



Vasakul Eesti Meremisjoni vaimulik Jaan Jaani, paremal Michael Chin, kes esindas ülemaailmset meremisjoni.

Börsikomitee, mis oli majandusliku ja poliitilise mõjuvõime poolest domineeriv, Tallinnas Meremisjoni toetamist. Kogu oma eksisteerimise aja vältel on Eesti Meremisjon tegutsenud kõige tihedamates sidemetes Soome Meremisjoniga, sest soomlastel on olnud palju laiem tugikohtade võrk maailma sadamalinnades kui meil. (Meil praegu pole üldse suurt midagi jäänud.) Esimesed raamatukesedki meremisjoni tööde selgitamiseks ning meremeeste meelt muutmaks kohandati soome keelest. Kaht neist võib Meremüuseumi lugeda, südamluud oma lihtsuses. Tegutsesma hakkas Meremisjon Tallinnas üsna tagasihoidlikes tingimustes, üheks tugikohtaks on näiteks olnud vana laevameeste kõõgi hoone sadamas (praegu seda pole). 1924. aastal sai valmis oma maja, mida haldas Tallinna

Rootsi koguduse õpetaja. Tea, kas ajaloolisest järjepidevusest või kohanemisest uute oludega on 1989. aasta ICMA aadressraamatus ära toodud ka selle aadress: Tallinn, USSR, 11. Tookri street, Interclub. Tingmärk kõrval on lahti seletatud nii: Not specially Christian. ("Mitte eriti kristlik" võiks olla ehk üks tõlkevariant.) Selles väikeses raamatus on aadressid, kust meremehed võivad teadud abi ja teenindamist leida. Sageli on Meremisjon ühe katuse all, s. t. teeb koostööd Meremeeste Koduga. Seda meil ka ei ole.

Pealkirjaks pandud väide on tegelikult meil siin natuke vildakaks. Sest meie nüüdne Meremisjoni vaimulik Jaan Jaani osutus heasoovlikuks ja mõistapüüdavaks vestluskaaslaseks. Aga sellegipoolest kindel oma ettevõtmise õigsuses ja vajalikkuses.

Reet Naber

## Kiri

# Aasta tuli, teine läks

1992. aasta on jäädavalt ajamere vajunud ja uus, 1993. asemel. Vaataksin pisut, mida head või halba juhtus 1992. aastal Pärnu sadamas. Kaugete aastate andmeid ei ole, aga kui kõik need väikesed, suuremad ja päris suured kalalaevad kaasa arvata, saaksime samuti suure arvu. Ent nüüd, ainult puuduja turbalaevu kokku lugedes letame, et neid käis koos pukserite ja pargastega muulide vahelt sisse ja välja 183 korral. Tegelikult ei tähenda see arv midagi muud kui puuduja turbaäri õitsengut. Väiksemaid ja ka suuri kalalaevu arvesse ei ole võetud, kalandus on üldse sadamas teisejärguliseks muutunud. Ei siin aita ühe kaimadruse filosoferimine, et puit läheb välja, aga endil paberitootmist pole jne. — selline reguleerimine oleks vast valitsuse teha.

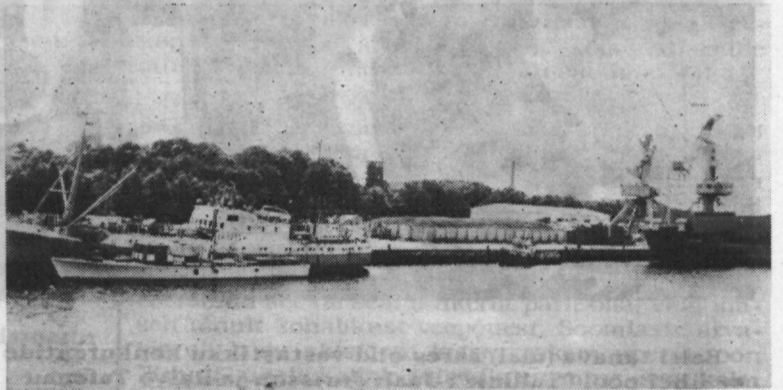
Rahvusvaheliselt on Pärnu sadam, nii väike kui ta ka on, juba jõudnud end teadvustada, ja ütlesin, et heast küljest. Kui võtta 1991. aasta 47 välislaeva, mis meile veel endise Nõukogude piirirežiimi ajal küllalt ettevaatlikult ja ilma Eesti liputa sisse tulid ja näiteks Saksa "Johanna" 71-aastane omanikust kapten lausa ise käed turbagraiferile külge pani (turbaplatsi siis veel ei olnud). Andis lahtises turbas sumades igapäidi nõu ja tahtis kürest ära. (Huvitav küll — kürest kiiresti Ameerikasse.)

Nüüd on kahe ekspordiar-

tikli teineteisest eraldamisest majas. Mitu platsi küll turba, küll puudu jaoks on asfaltteeritud ja töö sadama parandamisel ei peagi niipea lakkama. Tänu Saaremaa "Rammu" abile on tänaseks valminud 124 m rekonstrueeritud kaid, puha raudbetoonist. Vendreid ei ole küll jõutud kohale panna, ent voolu- ja veekanalid on sees ja liivakiht veetud enne asfaltteerimist vajuma. Keevitajad keevitavad juba uusi metallvaidade otsi, sest teadupärast on ca 70 meetri jaoks spoontulbad olemas. Niiviisi on ka praegune a/s "Reddor" oma osa sadama kindlustamisse andnud ja annab nähtavasti edaspidigi. Ärgu siinkirjutajalt ainult küsitagu, mis sadamast edaspidi saab ja kellele see päriselt kuuluma jääb.

Ärgu keegi arvaku ka, et arv 183 tähendab niipalju eri laevu. On neid, kes käinud üheksa või kümme korda,

on neid, kes neli või viiskuuks. 1992. aasta navigatsioonihooaja avasid ja lõpetasid ühinenud Saksamaa omad. Rekordkuu oli september 29 alusega, kaasa arvatud pukserid ja lihtid. Juunis-juulis paistsid kõik rootslaste ca 60 m pikkused "Nord..."-nimelised alused siin olevat, olid ka põrgulikult ilusad ilmad. Lippe on siin nähtud igasuguseid. Ja ka igasuguseid, või, täpsemini,



iseguseid meremehi. Oskata ainult keeli ja räägi!

Muidugi ei saa ega suuda pisike Pärnu kunagi reisisadamana Tallinnaga võistelda. Kuipalju ka ei räägitaks Pärnust kui puhkusehinnast, rannast, kuurortidest või puhtamaks muutuvast veest, ei ole vist kellelgi konkreetset plaani, raha, tahet ega ettevõtmist Pärnusse midagi seegust luua. Jääb loota ainult välisjahutidele ja pühenduda nende vastuvõtmisele, kui nad üldse tulla tahavad. Segab see, et meie majakad ei põle ja mereside on väga halb. Uppus ju mullu Kihnu lähisel taanlaste jaht, kuskil Saaremaa kandis uppused kaks rootslast. Muidu — vett saaksid jahid meilt küll ja ka jahisadam on neile avatud. Hea seegi, et Veeteede Amet meile "EVA-007" saatis. Päästeteenistus vaba akvaatoriumi ulatuses oleks vast tema abil tagatud.

Sadamas käib uuest aastast peale ennustusvõistlus: jääb Pärnu laht selleks talveks kinni või ei jää. Rajutuled on juba paljudel meredel paksu pahandust teinud,

uputanud üleveopraami, murdnud tankereid, küllastanud Klaipedat. Nüüd on "Kihnu" Paljassaare kandis kinni ning Pärnu muulide ostones ja kaugemal on rüüstjäämäed, mis mitte kuidagi laevu sisse ega välja lasta taha. Jaanuaris on meil seni käinud kaks laeva ja üks pukser koos pargastega. Soome "Carina-I", vana tuttav, pääses kuu algul veel minema. Norra "Capto" tuli korra tagasi ja siis algasid Rootsi pukseril "Nestor" ülipingelised päevad ja ööd muulide taga ja Pärnu lähel. Ta aitas "Capto" teist korda välja minna, siis viis mitu meie kalatraalerit vabasse vette. Tuli tagasi oma täislastis pargase juurde, ootas jääs ilma paranemist ja nüüd on ehk kuskil teel või juba kodusadamas. Kõik see kestis nädalaid ja mitu laeva peaks "Nestorile" sügavalt tänulikud olema. 1992. aasta jaanuaris küllastas sadamat 5 alust, tänavu on sees olnud kolm. Vaatame, mida tööb meile kuu lõpp ja algav veebruar.

