

Ilmub
(vaheaegadega)
alates 1950. aasta
21. juulist

M E R E M E E S

Nr. 14 (987)

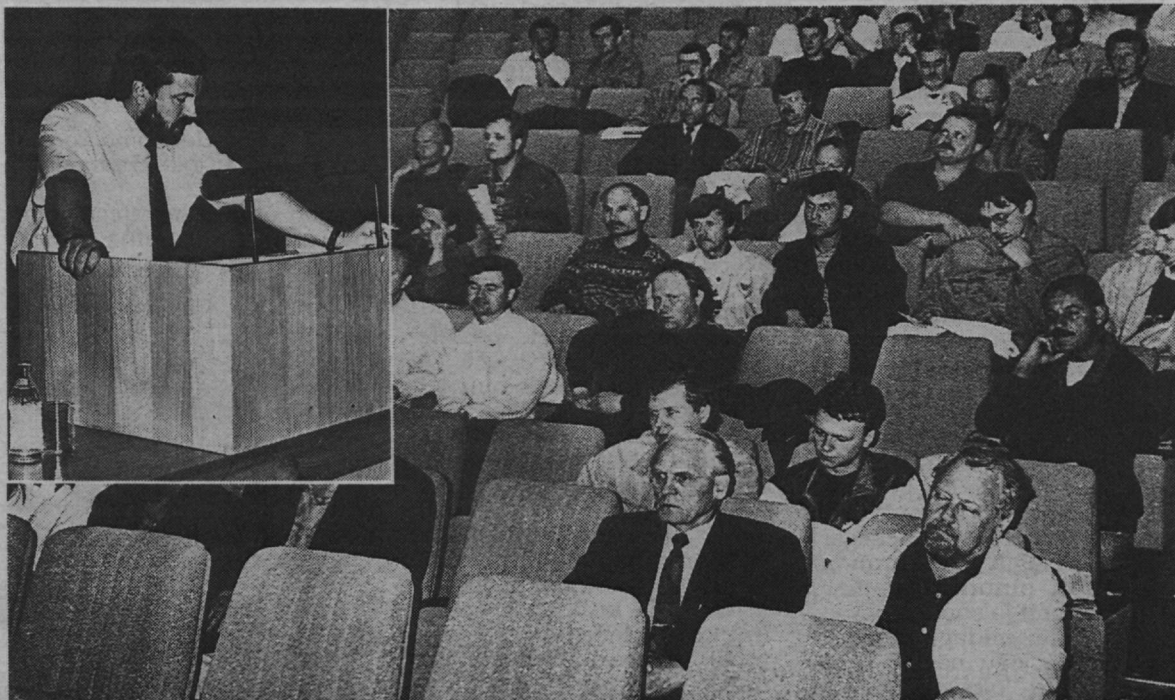
Teisipäev, 20. juuni 1995

Hind 2 krooni

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ Avariidest ja juurdlustest lk. 2
- ☛ Eikellegimaa lk. 2
- ☛ KALAMEES lk. 3-6
- ☛ Ahvenamaa lugusid X lk. 7
- ☛ Raamatulaev lk. 7
- ☛ OIIMF lk. 8

Uuele meremeeste ametiühingule on alus pandud. Põhikirja projekt ilmub järgmises "Meremees" juuli algul.



Viis aastat Rootsi-liini

E-liini peadirektor **Johannes Johanson**, kuidas te omal ajal Rootsi sõitsite, kui seal töötasite?

Ikka laevaga. Kaubalaevaga "August Kuulberg". See käis Tallinna ja Stockholmi vahel kaks või kolm korda nädalas, ei mäletagi enam. Üks kord tuli vist Leningradi kaudu puhkusele. Sel ajal käis midugi täiesti üle mõistuse, et oma ja otse reisiiliin võiks olla.

Praegu peab "Mare Balticumile" juba pileti ette tellima. Pärast vahepealset madalset su on reisiäid kõvasti juurde tulema hakanud. Kas arvate, et nii jääb?

Tänavune mai ei kutsunud eriti reisima, vihm ja äike segasid. Aprill-mai läksid kevemini kui lootsime. Aga veebruar oli jälle parem, kui oskaside oodata. Juuni-juuli tunduvad bookingu järgi ka päris head. Kahjuks tuleb ette, et pannakse varakult piletid kinni, meie teatame arvuti andmete põhjal paljudele, et enam ei ole, ja siis öeldakse broneeringud ära. Tavaliselt enne laeva väljaminekut natuke kohti on.

Kaubaveoga lähevad asjad enam-vähem normaalselt, eelmise aastaga võrreldes pole suuri kõrvalekaldumisi olnud. Veebruar-märts olid eelmise aasta tasemel. Arvestame siiski, et kaubaveomast peaks tõusma. Septembris tahame alustada teise laevaga, vana tuttava "Nord Neptunusega". Kuigi

seal on kõigest 250 kohta, neist 50 kajutis, annab see neile, kel väga vaja, võimaluse iga päev sõita. Autotekk on seal suuremgi kui "Mare Balticumil".

Rootslastest reisijate osakaal tõuseb, hakkab poole peale küündima. Juuli paistab tulevat pooleks.

Kuidas "Mare Balticumi" seisukorraga rahul olete?

Laev on nüüd seest väga ilus. Oli meie idee taastada vana aurulaeva miljöö. See koos tänapäevase disainiga on päris hästi õnnestunud. Ümberehitus pole sellega siiski veel lõppenud. Mõtlemine, mida teha suure kohvikuga, see on lihtsalt liiga suur.

Olen paljudelt kuulnud, et vahepeal tunti puudust n.-õ. promenaadist kohvikus, nagu see oli "Nord Estonial", kust läbi jalutades näed kõik tuttavad ära. See on midagi, mida peaks säilitama.

Mõttes on midagi ette võtta just kohviku tagumise vähekasutatava poolega.

Kuidas on tulevikuplaanid juhul, kui laev jääbki täis?

Eks tibusid hakkame sügisel lugema, vaatame, missuguses seisus oleme. Sügisest oleme liinil ju kahe laevaga — "Nord Neptunus" on ka siiski reisilaev. Suund on ikka samasse, kuhu mõõduvad aastal pürgisime: peab olema kaks reisilaeva, et liini normaalselt jätkata.

(Järg 2. lk.)

Lõpuks ometi

asutati 7. juunil (loodetavasti) see meremeeste ametiühing, mida juba pikemat aega olemasolevate kõrvale või koguni asemele on igatsetud.

"Ega see vahutamine lihtne töö ole", ütles tunni ja kahekümne minuti asutamiskoosoleku algusest mõõdumisel veekaravini järele haarates "Mare Balticumi" vanemtüürimees Jüri Lember, kes algatusrühma ülesandel juhtohjad enda kätte oli pidanud võtma. Ettevalmistustöö oli tehtud peamiselt just "Mare Balticumil", ja nii see asjaajamine vanemtüürimehe peale jäi.

Jüri Lemberi jutust selgus kõigepealt, miks loodavat organisatsiooni nimetatakse Eesti Meremeeste Sõltumatuks Ametiühinguks. Nimelt peaks see olema eelkõige sõltumatu tööandjast, sest seni on ametiühing(ud) sõltunud tööandjate rahadest. Aga ka, nagu juba viis aastat tagasi on öelnud Siim Kallas, sõltumatu poliitilistest pingetest. Sõltumatus ei tähenda eemalehoidmist Eesti Ametiühingute Keskkliidust, vaid suisa vastupidi, sellega ühinemist, kui asjad ükskord niikaugele. On see liit ju hulga praegu kehtivate tööseaduste algataja ja nende vastuvõtmise tagantõukaja. (Lisaks kaheksale seadusele oleks vaja üheksandat: Eesti Meremeeste Seadust.) Ka on Eesti tänu keskkliidule 1992. aastast Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni (ILO) liige. Tänu EAKL-ile on Riigikogu ratifitseerinud ka kolm esimest ametiühingute jaoks prioriteetset ILO konventsiooni: Ühinemisvabadus ja organiseerumise kaitse (1948), Organiseerumiseõigus ja kollektiivne läbirääkimisõigus (1949) ja Kolmepoolsed konsultatsioonid (rahvusvahelised tööstandardid, 1976).

Ametiühingu vajaduse on põhjendanud tööandjate, eriti erastamise läbi omanikuks saanute püüd pigistada töövõtjatest võimalikult palju välja, rikkudes kasvõi riigis kehtivat seadusandlust, ütles ettekandja. Ametiühingute tegevus, ka loodava oma, on suunatud tööandjate, riigi- ja majandusorganite ning poliitiliste organisatsioonide mõjutamisele, et tagada ühinenud ametiühinguliikmete seaduslike huvide ja õiguste kaitse.

Üldisema jutu järel võeti ette põhikirja projekt ja süveneti sellesse punktide kaupa. Mõnegi asja kohta avaldati saalist kahtlust või tehti ettepanekuid muudatusteks. Enamik neist asjust jäi tulevase volikogu otsustada (see moodustub kollektiivides valitud usal-

dusisikuist ja esialgu, kuni liitunud suhteliselt vähe, tegutseb ühtlasi juhatusena — nii olid arvanud põhikirja kokkupanijad). Näiteks vaidlustati liikmekssaamise tsensus — üks aasta töötamist laeval: õnnetuse korral on nii kartulikooriga kui tegevmeremees ju võrdsed (esimene tuleb otse laeva, teine on oma aasta praktikaajal juba ära sõitnud); punkti 3.4.7 materiaalse abi kohta peeti liiga üldsõnaliselt ja arvati, et abiavaldused hakkavad lihtsalt niisama, erilise põhjuseta laekuma — sellepärast, et pidi ju midagi antama; juurde taheti panna: hoida Eesti meremehe au ja järgida kutse-eetikat; punkt 4.13.10 streigiüksuste kohta tekitas ka küsimusi. Veel uuriti, et kus on kirjas, kui ruttu vaadatakse liikme avaldus läbi ja kuidas saamatut volinikku õnnestuks ümber valida.

Siis jõudis järg hääletamise kätte. Asutada? Asutada! Ligi seitsmekümnest kohalolnust said uue ametiühingu asutajaliikmed. Põhikirja projekt kiideti koos täienduste ja parandustega ka heaks — arvestades seda, et lõplik formuleerimine ja otsustamine jäeti volikogu hooleks.

Asutamiskoosolek andis esialgu volitused Jüri Lemberile, et ta kuni esimese üldkoosolekuni asju edasi ajaks. Siis peaks põhimõtteliselt valitama tegevmeremeeste hulgast president ja maal otse asju ajav tegevsiimees.

Eesti Meremeeste Liidu vanem Ants Pärna tervitas uut organisatsiooni, rääkis oma liidu ebaõnnestunud katsetest meremeeste ametiühingut luua ning tõi näite, mis väga selgelt tõestas ametiühingu vajalikkust: alles neil päevil oli üks välislaevas töötav meremees, kes ühtegi ametiühingusse ei kuulu, helistanud ja küsinud, mis nüüd saab: temaga juhatus õnnetus.

Ander Paeorg "Memento Marest", kes põhikirja arutelul heade mõtetega kaasa oli löönud, ütles, et ametiühingu asutamine on suur rõõm: seoses "Estonia" hukuga on ta alatihtisotsiaalse ebaõiglusega kokku puutunud ja loodab uuest ametiühingust seesuguste probleemide leevendajat.

Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühingu kontaktpaigaks jäigi praegu "Memento Mare" postiaadress: Tallinnas, Rävåla puiestee 4, 9. korrus.

Tehti ka üleskutse uue ametiühingu sümbolika idee saamiseks.

Mari Vamba

Viis aastat Rootsi-liini

(Algus 1. lk.)

