

# LAEVANDUS

Mereasjanduse ajakiri

Ilmub 10 korda aastas

Nr. 5

9. juulil 1937. a.

XVII aastakäik

Fr. A. Kresizwoldi  
Rim. ENSV. Riiklik  
Reamatukogu

„WAALHAVEN“ SLIPWAY & ENGINEERING COMPANY

LATE LITH & MADERN

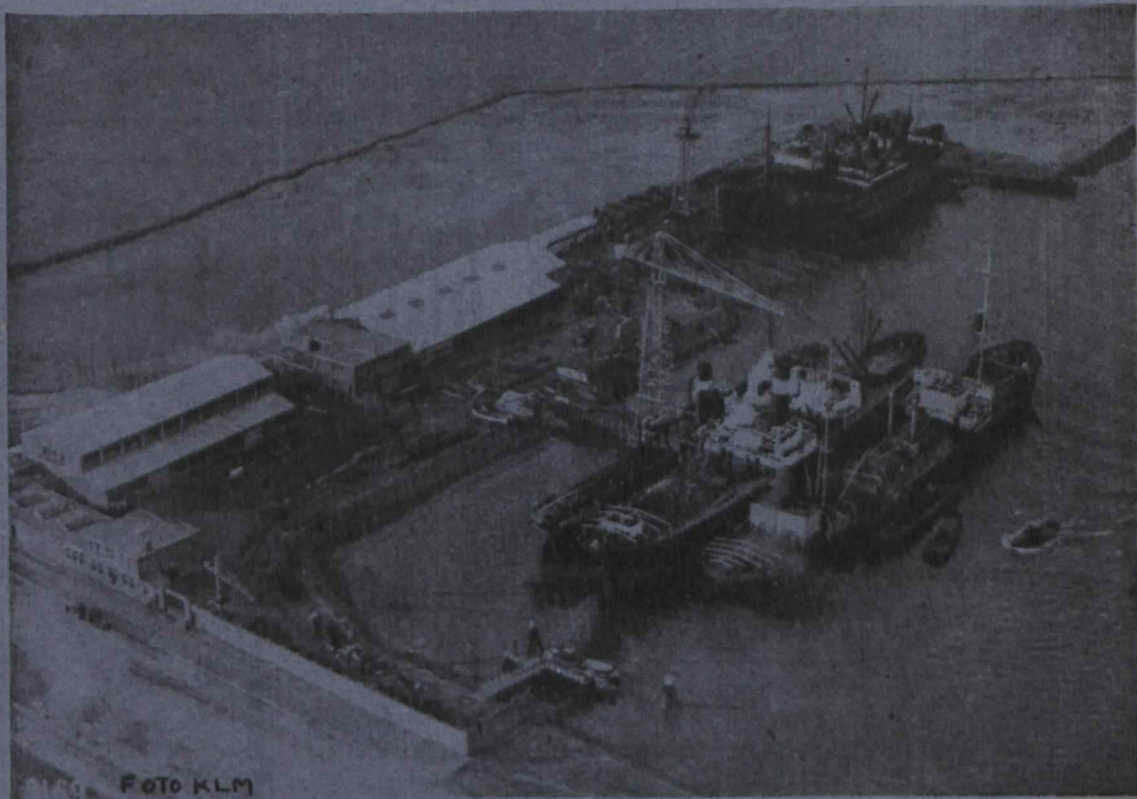
TELEGRAMS:  
„DOCKAGE“

ROTTERDAM

P. O. BOX 702

TEL. 21850 (3 LINES)  
AFTER HOURS: 21851

REPRESENTATIVE FOR ESTONIA: J. W. POSKITT, NARVA M. 50-5, TEL. 311-35



PATENT ELECTRIC SIDE-SLIP. 426 FEET LENGTH, FOR SHIPS UP  
TO 6000 TONS D. W. ACCOMMODATION FOR SHIPS OF ANY SIZE

## ALL SHIPREPAIRS

Eesti Rahvusraamatukogu digitaalarhiiv DIGAR(S)

# Shipowners and Shipmasters

ENGLISH BOARD OF TRADE REGULATIONS

(safety of life at sea)

**TARPAULINS AND CARGO-COVERS,**  
PURE FLAX HEAVY QUALITY AT 1—11½ PER SQ. YARD  
made complete to any size, stamped „B. T.” & Ships name.

## C. A. BROBERG & C:o.

Tarpaulin & Rope Factors,

99 A, Lower Rd. Surrey Commercial Docks

Telegrams: ANKOM London. London S. E. 16.

Please ask for sample.

## CARL PLÜCKER

Proviant — deki — ja masinavarustus

Rotterdam,  
Leuvehaven 139.  
Tel. 52528  
52828

Oma purje- ja takelaažitööstus

„DE-ECONOOM“

Rotterdam  
Baan 105—107  
Tel. 14043.

Amsterdam  
Gelderschekade 47  
Tel. 44382

Esindaja eestlane  
G. H. Thomson.

Transiitlaager.

Transiitlaager.

Kestevpärmid „Florylin“ ja tihendustehase „Burgmann“  
ainuesindus Hollandis.

Laevadele määratud kirjad meie aadressil toimetatakse kohe kätte.

# POLISH SHIPPING AGENCY LTD.

Polska Agencja Morska S. Z. O. O.

## GDYNIA

UL SWIETOJANSKA, 10 TELEGR. AADRESS: „PAM GDYNIA“

Laevamaaklerid, prahtimise agendid, punkrisütega varustajad  
Tähtsamate aurulaevaliinide agendid.

*Korrapärane laevaühendus Danzigist  
ja Gdyniast Ingliseaale, Skandinaa-  
via sadamatesse, Vahemerre, Kaug-  
Jäa ja Kesk-Ameerikasse.*

Osakond Danzigis.

Firma direktor hr. CIENCIALA on Eesti konsul Gdynias



# LAEVANDUS

MEREASJANDUSE AJAKIRI.

ILMUB 10 KORDA AASTAS.

Toimetuse: A. GUSTAVSON, A. NURMISTE, E. PAST ja O. TOOMARA.

Toimetuse ja talituse: Meremeestekodu, Uus-Sadama 11-a, Tallinn.

Toimetuseleht ilmub 10 korda aastas. Toimetaja: A. Gustavson, Raua 61—12. Toimetaja telefon 301-48. Tellimishind 2 kr. 50 senti aastas. Välismaale 100% kallim.

Nr. 5

9. juulil 1937

XVI aastakäik

SISU: Erapooletut ametlikku mereõnnetuste uurimise komisjoni on vaja. 2. Millest on tingitud kompassi „jooksmine“? 3. Veel kord kaubalaeva-mehaanikute ettevalmistamisest. 4. Töökojapraktikat laevamehaanikuks õppijale. 5. Rooste kahju laevandusele. 6. Kalapüüniste kindlustamine Soomes kavatsusel. 7. Meremeeste elu. 8. Noori laevajuhte Tallinna merekoolist. 9. Organisationsioonide tegevus. 10. Laevasõit pealpool pilvi. 11. Paar sõna laevaraadiost. 12. Mitmesuguseid teateid. 13. Kroonika.

## Erapooletut ametlikku mereõnnetuste uurimise komisjoni on vaja.

Nagu kõikjal, nii ka meie laevades juhtub aeg-ajalt üksikuid avariisid nii navigatsiooni kui ka mehaanika alal. Kuna meil puudub vastav kompetentne asutus, kes nende põhjusi selgitaks, siis jäävad põhjused üksikutel juhtudel selgitamata. See on aga halb: tekivad igasugused kuulujutud, mis mõjuvad halvasti üksikutele isikutele, kuid sageli ka kogu mereasjandusele. Kas ei ole küllalt liikunud jutte, et ühes või teises avariis oli süüdi näit. kapten või tüürimees, kuna tõeliselt võis olla tegemist puhtal kujul force majeure'iga. Kuid kuulujuttude põhjal jääb isiku reputatsioonile tume plekk külge, mida raske on hiljem kustutada.

Võtame näit. hiljutise juhtumi s/s. „Kalarannaga“. Laev väljus sadamast, kõik pidi olema tip-top korras, kuid paari päeva pärast tuli laev sadamasse tagasi katelde vigastuse tõttu.

Siis ilmusid igasugused teated ajalehis: kord pidi olema kriminaal-kuriteoga tegemist, mida olevat uurinud kriminaal-politsei, siis kirjutati sabotaažist (väga moodne sõna ühe naaberriigi leksikonis!), siis kõneldi mehaaniku hooletusest ja oskamatuses ning praegu liiguvad jutud, et mehaanikul polevat mingit süüd, vaid süü seisvat koguni mujal.

Et niisugused kuuldused ei mõju kellelegi hästi, vaid Eesti mereasjandusele kui tervikule teevad kahju, on enam kui selge. Siin oleks pidanud asja igakülgselt põhjalikult ja erapooletult selgitama vastav kompetentne uurimisekomisjon ning tingimata oma töö tulemused avalikkusele teatavaks tegema.

Rääkimata küsimuse selgitamisest ja kuulujuttude vältimiseks üldistes huvides annaks sellane uurimine rikkalikku materjali vastaval alal töötajale edaspidiseks. Vigadest õpitakse! Kuid milles vead õieti seisavad, jääb meile teadmatuks ja ainult kuulujuttude lahendada. Kui vigu on tehtud, need selgitatud ning avaldatud, siis oskab igaüks edaspidi neid vältida. Kui palju saaksid neist uurimisekomisjoni aruandeist kasulikku materjali noored laevajuhid nii navigatsiooni kui ka mehaanika alal. Kui kasulikult võiksid neid andmeid kasutada ka merekoolid oma töö juures. Nüüd tuleb otsida vastavaid andmeid ja näiteid välismaa kirjandusest, kuid omad asjad oleksid palju tuntumad ja lähemad. Ka force majeure'ist tingitud õnnetused on sageli välditavad, kui neid suudetakse ja osatakse kaugemalt ette näha. Ja selleks aitavad jällegi kaasa andmed varemast analoogilisest juhtumist.

Meil tuleb ka selles asjas võtta eeskujutest mereriikidest. Nii uuritakse ja selgitatakse Saksamaal, Lätis ja mujal kõiki mereõnnetusi üksikasjaliselt ja põhjalikult vastava kompetentse asutuse poolt ning uurimise tulemused avaldatakse. Ka meil tuleb luua vastav asutus, nimetatagu seda siis merekohtuks, mereõnnetuste uurimisekomisjoniks või ükskõik kuidas, nimel pole olulist tähtsust. Sellele asutusele tuleb vastava seadusega teha ülesandeks uurida kõiki olulisi maid mereõnnetusi ja selgitada, hoolimata sellest, kas asjaosalised ise küsimust algatavad või mitte. Mereringkondades on varemgi kõneldud selle vajadusest, kuid aeg on seda küsimust tõsiselt käsile võtta.

A. Gustavson.



## Millest on tingitud kompassi «jooksmine»?

Sain hiljuti ühelt kaptenilt järgmise kirja: „Palun teatada, millest on tingitud nähtus, et minu laevas peakompass, mis asub ülemisel sillal, vähimagi lainetuse puhul hakkab rahutult ühele-teisele poole jooksuma? Arvasin, et see on ehk tingitud kallakdeviatsiooni olemasolust, kuid kontrollimisel osutus kallakdeviatsioon 0-ks. Samuti on ka ülddeviatsioon õige väike (maks. 2°)“.

Kuna see küsimus on väga tähtis ja võib huvitada mitte ainult üksi kirja kirjutajat vaid ka teisi, siis kasutan vastamiseks „Lae-vanduse“ veerge.

Kompassi rahutus ja „jooksmine“ võib olla tingitud mitmesugustest asjaoludest. Tähtsaimad neist on järgmised.

1. Suur deviatsioon. Kui deviatsioon on suur, ükskõik kas kallak- või ülddeviatsioon, siis hakkab kompassikaart jooksuma. Kallakdeviatsiooni olemasolu korral jookseb kompassikaart lainetaval merel külglainetusel eriti rohkesti N ja S kursil ning puudub täiesti E ja W kursil. Kuna aga käesoleval juhtumil mainitud põhjused puuduvad, siis peab viga olema mujal.

2. Nõrk side laevakerega. Kui kompass on asetatud mõnele hilisemale pealeehitusele, näit. kaadriruumi laele, ja alus, millele kompass on kinnitatud, on ise nõrk ning side laevakerega halb, siis võib kompass, eriti kuiv-kompass, igasuguste põrutuste (põrutused propelleri töötamisest tühja laevaga, lainetusest jne.) puhul hakata värisema, võnkuma ja jooksuma. Kuid see esineb ka vaikselt merega, kui propelleri tõuked põrutavad laevakeret.