19. jaanuar

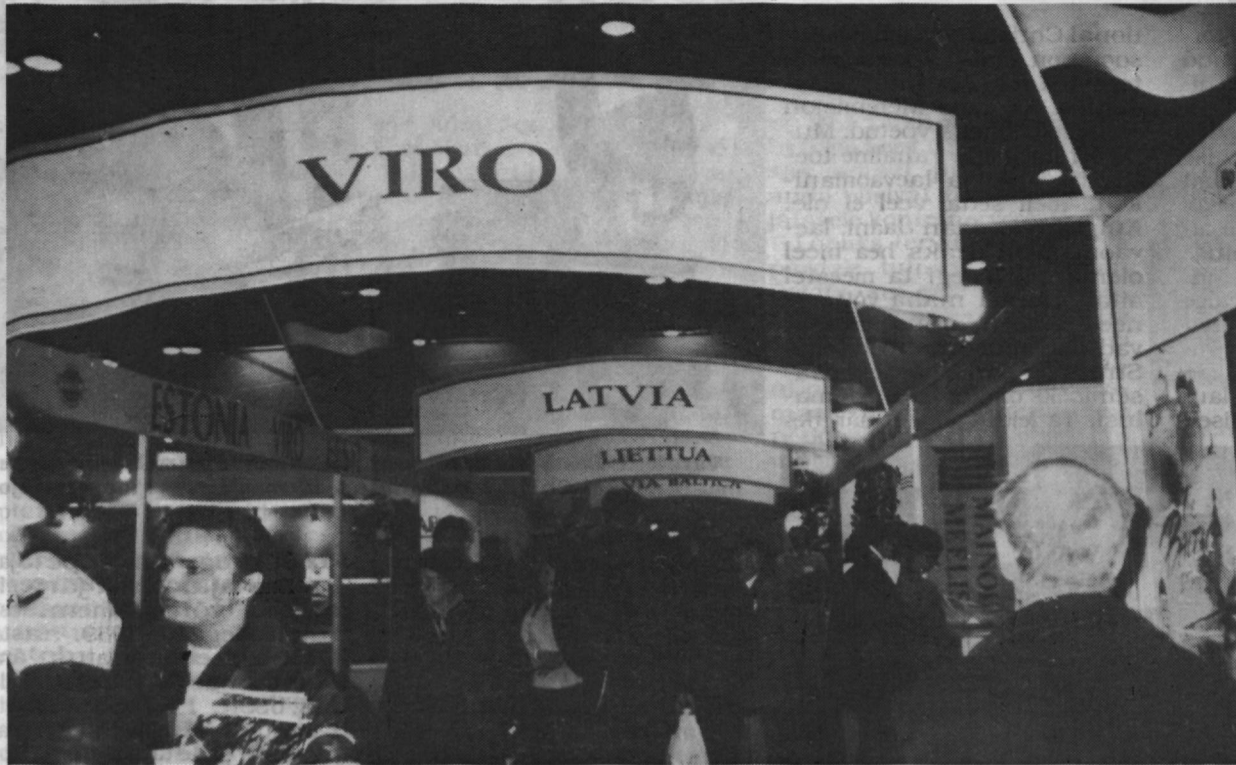
Otto Taul

# Helsinki turismimessil

\* tänavu 25 laevafirmat

\* neist viiendik Helsinki-Tallinna vahelt

\* ka kodumaal võib laevaga sõita



Tänavune turismimess "Matka '93" täitis Helsinki suure messihalli 14.—17. jaanuarini jälle kireva eksootika, muusika, tantsude ja suupistete ning muidugi värvitrukkis prospektidega. Mullusest rohkem oli atraktiivset: hiigellumemem, fotosilmaga robotipoiss messitänavate ristmikul, elusad kanad-kuked, ringikõndiv krokodill ja ahv. Palkseintega boks, õlgkatusega boks, telk boksis. Bussid, laevamudelid, paar väiksemat laeva. Kõik, mis vähegi kõlbas, et rahvast ligi meelitada. Ja rahvast oli.



Rahvast tõmbasid ligi nii hiigellumemem kui ka põlvepikkune robotipoiss, elusatest atraktsioonidest rääkimata.

Balti tänava (ülal) ääres olid vastastikku konkurentide boksid  
 ➔ ühel pool "Tallink": Jaak Jürisson ja Raivo Tafenau  
 ➔ ja teisel pool "Inreko" kiirlaevad.



Kohal oli riike Hünast Lõuna-Aafrikani. Eeskätt turismi-, hotelli-, lennu- ja laevafirmad, aga ka kirjastused, raudteed ja igasugune muu turismitööstusele suunatu, näiteks festivalide korraldajad ja teatrid. Nagu teatas reklaamkiri Helsinki busside-trammide külgedel, oli kohal 40 maad, aga ka 400 kodumaist paika. Miks mitte raskel ajal kodumaiseid kauneid paiku avastada, on odavam ja mitmekesisest puhkust pakutakse neiski. Üksteist boksi kujunduse ja pakutava mitmekülgsusega üle lüüa püüdes reklaamisid end Soome vallah,

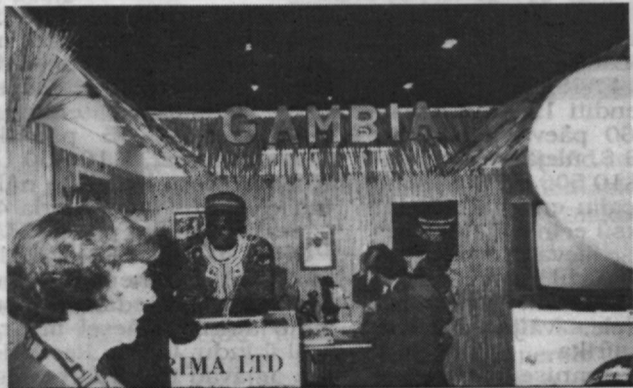
mitmesugused puhke-, tervistus-, kalastus- ja sportimiskülad. Ihus loodus ja mõnusad puhkevõimalused on ju kaup ning turist selle ostja. Kaupa tuleb osata müüa, ning nii olidki kõiksuguste turismifirmade esindajad pakkumas, selgitamas, näitamas ja reklaamtrükiseid pihku pistmas. Näkatava lustiga paistsid silma meie idanaabrid: Pe-



► ► Soomlased esitlevad kodumaist nakatava lustiga.



Sama hästi kui ► välismaal, võib puhata ka ► kodumaal.



Laevamudeleid esitlesid nii suur- kui ka väikelaevade omanikud.



terburi turismifirmade bokside ees lauldi tšastuskasid ja löödi tantsu, Karjala firmade boksis aga pakkus rahvarõivais daam Ktzi puukirikku maketi kõrval laulval häälel sealkandi sceni.

Eesti firmasid oli väljas 22, enamik ühiselt üritatud näituseboksis. Kitsas seal ju oli, aga nii on odavam. Ja võib-olla isegi mõjuvam Balti "tänaval" Läti ja Leedu kõrval. Laevafirmadest oli Eesti nimekirja loetud vaid ühisettevõtte "Estline-Eesti".

25 laevafirmast, mis messiteatmikus kirjutas, sõidab Helsinki-Tallinna vahet tervelt 5. Teineteise vastas üle "tänaval" on "Tallink" — pasteedivõllebade, ansambliuusika ja mereröövliatribuutika, ning "Estonian New Line" kiirlaevade lennukitoolidega. Kumbki esitleb oma tugevamaid külgi.