Kui tähtsaks teie firmas üldse seda 17. juunit peetakse?

See on liini alguse kuupeev. Avamise juures oli Nordström & Thulin, tegevdi- rektoriks üks meie praeguse juhatus liikmeid Hans Laidwa. E-Liini siis polnud, ja Eesti Merelaevandust hoiti asjast eemale. Seda tegi N. Liidu merelaevanduse ministeerium: ei peetud võimalikuks, et üks selle allasutus võtaks osa erafirmast. Eemale jäämine ei olnud meie laevanduse soov ega üldse Eesti poole tahe.

Kuivõrd tähtsaks peate kogu seda ettevõtmist Eesti elu ümberkujundamisel?

Selle tähtsuses ma ei kahtle. Rootsi-liini avamise roll on olnud tunduvalt suurem kui kahjuks praegu paljud arvavad. Hulk asju on juba unustatud. Areng on olnud niivõrd tormiline, et 1988.—1989. aasta tundub paljudele samasugune kui praegune aeg. Ära on unustatud inimesed, kes kastanid tulest välja tõid. Meelest on läinud tolleaegne olukord. Nõnda kipub ununema ka Rootsi-liini avamise tähtsus. Kui N & T poleks siia kai ja terminaali ehitusse rahasid sisse pannud, poleks tolleaegsel Eestil kusagilt neid summasid võtta olnud. Terminaal tehti kiiresti ja soodsa hinnaga, ega siin midagi ülepaakutut ole. Praegu näeme juba, et ruumid oleksid võinud suuremad olla. Ülemine korrus jagati "Estline'i" ja Tallinna Sadama vahel pooleks. Tahaks tänada sadamat ja Enn Sarapit selle eest, et

nüüd on kogu see korrus meie käes.

Kaubamärk Estline oli, on ja jääb. Logot oleme nüüd küll muutnud. Ülal on nimi ja all kompassinõel lääne-ida suunda näitamas.

Kuidas on praegu suhted Rootsi poolega?

Normaalset ja tõised. Kui rääkida nende kahe aastagi põhjal, mis mina siin olen töötanud, siis ka selle ajaga on õhkkond paremaks muutunud.

Kas võib öelda, et pooled on muutunud võrdsemaks?

Tõrdsiks. Ollakse täiesti võrdsed koostööpartnerid.

Millest see on tulnud? Kas sellest, et Eesti meeskond teeb korralikult tööd, et oli rahareform, et Eesti reisijaid on pool ja nad maksavad pileti eest sama palju kui rootslased?

Usun, et kõik nimetatud loeb. Aga peamine on vast see, et juhatuses on vastamisi sügavalt asjatundlikud inimesed mõlemalt poolt. Alutakse mitte ühele poolele, vaid kainele mõistusele ja analüüsi tulemusele ning leitakse alati kompromiss.

Ja kuidas on lood hinnapoliitikaga? Hiljuti ütles keegi: ei, ma lähen parem lennukiga; laevapilet on küll odavam, aga kui osta kajut ja süüa tahan ju ka, siis pole hinnal enam olulist vahet.

Võib olla küll, sest ega nii lühikesel lennureisil peale topi soolapähklite vist muud pakuta. Meie aga püüame üllatada reisijaid küllalt hea köögiga. Hinnapoliitikas me lennupiletite hindade järgi ei orienteeru. Kel on kiire, see sõidab len-

nukiga ega hakka mõtlema laeva mõnudele.

Oleme mõelnud mitmele reisijate kategooriale. Tahame näiteks kohvikus teha ka odavamad sööki. Et ei oleks mingit sundvarianti: pead á la carte'i minema või rootsi lauas sööma. "Nord Neptunusel" teeme kindlasti tunduvalt odavamad piletid ja ka toitlustamist püüame odavamalt pakkuda.

Kui sõita Stockholmi Helsinki kaudu, tuleb kokkuvõttes ka ikka kallim. Pileti hind on sama kui meil või natuke odavam. Aga seal tuleb kahtlemata lisakulusid. See meid eriti ei hirmuta, et hakatakse Helsinki kaudu sõitma. Turismigrupid teevad seda küll, aga sellepärast, et tahavad ka Helsinki näha.

Kuidas hindate oma kontori tööd? Siin ei ole enam ühtki alustajat järel.

Olen oma inimestega kohe päris rahul. Peamine on see,

et töötaja peab oma tegevuses olema kompetentne. Mu põhimõte on, et ei taha olla üks kõiketeadev juht, kelle äraolekul midagi ei otsustata või ta kohe üles otsitakse. Hindan kollektiivset mõistust. Ja seda, et osakonnajuhataja otsustab ja vastutab ise ning et osakonnad on võimalised täiesti iseseisvalt töötama.

Eesti Merelaevanduse peajurist ja "Estline" juhatuse liige Heiki Lindpere, 17. juunil on Rootsi-liini aastapäev. Kuidas hindate liini tähtsust ja tulevikku?

Liin peab jätkama. Loodan, et saame valusast katastroofist pikapeale üle, olgugi et ega inimesi millegagi lohutada ole. Siiani on elatud suure moraalse koorma ja pingega all.

Rootsile on see lihtsalt 5 aastat "Nordström & Thulini" ühe eduka ettevõtmise algu-

sest, aga meie midagi rohke- mat: püsiv side ühe naabruses asuva riigiga, ja see on Eesti elu paljuski muutnud. Vaadake või rootsi keele oskuse levikut.

Teeme kõik, et firma jätkaks ja "Mare Balticum" oleks liini vääriline nii väljanägemiselt, teeninduselt kui ohutuselt. Elu jätkub ja tuleb teha kõik, et niisugune õnnetus kunagi ei korduks.

Kas on kavas ka teine reist- laev liinile saata või tuleb ja täidab selle koha "Silja Line"?

"Silja" tuleku suhtes ma ei ole nii kindel. Need, kes liini opereerimisega tegelevad, näevad väga palju probleeme, mis seda tulekut sugugi lihtsaks ei tee. Pluss veel monopoli küsimus. Pluss see, et sadam on kitsas. Ei tahaks ennustajaks hakata.

Teise laeva tulek liinile ei sõltu meist kui laevaomanikest. Võime seda kiirendada, võime küsimust hiljem lahendada, aga loogiline oleks, et samasugune laev käiks iga päev. Siis oleks seda äri parem üles ehitada.

Olime ju teel sirna.

Jah, 22. septembril kirjutatakse Stockholmi alla teise laeva saamise dokumendid.

Tegelikult on määravaks, kas reisijaid jätkub. Nõudlus peab olema e n n e. Me ei saa lubada, et 1500-kohane laev veab ainult 300 reisijat. Mõistlikud ärimehed soetavad põhivara ja arendavad äri edasi, kui selle järele on nõudlus.

Tulemas on uued ohutusnõuded, ja neist oleneb ka palju, missugust laeva võime võtta.

Mari Vamba
Madli Vitismann



1937. aastal sõitis Pärnu—Kuivastu—Stockholmi liinil "Kalevipoeg".

Avariidest ja juurdlustest

22.—24. maini toimus reisiparvlaeva "Silja Serenade" pardal rahvusvaheline mereohutuse uurijate foorum (Marine Accident Investigators International Forum — MAIIF). Osavõtjaid oli 49 inimest 29 riigist. Suurimad delegatsioonid olid Rootsi — 7 inimest — ja Soomest 9 (Eesti delegatsioon — 2 inimest — oli Soome delegatsiooni külaline). Need kaks riiki olid ka foorumi organisatorid. Osavõtjaid oli üle kogu maakera. Inglismaa esindaja, kapten Peter B. Marriott on foorumi esimees, Austraalia esindaja kapten Kit Filor tegi põhietekande. Kaasetekannetega esinesid Filipiini esindaja commandant Arturo Y Capado, samuti Bermudada, Hongkongi, Austraalia, Inglismaa ja Vanuatu esindajad. Pikemalt peatuti "Estonia" katastroofil, millest Rootsi delegatsiooni liige Sven-Erik Sigfridsson tegi põhjaliku ettekande, kasutades valitsustevahelise komisjoni Rootsi-poolset vaheettekannet ning dokumentaalseid slaidid ja graafi-

kuid. Samas demonstreeriti ka dr. T. Karppineni graafilist tõestust selle kohta, et "Estonia" kiirus ületas nendes tingimustes ohtliku piiri ning oli graafiku ohtlike purustuste piirkonnas. Samas tõdes hr. Karppinen, et laevale ei olnud mingeid ilmastiku- piiranguid peale pandud.

Foorumi peamine eesmärk oli laevaavariide juurdluste ühtse juhise väljatöötamine ja kasutuselevõtmine. Kuna erinevates riikides on seadusandlus erineval tasemel, samuti on laevaavariide juurdlejad erineva kvalifikatsiooniga ning alluvad erinevatele ministereeriumidele või administratsioonidele, siis kerkib probleeme, et eri riikides hinnatakse sama avariid erineva raskusastme järgi. Ühtsete tulemuste saavutamiseks püütakse juba töötada ühised kriteeriumid. Kuigi suuremalt jaolt on laevaavariide juurdlejad otseselt seotud riigi mereadministratsiooniga, on mõnes riigis juurdlejad või juurdluskomisjonid transpordi- või justiitsministeeriumi otsealluvuses. Samuti toimivad osa riikides eri komisjonid erineva raskusastme avariid puhul. Näiteks Soomes juurdleb raskemaid avariid — neid, mis on seotud inimohvritega või suure materiaalse kahjuga — juurdluskomisjon, mis kuulub justiitsministeeriumi alluvusse (näit. "Estonia", "Tallink" jne.). Soomlased, olles teadlikud, et Eestis toimetas laevaavariide juurdlusti teede- ja sideministeeriumi juures olev veeteede amet, olid hämmingus, miks Eesti Vabariigi esindaja selle komisjoni juures on siseministeeriumi alluvuses olev piirivalveametnik ja mitte veeteede ameti töötaja. Ei osanud paugupealt mingit mõistlikku põhjust välja mõelda, miks see nii on. Nüüd kisub vägisi sarnaspoole, et Eestis juurdleb laevaavariidid paralleelselt kaks ametkonda: vastavalt Eesti "Kaubandusliku meresõidu koodeksi" §6, punkt 2.2 alusel Eesti Veeteede Amet, ja Eesti Vabariigi Valitsuse esindajana siseministeeriumi-

alluvuses olev piirivalveamet. Ju meil on siis üleüldiselt raha ja inimesi, et neid paralleelselt üht ja sama asja tegema panna. (Sama kordus "Laura" avariid juurdlustega!)

Foorumi töö oli edukas. Lepiti kokku tihendada omavahelist koostööd, jätkata ühtsete reeglite väljatöötamist, lihtsustada ja täiustada omavahelist infovahetust, leida ühised punktid uute reeglite väljatöötamisel, mis soodustaksid laevaavariide vähenemist. Eriti suur ja valus probleem on praegu laevaavariidid suurte puistlastilaevadega ning samuti reisi(parv)laevadega. Et laevaõnnetuste juurdlejad töötavad IMO meresõidu ohutuse komitee (MSC) koosseisus, siis väljatöötatud otsused lähevad MSC alakomiteedesse veelkordseks läbitöötamiseks.

Lõpetuseks lepitati kokku, et järgmine foorum — MAIIF 5 toimub kas Põhja-Ameerikas või Austraalias 1996. aasta juunikuul jooksul.

Vello Muru

Eikellegimaa

Kui "Meremees" meremessil sadamajärevalvet asendas, osatasid ajakirjanikud juhtumisi silma puutunud haiget kohta. Teadmata, et see on läbinisti mäda. Pruukis vaid astuda sammuke edasi teadasaamisest, et päästevahendeid peab olema 105% pardalolijate (NB! mitte reisijate) arvust. "Tormilinnul" seega 37+4+5% — 44 inimesele.