3. Nõrk juhtiv tung. Kui tung, mis hoiab kompassinõela meridiaani sihis, on nõrk, hakkab kompassikaart samuti põrutuste ja lainetuste mõjul jooksuma. Nõrk juhtiv tung võib aga esineda: a) väga suurtes laiustes, b) kui kompass asub õige väikeses ja kinnises raud-ruumis ja c) kui kompassil on endal väga väike magnetimoment.

4. Elektri mõju. Kui elektrijuhtmed on laevakere raudosadest halvasti isoleeritud ning tekib kereühendus, siis ilmnevad selle tagajärjel paratamatult kompassi häired, eriti siis, kui laevas kasutatakse elektrit mitte ainult üksi valgustamiseks, vaid mitmesuguste seadeldiste, nagu: peli, vintsid, raadio jne. käitamiseks. Nende häirete vältimiseks olgu laevakere hästi isoleeritud elektrivoolust ning kõik elektri-seadeldised kompassist võimalikult kaugel.

5. Tuginõela otsa ebaõige kõrgus. Kui tuginõela (püstnõel ehk teravik, millele toetub kompassikaart) ots on kõrgemal või madalamal kompassikatla nn. kardaniõlade kandetelgedele lõikepunktist, siis on kompassikaardi jooksmine lainetaval merel paratamatu. Oma kogemuste põhjal võin ütelda, et see põhjus on tähtsaim ja sagedaim, millest on tingitud kompassikaardi jooksmine.

6. Korrektorite liiglähedus kompassikaardile. Kui deviatsiooni hävitamiseks määratud magnetid ehk n.-n. B ja C ning kallakdeviatsiooni (püst) korrektorid on kompassikaardile liiga lähedal (otse kompassikatla juures all), siis on lainetaval merel kompassikaardi jooksmine selle järeldus. Ei ole soovitatav, et mainitud korrektorid asuksid kompassinõelte lähedal kui 40 sm.

\* \*

Need on tähtsaimad põhjused, milledest võib olla tingitud kompassikaardi jooksmine lainetaval merel. Muidugi võib põhjus peituda ka veel mujal, näit. kompassikaardi halvas konstruktsioonis jne., kuid neid vigu esineb juba õige harva. Missugune põhjus mõjutas eelmäinutud laevas kompassi, on mul võimatu ütelda, sest ma pole kompassi näinud. Ka arst peab haiget nägema ja haiguse põhjusi uurima ja selgitama enne kui ta paneb diagnoosi. Nii vajab ka kompassikaardi jooksmise põhjuste määramine vastavat selgitamist ja uurimist kohal. A. G.

### UUS MEREMUUSEUM LONDONIS.

27. aprillil k. a. avati Londonis Inglise kuninga poolt uus erialaline merenduse muuseum. Uus muuseum asub Greenwichis Queen's House'is ning sisaldab juba praegu väga rohkesti laevamudeleid, nautilisi instrumente, nii vanu kui ka moodsaids, raamatuid, kaarte ja muid meresõiduga seotud esemeid.

Mainitud muuseum ei ole esimene meremuuseum Londonis, nn. Science Museum South Kensingtonis sisaldab väga suure ja huvitava mere-osakonna, mis on peaaegu täielisimaid meremuuseumi maailmas üldse. Mõlemad on väärt külastada.

Alles kaks kuud tagasi „Ceres“, mida võib nimetada vanimaks laevaks maailmas, hukkus Bristol-kanalis. Laeva vanust arvatakse 125 aastale.



## Veel kord kaubalaeva-mehaanikute ettevalmistamisest.

Toimetusele on saanud veel mitu kirja kaubalaeva-mehaanikute ettevalmistamise küsimuse kohta. Kuid et nad kardavad enamasti varem väljendatud mõtteid, siis keeldume nende avaldamisest. Käesolevas numbris avaldame veel Tallinna merekooli direktori M. Nõmmiku lühema artikli küsimuse kohta, samuti olulisema osa hra E. A. pikemast artiklist. Nende artiklitega loeme küsimuse esialgu lõpetatuks.

Endastmõistetavalt annab toimetuse sama küsimust käsitlevatele artiklitele ruumi ka edaspidi, kui need sisaldavad midagi uut.

Toimetuse.

Hra E. A. kirjutab m. s.: „Kõik minu oponendid ei ole suutnud ümber lükata väidet, et meie noored mehaanikud on liiga nõrgad praktilises tööskuses. Seepärast oleks soovitatav mehaaniku diplomi saamiseks praktika nõuet suurendada. Nii oleks minu arvates tingimata tarvis II järgu mehaaniku

diplomi saamiseks kolme-aastast praktikat, millest 2 aastat tuleks töötada III mehaanikuna suuremates laevades ja I aasta II mehaanikuna väiksemas laevas. I järgu mehaaniku diplomi saamiseks oleks soovitatav nõuda sõite 18 kuud II mehaanikuna laevas, mille masinate võimsus on üle 1000 IHP, ja 6 kuud I mehaanikuna laevas, mille masinate võimsus on üle 500 IHP. Edasi oleks soovitatav merekoolis veel rohkem rõhku panna inglise keele õpetamisele. Tubli laevamehaanik peab ennast järjekindlalt täiendama tehnilises arengus, et ajaga kaasas käia. Et lugeda vastavat literatuuri, mis eesti keeles, kahjuks, puudub, selleks ta peab valitsema hästi inglise keelt. Kõiges muus jään endise arvamise juure, nimelt ka III järgu mehaaniku diplomi saamiseks on vaja rohkem praktilist tööskust. Muidugi on treipingid ja muud tööriistad laevas paratamata tarvilised, kuid neist pole siis mingit kasu, kui puuduvad isikud, kes neid osavad käsitada.“

E. A.

## Töökojapraktikat laevamehaanikuks õppijaile.

Laevamehaaniku diplomi saamiseks vajalike masinaehituse või laevaparanduse mehaanikatöökoja praktika võimaldamiseks on Tallinna Merekool viimaseil aastail astunud ühendusse Veeteede Valitsusega ja Riigi Sadamatehasega, kus nüüd need merekooli mehaanikaosakonna õpilased, kes soovivad õppida tööd ja korralikult töös käia — võetakse vastu nimetatud asutuste töökodadesse ja antakse vanema tööliste või meistri juhatause alla samal alusel nagu tööstusõpilased; ka võimaldatakse neile ühe tööala kätteõppimisel üle minna teise tööala töökotta tehases.

Uusi töökodasid merekooli juure asutada ja töökodadele töid hankida muidugi ei ole võimalik, sest see maksaks palju. Pealegi ainult üksikud õpilased soovivad suvel jääda tööle ja needki muudavad tihti oma otsust ning jäävad ootamatult töölt ära, et minna soodsalt juhul laevateenistusse.

Talvel, õppetöö ajal, aga ei suudaks ükski õpilane ühel ajal korralikult õppeaineid õppida ja samal ajal õhtuti omandada töökojapraktikat.

Kuna viimasel ajal õpib merekooli mehaanikaosakonnas väga palju tööstuskooli

ja tööstusõpilastekooli lõpetanud isikuid, kellel metallitöö oskus on otse eeskujulik, ja et ka eratööstuses on nüüd rohkem tööd ja kergemini teenistuskotta saada, siis, arvestades peamiselt muidugi ka seda, et Sadamatehas merekooli õpilastele igapäevastu tuleb töökojapraktika võimaldamises, peab tunnistama, et korraliku praktika saamise küsimuse teravus on ühes kriisiaegade-ga enam-vähem kadunud.

Kui nüüd mõned laevamehaanikud leiavad, et nende tööskus lukusepa ja masinaparandustöodes jätab soovida, nagu kirjutustest „Laevanduse“ numbreis võib järeldada, siis tööskuse tõstmiseks võiks vahest ehk tulla kaalumisele, kas mitte võimaldada neile tööskust juure õppida, kasutades soodsat tööolukorda Sadamatehases, ja kas mitte tõsta töökojapraktika nõuet kahe aasta pealt kolme aasta peale. Me näeme, et teistes riikides nõutakse suuremat töökojapraktikat kui Eestis; näiteks Inglismaal nõutakse 4 aastat, Saksamaal 3 aastat ja ka Lätis nõutakse 3 aastat (nimelt: 2 aastat 3. järgu laevamehaanikult ja üks aasta lisatöökojapraktikat, et saada 2. järgu laevamehaanikuks).

Siit nähtub, et meie laevamehaanikute kaheaastane töökojapraktika on õigupoolest lühiajaline, võrreldes teiste riikide laevamehaanikuil nõutava töökojapraktikaga.

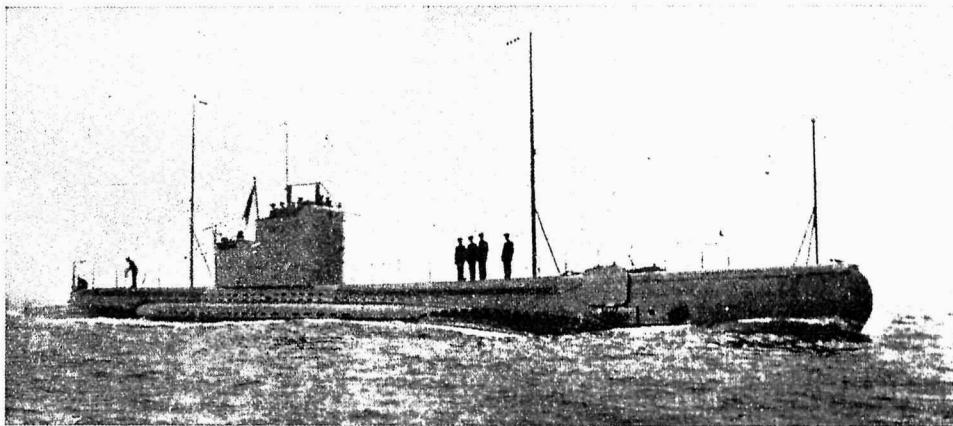
Isiklikult ma ei poolda töökojapraktika nõude tõstmist kahelt aastalt kolme peale, sest arvan, et kõik edasipüüdlikud ja hoolsad õpilased, kasutades praegusi häid tööõppimise võimalusi Sadamatehases, jõuavad küllaldaselt omandada metallitööoskust. Pealegi teeks kolmeaastase töökojapraktika nõudmine laevamehaanikute ettevalmistamise pikemaajalisemaks, millepärast loobutigi sellest nõudest seaduse kava arutamisel esialgselt. Hooletuid ja saamatuid õpilasi

aga ei tee ükski töökoda oskajaks isegi kahekordse ajaga.

Elu ise filtreerib hiljem nõrgemad välja.

Muuseas, kõiki neid küsimusi kaaluti põhjalikult ja tehti vastavad põhimõttelised otsused Kutseomandamise seaduse kava arutamisel vastavas komisjonis, samuti ka aastat poolteist tagasi Veeteede Valitsuses kokkukutsutud komisjonis, kui arutati laevamehaanikute juurekasvu küsimust, mis-sugusest komisjonist võtsid osa kõikide asjasthuvitatud mereorganisatsioonide ja asutuste esindajad, teiste hulgas ka Laevamehaanikute Ühingu kaks esindajat.

M. Nõmmik.



Esimene Eesti allveelaev „Kalev“.

## Rooste kahju laevandusele.

Ins. Clausen, Norra inseneride ühingu direktor, avaldas hiljuti pikema kirjutuse rooste kahju kohta kaubalaevastikus. Olulisem osa sellest huvitavast kirjutusest on kokkuvõetult järgmine.

Moodne kaubalaev koosneb 80—90% rauast ja terasest, mis leidub laevakeres mitmesugusel kujul ja asendis. Kõik see raua ja terase hulk kannatab merevee ja ilmastiku mõjul roostetamise all. Laevakeres tekib rooste kõikjal ja meremeestel tuleb pidada katkestamatut võitlust laeva suurima vaenlase — roostega. Ei ole veel suudetud täpselt kindlaks teha ja koostada rooste-statistikat, millest nähtuksid täpselt rooste kahjud kaubalaevastikule. Enam-vähem kindel on rooste kahju raua konstruktsioonidele kui val maal.

Kui võtta aluseks Ameerika asjatundjate hinnanguid, et kogu rauast 2% aastas tuleb uuendada roostetamise tagajärjel, ning kui sama normi kohaldada laevanduses (kuigi

tegelikult rooste kahju laevanduses on suurem), siis, arvesse võttes Norra kaubalaevastiku suurust ning temasse paigutatud rauda, oleks rooste kahju Norra kaubalaevastikule ca 30.000.000 Norra krooni aastas. Lisades siia juure ka veel masinate osade parandusi, aja kaotust, klõppimist, kraapimist ja värvimist, mis on kõik tingitud rooste kahju vastu võitlemisest, saaksime minu arvates ca 45.000.000 Nkr. kulu aastas.