"Silja Line" esitles Tallinna-merematkeil käiva "Sally Albatrossi" mudelit. "Viking Line'il", mis nüüdseks "Isabellal" esimese merematkaseltskonna Tallinna sadamasse toonud, on uuemaid leiutisi "kaksi tyttöä yhden hinnalla". Miks mitte argipäeviti, kui reisijaid vähem, piletihinda alandada, söövad-joovad-lõbutsevad ja kindlasti ostavad kaks tütarlast ikka kahe eest. "Kristina Cruises" pakub messikülastajatele koos reklaamprospektidega hirmaalandustalongi piletiostuks. Tallinna-merematketele meeltab 40-aastase merekogemusega perefirma muuhulgas sellega, et "küllastunud Soome turisti rõõmustavad Kaubamajan uskomatamat hinnal". Suvel sõidab "Kristina Regina" pikematle reisidele Visbyst Københavni ja Peterburi, ent "Kristina Brahe" ristlebki Soome lahe idasopis.

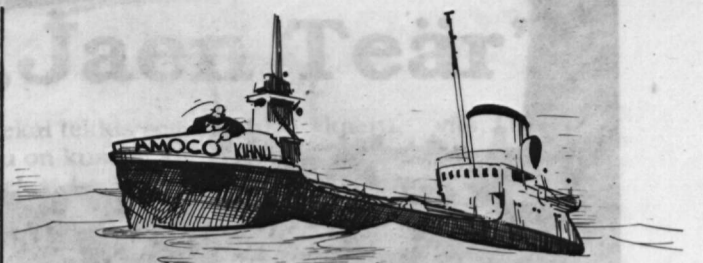
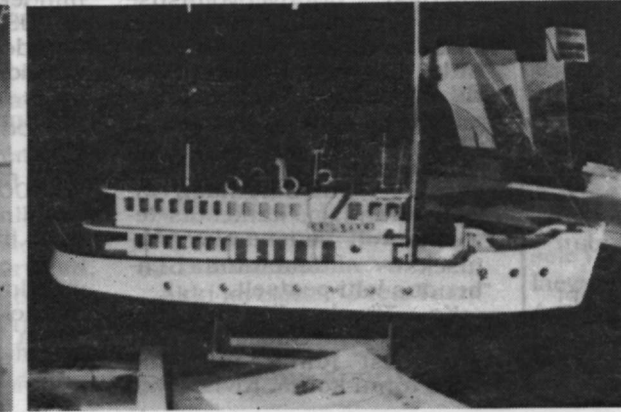
Kuid laevaga ei sõideta üksnes välismaale. Kuigi levinud puhkamisviisiks on sõit oma või üürijahiga, on messil hulk bokse, kus esitletakse mitmeid kodumaiseid laevasõiduvõimalusi. Näib nii, et mida vanem laev, seda uhkem. Nii on välja pakkuda 1898. aastal ehitatud jõelaev "Avontuur", 1905. aasta aurulaev "Suomi", aurulaev "Ukkopekka", Mississipi-tüüpi rataslaev "Vispilä". Hulk valgeid moodsaid rannasõidulaevu ja veidi vanemaid purjelaevu. Ja mida kõike sellisel laevasõidul saarestikus võib peale hakata! Soovitatakse näiteks:

- lihtsalt sõita,
- konverentsi või koolitust pardal või saarel,
- kalastusreise,
- purjetamist,
- meeleolukat programmi ehtsas saaristumiljões,
- saunaõhtut,
- kalaroopidu merel,
- pidu kalurimajas,
- mereröövlireise,
- tantsu paadisillal või saarekaldal,
- rahvatantse löötpilli saatel,
- veeporti, sh. sukeldumist,
- vaadata paadichitust, saarestikumusemeid või kalakasvatust,
- pulmi ja muid perepidusid.

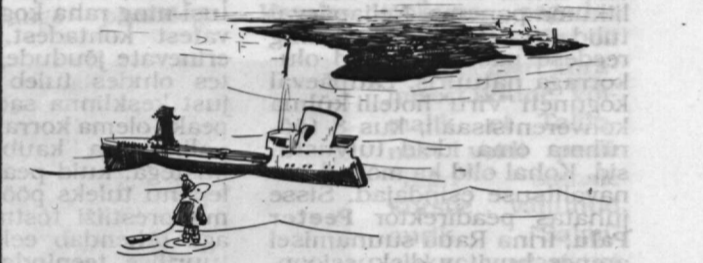
Et loetelule järgneb jne. jne., siis võiks arvata, et selleks ajaks, kui Eestis on rahval rohkem raha, on hakkajad mehed siingi selliseid laevu valmis seadnud, millel näiteks pulmi pidada. Mereröövli-mängudest ei mõista esialgu hoolida.

Helsinkis valmistatakse järgmise aasta turismimessiks. Tänavuse jaoks saadeti osalejatele ettepanekud juba mullu veebruari lõpul.

Madli Vitismann



## "See kõik tuleb Eesti maksumaksja taskust kinni maksta!", ütles minister Tarand



"Kihnu" õnnelik õnnetus (suhteliselt) andis kogu meie ajakirjandusele suurepärase võimaluse kodumaine sensatsioon leida, mis ikka kohe mitu päeva lhtede esiküljel oli. Kuna "Meremees" ei olnud kogu aeg rannas asja jälgimas ja praeguseks ei ole ka ametlik kokkuvõtte veel valmis, siis sellekord kasutame ainult teadvalt kõlakaid, mille autoriks anonüümne, "tundmatu sadamatöölaine".

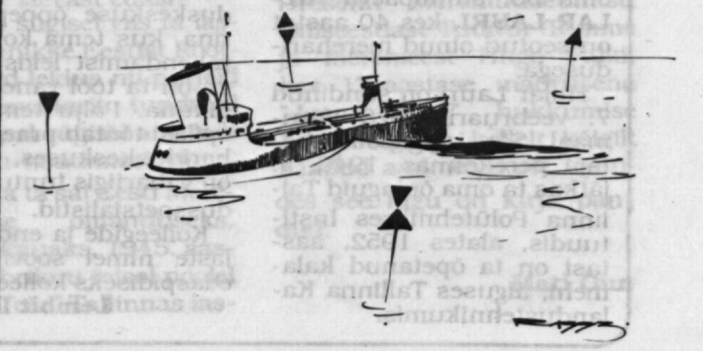
Niisiis: MERE VÄRK

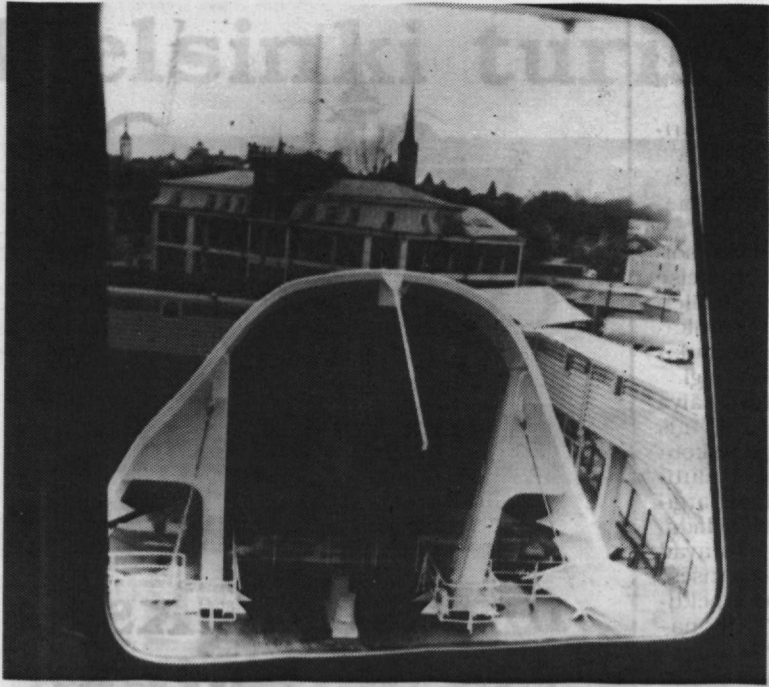
"Ega see esimene kord ole, kui sinnakanti kinni minnakse. Alatasa keegi püüab natuke otse minna. Kõige targem oleks tanker kohe puksiiridega lahti tõmmata, see oli ainuke viga, mille päästjad tegid. Terve Rocca-al Mare laht oli õli täis. Aga selle kohta arvanud keegi, et siis tuleks kohe puuri hakata, sest tuule suund oli selline, et kuidagi ei saanud see õli seal tankerilt pärit olla, vaid ilmselt ainult kohalikust veepöuest. Soomlaste arvates oli kogu aktsiooni kõige raskem operatsioon "Kihnu" ühele katlale tule alla saamine, sest kolm aastat tagasi rikki läinud süütesead ei olnud ikka veel korras ja igakord tuli kasutada 2 topsi tikke. Kahjuks polnud muidu nii ettenägelikud soomlased osanud kaasa võtta rohkem kui neli topsi. Räägitakse, et keegi ei tea, kui palju tankeril õieti laadungit oli. Igatahes olevat pakutud seda mõnele osta, ju siis seepärast on väike vahe sisse tulnud. Ja siis olevat ühe laevajuhi proua taskurätinutsu oma abielusõrmuse ning kaks kõrvarõngast keeranud, et tuttavate juurde hoiule viia, juhul kui võimud kahju kattaks vara tulevas üles kirjutama.