Selgus nimelt, et on kategooria laevu, millele ei saagi mingeid nõudmisi esitada. Kui jahi pikkus on vähem kui 12 m, võib jahi registreerida Spordilaevade Registris või Väikelae- vade Inspektsioonis, aga kui jaht on pikem kui 12 m, siis Spordilaevade Registris. Mõeldav oleval luua jahtide registreerimiseks hoopis uus organisatsioon. Aga kes seda tegema peaks?

Praegu registreerib Eesti Jahtklubide Liitu kuuluvate jahtklubide spordilaevu selle liidu Spordilaevade Register, aga järjest enam on merele tulemas eraomandis olevaid jahte, mille omanikel pole vajadust või tahtmist üldse mingisse jahtklubisse kuuluda, seega mit-

te ka jahtklubide liitu. Nende jaoks puudub nn. liikluseeskiri tänini.

Sügisest peale on igaüks Eestis kuulnud ja lugenud vedaja vastutusest. Kui meresõidu-ohutuse pärast muret tundev jahtklubi küsis juba talvel riigiasutuselt järele, kas ja kuidas võib jahtkapten oma meeskonda (kaasõit- jaid) komplekteerida, vastas too ainult, et jahtkapten vastutab selle eest ainuisikuliselt. Aga kuidas just, jäi küsijale selgusetuks. Sest meresõiduohutuse eest vastutav riigiasutus teatas tähtselt, et on huvitatud vaid kaubandusliku meresõidu korraldamisest. Aga kui... Tallinna lähel satuksid kontakti 37 reisijaga mootorpurjekas ja sama hulga reisi- jatega Aegna-mootorlaev, kas siis üks neist on kaubanduslik meresõit ja teine mitte? Kuigi mõlema laeva reisijate piletid maksavad umbes ühepalju.

Asjasthuvitatud ametiisikute kommentaarid on järgmises "Meremehe".

Madli Vitisman

Veel Mereklubist

Vaimuga täidetud naeratavad Ameerika misjonärid on kutse Mereklubisse "Meremehe" toimetajale lausa koju kätte toonud. Koos õpetusega, kuidas sinna minna. Ometi mõjub see hoone tavacestlasele lausa eemalepeletavana. Toimetus ootab huviga ettepanekuid, kuidas see maja inimsõbralikuks võiks muutada.

On teada, et praegu pretendeerivad esindusliku hoonele soodsas asukohas nn. Stšekotini ametiühing ja meremisjon — seda ei müüdu AS-i Tormilinnu varana. "Tormilinnu" aktsiate müügist lähemalt järgmises "Meremehe".

Toimetaja

Pastor Joyce Perdue
ja Vaimuga täidetud misjonäride grupp
USA-st alustab igapäevast teenistust
kiituse, ülistuse ja võimsa Jumala sõna
õpetusega. Kohvipaus kõigile.

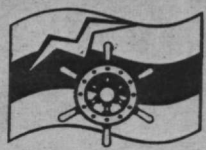
Пастор Джойс Пердю
и исполненная духом группа
миссионеров из Америки
начинают ежедневные
специальные служения
восхваления и проповеди
слова Божьего. Кофе для всех.

СЛУЖЕНИЕ: Каждое
воскресенье в 10:00
БИБЛИЙСКАЯ ШКОЛА:
Каждый понедельник
и среду в 18:00

TEENISTUS: Igal
pühapäeval kell 10:00
PIIBLIKOOL:
Igal esmaspäeval ja
kolmapäeval kell 18:00

«В Клубе Моряков Meremeeste Klubis»
Uus-Sadama 14
Tšukri Tn.
центр города
Narva Mnt.
Ост. трамвая
«Крепидальце»

Добро Пожаловать! Кõik on teretulnud!



KALAMEES

Nr. 1 (8) "Meremehe" kalanduslisa

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- Ei saa me läbi Lätita lk. 3
- Veel ühed sprotid lk. 3-4
- Kalanäitusel lk. 5
- "Eestirand II" lk. 6



OÜ Viru Rand oli Voka sprotivabriku avamise puhul katnud peolaua oma toodanguga.

Ei saa me läbi Lätita

5. mail istusid Pärnus läbirääkimistelaua taga Eesti ja Läti delegatsioonid, et piirasjus kokkuleppele jõuda. Ei jõutud. Vastastikust mõistmist polnud sugugi rohkem kui enne sõda, kui maapiiri paikapanekuks tuli kohale kutsuda nn. neutraalsed subjektid. Ajaloo apokriivadesse kuuluvad kumminad, et üks inglane endale ootamatult uhke suvila Läti rannas saanud. Merepiir jäi sellest hoolimata kindlalt fikseerimata ja on seniajani.

Kalamehed on teada tõsised tegijad ning kui kuidagi võimalik, püüavad kala sealt, kus see parasjagu on. Nõukogude-aastad pole seda hasarti vähendanud, ilmselt vastupidi. Ja kui tegijate ning ka paljude otsustajate mälu ulatub paarikümne aasta peale tagasi, võibki öelda, et toetatakse ajaloolisele traditsioonile.

Nii rääkis ka Läti delegatsiooni juht riigiminister Ritenis, kes erinevalt meie kantslerist Indrek Tarandist toonitas ühiseid kalandustraditsioone ning Nõukogude Liidult päranduseks saadud ühiseid vesi. Meie poolt toonitas Indrek Tarand, et oleme tegutsenud vastavalt rahvusvahelisele õigusele. Veel lõunapaiku lootis ta, et jõutakse millegagi edasi, sest juba oli saavutatud "mõningaid lõbusaid arusaamu dokumentide olemasolust ja mitteolemasolust, et lõpuks tehnilisel tasemel kaugemale jõuda". Keskoöks ära lõpetatud kohtumise tulemus võis

olla see, et lepitati kokku, et Läti pool esitab ettepaneku järgmiseks kohtumiseks.

See piiri-asi on kõva poliitika. Lätis on valimised tulemas ning armsale isamaale tagasi tulnud ambitsioonikas härra Ritenis seisab kui lövi oma riigi eest. Ainult Ruhnu alt oli nõus paar miili tagasi andma. Kõrvalt vaadates peab meie delegatsiooni ettevalmistust küll paremaks hindama. Ettepanekud olid läbi mõeldud ning mitmekordsele ümberkirjutamisele ei raisatud üldse aega.

Läti saatkonna sekretäri Klavs Ratsiga saime ka kokku ning jätkasime sealt, kus eelmine kord Ahvenamaal pooleli jäime. Tema jäi oma eelnevale seisukohale kindlaks ning väitis, et kinnipeetud Saaremaa kalurid olid Läti piires. Millistes? Neis, mis NSV Liidu ajal kehtisid. Nii, kumbki oma seisukoha juurde jäädes, meiega lahku läksime.

Reet Naber

24. mail avas OÜ Viru Rand Vokas uue konservitehase, kus hakatakse tegema uues karbis sprotte, nii et sööjal pole enam konserviavajat vaja. Pidulik sündmus oli ajakirjanike jaoks hästi ette valmistatud: hoole ja armastusega koostatud ja paljundatud materjalidest saab teada kõik või peaaegu kõik osaühingu mineviku, oleviku ja eriti tuleviku kohta. Kirjas oli nii ettevõtte strateegia aastaks 1995–1997, bilanss möödunud aasta lõpu seisuga, konjunktuuriinstituudi andmed maikuu ostukorvi maksumuse kohta (kala sealjuures suurte tähtedega ja kommentaariga, et on pretensioonitult viimasel kohal!) kui ka osalemine välismessidel alates 1993. aastast (käidud on 11 korral 7 linnas, ees on Kaplinn ja Köln). Üks paber sisaldab koguni ei rohkem ega vähem kui "Viru Ranna" missiooni! "Oma personali arenguvõimelisusele tuginedes ja seda toetades pidevalt luua ja pakkuda kodu- ja välismaiste tarbijate mitmete sihtrühmade vajadustele nii oaduste kui hinna poolest vastavaid traditsioonilisi ja ka uusi kalast tooteid, mille suurtes kogustes tootmine ning müük teenib nii tarbija

Veel ühed sprotid



OÜ-s Viru Rand alustasid esitlust projektijuht August Loomägi, Frank Timmermann (Schmalbach-Lubeca), aseesimees Ants Raatma, peadirektor Rein Ilves, tootmisdirektor Aime Vahtra ja Voka kalatehase direktor Tarmo Vahtra. Kõneleb vallavanem.

kui ka ühiskonna huve." Sümpaatselt globaalne mõtlemine seal Ida-Virumaal...

Muide, neil on ka oma ajaleht, "Viru Rand" nimi. Ilmub 2 korda kuus, ja seda juba 1984. aastast alates. Ehkki osaühing loodi kohalikul erakapitalil põhinevana alles 1991. aastal, on tal teenekad eelkäijad kaluriühistute ja -kolhooside ning kalakombinaatide näol. Aseesimehe Ants Raatma kõnest ilmsel,

et tootmisüksusi on nüüd uue Voka tehasega kokku viis, muuseas ka Narva-Jõesuus ja Saaremaal Põide vallas. Töö käib 1480 inimest, ja see on tunduvalt rohkem kui möödunud aastal. Osaühingul on ka 25 püügilaeva.

Kõneleja arutles selle üle, mis "Viru Rand" õieti on. Ettevõttel on kolm tähtsat rolli: see on nii töödandja, tootja kui maksumaksja. Tööandjana pakutakse riigi keskmist palka ja eneseteostuse ning arengu võimalusi. Tootjana – traditsioonilisi, uusi ja tulevikutooteid (viimaste üle käib küll alles tõsine mõtlemine). Maksumaksjana ulatati möödunud aastal riigikassasse 26 miljonit krooni, kusjuures omanikud said vaid 9 miljonit, ja ka loomulikult mitte oma lõbuka tarvitamiseks, vaid koheseks investeerimiseks.

Koostööd tehakse nii teiste omamaa kalapüüdjate kui Lääne (tehnoloogiad, pakendid) ja Ida firmadega (nii vahetus kui müük, et saada

(Järg 4. lk.)



Veel ühed sprotid



Lindi tsehhiuksel lõikasid läbi Riigikogu asejuhataja Arnold Rüütel ja osauhinu juhatuse esimees Endel Pilder.

(Algu 3. ik.)

toiduõli, konserviplekki jne.).

Turge on teadagi kolm. Eesti oma peetakse "Viru Rannas" eriti tähtsaks. Nemed seal nimelt arvavad, et see, mis firmast saab, otsustatakse tegelikult ära Eesti turul. Idas on põhjatu turg. Kahjuks valitseb teatav poliitikalast tingitud ebastabiilsus, ehkki äriteeste vahel on suhted head. Praegu ehk veel läheb seal ka madalama kvaliteediga kaupa, aga see aeg saab kähku otsa. Ka Lääne firmad oma kaubakvaliteediga püüdvad Ida turule. "Viru Rannas" arvatakse, et Ida turg tuleb väga tõsiselt võtta.

Koostööd Läänega aga peetakse ettevõttes väga arendavaks nii toodetele kui inimestele. See viimane on eriti tähtis, sest toode kipub ikka valmistaja nägu olema.

Ja sedagi teatakse osauhinus, et ainult ühest turust liiga sõltuv olla on ohtlik.

Uue Voka tehase ehitamine kestis mõned päevad kauem kui aasta. Ehitamist finantseeris kodumaine kapital, üheks pooleks "Viru Ranna" omavahendid ja teiseks pikaajaline laen Hüvitusfondist ning Virumaa kommertsbankast. 146 töökohta



Üsna harjunud liigutustega aetakse kalad var-dasse.