Nagu siit näeme, maksab rooste suuri summasid laevandusele ja oleks vaja plaanikindlamalt ja teaduslikumalt selle kahju vastu võitlema hakata.

Kõige rohkem roostetavad need kohad, kuhu pääseb ligi vesi ja kus värv ühel või teisel põhjusel rikutakse, kus tolm ja mustus koguvad niiskust ning kuhu on raske puhastamiseks, klõppimiseks ja värvimiseks ligi pääseda. Aurikuis kannatavad selle tõttu kõige rohkem punkrid ja katla ümbrus, samuti põhjatankide laed katlaruumis.



Lastiruumis tekib rooste edukamalt kõigis horisontaalosades, kusjuures rooste tekimine on laeva otstes suurem kui keskel, mis on seletatav sellega, et plaadid pole otstes vertikaalsed. Libamisi plaatidel värv rikutakse kergemini, sinna kogunev tolm ja laadungijäänused koos niiskusega tekitavad tugeva roostetamise.

Vanaaegne ehitusviis tagasipöördud nurkkaartega, mida raske oli kloppida ja värvida, hävis rutem kui moodne bulb- ja kanalraud. Dekiplaate on väga raske hoida roostetamise eest, sest värv ja iga teine kate rikutakse käimisest ja dekklastist. Dekiplaadid puudeki all hävivad väga lühikese aja jooksul, kui niiskus ja vesi pääsevad puudeki ja plaatide vahele. Vastu kaid hõõrumine ja ankruketist värvi vigastumine võimaldavad plaatidel kergemini roostetamist.

Kõige rohkem kannatavad roostetamise all Kauges-Idas sõitvad laevad. Need peavad tihti ületama pehmeid liivaseljandikke jõgedes, mis hõõruvad maha põhjavärvi. See kombineeritud liiva ja rooste koostöö hävitab kõigepealt kiiluplaadid 6—8-aastase sõidu järele Idas.

Kerge ja sügava laadiliini vahel, kus värv rikutakse tihti ja õhk ning merevesi vahelduvad, tekib samuti tugev rooste.

Tanklaevades, mis veavad vedelat kütteainet, on tekkinud uus ja väga tõsine roosteprobleem, millega neil laevadel tuleb võidelda. Bensiin ja petrooleum põhjustavad kiire terasosade hävimise ja enamasti iga 12 aasta tagant tuleb uuendada see osa laevast, mis asub tankide all. Eriti hävitav on tankide tuulutamisel tekkiv niiske õhu ja bensiinigaasi segu, samuti kui tanke täidetakse ballastiks mereveega. Ainult petrooleumi või naftaga kokkupuutuvad plaadid ei kannata eriti roostetamise all, küll aga need, mis asuvad ruumides, mida täidetakse aeg-ajalt veega.

Üks 3.000-tonnine mootorlaev, mil osa põhjatanke kasutati kordamisi kütteaine ja vee-ballasti jaoks, kannatas roostetamise all nii, et 8 aasta pärast tulid plaadid mainitud tankides uuendamisele, kuna teised tankid, kus hoiti ainult naftat, ei vajanud parandust.

Metalli vastupanu roosteale on, nagu kõik teavad, suurem, kui plaate hoolikalt puhastada ja värvida, peaasi aga, et ehituse ajal kõrvaldatakse plaadi pinnalt rooste, kuid ka muud kõrvalollused, nagu sinine põlenud kord jne.

Kõikjal tuntakse ja kasutatakse tinapuna, mille peale tõmmatakse mitmesugused

erivärvid vastavalt laevaosale ja kohale. Lihtne ja hea tankide kate seestpoolt on tsementkate, mida tuleb aeg-ajalt uuendada. Ballastitankide katmiseks seestpoolt on viimasel ajal hakatud tarvitama asfalti sisaldavaid aineid ja mitmesuguseid mineraalõlide jäänuseid, mis ei sisalda happeid. Hinna odavuse tõttu on need tarvitajate seas viimasel ajal õige levinud. Pealmisele dekile on katsetatud mitmesuguseid aineid, kuid raske on neid rikkumatult dekil hoida käimise, dekklasti ja muude mõjude tõttu. Tarvitatakse mitmesuguseid patent-värve, puutõrva tsemendiga, kivitõrva, asfalti, õlisid jne. Suurte tanklaevade omanikud on katsunud leiutada värve, mis kaitseksid tanke bensiini ja merevee vastu, kuid seni ei ole see õnnestunud. On katsutud vedada vaheldumisi raskeid ja kergeid õlisid, kuid väga kulukas on teha „dirty tankerist“ „clean tankerit“.

\*\*

Täienduseks norralase kirjutusele võiksin nimetada, et olen dekile tarvitanud „Texaco“ kuivavat slussing-õli, mis on annud väga häid tagajärgi. Suvisel ajal, kui ilmad on soodsad, kuivab õli 4—5 päevaga ja püsib hästi.

Siis olen tarvitanud veel viimased 4 aastat ja jään edaspidigi selle juure, Wacum Oil Co poolt turule saadetud „Wacum product N 2295 A“. Välimuselt on see paks roheline rasv. Kui seda tarvitada kohtades, nagu dekil aurutorude all, voodriga kaetud plaatidel (kajuti siseseinad), tanki toppidel, garneeringu all, dekil reelingi äärtel, roolikangide all ja muus enam-vähem kaitstud kohas, siis annab ta häid tagajärgi ja tundub olevat parem kui värvide värv — tinapuna.

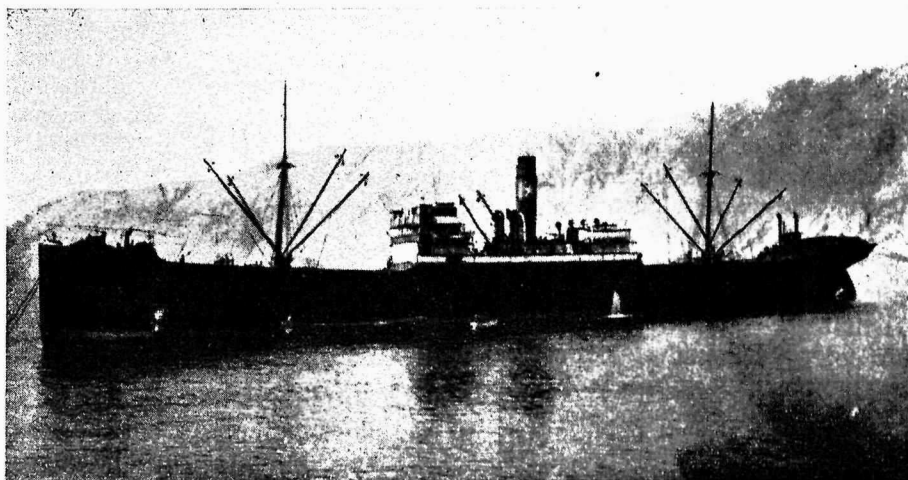
Kui plaat roostest puhastada ja wacum-product keema ajada, tuliselt peale määrida ja veel pärast hangumist priimusega üle soojendada, et õhumulle välja ajada (et veidi paksemat kihti saada, võib pisut rauapunast juure segada — kuid enne keemaajamist, sest muidu see jookseb üle nagu kohvikatel noore perenaise käes) ja siis kaetult seisma jätta, siis loodetavasti püsib ta kümneid aastaid. „Ubaril“ katsin 4 aasta eest wacum-productiga ülalmainitud kohti ja nüüd klasinõude järele vaadates oli kate nagu eile pandud. Kohtades, kus on vahel vesi, vahel kuiv (ahter-poop) püsib samuti hästi. Dekil aurutorude all on 2 aastat püsinud muutusteta. Olen katnud tanki-topid sama ainega ja

senini on tanki-toppide korrashoid töökavat hoopis kadunud, kuid peab silmas pidama, et liistud, mis garneeringu alla pannakse, ka kaetaks wacum-võidega, et mitte kriimustada wacumi korda tanki-topil, kui tehakse garneeringut. Hinnalt tuleb wacum-product 40 snt. kilo, kuid kattepinna suurust arvestades on see odav ja kestev aine.

On teatud värvid — Camrex ja Primrex jne., kuid need on kallid ja mitte paremad, nii et oma väikeste kogemuste põhjal võiksin teistelegi soovitada wacum-producti ja usun, et katsetajad jäävad sellega rahule.

Huvitav oleks aga ka kuulda, kas sel alal ka teised omal käel on katsetanud ja mis-sugused on nende katsete tulemused.

W.



A/L. „Eestirand“ Iquiques, Tšülis.

## Kalapüüniste kindlustamine Soomes kavatsusel.

Teatavasti on meil püsinud aastaid päevakorral kalapüüniste kindlustamise küsimus. Sel alal on meil olukord tõesti äärmiselt ebanormaalne. Kuival maal võib igauks kindlustada oma varanatukest igasuguste riisikote vastu, kuid kaluri (sageli ainsat varandust) püügiriistu ei saa kindlustada loodusõnnetuste vastu, sest kindlustusseltsid keelduvad selle riisiko vastu kindlustamisest. Ja tagajärg — kalur, kes aastaid on kogunud ja vaevaga endale püünised soetanud, võib mõnetunnilise tormi tagajärjel kaotada kõik.

Ka Soomes on olukord samane ning püüb seepärast päevakorral. Seal on valitsus tunnustanud kalapüüniste kindlustamise teostamise tingimata tarviliseks ning 30. detsembril 1936. a. moodustati valitsuse poolt 5-liikmeline eriteadlaste komisjon, kellele tehti ülesandeks töötada välja põhilauseid kindlustamise elluviimiseks ja selgitamiseks, kui palju on selleks vaja valitsuse toetust.

Komitee on nüüd oma töö lõpetanud ja oma rapordi valitsusele esitanud. Komitee ettepaneku kohaselt tuleksid ellu kutsuda

kohalikud vastastikku kindlustusühingud. Komitee arvates ei ole kindlustuse teostamine valitsuse kaasabita võimalik. Püünised tuleks kindlustada täie hinna eest, kuid õnnetuse korral  $\frac{1}{3}$  kahjudest, kuid vähimalt Mrk. 100.— kannaks kindlustaja ise.  $\frac{1}{3}$  kahjudest kannaks riik ja ülejäänud  $\frac{1}{3}$  kindlustusühing.

1934. a., mille kohta on enam-vähem kindlad andmed, ulatus kalastusvahendite väärtus 90.000.000 Smrk. Samal aastal hukkus kalastusvahendeid ca 1,3 milj. mrk. eest, kuid see oli võrdlemisi õnnelik aasta, millepärast komitee arvates tuleks arvestada keskmiselt 1,8 milj. mrk. kahjuga aastas. Siit järgneb, et riigi toetus võiks tõusta 600.000 mrk. aastas kindlustuse teostamiseks. Komitee ühtlasi leiab, et kindlustusühingute elujõuliseks tegemiseks tuleks neile ühtlasi määrata riigi poolt toetust põhikapitaliks tegevuse alustamiseks ca 1 milj. mrk.

Kalastuskahjud riivavad eriti raskesti elukutselisi väikekalureid, kelle majanduslik olukord on üldiselt nõrk. Suuremad kahjud



harilikult tekivad Laadogal ja Soome lahe ida osas talvisel kalapüügil. Suurim selline kahju tabas kalureid 1932. a. talvel ida Soome lahes, kus 684 kalurit kaotas püügi-vahendeid ca 1 milj. mrk. väärtuses. Kuid niisugune suur kahju oli täiesti erakorraline. 1934. a. hukkus püüniseid Laadogal ca 2%,

Viiburi lääni mererannikul 4,7% ja mujal rannikul — 1—1,5% püüniste koguväärtusest.

Mainime lõpuks, et ka Rootsis on käsil kalapüüniste kindlustamise organiseerimine ja korraldamine.

A. G.

## Meremeeste elu.

### 40-tunniline töönädal Prantsuse kaubalaevastikus.

Teatavasti kehtis Prantsuse kaubalaevastikus juba üle 15 aasta 48-tunniline töönädal. Kuna aga käesoleval aastal on Prantsusmaal peaaegu kõikidel tööaladel ellu viidud 40-tunniline töönädal, siis algatati meremeeste organisatsioonide poolt 40-tunnilise töönädala nõue ka kaubalaevastikus. Vastavalt sellele avaldati „Journal Officiel de la République Française'sis“ 9. juunil s. a. dekreet, millega 40-tunniline töönädal pannakse kehtima kaubalaevastikus dekil, masinas, raadio-teenistuses, samuti ka köögi- jne. tööde alal.