Soomlastega on veel üks naljakas lugu: kui nad olevat kuulnud, et firma PKL on "Sampo"-s ja sealt veel edasi Inglismaal kindlustatud, arvanud nad selle väga korraliku firma olevat, kellega saab asjalikult asju ajada."

Ühegi antud fakti eest ei vastuta, sest need on teadlikult kõlakad. Küll aga võib öelda, et üks asi peaks olema meil esmakordselt õigesti kirjutatud. Vahitüürimche nimi oli Vadim Andrijevski.

Kuulujutte kogus Reet Naber  
Joonistas Roman Matkiewicz





**Tallinna Sadama ja linnavalitsuse ühistööna viidi 28.–30. jaanuarini läbi omalaadne ajurünnak, workshop Tallinna kesklinna sadama arenguperspektiivide väljaselgitamiseks. Initsiaatoriks oli sadam, planeerijate poolt vedasid üritust linna peaarhitekt Vilen Künnapu ja Irina Raud. Osalejatele olid kätte antud läheteanded, mis pidid mõtted liikuma panema. Neljapäeval tulid osalejad kokku ning reedese päeva tutvusid olukorraga natuuris. Laupäeval koguneti "Viru" hotelli külma konverentsisaali, kus 8 töörühma oma ideid tutvustasid. Kohal olid ka mõned linnavalitsuse esindajad. Sissejuhatus peadirektor Peeter Palu, Irina Rauda suunamisel arenes huvitav diskussioon, sest enamuse oli jõudnud välja kujundada vaid põhiprintsiibid. Ehk nagu kõlas arvamused: seekord arhitektid arhitektuurini veel ei jõudnudki. Kõrvuti Eesti arhitektidega oli osalema kutsutud ka kolleegid Hollandist, Prantsusmaalt, Rootsist.**

Dunkerque'i esindasid üks majandusmees ja üks arhitekt. Praktilise meelega Jacques Braemsil oli põhilisena alla kriipsutada seda, et oleks vaja tuua kogu tegevus lähemale veele, mitte unu-

tada, et sadam loob linnale rikkust, kaasa arvatud töökohad jms., sellepärast tuleb saada tuge avalikust arvamusest. Sest ideaalne on variant, kui sadama arendamisel osaleb nii riiklik kui ka era- ning munitsipaalkapital. Just sadam on see, mis võib anda eeskujuga ka keskonnakaitselise tegevuse alal. Et läbi viia vajalikke projekte, on vaja kooskõllastusi ning raha koguda erinevatest kohtadest, koostööd erinevate jõududega. Siinsetes oludes tuleb arendada just kesklinna sadamat. Sel peaks olema korralik side vanalinna ja kaubanduskeskustega, kuid peamist tähelepanu tuleks pöörata sadama prestiiži tõstmisele, see aga tähendab eelkõige kultuurilise teenindamise osatähtsuse teadvustamist.

Arhitekt Jean-Blaise Picheral alustas kogemustest sadamate arengu finantseerimisel ning linnaehituslikest põhiprintsiipidest, hoiateades, et sadamate puhul on tegemist nii ajaliselt kui ka ruumiliselt väga laialdastulike protsessidega. Oluliseks pidas ta korralike ühendusteede väljaarendamist mitte ainult linnakeskuste, vaid ka tagamaadega, samal ajal mitte ära unustada jalakäijatele promenaade,

# Meri olgu linnale avatud

haljasalasadid.

Hollandlane Jan Verwijen, kel lähedane suhe ka Helsingiga, kus ta mõnda aega elanud ja sealt ka mõningaid üliõpilastöid meie Kunstiülikoolis juhendanud on, oli kirja pannud üldstrateegia, kus alguspunktiks oli võetud territooriumi ärakasutamise, mis tähendab nii Vene sõjaväe käsutuses olnu kui ka hiljem väheväärtuslike juurdeehituste suhtes seisukohavõttu. Edaspidises töös arvas ta Tallinna kõige suuremaks eeliseks olevat selle, et elu siin on odavam kui naabritel ning see võib siia ka kapitali meelitada. Ta kolleeg Willem-Jan Neuteliings oma ettekandes märkeris näiteks võimaluse linnale tagasi saada aastasadade-tagune rannajoon, kui välja kujundada roheline vöönd linna ja mere vahel. Siis saaks Rannavärvast uuesti tähtis linnavärv. Rootslased Heikki Niilend ja Ulf Ranhagen olid ainukesed, kes leidsid, et arengu-

heral on tegelenud just nende sadamate arengu uurimisega, mistõttu tema seekordne kontakt Tallinnaga ei ole esimene. "No ma teadsin enne pr. Rauda ja hr. Kiitsin-gut, mul oli hea meel, kui mind siia kutsuti. Sest praegu on teoksil midagi uut Hansa taolist, mis aga vanal kujul küll välja ei mänge. Samal ajal oleks see omamoodi päästesüsteem kogu Euroopa meremajandusele, korraliku sidega saaks ju Põhja- ja Läänemere-äärselele sadamatest kujundada ühe suure sadamasüsteemi. Kui infovahetuse saaks korda, oleks kogu töö efektiivsem. Olen uurinud mitmesuguste omandivormide osatähtsust sadamais ja jõudnud järeldusele, et kõige paremini toimivad need seal, kus on huvitatud erinevate kapitalide omanikud. Te ei tohiks unustada, et teie tegelik tagamaa on Venemaa, tahate seda või ei. Ja sadamat tuleks tähtsaks pidada. Olen üllatatud bukletist "The

beutyful Tallinn" — seal on kõike, aga üldse mitte midagi sadamast. Kas te siis tõesti arvate, et siia tulla ei ole kaubareisile ning ehk ka muinasmälestiste pärast? Ei sugugi! Kõigepealt on sadam see, kuhu tulla ja kust esmamuljed ja kogemused saadakse."

J.-B. Picheralil on ilmselt, mida öelda. Sest Dunkerque'is (200 000 elanikuga sadamalinna Põhjamerel ääres, vahendaja Britannia ja kontinendi enimaktiivsete tööstuskeskuste vahel) on välja töötatud plaan nimega "Operatsioon NEPTUN", mis loodetakse ellu viia 10–15 aastaga ning see peaks kindlustama Dunkerque'ile uue imidži, sidudes paremini kui kunagi enne linna, sadama ja mereranna täitmaks uue ärimaailma, ülikooli, turismi ning teeninduse muutunud vajadusi.