Pidupäevane vaade tsehhi...



aitavad lahendada Voka asula tööhõiveprobleemi. Ettevõttes peetakse oluliseks noorte töötulekut ja ka seda, et vanemate töötajate lapsedki samasse tööle tahaksid tulla. Üks juhtum ema ja poja, Aime ja Tarmo Vahtra näol oli Voka tehase avamisel lausa ette näidata.

Vokasse saabujat võtsid esimestena vastu kodukaitsjad — tehast on võtnud 7 meest korra loomiseks palgale. Nüüd olla saavutatud seesugune rahu: "Auto võib rahumeeli lukustamata ustega ööseks öue jätta ja hommikul on rahakotki kindlaekas alles." Samuti polevat enam muret toodangu vargustega.

Uue tehase töölised on pärit peamiselt Orult, Jõhivist ja Vokast. Mõnevõrra ebakindlad liigutused hulga pealtvaatajate silme all reedavad, et tööliste vilumuse ni kufub veel aega. Seni lastakse igaühel, kes kalad karpi pakib, karbid kaalu alla kasti laduda, et oma toodang oleks silme all. Alles siis, kui tööline on õppinud praaki mitte tegema, hakkavad karbid kasti peatumata liinil kaanemasi alla sõitma.

Pidulaud seni veel tühjas valmistoodangulaos oli kaetud üksnes ühingu toodetega, v.a. vahuvein ja leib. "Selles ettevõttes on leidnud tööd need, kes muidu oleksid võib-olla pidanud lahkuma Venemaa suurlinnadesse tööturule, aga nüüd nad saavad siia jääda," ütles Riigikogu asejuhataja Arnold Rüütel oma tervituskõnes. Ja luges ette peaministri tervituse.

"Vene inimesel võib ainult tükidöö olla — nii palju kui teeb, niipalju ka saab," iseloomustas töölisi hiljem lõunalaus OÜ "Viru Rand" peadirektor Rein Ilves. "Niipea kui nad ajatööle üle viia, hakkavad laisklema. Kvaliteedi üle peab muidugi väga range kontroll olema, et õpiksid ära, et raha saab ainult kvaliteetsete "tükide" eest. Oli meil Toilas aeg, kui vanad töölised läksid ära. Tulid neid Orult, sai neile kõik selgeks tehtud. Sellest hoolimata suitsetasid kuu aega ja said palgapäeval ainult 300 krooni. Sai neile veelkord selgitatud, et kuidas töö... Suitsetasid teise kuu veel ja said ainult mõnisada krooni, kui teised kõrval said 2000. Leidsid, et selles firmas ei maksta korraliku palka ja läksid ära."

Osuahingu peadirektor Rein Ilves tutvustas veel mõnd aspekti "Viru Ranna" argitööst. Näiteks seda, et kalakaitse järele justkui polekski enam erilist vajadust. Kõige karmim kalakaitse on tootja: alamöödulist kala ta ei vaja ja kalur selle eest oodatud raha ei saa.

Sadamais on ka erakalureid. Kui neid osauhinu pakutud hind ei rahulda, võivad ise turule minna. Kuigi osauhinu tellimus on stabiilne ja kala vastuvõtt tagatud. Et aga ettevõtte peab maksma kõiki makse, ei saa ta küllalt kõrget hinda pakkuda. Kes tahab ise kaubelda, võib turul rohkem saada.

"Viru Rannal" on oma vahelaod ETKVL-i tühjaksjäänud laohoonetes Viljandis, Türi, Tallinas... Neis püütakse rakendada abielupaare: kui mees on müügiagent ja naine laohoidja, siis pole karta tülisid ega vajata ka erilist kontrolli nende üle. Lisaks autojuht: suurematele kauplustele tellitakse veoauto, aga väiksemad kogused viiakse ise kohale. Nii langeb üks vahendaja vahelt ära, mis peaks tunda andma konservikarbi hinnas kauplusele.

Toila sadam, kus varem seisis president Pätsi luksusjaht, on sadamakapten Rein Kaisla jutu järgi halvasti projekteeritud. Kuigi seda on kolm korda süvendatud, kannab vesi sadama ikka liiva täis. Toila on kodusadamaks neljale ühingu väiketraalerile, mille meeskonnad Pärnu õppekursuste kombinadi haridusega. Veeteede ameti sadamakapten käib kord nädalas Toilat kontrollimas. Nüüd arvatakse, et haaduski võiks kalameestel tugevam olla. Et sealkandis kaluridünastiaid on, loodetakse oma kooli merendusklassile.

Teisalt võis kuulda Toila Keskkooli merendusklassi kohta murelikku tooni: w kahju, et direktor lubas ja kogus huvilised noormehed kokku, aga tal ei jätkunud järjekindlust. Poisid aga nõudnud neile lubatud merendusõpet taga ja rääkinud ärajäänud tundidest kodus vanematele.

"Omad lapsed ju, ise me kalureid vajame," rääkis osauhinu peadirektor Rein Ilves. "Töime siis neile võrgumaterjali, õppisid võrku kuduma ja rakendama. Seejärel maksime oma spetsialistidele lisatasu ja andsime kamba peale ka teoreetilised tunnid ära. Üks klass sel kombel lõpetas, aga uut vastuvõttu merendusklassi ei tulnud."

Kahju, et Eesti nii suur on, et asjastu vitatud osapooled kokku ei saa. Toilas oleks huviline ettevõtte oma rahaga merendusklassi selja taga, Orissaares aga entusiastist õpetaja, kes vaevab pead

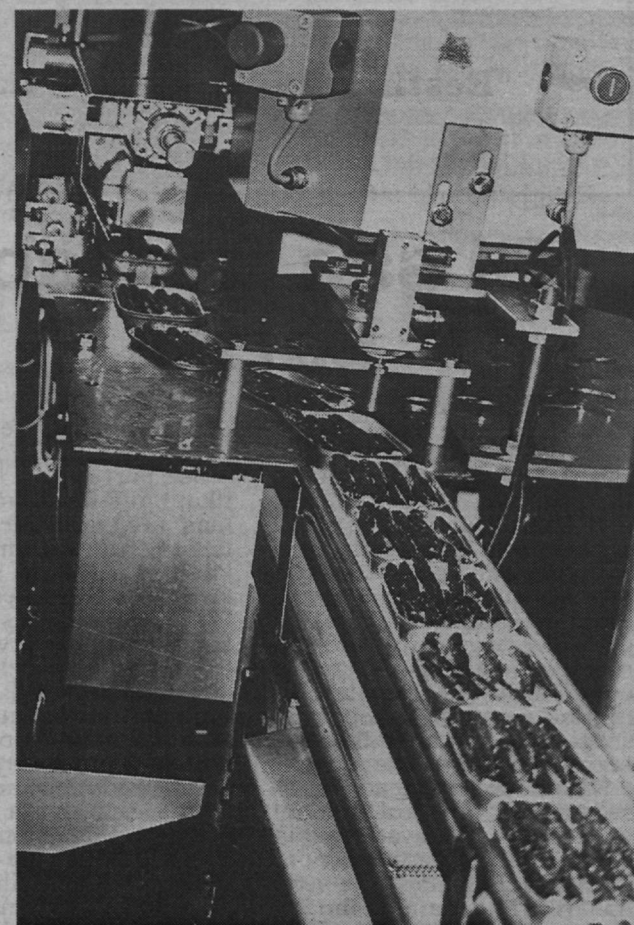
... ja valmistoodangulattu.



Laotakse karpi ja peatuvad enne liinile minekut kastis.

sellega, kuidas merendusõppeks raha leida... Tänapäeval, kui koolid oma muredega võrdlemisi omapead, on vabatahtlikult toetav ja huvitatud ettevõtte väga suur väärtus.

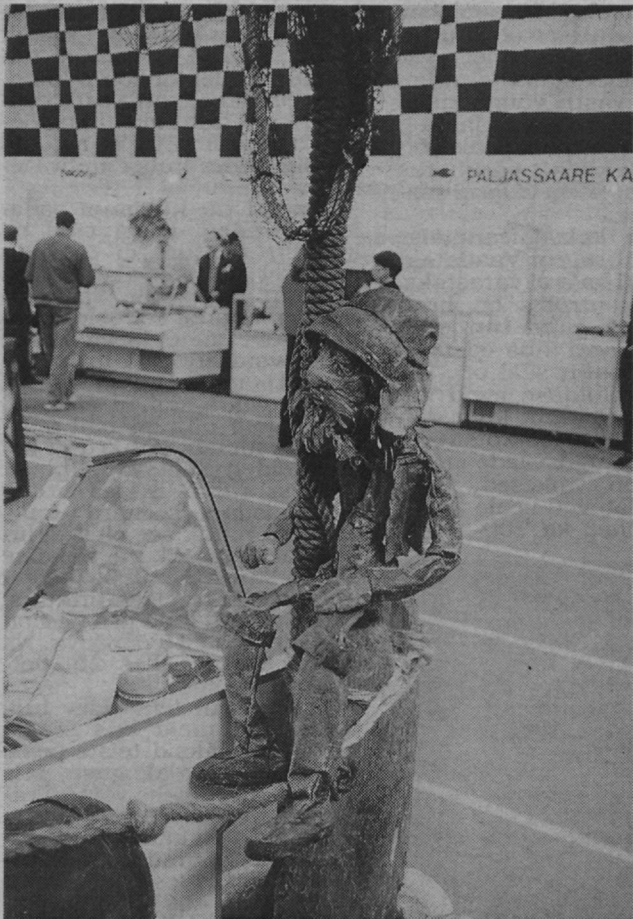
Mari Vamba
Madli Vitismann



Liinilt tulevad steriilsed konservid, need seisavad kaua.



Kalanäitusel



18.–20. maini oli Pirital kalandusnäitus **Estfish'95**, korraldatud koos kalandusseminariga.

Näitust üles leida oli päris keerukas, kui ei teadnud selle Top-halli täpset asukohta. Üks pisike reklaamileht oli küll ukse peal, aga see oli ka kõik. Teine samasugune oli muide hotelli uksele, aga seal mingist näitusest ei teatud. Seepärast oli ilmselt ka külastajaid vähevoitu, võib-olla oligi eesmärgiks seatud vaid spetsialistide võõrustamine.

Ega väljapanek erilist ülevaadet kalatöötlemisest ka andnud. Oli üht-teist.

Esindatud olid mõned välisfirmad ja mõned kodused.

Esimene peatus pärast väljapanekutele tiiru pealetegemist sai tehtud AS-i **Peipus Fish** stendi juures. Peipsi-äärne oma pika kalandustraditsiooniga on siinpool natuke varjus. Näitusel oli ta kena vaadata, sõbralikult räägiti oma asju. AS-i juhatuse esimees **Tõnis Talsen** ja tehnoloog **Sirje Kallas** tunnistasid, et väljapanust on ainulaadne Eestis kuumsuitsurääbis, mida saab vähe teha: kala on väheseks jäänud.