Tööaeg korraldatakse järgmiste tingimuste kohaselt:

1. Nii merel kui ka sadamas kauge- ja ligisõidulaevadel korraldatakse töö 8 tundi päevas ja 5 päeva nädalas seaduse alusel. Kui merel on võimatu piirata tööd 5 päevaga nädalas, siis tuleb rohkem tehtud tööpäevade eest anda vastavat puhkeaega sadamas. Nii tagasiantavad puhkeajad koondatakse ühele või kahele perioodile aastas ning antakse koos palgalise puhkusega.

2. Sama reegel on kohaldatav ka laevadele, mis töötavad sadamates ja reididel, nagu pukserid, lootsilaevad jne. Sama dekreediga on keelatud meremehel töötada temale määratud puhkeajal eritasu eest, see on lubatud ainult erilistel juhtudel meresõidu inspeksiooni loal, kui puudub võimalus vastavas sadamas asendada puhkuselolevat meremeest.

### Norra tüürimeeste streik.

19. veebruaril k. a. algasid läbirääkimised Norra tüürimeeste ühingu ja laevaomanike vahel palkade kõrgendamise ja muude tingimuste parandamise asjus. Kuna laevaomanikud nõustusid ainult 8% palga kõrgendusega, mis tundus tüürimeeste ühingu le liiga väiksena, siis algas 16. juunil s. a. tüürimeeste streik. Kuna üksikute laevaomanikega saavutati kokkulepe, siis haarab streik ainult neid laevu, kus kokkuleppe on saavutamata.

### Uus kollektiivleping Norra rannasõidus.

Hiljuti sõlmiti uus kollektiiv-kokkulepe Norra meremeeste ühingu ja laevaomanike vahel rannasõidus. Uued palgad on järgmised:

|                           |      |       |      |
|---------------------------|------|-------|------|
| Puusepp ja pootsman       | Nkr. | 182.— | kuus |
| Vanem madrus . . .        | „    | 170.— | „    |
| Noorem madrus . . .       | „    | 105.— | „    |
| Dunkeyman . . . . .       | „    | 182.— | „    |
| Kütja . . . . .           | „    | 175.— | „    |
| Trimmer ja määrija .      | „    | 110.— | „    |
| Õpilased . . . . .        | „    | 39.—  | „    |
| Elektrik . . . . .        | „    | 260.— | „    |
| Lisaks sellele laevatoit. |      |       |      |

### Uus kollektiivleping Daanis.

1. aprillil s. a. jõustus uus kollektiiv-kokkulepe palkade ja töötingimuste kohta Daani mehaanikute ühingu ja laevaomanike vahel. Tähtsamad punktid selles õige üksik-asjalises kokkuleppes on järgmised.

### P a l g a d:

|                               |      |           |                           |
|-------------------------------|------|-----------|---------------------------|
| I mehaanik . . . . .          | Dkr. | 425—675.— | olenevalt laeva suurusest |
| II „ . . . . .                | „    | 290—500.— | „ „ „                     |
| III „ . . . . .               | „    | 240—375.— | „ „ „                     |
| IV „ . . . . .                | „    | 250—300.— | „ „ „                     |
| Mehaaniku assistent . . . . . | „    | 200—240.— | „ „ „                     |

2 mehaanikut on laevades alla 850 br.-reg.-tonni, 3 mehaanikut — laevades üle 850 br.-reg.-tonni ja 4 mehaanikut — laevades alates 3500 br.-reg.-tonni.

Lisaks põhipalgale maksetakse teenistuse vanadustasu 15—75 Nkr., olenedes teenistuse kestusest. Peale põhipalga ja teenistuse vanadustasu maksetakse veel eri lisatasu 5—10% palgast, kui laev viibib kestvamat aega (üle 3 kuu) väljaspool Euroopa meresid.

Vanaduse ja invaliidsuse vastu kindlustamiseks maksavad mehaanik ise ja laevapere mees kumbki 6% mehaaniku palgast. Ületunnitasu on 2 Nkr. tund.

I mehaanikul on õigus 3-nädalalisele palgalisele puhkusele aastas, kõik teised mehaanikud ja assistendid — 2 nädalat palgalist puhkust. Pärast 8-aastast teenistust samas firmas on igal mehaanikul õigus 3-nädalalisele palgalisele puhkusele aastas. Kui puhkust on võimatu anda, maksetakse vastava aja eest 2-kordne palk. Lisaks rahapalgale puhkeajal maksetakse igale mehaanikule 3,75 Nkr. päevas lisatasu (laevatoidu asemel).

\* \*

1. aprillist käesoleval aastal hakkasid kehtima uued palgad Daanis ka meremeestele. Uued palgad on järgmised:

|                               |            |
|-------------------------------|------------|
| Pootsman ja puusepp . . . . . | Dkr. 202.— |
| Vanem madrus . . . . .        | „ 185.—    |
| Noorem madrus . . . . .       | „ 90.—     |
| Noor. meremees . . . . .      | „ 40.—     |
| Vanem kütja . . . . .         | „ 202.—    |
| Kütja . . . . .               | „ 187.—    |
| Trimmer . . . . .             | „ 121.—    |

Uued palgad on endistest 5—10% kõrgemad.

\* \*

Uued palgad tüürimeestele on järgmised:

I tüürimees — Dkr. 330—550.— (olenedes laeva suurusest: laevades 500 br.-reg.-tonni on palk Dkr. 330.— ja laevades üle 6500 br.-reg.-tonni on palk 550 Dkr. kuus. Vahepealsetel laevadel on vahepealsed palgad).

II tüürimees — Dkr. 275—450.—

III „ — „ 235—275.—

IV „ laevades alla 5000 br.-reg.-tonni Dkr. 225.— ja üle 5000 br.-reg.-tonni 235 Dkr. kuus.

Tanklaevades maksetakse tüürimeestele ja mehaanikutele 5% lisatasu, teistele meremeestele 15 Dkr. kuus.

Palgaline puhkus on tüürimeestel sama nagu mehaanikutel.

### Uued tüürimeeste ja mehaanikute palgad Inglismaal.

Alates 1. maist s. a. hakkasid maksuma vastastikusel kokkuleppel uued palgad tüürimeestele ja mehaanikutele inglise välis-sõidulaevades. Ligisõidu (home-trade) asjus kestavad läbirääkimised.

Uued palgad on järgmised:

| Laeva suurus<br>br.-reg.-tn. | I meh.  | I tüür. ja<br>II meh. | II tüür. ja<br>III meh. |
|------------------------------|---------|-----------------------|-------------------------|
|                              | £ s. d. | £ s. d.               | £ s. d.                 |
| 501—1000                     | 20-17-6 | 16-13-9               | 14- 6-3                 |
| 1001—3000                    | 21-17-6 | 17-13-9               | 14-15-0                 |
| 3001—5000                    | 22-18-9 | 18-12-6               | 15- 5-0                 |

III tüürimees ja IV mehaanik saavad kindla palga — £ 12-10-0 kuus.

Ruumipuudusel jätame suuremates laevades maksetavad palgad toomata.

Pärast 3-aastast teenistust samas firmas palk tõuseb ca 10%.

Kui tüürimehel või mehaanikul (peale I mehaaniku) on kõrgem diplom kui vastaval kohal vaja (näit. I tüürimehel kapteni diplom), siis on palk ca £ 1 võrra kõrgem.

Ühtlasi selle kokkuleppe alusel viiakse ellu navigatsiooni ja masinaohvitseride vanaduse kindlustamine. Pensioni õigus algab 65. eluaastaga, kindlustusmaks on 7,5% palgast, mis maksetakse pooleks: laevaomanik maksab 3,75% ja ohvitser 3,75%.

### Läti meremeeste palgad.

1. märtsist 1937. a. on kehtimas järgmised palgad Läti üle 600 br.-reg.-tn. välis-sõidu-laevadel:

| A m e t.               | Latti kuus. |
|------------------------|-------------|
| I tüürimees . . . . .  | 210.—       |
| II „ . . . . .         | 160.—       |
| III „ . . . . .        | 140.—       |
| telegrafist . . . . .  | 150.—       |
| pootsman . . . . .     | 110.—       |
| puusepp . . . . .      | 105.—       |
| van. madrus . . . . .  | 90.—        |
| noor. madrus . . . . . | 80.—        |
| I mehaanik . . . . .   | 240.—       |
| II „ . . . . .         | 180.—       |
| III „ . . . . .        | 160.—       |
| assistent . . . . .    | 130.—       |
| van. kütja . . . . .   | 100.—       |
| noor. kütja . . . . .  | 90.—        |
| trimmer . . . . .      | 80.—        |
| kokk . . . . .         | 120.—       |
| poiss . . . . .        | 40.—        |

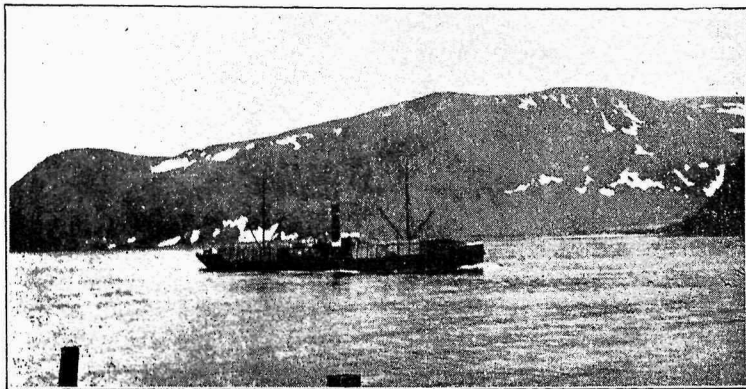


Lisaks rahapalgale laevatoit. Kui laevatoitu ei anta, siis maksetakse Lt. 80.— kuus lisatasu. Pärast 5-aastast teenistust samas firmas 5% ja pärast 10-aastast teenistust 10% lisatasu.

Üleookeani-sõidul 25% lisatasu ja Karamere sõidul 10% lisatasu.

Ületund tööpäeval on 50% ja pühadel 100% kõrgem harilikust töötunnitasust. Harilik töötunnitasu määratakse kuupalk jagatud 200-ga.

Ülalmainitud palku nimetatakse ametlikult miinimum-palkadeks.



A/L. „Merisaar“ möödub Nord Kapist.

## Noori laevajuhte Tallinna merekoolist.

1937. a. kevadel õiendasid Tallinna merekoolis eksamid järgmistele kutsetele:

Kaugesõidu-kapteni kutseeksami:

1. Kalpus, Johan,
2. Krug, Albert,
3. Linde, August,
4. Lootsmann, Karl,
5. Maripuu, Voldemar,
6. Meder, Herbert,
7. Mitt, Arnold,
8. Moser, Vladimir,
9. Pank, Karl,
10. Saaremäel, Jaan,
11. Sander, Jüri,
12. Soomann, Verner,
13. Toompuu, Joonas,
14. Volt, Karl.

Kaugesõidu-tüürimehe kutseeksami:

1. Helberg, Joosep,
2. Loorents, Johannes,
3. Saar, Eduard,
4. Krull, Aleksander.

Ligisõidu-tüürimehe kutseeksami:

1. Kirspuu, Robert,
2. Lindquist, Johannes,
3. Mürk, Jaan,
4. Rohelmäe, Jaan,
5. Ruben, Hans,
6. Vasli, Alfred.

I järgu laevamehaaniku kutseeksami:

1. Toomepuu, Juhan,
2. Toom, Theodor,
3. Virtmann, Ernst,
4. Veide, Harry.

II järgu laevamehaaniku kutseeksami:

1. Heck, Theodor,
2. Kukkk, Erich,
3. Möller, Caius,
4. Promm, Evald,
5. Saul, Heinrich,
6. Silver, August,
7. Simson, Johan.

III järgu laevamehaaniku kutseeksami:

1. Allik, Theodor,
2. Fuks, Paul,
3. Kiviloo, Elmar,
4. Kruusmägi, Artur,
5. Kull, Hrisanf,
6. Leis, Otniel,
7. Leemet, Joann,
8. Liik, Georg,
9. Lillemann, Boris,
10. Luht, Vassili,
11. Mäns, Julius,
12. Onu, Evald,
13. Pajor, Vladimir,
14. Proos, Johannes,
15. Randmann, Hermann,

16. Reinart, Friedrich,
17. Reiter, Jakob,
18. Seidelberg, Arnold,
19. Simmer, Jüri,
20. Suga, Jaan,
21. Tiit, Felix,
22. Toom, Roman,
23. Tomson, Pavel,
24. Venta, Elmar.

Kokku võttes on kaugesõidu-kapteni eksami õiendanud Tallinna merekooli asutamisest, 1919. a., alates 138 meremeest, kaugesõidu-tüürimehe — 175 ja ligisõidu-tüürimehe — 183 meremeest.

III järgu laevamehaaniku kutseeksami on õiendanud laevamehaanikute kooli asutamisest, 1920. a., 275 meremeest.