Arhitekt Irina Raud kommenteeris: "Praegu tegeleb sadam selliste asjadega, mis pole otseselt tema ülesanded. Seegi töökohtumine oleks pidanud olema rohkem linnavalitsuse mure. Ilmselt jätkame koostööd, kaalume mõtet korraldada rahvusvaheline konkurss."

Selle aasta kaks esimest seminari olid uskumatult hästi korraldatud — korralik trükitud ajakava, sõnavõtjad peavad ajaliimidist kinni, vahel on planeeritud kohvipausid, mis üliolulised omavaheliseks arvamuste vahetuseks.

Reet Naber

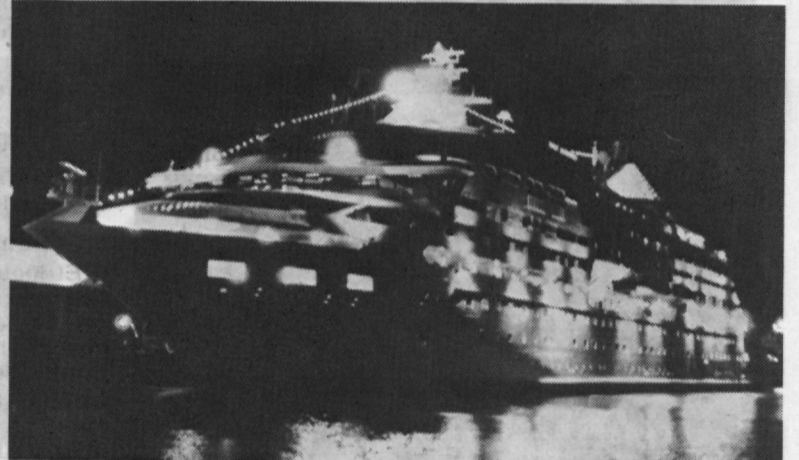


➔ 20-date vana Kalasadam (vt. 15. detsembri „Meremees“)

➔ Mullune reisisadam.

plaanide koostamiseks oleks vaja asjalikke prognoose kaubavedude ja reisilaevaliikluse tuleviku kohta, mida ja kui palju üldse oodata on. Et ettevõtetule oleks ka majanduslikult korralikult põhjendatud.

Jean-Blaise Picheralilt sai küsitud, miks just Tallinna sadamaga tegelema on hakatud. Selgus, et prantslased on huvitatud ka Lääne- ja Põhjamerel arenguperspektiividest ning Jean-Blaise Pic-



## Prahiturg

Kuivlastide turul on prahi-

hinnad uuesti tõusnud. "Baltic Freight" indeks ületas 1300 piiri ning jõudis 1311-ni. See on pigemini seosoonne tõus, kestvast paremaks muutumisest vaevalt et juttu saab olla. Niikaua, kui maailmamajandus ei ole paremuse poole muutunud, võivad prahid püsida ainult arukal tasemel, juhul kui olemasolev tonnaaz väheneb selliselt, et vedudeks kasutatav ületaks käiku lastava uusehitustonnaazi.

Kaug-Idas kulutavad eriti jaapanlased palju aega ja energiat prahiveo võimsuse suurendamiseks sellisel maal nagu Bangladesh, asutades ka teatud liiki veofondi. Euroopas reageeritakse sellele täieliku ükskõiksusega.

"Panamax'ile" oli ehmatuseks see, kui USA nagu varem Kanadagi, katkestas teraviljaveod Venemaale, põhjuseks — mittetasumine. Lahendus leiti peatselt.

Ka "Trade Daring" sai 140 000 tonni maagiveo eest Tuberoast Rotterdami 4.30 US\$ tonni kohta. Kivisõe veo

eest Richard Bayst Rotterdami maksti 5.25 US\$ tonni kohta. Laev "Pantelis Alemos", 144 348 t dedveit, ehiti 1981. renditi 12 kuuks, esimesed 60 päeva päevatasu 8300 US\$, ülejäänud ajavahemikul 10 500 US\$ päevas. See oli palju enam kui rent, mis maksti eelneval kuul samasuguse laeva puhul.

Tankeriturul (vedellastide turul) ei olnud muutust paremusele, välja arvatud Lääne-Aafrika lossimised. 130 000-tonnise partii eest Nigeerias US Gulfi tasuti maailmas tunnustatud prahiindeksi järgi 62,5; Alandid—USA-sse oli tasu kõrgem — indeksi järgi 65.

Kuid prahid Gulfi piirkonnast olid surve all, kuigi nõudmine tonnaazi järele oli suur. Gulfist (Lahepiirkonnast) Lõuna-Koreasse tasuti 250 000 tonni eest maailma prahiindeksi järgi 52. Taivani 55 (ilmne langus), 260 000 tonni eest Rotterdami tasuti maailmas tunnustatud prahiindeksi järgi 51, kümme päeva varem oli see olnud 62.

Vahemere piirkonnas ei

toimunud prahtides muudatusi Aframax'i jaoks, olles indeksi järgi 112,5 kuni 115. Laev "Nyeron", dedveit 123 597 tonni, ehitatud 1977, renditi 45 päevaks päevatasu eest, a 10 650 US\$. Soovi korral oli ette nähtud võimalus kaks korda 45 päevaks lepingut pikendada.

OPEC-i otsus IV kvartalis toodangut vähendada, et mõjutada õlihindade tõusu, aitab ainult vähesel määral prahihindu tõsta. Reederid, kes omavad topeltprahistega tankereid maksumusega 120 miljonit US\$, peaksid päevas vähemalt 60 000 US\$ teenima, et ots otsaga kokku tulla. Esialgu näib see saavutamatu.

Hollandi meremeeste ajalehest "Wacht te kooi" nr. 52/1992 tõlkinud

Edmund Russow

**Toimetusele:** Sellist materjali avaldatakse merendusrikkondadele teadmiseks igas lehes. See ei ole ärisaladus.



## Eesti Merihariduskeskuse teenekas pedagoog

7. veebruaril tähistas oma 65. sünnipäeva **HIL-LAR LAURI**, kes 40 aastat on seotud olnud meredidusega.

Hillar Lauri on sündinud 7. veebruaril 1928 Võrumaal, Säpsi algkooli juhataja perekonnas. 1946. a. jätkas ta oma õpinguid Tallinna Polütehnilises Instituudis, alates 1952. aastast on ta õpetanud kalamehi, alguses Tallinna Kalandustehnikumis.

Ise kohtusin Hillar Lauriga 1953. a., kui ta asendas kuulsat matemaatikaõpetajat hr. Nipmanni tolle haiguse ajal. Mõne aasta pärast edutati ta Kalandustehnikumi õppealajuhatajaks. 1971. aastal suunati ta Kutsekeskkooli nr. 1 direktori asetäitjaks õppe- ja tootmistöö alal, kus ta rakendas oma organiseerimisvõimeid. Sellel ajal ehitati välja kutsekeskkooli õppekabinetid ja töökojad, kus õoilased said oma erialadel põhjaliku ettevalmistuse. Peale pedagoogitööd on hr. Lauri õpetanud ka paljudele tulevastele meremeestele peotantsu ja fotokunsti. Eriti aktiivselt on Hillar Lauri tegele- nud õppekirjanduse väl- jaandamisega metallide tehnoloogia, materjaliõpetuse ja joonestamise alal.

1991. a. alates tuli tal teha tööd Eesti Merediduskeskuse õppeprorektori- na, kus tema kogemused rakendamist leidsid. Praegu on ta tööl vanemmeto- dikuna. Palju tema endisi õpilasi töötab praegu Merediduskeskuses, paljud on vabariigis tuntud kalandusspetsialistid.

Kolleegide ja endiste õpi- laste nimel soovib jõudu erlaspidiseks kolleeg

Lembit Liimand.



# Vangide- ja vabaduselaev „Jaen Teär”

Kolmemastiline kuunar „Jaen Teär” oli chitatud 1926. aastal Saaremaal Papihus ühe tolle aja tuntuma laevameistri Matis Hohensee juhatusel. Laeva maht oli 371 brutoregister-tonni, pikkus ligi 40 m, laius 9,72 ja süvis ligi 4 m. Et laev liiguks vajaduse korral ka tuuletü ilma ning saaks mõnusamalt sadamais manööverdada, varustati ta 160-hobujõulise Rootsis chitatud kahehülilise naftamootoriga.