1992. aastast tegutseb "Peipus Fish" kui erakapitalil põhinev ettevõtte Kallastel. Põhikohaga töötab 50 inimest, hooajal võetakse paarkümmend liisaks. Mehhaniseerimistaseme-küsimuse lahendas hr. Talsen piltlikult ette mängides. Mõlemad olid



optimistlikult meelesstatud selles suhtes, et kui tööd teha, siis elu ka edeneb. Praegu on ettevõtte põhitegevuseks kalatöötlemine ning hulgi müük. Külmutatud kala säilitamiseks on hea külmoone võimsusega 20 tonni ööpäevas, mille jaoks ostetakse toorkala kokku kogu riigist Saarest Viruni. Turustamisega tuleb vaeva näha. Siseturule aitab viia näiteks AS Sāga, eksporttoodang läheb Šaksamaale, Soome, Ameerika Ühendriikidesse, Šveitsi, Prantsusmaale, Hollandisse, Leetu, Venemaale — aukartustäratav nimekirj. Põhitoodangu moodustavad külmutatud räim, latikas, särg, ahven jt. pooltooted (fileed ja roogitud kala vaakumpakendis), vaakumpakendis suitsukala ja -fileed, soolatud kala, delikatessitooted peipsi siast, angerjast, rääbisest, natuke ka preserve. Külmutatud kala-jäätmed ja prügikala saab kasutada loomatoiduks. Rääbisega on nii, et kui teda juulis ikka tuleb, siis püütakse ka, aga praegu toodi rahvale vähemalt näha, milline ta on.

Sirje Kallas pani südamele, et ilmaasjata südistatakse neid kala külmutamises ja soolamises, selle asemel et teisiti turustada... *Magaveekala on vaid tinglikult toidukõlblik, sest ta on nakatatud paelussist. Seega tuleb enne tarvitamist seda kindlasti töödelda, külmutamine (min. 48 tundi -18 juures) ja soolamine on võimalused seda söödavaks muuta.*

Peipsi-rahvas suutis praktiliselt selgeks teha, et kuivatatud *peipsi tint* on vaatamata lõhnale ja väljanägemisele täiesti söögikõlblik, eriti ölle kõrval.

ETK Pärnu Kalamajandi rahvas oli natuke nukker, sest "Post" oli neid nende väljapaneku pärast haugutanud. Midagi jalustrabavat seal tõesti polnud, aga maitsetoodang meeldivalt: praetud räimed tomati ja tšilli kastmes, marinaadis, õlis, praetud kilud tomatikastmes, sprotid õlis ja mitmed preservid. Uudistoodet oli seekord maitsestatud suitsuräimed omas mahlas, mis oli täitsa mõnus. Pererahvas jälgis hirmus hoolega, mis nägu nende peale teen, professionaalidena olid nad huvitatud tavatarbija arvamusest. Muret tegi see, et konservihindadele pannakse kauplustes hirmus palju juurde ja ka karp maksab võrreldes sisuga ebaproportsionaalselt palju, mis kokkuvõttes teeb toote kalliks ning vähetasuvaks.

Väga ilus on pärnakate reklaamprospekt. Tõeliselt tõmbavalt ajasid oma asja hiidlased.

Eesti-Rootsi ühissetevõtte "**Dagöfisk**", 1990. aastal AS Hiiu Kalur ja Rootsi firma "Blekingefiskarenas Centralforening" poolt kalatoodete tootmiseks ja turustamiseks asutatud ettevõtte eest seisid **Jaan Kamm** ja **Jaanus Berkmann**. Toodangu põhiosa moodustavad jahutatud, külmutatud, soolatud ja suitsutatud kalatooted olid vaatamiseks ja proovimiseks välja pandud, isu äratamiseks pakuti coca-colat või õlut peale. Ja muidugi oli kogu näituse selle päeva naelaks üks Läänemere lõhe, mis kaalunud ca 24 kilo. Oli ikka külmletis võimas küll, ja meiekandi lõhedele miinuseks loetav liiga vähesed värviga liha ei paistnud üldse välja. Jaan Kamm oma mõnusa olemisega lausa ei päästnud ajakirjanikke enne minema, kui direktor parasjagu jaapanlastega hõivatud oli. Jaan Kamm ise on "Blekingefiskarenas Centralforening" asedirektor. Tema kompanii on kutseliste kalurite poolt 1953. aastal asutatud ning praegu on neil oma jäätööstus, külmaod, kalatöötlemine ja transpordivõrk. Kala saadakse umbes 200 paadiga kalal käivalt 500 kutseliselt kalamehelt. Kahjuks oleval Rootsi limiidid nii väikesed, et enamik aega tuleb paatidel kai ääres seista ning kalatööstuse 50-le töötajale töö kindlustamiseks on kasulik koostöö Hiiu- ja meesega. Töötlemiseks on neli tursa- ja 9 heeringaliini. Jaan Kamm ütles, et nende tööstus on suurim Rootsi tursatööstus. Kaasasolnud videolt võis rootslaste tehase tööd näha, ka Jaan Kammi ennast tsehhis, kus tema enda sõnul tegelikult ta lemmikpaik on. Iga nädal saadetakse üks veoautotäis turska värskest jääga kastidesse pakitult Prantsusmaale. Koostööd eestlastega hindas ta väga heaks. Alguses oli küll kartusi olnud, kas siin suudetakse nii korralikult tööd teha, kui vaja, aga see mure läks kiiresti üle. Kõige toredam oleval see, et tegu on ausate partneritega, kelle peale võib kindel olla.

Direktor Jaanus Berkmann oli parajalt hõivatud. Ta teatas, et nende toodang realiseeritakse ca 55% ulatuses Euroopa Ühenduse maadesse, 20% Eesti turule ning 25% Ida-Euroopa maadesse. Hiiu maal Lehtmaal ning Jõgevamaal Kadrinas asuvas tootmistehases töötab ligi 50 inimest, 1994. aastal realiseeriti toodangut 28 miljoni krooni eest. Tooraineks põhiliselt ahven, koha, haug, lõhe, angerjas, heeringas, makrell, tursk, räim. Ka Jaanus Berkmannilt küsisin hinnangut koostööpartnerite kohta. "Ega Jaan mitte ei kuule," vilksas ta üle öla, "oleme väga rahul."

AS DAGÖtar pakkus oma kaupa sealsamas kõrval. Nende firma loodi pärast "Hiiu Kaluri" lagunemist ning ta kalandusharu 225 töötaja toodangu aastamahuks on planeeritud 47 miljonit krooni. Toodangus on põhiliselt steriilsed konservid ning preservid, vähemal määral suitsukala, kalafileed, kulinaartooted. Uuemast toodangust oli proovida piprakilusid, mil põnev küüslaugumaitse man.

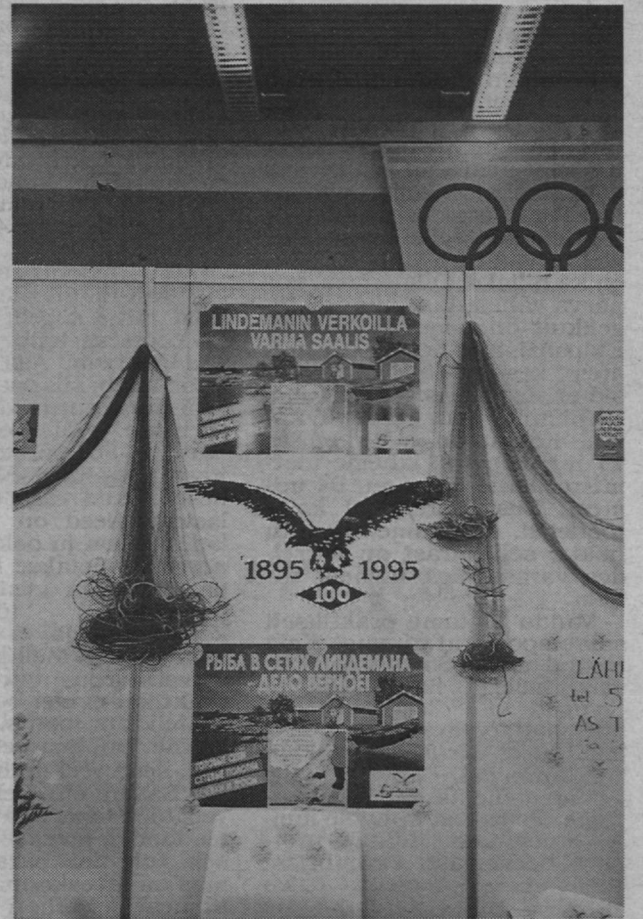
Väljas olid ka Paljassaare Kalatööstuse AS (ESVA), kelle kogu materjal oli võorkeelne, "Dago-



net" mitmekesise pakutavaga alates püügivahenditest ja lõpetades päästevestidega, kaks kanget "Viru Rand" ja "Makrill", "Majak" pakkus noodalina. Oli mitmeid välismaiseid firmasid.

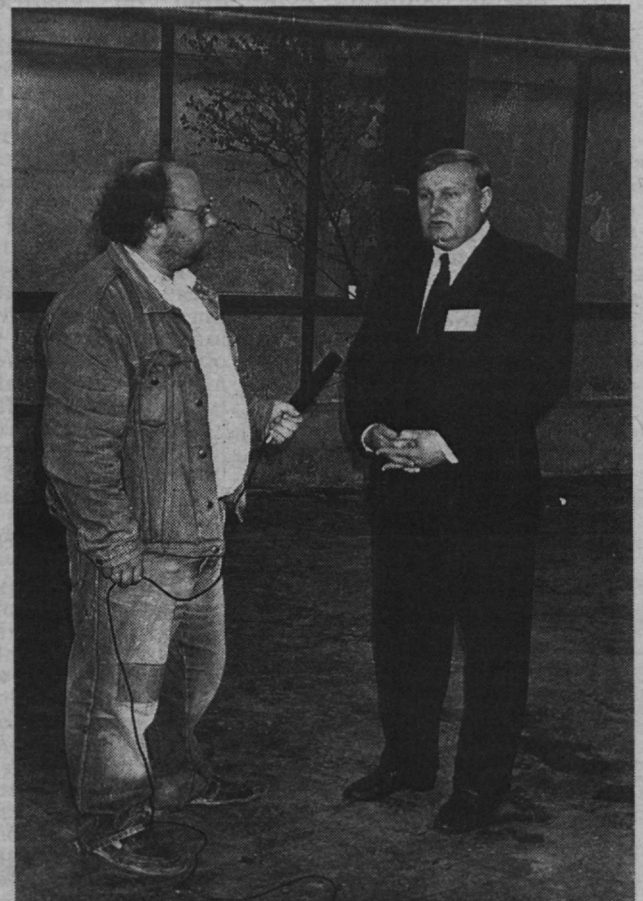
Kui näitusele teine tuur oli peale tehtud, sai selgeks küll, et meie kalatoodang on meeldivalt mitmekesine, isegi kui päris kõike proovida ei saanud.

Reet Naber



Ebalev pilk lokkidele

«Meremehe» moekommentaar



Käitumisraamat õpetab, et pulmakulaliste riietus ei tohi pruutpaari oma üle lüüa. Sellest ongi õppust võtnud Voka kalatehase *pidulikule* avamisele kutsutud märdunud ja lapitud teksa-ülikonnas telereporter, kes intervjuerib osaühingu peadirektorit Rein Ilvest.

Kapten Anatoli Avdejev: Viimane reis oli meil edukas. Võtsime Inglismaal kala vastu.

Siin kodus tekkisid probleeme kõikide sadamade vahel. Varem oli sadam meie oma, siis oli ruumi nagu üldse rohkem. Praegu tuleb alatasa reidil seista! Tekivad lisakulutused. Kõigepealt tuleb laevale jätta pea pool meeskonnast, et seismine oleks ohutu. Lossimine venib. Kui oleme reidil remondis, tuleb inimesed sinna kaatritega viia. Kuni nad siin kogunevad, kaatritele lähevad — parimal juhul jõuavad nad laevale kell 9 paiku ja alles siis hakkab tööpea peale. Aga lõpetatakse tööpea õigel ajal, kell 16. Seega resultaat on kehvem ja laeval tuleb kauem sadamas seista.

Praegu on meil koondises palju probleeme, mis lahendada tahaksid, aga ega meie, kaptenid, ka kõiki neid teagi.