## Organisatsioonide tegevus.

### MÄRKMEID MEREMEESTEKODU TEGEVUSEST 1936/37. ARUANDE AASTAL.

**Juhatus ja ametkond.** Mkodu juhatus koosnes läinud aastal järgmistest isikutest: laevaomanike esindajad — J. Rang ja A. Kalm; laeva-dekijuhtkonna esindajad — A. Gustavson ja M. Piigert; laevamehaanikute esindaja — E. Roobam ja meeskonna esind. A. Metsloff ja A. Koff (hiljem A. Annus).

Juhatuse esimees oli A. Gustavson ja abiesimees A. Rang.

Ametkonnas, kelle eesotsas seisab Mkodu tegevuse alustamisest kpt. F. Vichmann, samuti kohalikes esindajates, läinud aastal muudatusi ei olnud.

Läinud aastal tegutses väga aktiivselt ka meremeestekodu kultuur-hoolekande toimikond, kelle tegevuse kohta ilmus ülevaade „Laevanduses“ eraldi.

**Tulud ja kulud.** Mkodu tähtsaimad tuluallikad on n.-n. tonnimaks laevadest ja 1% palgamaks meremeestelt. Need tuluallikad on ligikaudu võrdsed. Läinud aastal sai Mkodu tonnimaksumustest kr. 13.560,32 ja 1% palgamaksudest kr. 13.742,18.

Peale mainitud tähtsaimade tulude sai Mkodu läinud aastal: puhastulu trükitööde müügist kr. 4008,19; numbritubade ekspuaterimisest (brutto) kr. 5014,60 ja mitmesugustest tuludest (trahvid, toetused jne.) kr. 2591,85.

**Kokku oli Mkodul läinud aastal** (Mkodu aruandeaasta kestab 1. aprillist — 31. märtsini, s. t. ühtub riigi eelarveaastaga) **tulusid kr. 38.917,14.**

Kulusid oli Mkodul läinud aastal järgmiselt: asutuse ülalpidamine (ühes arvatud tasud esindajaile) maksis kr. 12.109,85. Kultuur-hoolekandelisi kulusid oli kr. 12.287,32. Selles summas otsesid toetusi meremeestele ja nende perekondadele kr. 9243,87. Numbritubade kasutamise ja kor-

rashoiuga (üür, teenijad, valgustus jne.) seotud kulusid oli kr. 4785,55.

**Kokku oli Mkodul läinud aastal kulusid kr. 30.185,72.** Puhas ülejääk = kr. 8731,42.

Nagu neist arvudest näeme, ei kulutatud ka läinud aastal meremeeste palgamaksusid asutuse ülalpidamiseks: tonnimaksumused andsid tulusid kr. 13.560,32, kuna asutuse ülalpidamine (ruumide üür, palgad jne.) maksis kõik kokkuvõetult kr. 12.109,85.

Mkodu bilansist 1. aprilliks 1937. a. nähtub, et Mkodul olid järgmised omavarad:

|                           |             |
|---------------------------|-------------|
| Raha kassas . . . . .     | kr. 455,50  |
| Raha pankades . . . . .   | „ 51.799,05 |
| Võlgnike käes . . . . .   | „ 5.319,07  |
| Trükitöid ladus . . . . . | „ 1.033,17  |
| Vallasvara . . . . .      | „ 14.890,60 |

Kokku kr. 73.497,39

Lõpuks tuleb märkida, et Mkodu juhatus on otsustanud laenu andmisega olla edaspidi tagasihoidlikum, kuna üldiselt laenetasutakse õige halvasti. **A. Gustavson.**

### V PÕHJAMAADE MERESÕIDU TEHNILINE KONVERENTS.

20.—24. maini k. a. peeti Helsingis V Põhjamaade meresõidu tehniline konverents Skandinaaviamaade ja Soome osavõtul. Konverentsi päevakorral oli terve rida ettekandeid laeva katelde, masinate ja muu tehnilise varustuse viimase aja arengu kohta. Konverentsi korraldaja oli Soome laevamehaanikute liit, õigemini The Interscandinavian Union of Engineers. Kuigi viimane ühing on puhtal kujul 4. Põhjamaa laevamehaanikute koondus, ei ole mainitud organisatsiooni poolt korraldatud meresõidu tehnilised konverentsid osavõetavad ainult laevamehaanikuist ega piirdu ainult laevamehaanikute huvialaga, vaid haaravad ka laiemat tehnilist ala.



## Laevasõit pealpool pilvi.

Harilikult arvatakse, et laevad liiguvad meredel ja sellastel jõgedel, mis on enam-vähem merepinnaga võrdsel kõrgusel. Kindlasti on uudiseks ja üllatuseks väga paljudele, kirjutab „Nautical Magazine“, et laevasõit toimub mõnes maailma nurgas pilvede kõrgusel ja isegi pealpool pilvi.

Nii on 3700 jala kõrgusel merepinnast asuv Victoria Nyanza järv Aafrikas laevatav. Laevasõit sel järvel evis veel mõne aasta eest väga suure tähtsuse, kuid viimasel ajal on see tähtsus pisut vähenenud, kuna on ehitatud raudtee Kenyast Ugandasse. Naabruses asuv Kioga järv, 3370 jala kõrgusel, ja Alberti järv, ca 2000 jala kõrgusel, evivad ka oma laevanduse. Laevatavad on ka Tanganyika ja Nyassa järved, kuid nende Kesk-Aafrikas asuvate järvede kõrgus on tähtsusetu Titicaca järve kõrval, mis asub merest kaugel Lõuna-Ameerika sisemaal hiigle-Andides. 12.500 jalla (ligi 4000 meetrit) kõrgusel, suurepäraste igavese lumega kaetud mäetippude läheduses, pakub järv unustamatut vaadet. Mollendost, Vaikse ookeani kaldalt, tõuseb raudtee ja viimasel ajal ka omnibusetee Puno'sse, mis on Peruu-poolisel järve kaldal. Siin reisijad asuvad maailma kõige kõrgemal asuvale laevale, et jätkata reisi järvepinnal Boliivia sadamasse

Guagui'sse ja sealt raudteel või omnibusel edasi kuni pealinnani La Paz.

Titicaca laevastik kuulub ühele Peruu ühingule, kes paneb suurt rõhku reisijate mugavusele. 1931. a. Walesi prints koos oma vennaga, praeguse Inglise kuningaga, tegi sõidu üle järve ja märkis, et ta pole veel kusagil näinud sellast komforti vähematel reisijatelaevadel kui Titicacal.

Esimesed laevad, mis algasid sõite sel järvel, olid „Yavari“ ja „Yapura“, mõlemad olid algul määratud sõitudeks Amazonasel, kuid Boliivia valitsuse vaenuliku suhtumise tõttu Peruule määrati sõjalaevadeks Titicacale. Need laevad transporteeriti osade kaupade eeslülil Arica sadamast, Vaikse ookeani kaldalt, Punosse Titicaca kaldal. Transport oli äärmiselt raske ja aeglane ning läks maksma 7200 ingl. naela.

See transport äratas tol ajal terves maailmas suurt tähelepanu. Punos pandi laevad uuesti kokku. Hilisemad ja uuemad laevad on samuti osade kaupade üles transporteeritud, kuid nüüd juba raudteel.

Olgu lõpuks märgitud, et Titicaca järv on suurim Lõuna-Ameerikas, Andide peaaehelike vahelisel kiltmaal, Peruu ja Boliivia piiril; 190 km pikk, 60 km lai ja ligi 300 m sügav, 3812 m üle merepinna.

## Paar sõna laevaraadiost.

1940. aastast alates nõutakse kõigis laevades „lampjaamu“. Praegusel ajal on paljudel laevadel veel sädejaamad ja Eestis vist ei olegi veel lampjaamadega laevu.

Soomlased on juba suuremalt osalt kõik üle viinud lampjaamadele ja seal on selleks arenenud eritööstus, kus laevadele valmistatakse jaamu. Ka paljud rootsi laevad tellivad endi jaamad Soomest.

Mul on olnud juhus kohata Soome laevu ja kõigil on sama tehase poolt pandud peale raadio, telefon ja peilingaator. Mind huvitasid just kaks viimast. Telefon on lühilainega. Kutsus Helsingi välja 9 meetri peal. 3-minutiline kõne Helsingiga maksab 10 Smk. Teistesse linnadesse tuleb juure harilik kaugekõnemaks.

Kapten, keda kohtasin, oli Genuast rääkinud Helsingiga, kuna ta kaugemale ei olnud oma laevaga sõitnud.

Vägagi hõlpus, odav ja kiire asjaajamine peremeestega.

Peilingaator täidab küllalt oma otstarvet.

Kas ei oleks aeg meie laevades sellega peale hakata, sest kui muutmise aeg jõuab kätte, võib tellimiste järele kaua oodata. Ka on mitmetel laevadel praegu jaamad, mis nõuavad suuremat või vähemat remonti, eriti akumulaatorid nõuavad uuendust. Oleks kasulik juba nüüd akumulaatoreid uuendades osta niisugused, mis kõlbavad ka lampjaamadele.

Ka peaks meil Tallinnas siis vastuvõtte- ja saatejaam olema vastavalt lühilainele.

J. V.

## Mitmesuguseid teateid.

### SOOME KAUBALAEVASTIK 1935. a.

Juba kestvamat aega antakse välja Soomes statistilist Aastaraamatut kaubalaevastiku kohta Soome meresõidu valitsuse poolt. Äsja ilmunud 1935. a. Aastaraamatust selgub, et Soome kaubalaevastik koosnes 1935. a. lõpul 3851 alusest, 729.585 br.-reg.-tonn. (praamid ühes arvatud). Sellest tonnažist kuulub aurikute arvele 417.804 br.-reg.-tonn. ehk 57,3% kogu tonnimäärast. Praamide osaks tuli 31%, purjekaid 9,9% ja mootorlaevu 1,8%. Suurim hukkunud laev 1935. a. oli 3699 br.-reg.-tonn. aur. „Navigator“, mis hukkus Biskaja lahel kokkupõrke tagajärjel.

Masinajõul liikuvate laevade koguväärtus oli aasta lõpul 706,1 milj. marka.

1935. a. brutto-prahtide kogusumma oli 738,2 milj. mrk. Sellest andis reisijatevedu 43,2 milj. mrk. Prahtide kogusummast saadi 99,2 milj. mrk. kodusadamate vahelises liiklemises, 477,2 milj. mrk. Soome ja välismaade vahelises liiklemises, ja ainult välisadamate vahelisest liiklemisest 161,8 milj. mrk.

Kaubalaevastiku teenistuses oli 1935. a. 10.533 isikut, kellest ca  $\frac{3}{4}$  aurikuil. Laevajuhte oli 810, tüürimehi 970 ja raadiotelegrafiste 94. Naisi oli teenistuses 757 — köögi- ja kajutiteenijaina.



A/L. „Torni“ Saboya laadimiskohal.

### MAKSUSOODUSTUSI LAEVASÕIDULE.

Kaubandus-tööstuskoja laevasõidusektioon võttis laevasõidu päevakorras olevate küsimuste kohta järgmised seisukohad:

Leitakse vajaliseks kaubalaevastiku edaspidise arenemise ja uuendamise võimaldamiseks, et maksuseadusi muudetaks ja tulumaksuseadust ka kaubalaevastiku suhtes niisugusel kujul käsitataks, et oleks võimalik kõrgema konjunktuuri aja tuludest katta kriisiaegseid puudujääke ja teha maksuvabasid reserveerimisi laevade uuendamiseks. Vana laevade amortiseerimine peaks viidama kooskõlla laevade uuendamiseks vajalike summadega. Selle küsimuse lahendamist laevasõidu sektioon loeb põhipanevaks kaubalaevastiku arendamise poliitikas.

Meremeeste tööaeg eesti laevades on praegu küllalt praktiliselt ja ajakohaselt lahendatud väljakujunenud kombe ja oma-

vaheliste kokkulepetega, mistõttu ei ole praktilist vajadust seda väga komplitseeritud ja praegusel momendil rahvusvaheliselt väljaarenemise staadiumis olevat küsimust hakata Eestis seaduse raamidesse viima. Igatahes nõuab see väga põhjalikku kaalumist, kuna tööaja reguleerimine seaduse normidega on väga raske ja keeruline ülesanne.

Suuremad riigid, nagu Inglise, ei tunne seni sel alal tööaja reguleerimist seadusega.

Laevade dokkimise ja sellega ka remondi küsimus Tallinnas muutub viimasel ajal raskeks ning Peetri tehaste ellingsi väljalangemisel muutuks täiesti kriitiliseks, kuna sadamatehaste dokid ei suuda nõudmisi rahuldada. Seetõttu tuleks dokkide ja ühtlasi Peetri tehaste ellingsi kordaseadmise küsimus lugeda tähtsaks laevade remonditööstusele ning leida abinõusid selle küsimuse rahuldavaks lahenduseks.