1941. aasta augusti lõpul punaste Tallinnast põgenemisel veeti sadama Läänemuuli ääres seisvale „Jaen Teärile” Keskvanglas peetud poliitvangid. Vangid toodi kohale veoautodel ja bussides, millest enamikul olid aknad vineeri või plekiga kinni kaetud. Vange konvoeerisid punamadrused.

Kitsad laevaruumid tuubiti vange tihedalt täis, nii et nad pidid seal püsti seisma. Pärast meesvange toodi laevale ka naisi, kes paigutati paari lauaga eraldatud nurka. Mehed olid tõsised, kuna naiste hulgast oli kuulda nuttu ja ahastamist. Osa vange toodi laevale veel hiljemgi, kui see reidil seisis, mootorpaadiga. Kokku sai 450 mees- ja 34 naisvangi.

Loomulike tarvete õiendamiseks lasti ülevalt laevaruumidesse suured plekktoobrid, mida kohe ka kasutama hakati. Loomulikult haisesid ruumid peagi. Sellele lisaks tekkis tihedast üksteise vastas seismisest väljakannatamatu palavus ja selle tagajärjel janu. Vett anti aga jaokaupa ja ainult pika palumise peale.

Peagi märkasid vangid, et laev oli hakanud liikuma. Ilmselt viidi ta sadamast puksiiris

välja, kuna laeva enda mootor ei töötanud. Järgmisel hommikul käsutati vangide hulgas paar meest mustasetoobrid merre tühjendama. Need märkasid, et laev seisab Tallinna reidil Paljassaare lähedal. Vangide toimimine vähenes järjest. Esimesel päeval anti inimese kohta pool kilo leiba ja neli silku, teine päev juba vähem ja kolmandal päeval vaid paarsada grammi leiba inimese kohta.

Ühel päeval töid toobritühjendajad teate, et laev seisab uuel kohal, Paljassaare ja Aegna vahel. Järgmisel õöl kuuldi, kuidas valvurid laevalael karjusid nõõchivale puksiirile, et see peatuks ja neid puksiiri võtaks. Kuid puksiirilt ei reageeritud.

Ootamatult panid vangid tähele, et valvemeeskonna

suhtumises vangidesse on tekkinud muutus — vangidele hakati vett andma ilma mangumiseta. Meelemuutuse põhjus selgus üsna pea, kui alla laevaruumi hõigati, kas vangide hulgas leidub keegi, kes oskab käsitseda laevamootorit. Nagu hiljem selgus, oli meeskond põgenenud, enne aga mootori ära rikkunud.

Kutse peale ronisidki kolm meest, kes pidid mootorite alal asjatundjad olema, üles. Vangidel oli hirm, et äkki, sindrid, panevadki masina käima ja vaatasid ülesronijate kui reeturite peale. Kolm mootorispetsi olid aga peagi tagasi teatega, et mootorit korda ei saa, kuna motoristid on kolvid kaasa viinud! Tagasitulnud mehed lisasid, et neil pole olnud plaaniski mootorit korda seada, nad läinud üles kavatsusega olukorda uurida.

Varsti hüüti tekilt uuesti alla — kas vangide seas on mehi, kes oskavad purjeid käsitseda. Seepeale ronis

ja kedagi muud ka üleval ei ole. Ta ulatas alla laevaruumi redeli ning vangid hakkasid tekile ronima.

„Jaen Teär” oli jäetud saatuse hooleks. Ühest ruumist avastati pakk vangide kohta käivaid arreteerimisdokumente. Need olid iga vangi kohta eraldi pruunis ümbrikus. Samas oli ka valvurite poolt maha jäetud kiri: „Mõna vernuju smertj idjom, i vam ne lutshe budjet”. Igaüks haaras nüüd oma ülekuulamisprotokollide ja muude materjalide järele, et enda kohta käivaid pabereid kätte saada. Hiljem selgus, et laeval oli ka kriminaalkurjategijaid, kes oma tegude varjamiseks oma toimikud seal samas puruks tõmbasid ja vette heitsid.

Vangide seas oli vana meremees kapten Braun, kes asus nüüd purjede kordaseadmist juhtima ja paari asjatundliku mehe abiga olid need peagi üleval. Laev hakkas liikuma ja juhiti Kadrioru ranna suunas, kuhu ta

gu heli. Purjekal tekkis segadus — järsku on kusagil kaldal veel venelasi koos suur-tükiga. Kähku tõmmati Eesti lipp alla ja osa inimesi kadus laevalaelt alla varju otsima. Järgnes uus lask ja seekord tabas mürsk „Jaen Teäri” parrast, õnneks küll erilist kahju tegemata.

Rohkem laske ei järgnenud — ilmselt oli tegu saksa suurtükimeestega, kes randa triivinud laeva pihta lusti pärast paugutasid. Kui laeval jõuti esimesest ehmatusest toibuda, märgati, et Kadriorus olid paljudel majadel sini-must-valged lipud väljas.

Paar nooremast meest hüpasiid vette ja ujusid Kadrioru randa. Üks neist tuli peagi väikese paadiga tagasi, selles oli ka üks saksa ohvitser ja üks Naiskodukaitse vormis naine. Viimane oli tulnud oma meest otsima, kuid oma ahastuseks ta toda „Jaen Teärit” ei leidnud.

Samal õhtul viidi suurem osa naisvange paatidega

tiks kaeru, viis miljonit ameerika sigaretti, kuivikuid ja küpsiseid. See varandus tulnuks toimetada Jaagara-hu sadamasse, kust ta oleks läinud Saaremaa garnisoni käsutusse. Kuid Tallinna laht oli kattunud õhukese jääga ja „Jaen Teäre” kapten Saadre andis Merelaevanduse ülemale kirjaliku protesti jäävõõga kaitsmata puitkeregalaeva merele saatmise vastu. Kuid käsk jäi jõusse ja esimesel jõulupühäl tuli „Jaen Teärel” merele minna.

Jõudnud Suurupist veidi lääne poole jäävabasse vette, märkasid masinaruumis olnud mehed, et vesi pressib ruumist läbi vaheseina masinaruumi. Trümmi avamisel selguski, et lasti vahel loksub vesi — jää oli võõris pardalauad läbi sõõnud.