Meil on praegu kõige olulisem remont ära teha, aga selleks on raha vaja. Raha saamiseks on vaja, et laevad oleksid rohkem püügirajoonis. Kõik on omavahel seotud. Praegu niisugust hästi töötavat süsteemi ei ole, mis võimaldaks kõigi tööde õigeaegse organiseerimise ja teostamise, sellepärast jäävad laevad tihti väljaminekuga ka hiljaks. Olime reisil viis päeva vähem kui 9 kuud. Tegelikult oli nagu kaks reisi. Ekipaažist vahetus 19 inimest, kes oma aja ära töötasid ja siis soovisid koju tulla. Ülejäänud jäid edasi töötama. Kokku on meeskonnas 77 inimest. Kui läheme tootmisrežiimile üle, on 94 inimest. Siis lisanduvad kalatöötajad. Püüame kokku hoida, sellepärast on võrreldes varasemaga inimesi vähem.

Muidu töötame praktiliselt samamoodi kui varemgi. Kala toovad meile Soti ja liri laevad, kellega firma "Jaytee Seafood Ltd." lepingud sõlmib. Nad töötavad nagu "Jaytee" jaoks, kellele nad kala üle annavad, "Jaytee" jälle annab meile üle. Meie külmutamise. Selle eest antakse meile protsendid. Teatav protsent heeringast, skumbriast teistsugune protsent. Tuleb välja, et mida paremini me töötame, seda rohkem nagu endale peaks jääma. Meil on nendega head suhted, töös probleeme ei ole. Oleme seal kaks aastat töötanud, kõik on sujunud. Loodame, et kui me laev saab remonditud, siis läheme välja mereahvenat püüdma, pärast püügi lõppu jälle kala vastu võtma. Oma toodangu püüame koju, Eestisse tuua. Vahel ostab "Jaytee" ise, kui meil transpordiga raskusi tekib. Toome siis, kui me oma laev tagasi tuleb. Seal töö on "Chopin", "Stralsund", mis jäid, ja meie olime. Aprilli lõpust pidi "Stralsund" minema ahvenat püüdma, "Chopin" külmutatud kala Fääri saarte juurest vastu võtma, nagu lepingus on ette nähtud, ja seal täistrümmidega Tallinna tulema.

Meie laeval on võimsusi 1450 tonnile külmutatud kalale ning 380 tonnile konservidele.

Tõime 1400 t külmutatud kala ning 153 t konserve, 84 tonni kalajahu ka. Jahu tehakse konservitööstuse jääkidest. Seda pole teab kui palju, aga natuke ikka iga reisiga koguneb. Külmutame vastavalt sesoonile kas heeringat või skumbriat.

Praegu on koondises laevu vähe järele jäänud, sellepärast hoiavad kõik oma töökohtadest kinni. Puhkame natuke, ajame kodus hädalisemad asjad korda ning läheme jälle reisi. Nüüd on vähemasti nii, et enam pole prob-

"Eestirand II"



Kapten Anatoli Avdejev

leemi palgamaksimisega, esimene reis oli õnnestunud, teisel tuleb ka enam-vähem korralik palk. Mõõdunud aastal oli palju hullem, kui pidime raha kuude kaupa ootama. Võrreldes teiste maade laevameeste palkadega on meie omad muidugi väikesed. Eks otsustage ise, kui madrus saab 4500 krooni ringis palka.

Püügirajoonis saame praegu rahulikult maal käia, kuid mitte sageli, sest tootmisprotsess käib ja seda ei saa peatada. Aga kui vahe sisse tuleb, siis saab, aga ega seal maal suurt midagi teha ka pole. Väikesed linnad. Larvikis on töö ka oma kohalikud kalurid. Neil on väikesed, kuid väga efektiivsed laevad. Need on merekindlad, seal on ju ookean. Juba noodast võetakse kala pumpadega välja tsisternidesse, jahutatakse, töödeldakse konservandiga ja nii säilib kala kauem. Meil sellist konservantidega töötlemise praktikat ei ole.

Meil on lootus, et kuna laevale on hea remont tehtud, seda veel maha ei müüda. Saame ehk selle laevaga veel tööd teha, aga olukord ei ole kindel, meeskond muretseb tuleviku pärast. Sadamas on meeskonna kirjas 22 inimest, teistel on mure, kas pääsevad tagasi. Ekipaaži koostamisega tegeleb kapten, praegu saab laeva saata ainult tema nõusolekul. Muidugi on kaadriosakonnas oma arvestus, kui sealt küsida spetsialisti, siis soovivad. Palju on selliseid mehi, kes kunagi enne pole merel olnud. 18–20-aastased, kes esimest korda minna tahavad. Pole sellist kaadri ettevalmistamist, nagu varem oli. Igasugused trenaažöörid käimised ja muud sertifikaadid tuleb endal kinni maksta, nii me seal siis käimegi.

Sel aastal olid väga kehvad ilmad. Alates oktoobrikuust märtsini oli üks torm teise otsa. Märtsis olime juba liirima rannikul, seal oli ilm talutav. Larvikis oli ilm väga kehv, ebameeldivusi tuli sellest kõigile. Üks suur ujubaas nagu meie "Chopin" hukkus tormis. Manööverdada on seal raske ning tolle viskas kaljudele. Õnneks inimesed kõik päästeti.

Merepäästetehnikas on seal väga hästi organiseeritud. Neil on väga head kaatrid, mis võivad välja minna iga ilmaga. Kui vaja, tuleb kiiresti kopter välja.

Kui inimesel abi vaja on, saab alati. Kuigi seal on väike linn ja kui oma spetsialistide oskustest inimesi aidata ei piisa, saadetakse lennukiga mujale. Seal töötasid Baltikumi, Murmanski, Sahhalini, Hollandi laevad, palju oli Poolast, Rumeeniast. Me kõik võitlesime seal ka kõha eest, sest seista oli vaja ju nii, et oleks endal ohutum ning püügilaevadel kergem tulla kala ära andma. Need kehva ilmaga ju ei tule sin-

peale, kui ette nähtud, sest ei taha lossima minna, et mitte head kohta kaotada. "Stralsundiga" seisime nii, et kindlustasime vastastikku: kui üks ära läks, tuli teine sinna asemele. Me leppisime kokku, et kui peaks juhtuma, et keegi kohta ei leia, siis saab mõneks ajaks teise kohale kala vastu võtma tulla. Õnneks seda vaja ei läinud. Kasulik oli rohkem peale võtta, sest oli küllalt päevi, kus ilma pärast keegi välja ei saanud minna.

Kontroll kala üleandmise üle on seal tugev. Vaadatakse, et keegi kala ei varastaks. Kalanduskontrollis on head spetsialistid, need tunnevad laevu ja teavad juba tsisterni vaadates, palju seal on. Pärast kontrollitakse meid ka, palju me tegelikult külmutasime. Süsteem töötab suurepäraselt. Püügilaevade meeskonnad on väikesed, 6–8 inimest. Võtavad peale 250–300 t, mõned ka 700–1000

ten, käivad tihti merel koos poegade-sugulastega, kes siis madruste töö teevad. Tore on vaadata, kui kapten koos pojaga tööd teeb.

Solvav on, et kui tagasi tulime, ei saanud sadamasse sisse. Meeskond on pikalt reisilt tulnud, ja nüüd tuli jääda reidile kaikohta ootama. Omaksed on vastu tulnud, lapsed tahaksid isa töökohta vaatama tulla, aga me peame jätma hulga mehi laevale.

Praegu on küsimus sadamavõimudes. Kuigi meil oli kaikoht tellitud, ei õnnestu viimasel ajal just alati kokku leppida. Kas pole vastastikust mõistmist või pole sadamal huvi meie laevu vastu võtta, vaid mingeid teisi, mis veavad metsa jne. Kuigi peaks olema samad maksud igale. Võib-olla on neil poistel, kes metsa, suhkru ja kemikaalidega töötavad, lihtsalt rohkem raha. Ei tea mina. Me seisime seekord kaks ööpäeva reidil, see oli veel lühike aeg, mõnikord seisame palju kauem. 1993. aastal tulime reisilt detsembrikuus, 350 tonni oli kala peal ja nad laadisid seda 10 ööpäeva. Nii et lõpetasime alles 25. detsembril.

Niipea, kui teine laev tuli, jätsid nad meid kus see ja teine ning läksid teiste peale tööle. Selle kalakoguse, mis meil peal oli, oleks võinud rahulikult ühe päevaga maha võtta. Kala oli kahes laadruumis, oleks võinud neist mõlemast korraga lossida, aga ei. Me läksime siis välja 9. jaanuaril, aga ei jõudnud tanu sellele isegi paberimajandust korda teha, sest siis tulid jõulud, siis uus-aasta. Läksime reisi, ilma et isegi raha oleksime kätte saanud. Avansi arvel elasime. Praegu on palju parem, sest inimeste eest hoolitsetakse. Laevad teenivad ja loodame parane misele. Ega reisel ka kerge ole, kui kodused asjad on ripakile jäänud. Praegu on juba enam korda. Varem polnud sugugi selge, kuhu rahad läksid ja sellest tuli palju kahtlustusi.

Pika reisi jooksul tuleb mitmesuguseid probleeme ka meeskonnaga. Palju on neid, kes ei harju pika merelolekuga, inimesed ja iseloomud on erinevad. Töö pole ka kergemate killast, ega need 4000 kergelt tule ja sealtki läheb veel tulumaks maha. Kaldal olles on hirm töötä jääda. Kerge on öelda, et igaüks peab enda eest seisma, aga ega see meremeestel nii lihtne ka ole. Paarikümneaastased ehk veel kohanevad, aga vanematel on keerulisem. Kui uude kohta minna, vaadatakse seal nagunii veidi vilutu. Alati pole ka kvalifikatsioon säilinud, sellepärast püüab igaüks oma laevast kinni hoida.

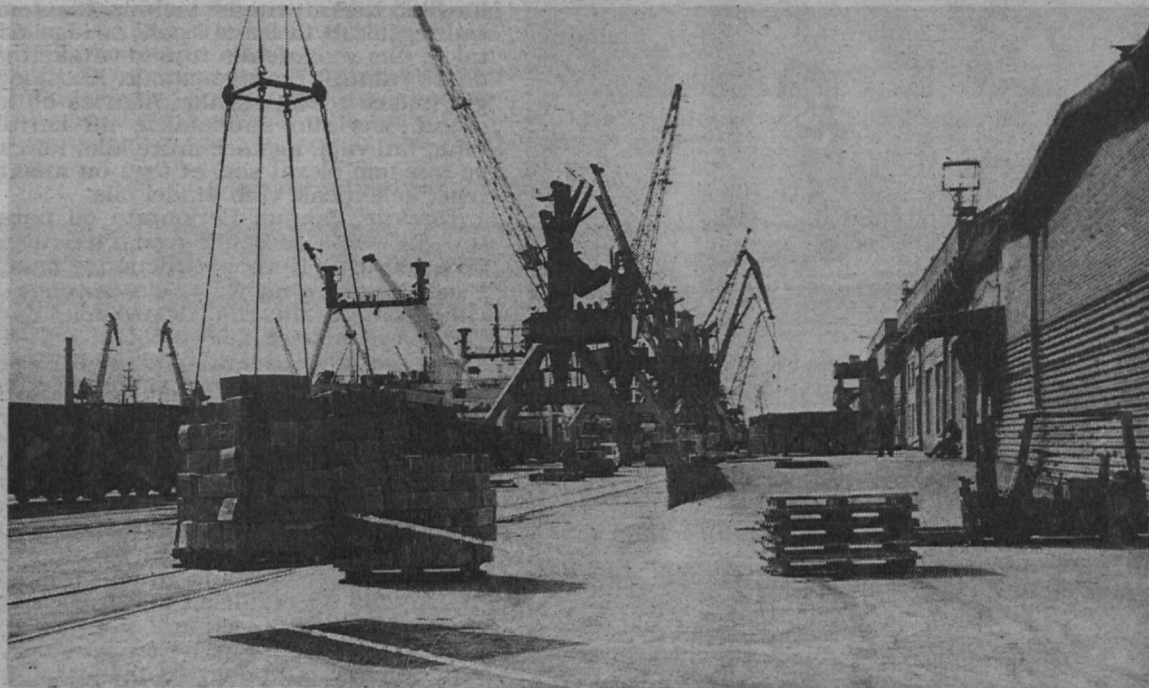
Reet Naber

«Eestirand II» lossib



na, kus tuul kõvasti peale käib. Kui ka määratakse teatud laeva juurde minema, võib ta keelduda sinna minemast, kus laev halvasti seisab. Siis võtad vahel rohkem

tonni. Varustus on neil hea, laevad ise 15–20 aastat vanad. Tea, kas need laevad on liiga kallid või mis, et meil selliseid ei ehitata. Enamasti on seal laevaomanik ise kap-