1936. a. oli rahuldav Jugoslaavia kaubalaevastikule. Kaubalaevastiku juurekasv oli tunduvalt suurenenud, samal ajal paranes ka kvaliteet. 1. jaanuariks 1937. a. Jugoslaavia kaubalaevastikus oli (välja arvatud tanklaevad ja pukserid) 172 üksust, kokku 370.300 br.-reg.-tonn.

### SUURIM JÄÄLÖHKUJA MAAILMAS.

Ordžonikidze tehases Leningradis valmib jäälõhkuja „Joseph Stalin“, mis on suurim jäälõhkuja maailmas. Laeva veeväljasure on 11.000 t. Laeva pikkus — 347 jalga, laius — 76 jalga. 9 katelt annavad auru 3 kõrgsurve-masinal, à 3350 HJ, mis võimaldab vaikselt vees saavutada 15,5 sõlmest kiirust. Laev on määratud Põhja-Jäämere jaoks. Punkrid mahutavad 4000 tonni süsi, seega võib laev ümber Põhja-Siberi sõita punkerdamata. Jääsurve vastu on laev varustatud eriliste terasplaatidega. Meeskonna ühiskajut on varustatud helifilmi seadeldisega. Kõikidesse eluruumidesse pannakse sisse telefonid ja valjuhääldajad. Esimescle reisile Arktikasse läheb laev juba tänavu suvel.

### KARDETAV VRAKK BALTI MERES.

Daani mereministeerium teatab, et 55° 56'26" N ja 12°38' E, ca 1,4 meremiili Hven saare tulest, on leitud vrakk, mis osutus m.-l. „Leda'ks“, mis teel Limfiordist Kopenhaageni põrkas kokku s. s. „C. F. Tietgeniga“ ja saadud vigastuse tagajärjel hukkus.

Enam kui pool maailma kaubalaevastikust tarvitab kütteks muid aineid kui sütt, nagu teatab ajakiri „Petroleum“. Kergenduseks siin on asjaolu, et üleminek söeküttelt õlile ja vastupidi ei nõua masinaseadeldiste erilisi muudatusi. Järgnev tabel näitab maailma kaubalaevastiku jaotust %-des.

|                                   | Üldtonnaži % |          |
|-----------------------------------|--------------|----------|
|                                   | 1914. a.     | 1936. a. |
| Söeküte . . . . .                 | 88,84        | 49,10    |
| Kütteõli (katlakütteks) . . . . . | 2,65         | 30,38    |
| Mootorlaevu . . . . .             | 0,45         | 18,89    |
| Purjelaevu jne. . . . .           | 8,06         | 1,63     |
|                                   | 100,00       | 100,00   |

### LAEVAHINDADE KIIRE TÕUS.

Laevahinnad tõusevad veelgi. Hindade tõusu iseloomustavad näiteks järgmised andmed. Ss. „Seven Seas Star“, ehit. 1920. a., 4350 DW tonni, osteti 1935. a. jaanuaris £ 9300 eest ning müüdi käesoleval aastal aprillis ja saadi £ 31.250.

Ss. „Corpath“, ehit. 1912. a., 2850 DW tonni, osteti 1933. a. detsembris £ 3000 ja müüdi käesoleval kevadel £ 19.000 eest.

Ss. „Fellside“, ehit. 1904. a., 825 DW tonni, osteti paari aasta eest £ 1400 ja müüdi nüüd £ 4500.

Ss. „Penbrin“, osteti detsembris l. a. £ 43.000 ja ca 3,5 kuud hiljem müüdi £ 53.500 eest.

Sellaseid näiteid võiks tuua mitu lehekülge.

### HUVITAV LOODUSNÄHTUS.

Põhja-Jäämeres pandi looduskaitse alla Kildini saar, mil asetseb järv. Selles järves on viis veekihti. 1 m sügavuseni on mage vesi, kuna see on kergem soolast. Selle peal on 3—4 meetrit nõrgalt soolastunud vett, mille all on veel kaks soolasust erinevat kihti, nende all aga, 13—14 m sügavusel, on roosakaspunane elu mittesoodustavaid gaase sisaldav veekiht, mis on teistest kihtidest eraldatud erilise puna-vetikakihiga, mis oma elu alahoiuks tarvitab neid gaase. Nii ei pääse need gaasid mürgitama teisi veekihte, võimaldades elu rikkalikule mageda ja soolase vee loomastikule ja taimestikule. Mõistatus, kuidas need kihid järve on tekkinud, ei ole veel täielikult lahendatud. Arvatavasti on Kildini saar aeglaselt merepõhjast kerkinud ja saare keskel asetsevasse lohku on jäänud veekihid mitmest sügavusest. Mage vesi on aga tekkinud hiljem vihmasadudest. Vene teadlaste arvates on järv praegugi ühenduses merega loodusliku liivast ja kivist filtriga, mis ei lase läbi ühtki looma ega taime, välja arvatud vaid mikroobid. Seega arvatakse, et sealne loomastik ja taimestik peab olema väga vana perekond Kildini saar tekkimise ajast.

H. G.

Sakslased kavatsesid jätkata 1925.—1927. a. poolelijäänud „Meteor“ ekspeditsiooni põhjas. Ekspeditsioon teostatakse saksa mereväe ja teadusmeeste poolt. Uurimised teostatakse mitme aasta jooksul, kusjuures iga aasta uuritakse läbi üks-kaks osa ettenähtud kavast.

**HOIDKE PETISTE EEST!**

Varematel aegadel võisime sageli näha käidavates kohtades hoiatusi „hoidke taskuvaraste eest“, kuid nüüd oleks vaja hüüda „hoidke petiste eest“. Mõne päeva eest ilmus ühes eesti ajalehes umbes järgmisesisuline kuulutus:

„Vajatakse osanikke vähemalt 10.000 kr. kapitaliga laeva ostmiseks. Vähemalt 70% puhaskasu kindlustatud.“

Et siin suuremat sorti pettliga on tegemist, on kõigile lähimalt asja tundjaile isikuile selge. Kui praeguste laevahindade juures laevadesse paigutatud kapital annaks laeva lõpliku amortiseerimiseni 7% aastas, siis võiks igaüks raha paigutada laevadesse. Kuid ükski asjatundja ei julge sellast protsenti praegu kellelegi kindlustada ja seepärast hoidugu igaüks 70% suurpetturite eest.

Niisuguseid 70% kasu lubajaid on meil ennegi nähtud ning kergeusklikke rahaandjaid, kahjuks, on leidunud. Tulemus — oma rahast ilmajäämine. Olgu igale maamehele öeldud hoiatuseks: ükski soliidne laevandusäri ei otsi kuulutuste kaudu, pealegi nimeta kuulutuse kaudu, endale osanikke ning ükski soliidne laevandusäri ei luba ega võigi lubada, sest et ta ei tea seda ise, kindlaid protsente.

**NORRALASTE TASKUALLVEELAEV.**

Norras leiutas kapten-leitnant Zeiner-Henrikson uue allveelaeva tüübi, mille pikkus on 15 m ja kandevõime 30 t. Meeskonaks on kaks meest. Relvastus — kaks sururõhu torpeedot. Tüüritav käsitsi, tüürimasina abita. Liigub sururõhu mootorite abil.

Ehituskulud on 300.000 Norra krooni, mis on  $\frac{1}{4}$  hariliku 3000-tonnilise allveeristleja ehituskuludest. Allveelaev on mõeldud rannakaitseks.

H. G.

**UUS SAAR MUSTAL MEREL.**

Mustal merel Ljumilovka ja Mamaschaj alevite kohal (SW Krimm) kerkis hiljuti ranna läheduses merest üles uus saar. Juba kauemat aega uuristasid kõrget rannaveert maa-alused veed, kuni viimaks suur kaljumass langes merre. Selle langusjõud oli nii tugev, et meres kerkisid üles kohati lainetaolised maaribad, muude seas ka ülalnimetatud saar, mille pikkus on 250 m, laius 30 m ja kõrgus merepinnast 0,5 m.

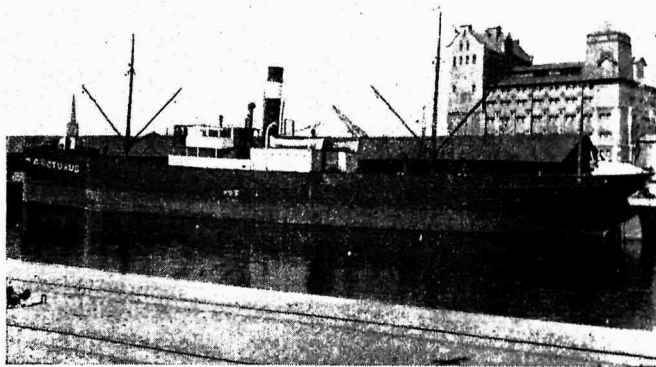
H. G.

**POOLAKATE GRÖÖNIMAA-EKSPE-DITSIOON.**

Seitse poola teadusemeest — maadeteadlast, geoloogit ja füüsikut, juhitud prof. Kosiba'st, asusid Gröönimaa uurimisreisile. Kohal tahetakse teostada mitmesuguseid uurimisi ja mõõtmisi.

**MEHAANIKUTE PUUDUSEST**

kirjutavad inglise ja norra mereajakirjad. Kurdetakse, et mehaanikud siirduvad kuivale maale jõujaamadesse, töökodadesse jne., kus palgad pole halvemad, kuid elutingimused kõigiti paremad. Sama nähtus esineb ka juba meil.



A/L. „Arcturus“, Tallinnas.



## Kroonika.

KAUGESÕIDUKAPTEN JOH. VALVUR  
50-AASTANE.

4. juulil pühitses oma 50-dat sünnipäeva Eesti populaarsemaid laevajuhte kaugesõidukapten Johannes Valvur. Juubilar sündis 4. juulil 1887. aastal Hiiumaal Emmaste vallas taluomaniku pojana. Oma meresõite alustas ta juba 16-aastase noormehena, sõites 5 aastat Eesti, Vene ja Inglise auru- ja purjelaevades. Sooritas kaugesõidu-tüüri-mehe eksami 1913. aastal Paldiskis ja kaugesõidu-kapteni eksami 1917. aastal Helsingis.

Maailmasõjast võttis kapten Joh. Valvur osa, teenides „Admiral Makaroffil“. 1916. aasta kevadel asus „Vodolei Nr. 1“ peale vahiohvitseri kohale. Sõjaliste teenete eest omab püha Georgi risti ja auraha. Peale eelpoolmainitute omab veel teisi teenete- ja au-märke, muuseas ka Montenegro kuningalt juubelimärgi.

1918. a. 1. mail lahkus kapten Valvur Vene merelaevastikust, asudes Tallinna Laevauhisuse aurik „Kodumaa“ esimese tüüri-mehe kohale. Vabadussõja puhkemisel rek-vireeriti aurik „Kodumaa“ sõjavarustuse veoks ja Joh. Valvur määrati sellele vane-maks ohvitseriks. Vabadussõja lõppedes lahkus ta kaitsevääst, asudes uuesti aurik „Kodumaaale“ esimeseks tüürimeheks ja hil-jem kapteniks.

Tallinna Laevauhisus ostis 1930. aastal aurik „Sulevi“ ja kapten Valvur määrati sel-lele kapteniks, missugusel kohal ta teenib praegugi.

Oma mereteenistuse kestes, olles kõigiti lahke ja vastutulelik inimene, on kapten Valvur võitnud endale lugematuid sõpru nii kodu- kui ka välismaal, eriti just Inglismaal ja Portugalis.

Soovime siinkohal juubilarile senist ener-giat ja püsivust.

R.

PÄRNU SADAMA KAPTEN J. RAUTSMA  
50-AASTANE.

Pärnu sadama kapten J. Rautsma pühit-ses 6. juunil oma 50. sünnipäeva. J. Rauts-ma sündis Tallinnas 1887. a. Pärast gümnaa-siumi lõpetamist kodulinnas tegi 4-mastilise parklaeva „Hougomont'iga“ reisi ümber maailma. Sellejärele J. Rautsma astus Pal-diski merekooli ja tegi lõppeksami Riia me-rekooli juures, millega omandas kaugesõidu-tüürimehe diplomi õigusega kaugesõidu-kapteni diplomile. Maailmasõja puhkemisel J. Rautsma astus vabatahtlikult mereväkke ja teenis Vene Balti mere laevastikul. Mere-väe-lipniku kursust lõpetades ta komandee-riti Inglise Balti mere allveelaevastiku divisi-joni, kus ta teenis revolutsiooni puhkemiseni. Enne vabadussõja algust J. Rautsma saabus kodumaale ja asus 15. novembrist 1918 .a. veeteede valitsuse teenistusse. Ta oli mõni aasta Tallinna sadamakapteni abi ja mää-rati 1924. a. Pärnu sadamakapteniks, mis-sugusel kohal teenib senini.