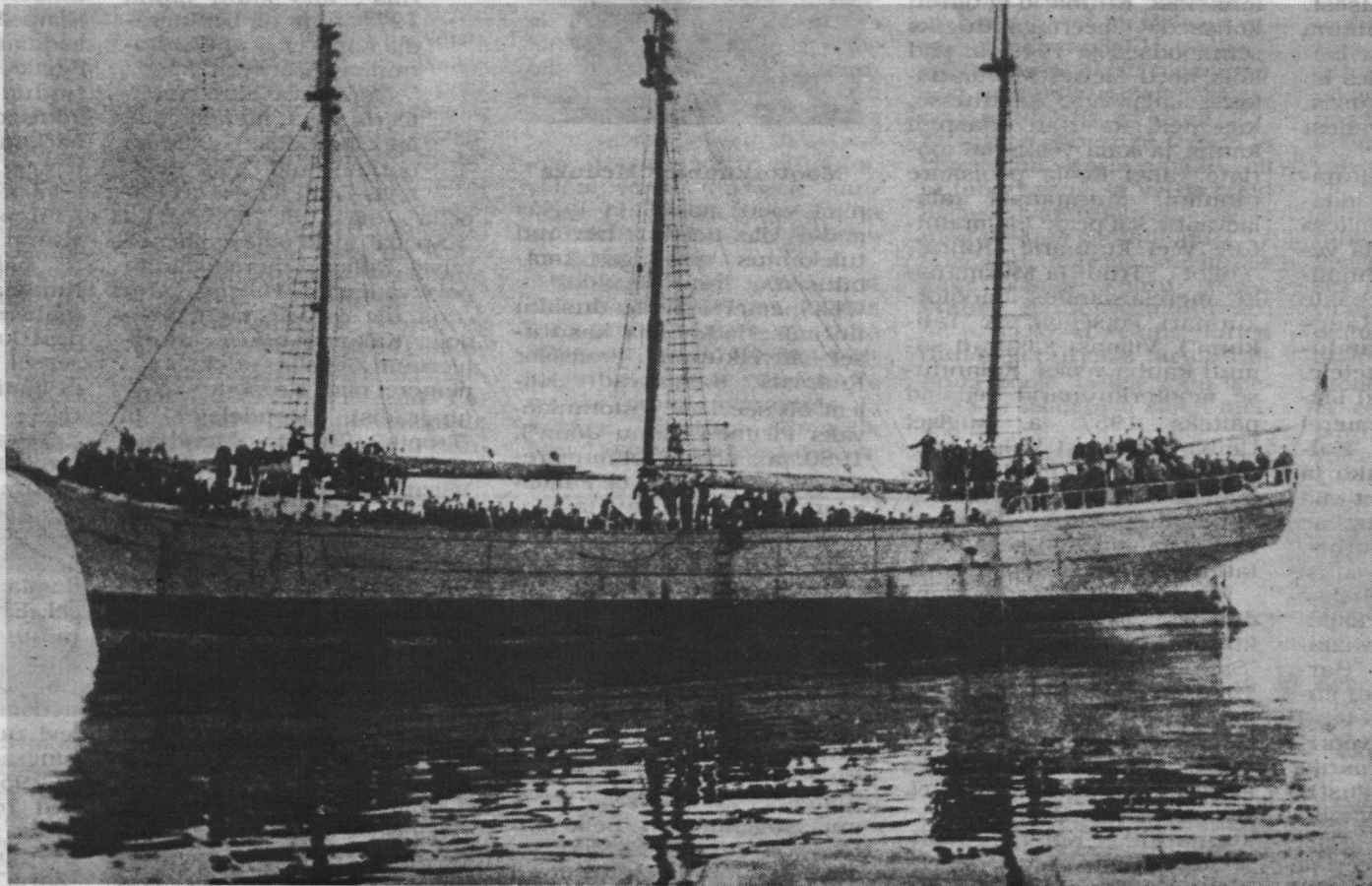
„Jaen Teär” hakkas nüüd kiiresti vajuma ja laeval olnud kaitsemeeskond — kümnekond vene sõdurit — viskas püssid käest ning hakkas võõri ning ahtri vahel kisades jooksuma, segades päästetöid. Ilm oli külm ja meri auramisest udune. Võimalik, et Tallinnast veidi peale „Teäri” samale kursile väljunud aurik „Salmi” oleks avaristist mööda sõitnud, kui selle kapten Liimberg sõdurite hädakisa ei oleks kuulnud. Nüüd sõitis „Salmi” purjekale pardasse, võttis sealsed merehädalised laevalt maha ja üritas „Jaen Teäri” puksiiris madalikule vedada. Kuid oli hilja — kuunar kadus veepinnalt.

„Salmi” viis „Jaen Teäre” meeskonna Tallinna tagasi, varsti jõudsid sinna ka purjekal olnud kaks naist, kes olid piirivalvepaadile võetud. Nagu tollal kombeks, võeti Tallinnas

kohe kinni kapten Saadre ja vanemmehaanik Kingi, kes viidi NKVD-sse. Loomulikult süüdistati neid sabotaažis — laeva meeleja põhjaajamises. Mehi päästis vaid see, et kaptenil oli alles koopia Merelaevanduse ülemale antud protestist laeva merele saatmise vastu. Peale kolmepäevast uurimist lasti mehed vabadesse.

Lõpetuseks tänan Urmas Dresenit Meremuuseumist, väliseestlast Tuudur Tamme ja meremeest Hugo Palki, kes 17-aastase madrusena „Jaen Teäre” hukkumise kaasa tegi, ja kellelt kõigilt saadud andmestikule toetudes see lugu on kirja pandud.

Mati Öun



üles kümnekond meest. Tagasi tulnud, teatasid nad, et purjed olnud küll korras, aga nad teatanud valvuritele, et kordaseadmiseks kulub vähemalt kolm päeva ja nii loobunud nood ka sellest katsest laeva merele viia.

Veidi hiljem oli laeva tekil ja parda taga kuulda mingit jooksmist ja sekeldamist, üks luugipraost väljapiiluja märkas valvurit, kes ruttas kuhugi sületäie leibadega. Siis jäi üleval kõik vaikseks ja vangidel tekkis mõte, et valvurid on põgenenud. Hüüetele ei vastanud enam keegi.

Oodanud veel veidi, ronis üks Petseri-kandi noormees, kes kandis mundrit (tõenäoliselt oli väejooksik Punaarmees) tekile. Tema hõikas alla, et valvurid on kadunud

28. augusti õhtul kinni jooksis. Peagi ilmus „Jaen Teäri” lähedale purjekas „Pärnumaa”, millel asusid mobiiliseeritud mehed ja millel oli samuti õnnestunud Venemaale läinud laevakaravanist maha jääda.

„Jaen Teäri” lähenes madallennul väike Saksa lennuk. Kapten Braun käskis heisata sini-must-valge lipu, mille mehed olid avastanud signaallippude kastist ärapeidetult. Laevalolijad lehvitasid lennukile ja peale tiiru tegemist purjeka kohal suundus lennuk edasi reidile, kus oli veel näha üksikuid laevakaravanist maha jäänud väiksemaid laevu.

Äkki lartsatas „Jaen Teäre” lähedale vette mürsk ja kohe seejärel jõudis laevani ka kaldalt lastud suurtükipau-

maale. Järgmisel hommikul, s.t. 29. augustil, tõmmati laev puksiiriga põhjast lahti ja veeti sadamasse, kus kinnitati Kaupmehele. Laevalt maha tulnud vangid rivistati esialgu kolmekaupakolonnini ja viidi Omakaitse staapi. Seal koostati „Jaen Teärelt” pääsenute nimekirja ja seejärel võis igaüks koju minna.

Mis sai vangide õnneliku pääsemise laevast edasi?

1944. a. sügisel viis ta lastitäre põgenikke Eestist Rootsi. Seekord leidis nii purjeid kui ka mootorit tundvaid mehi. Samal sügisel anti laev NSV Liidu nõudmisel viimasele välja ja ta sai Eesti Merelaevanduse omanduseks. Aga mitte kauaks. 1945. aasta detsembrikuu teisel poolel sai „Jaen Teär” Tallinnas las-





Rotterdami sadama Informatsiooni- valitsus annab välja mitmesuguseid materjale, mis puudutavad sadama tööd. Neist võib leida andmeid ka kogu maailma merekaubanduse ning sadamate kohta. Näiteks olgu toodud andmed maailma suuremate sadamate kaubakäibest 1990. ja 1991. a. (Antud miljonites brt.)

	1990	1991
Rotterdam	287,8	291,8
Singapur	187,8	206,0
Kobe	171,5	174,1
Shanghai	139,5	146,7
Nagoya	128,9	137,5
Yokohama	123,8	121,9
Antwerpen	102,0	101,3
Marseille	91,5	89,3
Hongkong	89,0	104,5
Kaoshiung	77,0	77,1
Hamburg	61,4	65,5

Maailma tähtsamad konteinerisadamad.

	1988	1991
Singapur	3350	6350
Hongkong	4030	6162
Kaoshiung	3080	3913
Rotterdam	3288	3766
Kobe	1900	2635
Busan	2089	2447
Hamburg	1622	2189
Los Angeles	1652	2027
Keelung	1670	1825
Antwerpen	1470	1761

Andmed 1000 TEU (20-jalased konteinerid)

Võib leida ka andmed otseselt sadama tegevusega seotud töötajate kohta Rijnmondis (Reini suudmealal): 1990. a. oli kokku ametis 69 670 inimest, neist enamused sadamajanduses — 22 966, muudel aladel näiteks transporditegevuses 6895, navigatsiooni alal 4615, transiitveoste kompaniides 9690, munitsipaal- ja riigiteenistustes 4457, kütuse ladustamise ning transiitvedude alal 766 jne.