Kala tuleb

Väljaandja Eesti Meremeeste Liit

«Meremehe»
kalandusliisa

Ahvenamaa lugusid

Ahvenamaa naabriks on Moonsundi arhipelaag

Nii võib ka öelda. Soome professor Matti Klinge on muinasmereasjadest kirjutades püstitanud hüpoteesi kunagisest Läänemere-merevõimust, mille keskpunkt Hiiu-Saaremaa kanti langenud. Võtab veel appi 1532. aasta Põhjamaade kaardi, kus pilt natuke harjumatum kui tänapäevastel teehatajatel, ning selgitab ise juurde: "Vanade kaartide vead aitavad järeltulijatel sageli aru saada, kuidas omal ajal olid välja kujunenud eri piirkondade suhted, sest kaart joonistati tihti kohalkäinute jutustuste, mitte mõõtmiste põhjal." Sellel kaardil on ranniku- ja saarte-piirkondade vahemaad väga väikesed. Seega antakse nagu mõista, et veelad Soome, Ahvenamaa, Saare-

maa, Hiiumaa, Gotlandi vahel olid kergesti ületatavad. Kui meresõiduoskus meilgi jälle meelde tuletakse, võib sama vilgas läbikäimine alata. Igatahes see meie mereriikide-poolne seltskond üritab. Ise minna ja külalisi vastu võtta.

Mariehamni sõbralikust külalissadamast ära tulla oli veidi kahjugi, sest rikkast merepärandist ja -tänapäevast jäi palju veel nägemata-kogemata. Kasvõi järele uurida, kas selle suve kuumim mood ikka oli tätoveering, nagu Meremuuseumi näitus välja pakkus. Meil tol möödunud suvel veel tätoveerijat ametis polnud.

Kodu poole minevat reis alati hõlpsamalt. Läks meilgi. Lehtmasse jõudsimine äpardusteta ja mõnulesime ko-

dusel pinnal (poe ees ölut juues). Siis astus maja nurga tagant välja kolm uljuse jääknähtudega meest, kes tundusid otse merest tulnud olevat. Olidki. Hakanud kolm kanget meest purjekaga Kärblast tulema, pärast kolmandat korda ümberminemist kadunud viimasegi mehe rahakott suspede (põue)taskust ära. Nüüd tuli janu, kui õnnega kaldale jõutud. Pidi ikka vanajumalal kannatust olema, et see seltskond pisikese purjeka peale tagasi upitada, sest üks mees polnud suutnud end kainekski ehmata. Et Lehtma sadamat kõvasti liiva täis kannab, on kohalikele teada küll, aga on ka sügavamaid kohti, kust seesugune seltskond küll meri põlvini läbi ei pääse.

Lehtma külalissadamana oli pea sama sõbralik kui mitte sõbralikumgi kui naabrite omad. Hiidlased kipusid ainult saarlaste laeval sõitjate üle nalja heitma. Kõik mis vaja, oli olemas.

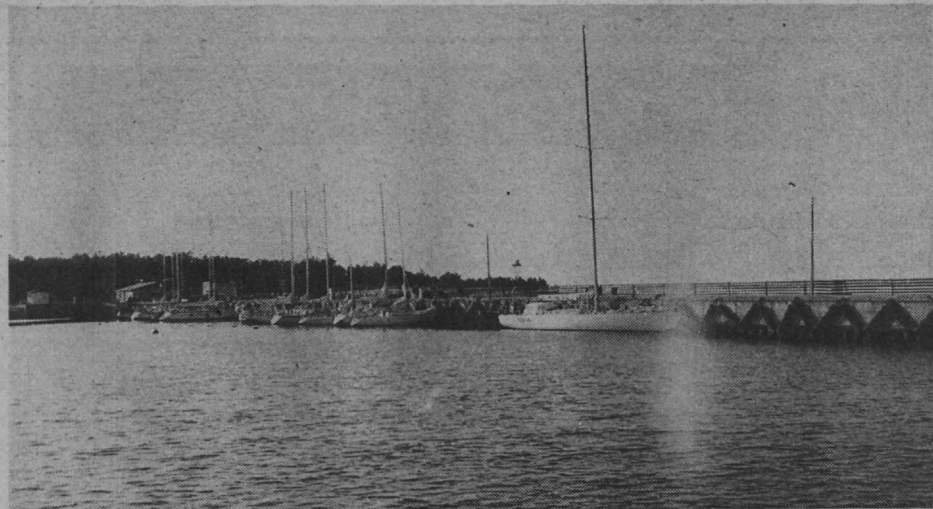
Orissaare sadamas käis veel ehitamine. Tulevikku külalissadamana tal on, seegi õhtupoolik oli meelitanud sadamasse kõndima ja baari istuma nii mõnegi sõpruskonna. Tuldi ja mindi sadamastki.

Ahvenamaa lähedus meie saartele soodustab kindlasti üha elavnevat meresõitu siia- ja sinnapoole. Isegi Hiiu-Saaremaa vahet käima mõeldud parvlaev "Vardö" kuulus Ahvenamaa maavalitsusele.

Reet Naber
Madli Vitismanni fotod

Reisiseltskond elas nädala Orissaare keskkooli õppelaeval «Aurelia».

Tagasi Lehtmas.



Raamatulaev

Kaks juuni algusnädalat seisis Linnahalli kai ääres otse aukohal laev nimega "Logos II", tallinlastele tegelikult tuttav juba 1990. aastast. Tõl korral tõi see misjoni- ja raamatulaev meie rublamaailma mõningat elevustki, sellest kirjutasid kõik lehed. Laev ja selle tööpõhimõtted on samad praegugi — raamatud on küll muidugi teised —, lihtsalt meie olemine muutunud — ära harjunud igasuguste tulijate-minejatega, olgu nad siis usu või/ja kultuuri vallast.

Laev kuulub (vähemalt viis aastat tagasi kuulus) organisatsioonile Educational Book Exhibits ning sõidab Malta lipu all aina ühest maailma sadamast teise, peal hulk erinevaid konfessioonidest kristlasi ja hulk igasuguseid, mitte ainult usulisi raamatuid. Seltskond muidugi vahetub pidevalt, ja eks raamatudki. Sadamalinnades kutsutakse appi kohalikke usuga seotud noori, lastakse küllastajail raamatuid vaadata ja osta ning korraldatakse mitmesuguseid koosolekuid, konverentse, etendusi ja mida iganes. Tallinna-kava nägi ette krislikust vaatevinklist lähtuvaid arutlusi abielust, noorte-probleemidest, vallaliste õhtut, daamide kohvijoomist, lasteprogrammi jne.

1968. aastal ehitatud laev oli sinivalgeks värvitud ja nägi päris hea välja. "Logos II" on 109,5 m pikk ja 16 m lai, veeväljasurve 4804 tonni. See alus on neis ülesannetes 1987. aastast ja päris oma nime esimeselt "Logoseft", mis pärast seitseteist aastat sama tööd Tšiili ranniku lähedal karile jooksis.

Ei tea, kuidas muudel päevadel, aga laupäeval enne laeva peatset lahkumist oli raamatusaal küll parajalt raamatulehitsejaid ja kaenlasse haarajaid täis. Kusjuures pea pooled kõnelesid omavahel vene keeles ja tegid ingliskeelsete raamatute seast tõsist valikut. Ning selleks kellaajaks pol-

nud vene laulupeo "Slaavi pärg '95" rongkäik Merepulesteed pidi üldse veel Linnahalli juurde jõudnud... Huvilised olid laeva igatahes üles leidnud, mis sest, et reelingul külge kinnitatud riidekangas kaugele teatas: *Uiva kirjakauppa*.

Kui viis aastat tagasi maksid väikesed raamatud 5, keskmised 10 ja suured 25 rubla, sest kogu see rublanduse mõistmine oli laevarahvale ilmselt üle jõu käinud, siis nüüd oli asi selge: 100 Logose makseühikut võrdus 20 krooniga, ja hinnad olid diferentseeritud nagu hinnad ikka. Müüdav oli valdavalt ingliskeelne, vene keeles oli peamiselt usukirjandust, ka väga odavaid piibeleid; eesti keel ilutses mõne üksiku väga kõhna usubrošüüri kaanel.

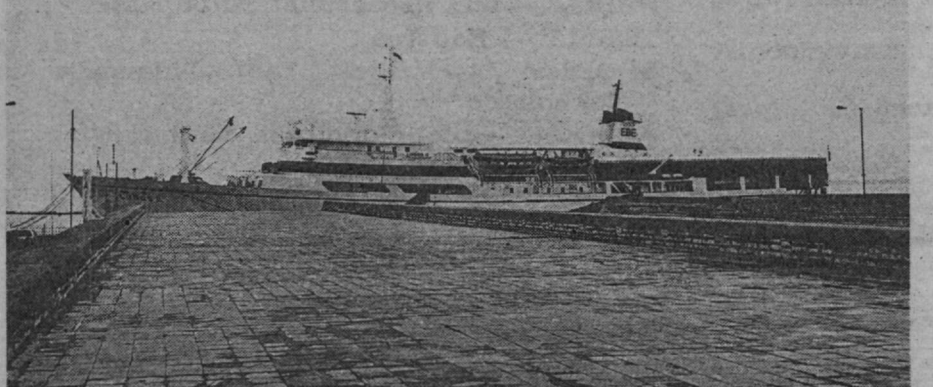
Oli kristlikku, aga ka igasugust muud elamisõpetust, väga palju igat liiki ja taset lasteraamatuid, mitmesuguseid tõsiteaduslikke väljaandeid, kunstiraamatuid ja kultuurialbumeid.

Ilukirjandusest oli küll näha vanu klassikuid, aga ei ühtki viimaste kümnendite suurt nime. Mitu juhulikult kätte võetud tundmatute autorite lugu tundusid olevat rohkem kirjanduslikud eluõpetused kui kirjandus.

Meremehi ootas eraldi riitlike pea paarikümne nimetusega: "The Ships Atlas" (850 logose ühikut), "The Marine Encyclopaedic Dictionary" (925), "Survival at Sea. The Lifeboat and Liferaft" (850), "Code of Safe Working Practices for Merchant Seamen" (300) ja veel mitu erialast teatmikku.

Ühel teisel stendil aga, koos mootorrataste, autode ja lennukite kuld-ehk siis algusajale pühendatud väljaannetega seisis tõhus, hästi kujundatud ja illustreeritud köide, mille ümberasumist toimetuse raamaturiitlile küll oleks tahtnud: "Ocean Liners. The Golden Years. A Pictorial Anthology", Tiger Books International, London (700).