Teenete eest J. Rautsma omab Vabadus-risti ja Eesti Punase Risti teenetemärgi.

Peale tegevuse sadamakaptenina J. R. võtab Pärnus väga elavalt osa ka muust te-gevusest.

## UUSI TÜÜRIMEHI-RAADIOTELEGRA-FISTE.

Läinud talvel korraldati 7. jaanuarist — 20. aprillini Tallinna merekooli juures raadiotelegrafistide kursused. Kursustele järg-nesid mai algul raadiotelegrafistide eksamid. I järgu raadiotelegrafisti eksami õiendasid järgmised tüürimehed ja kaptenid:

E. Anso,  
K. Küll,  
V. Luik,  
A. Pakker ja  
H. Uusmann.

II järgu raadiotelegrafisti eksami õien-dasid järgm. tüürimehed ja kaptenid:

Jak. Hall,  
H. Janson,  
V. Kajaste,  
R. Krämer,  
A. Randmann,  
A. Randsalu,  
E. Saar,  
J. Tamvelius ja  
P. Veskoja.

Eritunnistusega raadiotelegrafisti eksami õiendas H. Pääsoke.

## MUUDATUSED TALLINNA MEREKOOI ÕPETAJATE PERES.

Käesoleval kevadel lahkus Tallinna Merikooli õpetajate perest kooli kauaaegne õpetaja dipl. ins. Jakob Saar, minnes Valga Tööstuskooli juhatajaks.

Paari viimase aasta jooksul on lahkunud Merikooli õpetajate tööalalt rohkesti õppejõude, siirdudes teistele aladele. See nähtus on tingitud merikooli õpetajate madalatest palkadest.

Välismaal on kõikjal merikooli õpetajate palgad kõrgemad või vähimalt võrdsed mereteenistuses maksetavate vastavate palkadega. Ka meil oli see kord enam-vähem nii, sest merikooli eriainetes õpetajaile makseti 50% lisatasu harilikule õpetaja palgale. Ligi 10 aastat tagasi kaotati see lisatasu ning nüüd on merikooli õpetaja kõige kõrgem põhipalk ainult 155 krooni kuus, s. t. kui ta on õpetaja kutsega, vanem õpetaja ning töötanud vähimalt 12 a. sel alal. Võrdluseks märgime, et III tüüri-mehe põhipalk on 160 krooni kuus ja III mehaanikul — 175 kr. kuus. Nii on siis merikooli õpetaja navigatsiooni kui ka mehaanika alal kõige kõrgem võimalik põhipalk hulga vähem kui saab algav noorem tüüri-mehe või noorem mehaanik laevas.

Niisugust olukorda ei leia meie üheski mereriigis, mispärast pole ime, et merikooli õpetaja amet on kujunemas meil mingisuguseks ajutiseks tööalaks, kust pagetakse esimesel paremal võimalusel.

## ESIMENE MERENDUSPÄEV EESTIS.

6. juunil käesoleval aastal korraldati esimene merenduspäev Eestis. Merenduspäeva korraldajateks olid asjahuvilised valitsusasutused ja seltskondlikud organisatsioonid. Vastavad aktused, rongkäigud ja pidustused

korraldati Tallinnas, Käsmus, Pärnus, Haapsalus, Kuressaares, Narvas, Narva-Jõesuus ja Tartus. Merenduspäeva ülesanne oli juhtida kogu rahva tähelepanu merenduse tähtsusele rahva elus.

Tallinnas õnnestus merenduspäev eriti hästi, milleks palju aitas kaasa esimese Eesti allveelaeva „Kalevi“ saabumine Eestisse. Mainitud päeval toodi „Kalevi“ kaubasadamasse ja rahvale võimaldati pääs allveelaeva sisse. Vaevalt on Tallinna sadam varemalt näinud sellast rahvamurdu kui merenduspäeval. On kavatsus merenduspäevi korraldada ka edaspidi järjekindlalt kord aastas ning selle ulatust üha suurendada.

## LAEVU OSTETUD.

**L e i d a**, 600-tonnine aurik, osteti Rootsist Pärtsel & Ko-le, mis rakendatakse hukkunud laevade vanaraua veole.

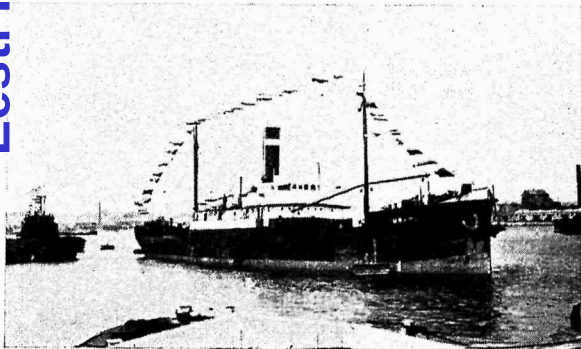
**K a l a r a n d**, ex San Lucar, ehit 1906 Norras, Frederikstadis, terasest, spardekiga. Norske Veritase klass. Mõõdud: 251.1' × 35' × 21.3', 1521 brt., 870 netto- ja 2050 DW-tonni. Masinad kolme paisuga, sil. 20" × 34" × 54", käik 36", NHJ 175, 2 katelt 180-nl. rõhuga; elektrivalgustus ja raadio. On „Kalanduse“ emalaevaks.

**J o n i t a**, ex Bellis, ex Emmy, ehit. Danzigis 1900, terasest, 1 dekk, B. Veritase klass. Mõõdud: 152.9' × 25.2' × 12.6', brt. 422, nt. 229, ja 600 DW-tonni ümber. Compound-masinad, sil. 18 1/5" × 33 1/2", käik 19 3/4", NHJ 41, 1 katel. Elektrivalgustus, mas. ahtris. Kuulub Haapsalu Laeva Omanikele.

**H a r j u r a n d**, ex Margot, ex Tento, ex Camberway, ex Per Skogland, ex Olesa. Ehit. 1919 Barcelonas, terasest, B. Veritase klass. Mõõdud: 188.6' × 33' × 12.5', brt. 755, nt. 371, DW 1050. Masinad kolme paisuga, ahtris. Sil. 12" × 20" × 32", käik 24", NHJ 50. Norralased ostsid selle 1933 inglastelt £ 1350 eest; kuulub „Kalandusele“, Tallinnas.

**B a u s e n**, ex Liberta, ex Fenja, ehitatud 1906 Gävles, Komposiit, B. Veritase klass. Mõõdud: 145' × 27' × 9.6', brt. 386, nt. 207, DW 520. Compoundmas., sil. 16" × 31", käik 21", NHJ 37, masinad hiljem pandud. Kuulub uuele firmale: L. Varrik & Ko. Laeva uus nimi on „Eha“.

K—a.



A./I. „Ubari“ Rotterdamis.



## TEADAANNE MEREMEESTELE.

Veeteede Valitsuse väljaanne.

Nr. 3. Tallinnas, 18. mail 1937. a.

Nr. 11. Soome laht. Hiiumadal. Toodrid välja võetud.

Järgmised toodrid on välja võetud:

W tooder (59°01,1' N, 22°20,5' E).

N tooder (59°00' N, 22°17,5' E).

E tooder (59°01,2' N, 22°15' E).

Eesti merekaart nr. 12.

Nr. 12. Soome laht. Hiiumadal. Tallinna sadam. Uued toodrid välja pandud. Toodrid muudetud.

Järgmised uued toodrid on välja pandud:

W tooder (59°04,5' N, 22°18,2' E)

Tahkuna tule tornist suunas 264° 8,8 miili kaugusele.

E tooder (59°05,1' N, 22°32' E)

Tahkuna tule torni suunas 257° 1,7 miili kaugusele.

N tooder (59°00,9' N, 22°18,4' E)

Tahkuna tule tornist suunas 242° 9,8 miili kaugusele.

E tooder (59°01,3' N, 22°15,2' E)

Tahkuna tule tornist suunas 248° 11,1 miili kaugusele.

N tooder (59°27,5' N, 24°42,8' E)

Tallinna Uue Sadama tulepaagist suunas 282° 570 meetri kaugusele.

N tooder (59°27,5' N, 24°42,5' E)

Tallinna Uue Sadama tulepaagist suunas 269° 910 meetri kaugusele.

S tooder (59°27,5' N, 24°42,4' E)

Tallinna Uue Sadama tulepaagist suunas 271° 1010 meetri kaugusele.

Toodrid muudetud:

W tooder (59°27'43" N, 24°43'26"

E) Tallinna Uue Sadama tulepaagist suunas 325° 400 meetri kaugusele on muudetud N toodriks.

W tooder (59°27'40" N, 24°43'13"

E) Tallinna Uue Sadama tulepaagist suunas 358° 401 meetri kaugusel on muudetud N toodriks.

Eesti merekaart nr. 12 ja 42.

Nr. 13. (P). Riia laht. Ruhnu tule torni ülemine osa ehitatakse ümber. Tule torni tuli ümberehituse ajal osaliselt varjatud.

Käesoleva aasta suvel ehitatakse Ruhnu tule tornile, laius 57°48,1' N, pikkus 23°15,7' E, uus laternaruum. Selle ehituse ajal võib tule torni tuli 20. maist kuni 20. juulini s. a. olla juhuslikult varjatud ehituse tellingite poolt, millest tulele võivad pimedad sektorid tekkida. Õnnetuste vältimiseks tuleb laevadel ülal-

tähendatud ajavahemikul pimedal ajal navigeerida Ruhnu ümbruses äärmise ettevaatusega.

Tööde lõppemisest teatatakse.

Eesti tule tornide nimekiri 1935. a. nr. 142.

Nr. 14. Muhu väin. Haapsalu sissesõidutee. Toodrid ümber paigutatud. Uued toodrid välja pandud.

Haapsalu sissesõiduteed tähistavad N ja S toodrid sillast 1130 m kaugusel on ümber paigutatud endisest seisukohast suunas 254¼° 120 m kaugusele.

Haapsalu sillast suunas 254¼° 640 m kaugusele on välja pandud uued toodrid, üks N tooder kanali N serva tähistamiseks ja üks S tooder kanali S serva tähistamiseks.

Eesti kaart nr. 8.

Nr. 15. Soome laht. Nörrby endine siht. Endised tule tornid lammutatud.

Endine alumine Nörrby tule torn (59°02' N, 23°20,1' E) ja ülemine, alumisest suunas 200¼° 1707 m kaugusel on lammutatud.

Teadaanne Meremeestele nr. 11/57 1935. Kustutada Eesti tule tornide nimekirjast 1935. a. nr.nr. 156, 157.

Nr. 16. Balti meri. Undva neem. Paak lammutatud.

Undva paak (58°3,' N, 21°55' E) on lammutatud.

Kustutada Eesti tule tornide nimekirjast 1935. a. nr. 75.

Nr. 17. Soome laht. Uued toodrid välja pandud.

Laiusele 59°35,8' N ja pikkusele 26°15,5' E Kunda tule torni suunas 298½° 10 miili kaugusele on välja pandud üks S tooder.

Laiusele 59°38,1' N ja pikkusele 26°34' E Kunda tule tornist suunas 5° 7 miili kaugusele on välja pandud üks N tooder.

Eesti merekaart nr. 102.

## TEADAANNE MEREMEESTELE.

Veeteede Valitsuse väljaanne.

Nr. 4. Tallinn, 27. mail 1937. a.

Nr. 18. Soome laht. Õhulaske- ja pommitusharjutused.

Alates 24. maist kuni 22. augustini 1937. a. toimetatakse lhasalu maanina rajoonis lennukeilt õhulaske ja pommitusharjutusi iga päev, välja arvatud laupäevad, pühapäevad ja pühad, kella 0700 kuni kella 1100 ja kella 1400 kuni kella 1900 (0500—0900, 1200—1700 G. M. T.).

Harjutused toimuvad veealal, mis on piiratud meridiaanidega  $24^{\circ}58'13''$  ja  $25^{\circ}08'00''$  E ja paralleelidega  $59^{\circ}34'30''$  ja  $59^{\circ}31'18''$  N.

Eeltähendatud rajooni kohal teostatakse laskeharjutusi lennukilt veetavate märkide pihta.

Mingisuguseid hoiatusmärke laskmiste ja pommitamise ajal välja ei panda.

Kõiki veesõidukite juhte palutakse tähendatud rajoonist laskmise ajal hoida võimalikult eemale, et vältida õnnetusi ja mitte segada laskmisi.

## TEADAANNE MEREMEESTELE.

Veeteede Valitsuse väljaanne.

Nr. 5. Tallinnas, 17. juunil 1937. a.