Reet Naber

## Norra laevandus on viimastel aastatel läbi teinud dramaatilised muudatused

Paljud laevad on müüdnud või registreeritud välismaal asutatud *Norwegian International Ship Registeris* (NIS). Sama dramaatilised muutused on toimunud välissõidulaevade meeskondades. Praegu on üle 80% meeskonnaliikmeist Aasiast. Uue laevanduspoliitika põhiooneks on laevaomanike, reederite suuremad vabadused meremeeste munsterdamisel nende kvalifikatsiooni ning töölevõtmise tingimuste kindlaksmääramisel. Samal ajal on kompaniide personali vähendatud ning sageli kasutatakse tööjõu värbamisel vastavate agentuuride abi.

Tähtsaks ülesandeks on saanud erinevate kultuuride ühtesulatamine, kuigi Norra lipu all sõitvate laevade meeskonnaliikmeilt nõutakse norra, rootsi, taani või inglise keele valdamist.

Põhiraskused on ohutuse tagamine ning tervisliku keskkonna loomine laeva pardal.

Ajakirjast "Sjøfartsdirektoratet, Kultur og Fritidskontoret Info", 1992

Tõlkinud Reet Naber

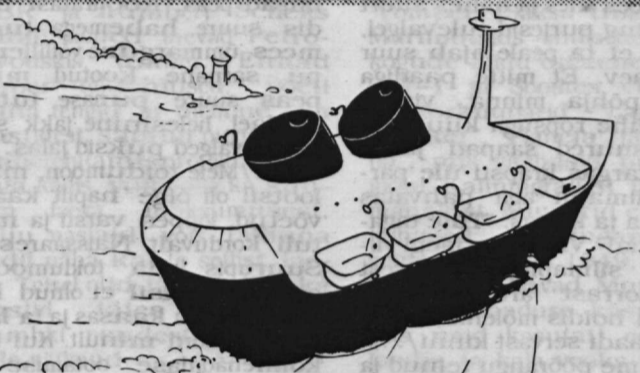
## Austatud merendushuviline!

Kui unustasite "Ajakirjanduslevi" kaudu "Meremehe" tellimata, aga tahaksite seda siiski postkastist leida:

- sel juhul saadab ajalehe välja toimetuse
- aastatellimuse hind koos postikuludega on **50 krooni**
- võib tasuda ka esialgu poole sellest, st. **25 krooni**
- raha võib tuua või rahakaardiga saata aadressil:

**EE0001 Tallinn, Pikk 10, Eesti Meremeeste Liit, "Meremehe" tellimus**

— kindlasti märkida oma täpne aadress



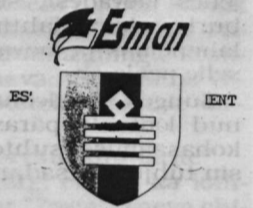
Roman Matkiewiczzi karikatuur

**TALLINK**

**ESTMA**

Estonian Maritime Agency Ltd.

**ESTLINE**



**inreko**  
KOMMERTSKESKUS



**ESCO**

**EEL**  
Estonian Euro Lines Ltd

### Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 8. veebruaril

"ELMAR KIVISTIK" — teel Tarantost Puerto Ordazi  
 "ALEKSANDER ABERG" — Southamptonis  
 "PAUL KERES" — Pakistanis  
 "KRISTJAN PALUSALU" — teel Havre'ist Southamptonisse  
 "GUSTAV SULE" — teel Rotterdamist Hiinasse  
 "ALEKSANDER KOLMPERE" — teel Ventpsilsist Tientsini  
 "EMHAVEN" — Felixstowe's  
 "MERVEHAVEN" — teel Pireusest Beirutisse  
 "TALLINNHAVEN" — teel Antwerpenist Dakari  
 "NARVAHAVEN" — Antwerpenis  
 "WAALHAVEN" — teel Felixstowe'st Pireusse  
 "ANTSLA" — Porbandaris  
 "KEILA" — teel Valkomist Dziddasse  
 "KUNDA" — teel Madalmaadesse  
 "KADRINA" — teel Tuticorinist Antwerpenisse  
 "PALDISKI" — teel Tallinnast Bandjuli  
 "LOKSA" — teel Santanderist Antwerpenisse  
 "MAHTRA" — Tallinnas  
 "SOMPA" — Porto-Praias  
 "KEHRA" — Bandjulis  
 "AEGVIIDU" — teel Akabast Tuticorini  
 "KUIVASTU" — teel Liberville'ist Amsterdami  
 "KUUSALU" — Bombays

### Neile, kes ootavad ...

"PARILA" — teel Takoradist Amsterdami  
 "RAKKE" — teel Cabo Verdest São Francisco do Suli  
 "VALKLA" — teel Rijekast Rostocki  
 "TAMSALU" — teel Tacoradist Szczecini  
 "PIHTLA" — Tallinnas  
 "ORJAKU" — teel Rouenist Bandjuli  
 "TOOTSI" — Renis  
 "GRUMANT" — teel Mariupolist Le Sables d'Olonne'i  
 "GULBENE" — Felixstowe's  
 "KOHTLA" — Pireuses  
 "PAIDE" — Tangieris  
 "KÖPU" — Berdjanskis  
 "RISTNA" — teel Tallinnast Iskenderuni  
 "HELTERMAA" — Sevillass  
 "ORU" — Casablancas  
 "NAISSAAR" — Antwerpenis  
 "VAINDLO" — Kotkas  
 "FRISOHAVEN" — teel Tallinnast Istanbuli  
 "MUHU" — teel Tallinnast Istanbuli  
 "ABRUKA" — teel Dammamist Safagasse  
 "VILSANDI" — Riias  
 "KAPTEN KONGA" — Tallinnas  
 "KAPTEN VOOLENS" — teel Tallinnast Århusi  
 "MEHAANIK KRULL" — teel Tallinnast Rotterdami  
 "POOTSMAN KIBUS" — teel Muugalt Dundesse  
 "KESSULAID" — teel Københavnist Helsinkisse

"VIIRELAID" — teel Antwerpenist Helsinkisse  
 "MANILAID" — teel Rotterdamist Tallinna  
 "SUURLAID" — teel Århusist Helsinkisse  
 "HEINLAID" — Helsinkis  
 "VIINISTU" — teel Rotterdamist Tallinna  
 "KOLGA" — Tallinnas  
 "PURTSE" — teel Antwerpenist Klaipedasse  
 "VOOSI" — teel Grimsbyst Ostendesse  
 "PAKRI" — Tallinnas  
 "AMBLA" — teel Tallinnast Ventpsilsi  
 "ANGYALFJÖLD" — teel Antwerpenist Tallinna  
 "AEGNA" — teel Tallinnast Sharpnessi  
 "KABALA" — teel Kaliningradist Rotterdami  
 "MOHNI" — Moerdijkis  
 "RAPLA" — Århusis  
 "RAUGI" — Ålborgis  
 "TORMA" — teel Rotterdamist Tallinna  
 "VIRTU" — Rotterdamis  
 "SUURUPI" — Antwerpenis  
 "OSMUSSAAR" — Ventpsilsi  
 "OTEPAA" — Tallinnas  
 "TAHKUNA" — Moerdijkis  
 "SOODLA" — Tallinnas  
 "KLOOGA" — Rouenis  
 "LIVONIA" — Tallinnas

### Väljaandja

**Eesti Meremeeste Liit**  
**MEREMEES**

Arvutiküljendus: Märt Kullo ja Vello Lind, montaaž: Krista Sepper

Järgmine number ilmub märtsis	Toimetuse aadress: EEO 105 Tallinn, Estonia pst. 10. Valvetoimetaja on kohal teisipäeviti kell 15–17. sel ajal telefon 44 48 39	"Printall" Tellimuse nr. 620	Toimetaja MADLI VITISMANN
-------------------------------	--	---------------------------------	------------------------------

EESTI RAHVUS-RAAMATUKOGU