Mari Vamba



"Meri on, meri jääb,

meri olema peab..." laulsid möödunud aasta 29. septembri kõhedal keskhommikul, mil maailm oli juba muutunud, aga kõik tegid näo, et ei ole. ühes väikelinna toidupoes kaks väheke karvakasvanud selli. Poeraadio luges mitmendat korda üles nimesid, mis löi ühe inimkogumi järsku kahte lehte: pääsenud ja ülejäänud. Pagan seda teab: võib-olla olid nood laulumehed lihtsalt süüdimatud mõmmikud, kes sellest päevast veel aimu polnud saanud. Ent sisetunne ütles muud. Järjekordsete õlled järele purjetades võeti viisijupp üles pisut ebalevalt, aga siiski sihitadlikult, trotsiga, südamepõhjas koguni ehk tundes, missugusel eetilisel noateral kõnnitakse. Sel hetkel igatahes näis, et laulust haaratakse kui päästerõngast, ja visatakse see sullegi.

Niipalju sellest, miks kunstiteos, kui pidulikult väljenduda, ei ole lihtsalt raamat või pilt või laul, vaid ühel hetkel arusaamatul kombel veel ka midagi muud.

Muusikakultuuri Jäädvustamise Sihtkapitali, "Forte" plaadifirma ja Eesti Merelaevanduse koostöös ilmus äsja CD-plaat (ja kassett) merelauludega, kus muuseas peal ka ülalnimetatud. Üldse on seal paarikümne lugu, kõik vanad head tuttavad. Ehk nagu ütles sihtkapitali esimees ja lauludest valiku teinud Jüri Trei väiksel-vaiksel plaadi pidulikul esitlusel merelaevanduses: "Ule hulga aja oli neid täitsa muhe kuulata."

Plaadiümbrise esikaanel on täis-purjes laev ja taga tuletorn. Ning esimese lauluna esitab Endel Aimre "Laev tõstis purjed üles öises sõjadis...", teiseks kõlab Ott Raukaselt "Igal majakal oma tuli...". Edasi tulevad juba Otsa, Rinne, Tennosaare, Orumetsa, Loobi, Joala, Läätsa, RAM-i ja "Kukerpillide" esitused.

Kõik kolm koostööpartnerit olid oma asjaga hästi hakkama saanud: sihtkapitali seltskond idee ja rahastaja välja mõelnud, laevandus raha leidnud ja plaadifirma töö teostanud. Plaat valmis küll natuke hiljem kui lubatud, sest Eesti Raadio linnid, millelt enamik laule pärit, "olid ära kälatud ja lihtsalt halvast olukorras", nagu ütles "Forte" direktor Mart Maripuu. Lintide viletsa helikvaliteedi pärast ei saanudki mõnd laulu kasutada.



Mart Maripuu, Toivo Ninnas, Jüri Trei ja CD.

Jüri Trei rääkis, et sihtkapitali algatusel on juba ilmunud Georg Otsa, Hendrik Krummi, Heino Elleri ja Peeter Lilje mälestusplaat. Mõistes, et riigil on raha vähe, otsustati proovida nagu mujal maailmas mõnd osa eesti kultuurist toetajate abil jäädvustada. Merelaevanduse peadirektorile Toivo Ninnasele plaate üle andes arvas Muusikakultuuri Jäädvustamise Sihtkapitali esimees, et "Merelaulud" on tore kingitus ka laevanduse külaliste ja oma eriti väärikate töötajate jaoks. Pealegi, CD-plaat jääb sajanditeks ja nii kannab kultuurinähtus plaadil oleva merelaevanduse logo abil kaugesse tulevikku ka teadmise, et oli kord niisuguse nimega riigiettevõtte...

Mari Vamba



"Mõ s Odesskovo Vodnovo!"

3. juunil saabus Lohusalu mõnisada inimest, keda ka kirjanduses *vodnik*iks tahaks kutsuda, sest paistab, et vähemalt omavahel kokku saades on see kõrgkooliaegne tunnusõna enesestmõistetavalt jälle käibel. *Odesskii Vodnoi* ehk Odessa Merelaevastiku Inseneride Instituut pidas sel päeval oma 34. kokkutulekut ja juba viiendat korda juhtus see Tallinnas. Selle kooli lõpetanuil on nimelt komme erinevais (endise) N. Liidu sadama-linnades kokku tulla. Ja sellest hoolimata, et nii paljud sadamad kui *Odessa-mama* isegi on nüüd välismaal, peetakse traditsioonist kindlalt kinni. Järgmiselegi kohtumisele sõiduks — Klai-

pedasse — vajab enamik viisat.

Meretranspordi juhtimise ja eksploatatsiooni alal peetakse Odessa instituuti omaaegse N. Liidu parimaks, ütles keegi Eesti merendustegelastest, kes ka ise on selle kooli kasvandik. Üldiselt töötavad sealsed vilistlased eelkõige sadamais ja seepärast võrreldavad kokkutuleklasi just sadamad. Seekord tegi seda Muuga sadam. Meil töötavad paljud siiski Eesti Merelaevanduses. Vilistlaste hulgas on nii mõnedki eestlased, kõik tuntud mehed — näiteks Nathan Tõnnisson, Yrjö Saarinen, Harri Enula, Ain Eidast, Kalle Tammekänd.

Koolivendade (ja -õdede,

sest Odessas on õppinud ka palju naisi, just finantsiste) kokkutulek näis käivat väljakujunenud traditsiooni järgides. Olemas oli koguni kokkutulekute hümn. Hüüdlaul "Kõigi maade *vodnikud*, ühinege!" oli tõsine tööpõhi all. Tuldud oli paljudest paikadest, näiteks Peterburist, Moskvast, Viiburist, Odessast, Riist, Klaipedast, aga ka Kuubalt, Pariisist ja Londonist. Viimatinimetatust oli kohal Vladimir Tšebak, kes väitis, et ka Inglismaa pealinnas peeti eelmise aasta jõulude aegu Odessa-kooli kokkutulekut — seal töötavat 17 ja pool (!) lõpetanut. Meeletu aplausi saatel esitles ta Londonis villitud Odessa samagonnist...

Eri paikade delegatsioonide ülesastumise läbivamaid teemasid oli piiride

taha jäämine: kuis siis nii, et ei olegi enam ühtne ja ühine?!

Kohati aimus siiski ka vana hea Odessa folkloori ja KVN-i paremate päevade mälestust. Lõppude lõpuks on ju Mihhail Zvanetski ise (kes Tallinna-pidus ka kohal olevat olnud) selles instituudis õppinud!

Kõigil oli lõbus, üleemeelik saal võttis kõik etteasted rõõmuga vastu, ja varsti oli pidu põlvini. Kokkutulnuil oli silmanähtavalt tore vanu semusid kohata. Ehk nagu vastuvõtjate poolt koolikaaslasel tervitanud Tallinna Sadama asedirektor, 60-ndatel aastatel lõpetanud Boriss Popov algul kohe ütles: "Meie *vodnikute* vendlus elab ja õitseb, hoolimata kõigest poliitilistest ning ühiskondlikest kataklüsmidest. Alati on tore kohata neid, kellega oled ühise laua taga istunud..." Siinkohal järgnes saalis ho-meeriline naer. "... auditoo-



RAS-i Eesti Merelaevandus esindus

riumis!" lõpetas kõneleja tõsiselt.

Mari Vamba

Odessa huumor Odessa kliimas (31° varjus) tuttavlikult stagnahõngulises Lohusalu pansionaadis, aga ikkagi välismaal.



RE Tallinna Sadam sadamates seisid 19. juunil:

Kesklinna sadamas
 "Scotia" (Antillide lipp) — laadib teraslehte
 "Ivan Papanin" (Vene) — laadib alumiiniumi
 "Viola II" (Eesti) — laadib grafiiti
 "Irofoss" (Antiqua) — lossib pigi
 "Omski 14" (Vene) — lossib naftakoksi
 "Novoaltaisk" (Vene) — laadib alumiiniumi

Kes meil käivad

Kopli sadamas
 "Volgo-Balt" (Vene) — laadib kivisütt

Muuga sadamas
 Puksiir "Kari" naftapraamiga "Bitbro" (Soome) — laadib naftat
 "Volga 4006" (Vene) — laadib kivisütt

Paldiski sadamas laevu ei ole



TALLINK



ESTLINE



AS ESAGENA Ltd



MEREAGENTUUR SHIP'S AGENCY



ESTMA



inreko



Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 19. juunil:

"ELMAR KIVISTIK" — Chioggias
 "ALEKSANDER ABERG" — Bandar Imam Khomeinis
 "PAUL KERES" — teel Hiinast Singapuri
 "KRISTJAN PALUSALU" — teel Dakarist Kaplinna
 "GUSTAV SULE" — teel Suezist Shanghaisse
 "ALEKSANDER KOLMPERE" — Bizertas
 "HAAPSALU" — Peterburis
 "VILJANDI" — teel Kaliningradist Milwauksee'sse
 "RAKVERE" — teel Kopenhavnist Helsinkisse
 "NARVA" — teel New Yorkist Rio Hainasse
 "VALGA" — Montevideos
 "KUNDA" — Owendos
 "PALDISKI" — Conakrys
 "SOMPA" — teel Buchananist Bordeaux'sse
 "KEHRA" — teel Antwerpenist Rostocki
 "AEGVIIDU" — Abidjanis

Neile, kes ootavad...

"KUIVASTU" — São Francisco do Sulis
 "KUUSALU" — Antwerpenis
 "PARILA" — Antwerpenis
 "RAKKE" — teel Antwerpenist Tallinna
 "VALKLA" — teel Nordenhamist Ventspils
 "PIHTLA" — teel Rouenist Nouakchotti
 "NAISSAAR" — Doualas
 "VAINDLO" — teel Antwerpenist Riiga
 "FRISOHAVEN" — teel Workingtonist Tallinna
 "MUHU" — teel Haraholmenist Limassoli
 "ABRUKA" — teel Oranist Antwerpenisse
 "VILSANDI" — teel Canakkalest Lübeckisse
 "KAPTEN KONGA" — teel Felixstowe'st Stockholmist
 "KAPTEN VOOLENS" — teel Antwerpenist Helsinkisse
 "MEHAANIK KRULL" — teel Tallinnast Århusi
 "KESSULAI" — teel Rotterdamist Vanasadamasse

"VIIRELAI" — teel Stockholmist Antwerpenisse
 "MANILAI" — teel Tallinnast Brementhavenisse
 "SUURLAI" — Århusis
 "HEINLAI" — teel Tallinnast Szczecinisse
 "PAKRI" — teel St. Malost Amsterdami
 "ANGYALFJÖLD" — teel Kemist Hudiksvalli
 "AEGNA" — teel Tallinnast Moerdijkist
 "KABALA" — teel Amsterdami Gdanskisse
 "MOHNI" — teel Holmsundist Cagliariisse
 "RAPLA" — teel Szczecinist Euroopasse
 "TORMA" — Bollstas
 "SOODLA" — teel Las Palmasest Kokkolasse
 "KLOOGA" — teel Salonicast Hamburgi
 "TRANSESTONIA" — Århusis
 "DONATA" — Muuga sadamas

Väljaandja
 Eesti
 Meremeeste Liit

Järgmine number ilmub juulis

Toimetuse postiaadress:
 EE0001 Tallinn,
 Pikk 70, "Meremees"
 NMT-telefon 8-25-238 088; numbripeiler 20710,
 teatada oma telefoninumber operaatorile telefonil 6304050

«Printal»
 Tellimuse nr. 3028.

Toimetaja
 MADLI VITISMANN