Kõik suunad on tõelised. Suunad loetakse mere poolt, kui see teadaandes teisiti ei ole nimetatud. Tulede nähtavus on antud silmakõrguse juures 5 meetrit. Teadaande numbri taha asetatud suured tähed tähendavad: (P) — eelteade, (T) — ajutine, (S) — hooajaline.

Nr. 19. Muhu väin. Orjaku sadam. Sadam süvendatud. Sissesõidu sihtpaagid ehitatud. Toodrid välja pandud.

Orjaku sadam ja sissesõidutee on süvendatud kuni 4 m keskmise veeseisu juures. Sissesõidutee laius on 35 m. Sadamasse sissesõidutee tähistamiseks on üles seatud järgmised sihtpaagid:

Välimine siht:

Alumine paak: Käina kirikust ( $58^{\circ}49,8'$  N,  $22^{\circ}46,5'$  E) suunas  $182^{\circ}48'$  2,4 miili kaugusele laiusele  $58^{\circ}47,4'$  N ja pikkusele  $22^{\circ}46,3'$  E on üles seatud posti otsa valge kolmnurk, terav ots ülespoole. Paagi kõrgus merepinnast 8,6 m, maapinnast 7,3 m.

See paak sihis Käina kirikuga  $2^{\circ}48'$  juhib merelt mööda süvendatud kanalit Orjaku sadama sissesõidu sisemise sihini.

Sisemine siht:

Alumine paak: Orjaku sadama Osti poolse muuli otsale ( $58^{\circ}47,3'$  N,  $22^{\circ}46,1'$  E) on üles seatud posti otsa valge kolmnurk, terav ots ülespoole. Paagi kõrgus merepinnast 6,5 m.

Ülemine paak: alumisest paagist suunas  $341^{\circ}10'$  1620 m kaugusele on kaldale üles seatud posti otsa valge kolmnurk, terav ots allapoole. Paagi kõrgus merepinnast 10 m. Paakide siht  $341^{\circ}10'$  juhib mööda süvendatud kanalit välis-sihist Orjaku sadama silda. Süvendatud

kanali äärtele on pandud järgmised toodrid:

Välmise sihi alumisest paagist ( $58^{\circ}47,4'$  N,  $22^{\circ}46,3'$  E) suunas  $182^{\circ}48'$  2620 m kaugusele, kanali algusel, on välja pandud 2 toodrit — E varras palliga kanali E ääre tähistamiseks ja W varras palliga kanali W ääre tähistamiseks.

Samast paagist suunas  $182^{\circ}48'$  2040 m kaugusele on välja pandud 2 toodrit — E varras kanali E ääre tähistamiseks ja W varras kanali W ääre tähistamiseks.

Samast paagist suunas  $182^{\circ}48'$  1440 m kaugusele on välja pandud 2 toodrit — E varras kanali E ääre tähistamiseks ja W varras kanali W ääre tähistamiseks.

Samast paagist suunas  $182^{\circ}48'$  1030 m kaugusele on välja pandud W varras kanali W ääre tähistamiseks.

Samast paagist suunas  $182^{\circ}48'$  kaugusele 860 m on välja pandud E varras kanali E ääre tähistamiseks.

Sisemise sihi alumisest paagist ( $58^{\circ}47,3'$  N,  $22^{\circ}46,1'$  E) suunas  $161^{\circ}10'$  460 m kaugusele on välja pandud W varras kanali W ääre tähistamiseks.

Orjaku sihtmärgid sisse kanda Eesti tuletornide nimekirja 1935. a. nr. 120a, 120b, 120c all.

Nr. 20. Liivi laht. (Riia laht). Saaremaa idarand. Kõiguste lahe sissesõidutee. Sihtpaagid üles seatud. Toodrid välja pandud.

Kõiguste lahte sissesõiduks on järgmised sihtpaagid üles seatud:

Alumine paak:

Laiusele  $58^{\circ}22,2'$  N ja pikkusele  $22^{\circ}58,3'$  E. Kahtla kirikust ( $58^{\circ}24,3'$  N,  $23^{\circ}00'$  E) suunas  $202^{\circ}2\frac{1}{4}$  miili kaugusele on üles seatud valge kilp, terav ots ülespoole, posti otsas. Paagi kõrgus merepinnast 8 m, maapinnast 6 m.

Ülemine paak:

Alumisest paagist suunas  $335\frac{1}{2}^{\circ}$  1910 m kaugusele on üles seatud valge kilp, terav ots allapoole, posti otsas; kilbi peal punane pall. Paagi kõrgus merepinnast 12 m, maapinnast 10 m.

Paakide siht  $335\frac{1}{2}^{\circ}$ .

Selle sihi peal on vähimalt 5 m vett, ainult ankruplatsi läheduses on 3,8 m.

Laiusel  $58^{\circ}19,8'$  N ja pikkusel  $22^{\circ}59,7'$  E Kahtla kirikust suunas  $172\frac{1}{2}^{\circ}$  3,5 miili kaugusel on leitud sügavus 1,8 m.

Kõiguste lahe sissesõidutee on tähistatud järgmiste toodritega:

N tooder palliga ( $58^{\circ}17,5'$  N,  $23^{\circ}$



04,9' E) Kahtla kirikust suunas 159° 7¼ miili kaugusel.

W tooder (58°16,8' N, 23°02' E) Kahtla kirikust suunas 171½° 7,5 miili kaugusel.

W tooder (58°19,5' N, 23°00,6' E) Kahtla kirikust suunas 176° 4,7 miili kaugusel.

E tooder (58°20,3' N, 23°00,2' E) Kahtla kirikust suunas 178° 4 miili kaugusel.

E tooder (58°20,7' N, 22°59,5' E) Kahtla kirikust suunas 183½° 3,5 miili kaugusel, W pool 1,8 m madalikust.

W tooder (58°21,5' N, 22°58,9' E) Kahtla kirikust suunas 192° 2,8 miili kaugusel.

Kõiguste sihtpaagid sisse kanda Eesti tuletornide nimekirja 1935. a. nr. 144a ja 144b all.

Eesti merekaart nr. 8.

**Nr. 21. Pärnu laht. Uus tooder välja pandud.**

Laiusele 58°13,2' N ja pikkusele 24°16' E, Sorgu tuletornist suunas 41° 3,3 miili kaugusele on välja pandud üks N tooder palliga.

Eesti merekaart nr. 9.

**Nr. 22. Uus merekaart välja antud.**

Uus merekaart nr. 10 Liivi laht, on trükist ilmunud. Mõõt 1 : 200000.

**Nr. 23. Soome laht. Tallinna sissesõidutee. Laskeharjutused.**

Laevastiku ja merekindluste õised laskeharjutused peetakse perioodil 15. augustist kuni 15. okt. 1937. a.

Laskeharjutused peetakse kahes rajoonis:

I. L 59°23' N, P 24°05' E;

L 59°34' N, P 24°05' E;

L 59°39' N, P 24°30' E;

L 59°29' N, P 24°42' E;

II. L 59°33' N, P 25°08' E;

L 59°43' N, P 25°08' E;

L 59°43' N, P 24°43' E;

L 59°39' N, P 24°30' E;

L 59°36' N, P 24°30' E;

L 59°32,5' N, P 24°34' E;

L 59°32,5' N, P 24°47' E.

Eesti merekaart nr. 15.

Kui laskeharjutusi peetakse I rajoonis, siis valgustatakse Suurupi ülemine tuletorn punase tulega. See tähendab, et W-poolne laevatee (Naissaare ja Suurupi vahel) on ajutiselt suletud ja laevad võivad Tallinna lahte sisse ja välja sõita N poolt (Naissaare ja Aegna vahelt).

Kui laskeharjutusi peetakse II rajoo-

nis, siis valgustatakse Naissaare tuletorn punase tulega. See tähendab, et N-poolne laevatee (Naissaare ja Aegna vahel) on ajutiselt suletud ja laevad võivad Tallinna lahte sisse ja välja sõita W poolt (Naissaare ja Suurupi vahelt).

## HOLIDAYS AND SPECIAL REST-DAYS IN SOVIET PORTS IN 1937.

(Määrus pühade kohta Venemaal).

The Seven-day uninterrupted week is observed in all Soviets ports with Sunday as non working day and in accordance with articles III of the Code of Labour and the resolution of the 8th Extraordinary All-Union Congress there are 9 holidays.

|          |    |          |   |
|----------|----|----------|---|
| January  | 1  | May      | 1 |
| "        | 22 | "        | 2 |
| March    | 12 | November | 7 |
| "        | 18 | "        | 8 |
| December | 5  |          |   |

Furthermore according to article 112 of the Code Labour the following special Rest-days have been fixed by local organisations.

Leningrad. Murmansk. Uмба.

|          |    |           |    |
|----------|----|-----------|----|
| February | 23 | September | 1  |
| April    | 16 | October   | 21 |
| June     | 16 | December  | 1  |

Archangel. Onega. Mezen. Petchora.

|          |    |           |    |
|----------|----|-----------|----|
| February | 18 | August    | 6  |
| "        | 23 | September | 3  |
| April    | 22 | October   | 14 |

Carelian ports (Soroka. Kem. Kovda-Keret).

|          |    |           |    |
|----------|----|-----------|----|
| February | 23 | August    | 12 |
| April    | 13 | September | 7  |
| July     | 6  | October   | 12 |

Crimean ports (Feodosia. Kertch, Evpatoria-Sevastopol).

|        |    |          |    |
|--------|----|----------|----|
| April  | 17 | October  | 14 |
| May    | 19 | November | 15 |
| August | 6  | November | 17 |

North Caucasian Ports (Novorossisk. Tuapse. Rostov/Don Eisk).

|          |    |           |    |
|----------|----|-----------|----|
| February | 23 | September | 1  |
| March    | 8  | October   | 1  |
| April    | 22 | December  | 20 |

Ukrainian Ports (Odessa. Kherson. Nikolaev. Mariupol. Berdiansk).

|           |   |          |    |
|-----------|---|----------|----|
| June      | 5 | October  | 2  |
| August    | 1 | December | 26 |
| September | 1 |          |    |

| B a t u m i. |    |           |    |
|--------------|----|-----------|----|
| February     | 25 | August    | 21 |
| June         | 19 | September | 2  |
| July         | 17 | October   | 7  |

| P o t i. |    |           |    |
|----------|----|-----------|----|
| February | 23 | July      | 6  |
| „        | 25 | September | 3  |
| March    | 8  | September | 20 |

| F a r E a s t e r n P o r t s. |    |         |    |
|--------------------------------|----|---------|----|
| February                       | 23 | June    | 6  |
| March                          | 8  | August  | 1  |
| April                          | 17 | October | 15 |

The special non-working days are also dies non for the ports to which they apply.

As regards Saturday and the day before public holidays and special non-working days as well as the day after public holidays and special non-working days, time taken in loading must be calculated according to the conditions of the charter.

Venelaste sütevedu Spitzbergenist (Teravmägedelt) oli 1936. a. 406.000 tonni 170.000 tonn. vastu 1933. a. Tānavu venelased kavatsevad välja vedada 500.000 tonni oma Teravmägede kaevandusest. Norralaste süteeksport Teravmägedelt oli 285.000 tonni.

## TOIMETUSELE SAADETUD KIRJANDUS.

**Meri Eesti elus.** Üleriikliku merenduspäeva väljaanne. Toimetus: A. Gustavson, R. Linnuste ja E. Past.

Väljaanne sisaldab artikleid järgmistelt isikutelt: Saatesõnad hradelt majandus- ja teedeministrilt, siis eriartiklid: E. Avikult, J. Pitkalt, P. Öpikult, E. Masikult, E. Pastilt, J. Maasikult, J. Klaarilt, R. Linnustelt, A. Heinmaalt, F. Saarnakilt, J. Veizenbergilt, F. Vichmannilt, A. Gustavsonilt, M. Nõmmikult, L. Veldilt, M. Piigertilt ja M. Meylt. Väljaanne on illustreeritud hulga piltide, jooniste ja diagrammidega.

**Kompass raudlaeval.** Praktiline deviatsiooni käsiraamat laevajuhile. Koostanud Aug. Gustavson, merekooli õpetaja ja deviaator. Laevasõidu ja merekaubanduse edendamise seltsi „Laevandus“ väljaanne, 1937.

Raamatu saatesõnas autor m. s. märgeb: „Tegelikul laevajuhil pole vaja praktilisel meresõidul mees pidada deviatsiooni teooria keerulisi matemaatilisi valemeid. On küllalt, kui tal on jämedajooneline arusaamine deviatsiooni alaliikidest, deviatsiooni muutumise põhjustist ja, mis peaaegu, et ta oskab määrata deviatsiooni suurust.“

Käesolevasse käsiraamatusse olen püüdnud koondada just niipalju seletusi ja juhatusi, kui praktilisele laevajuhile tegelikult elus on vaja.“

Raamat sisaldab järgmisi peatükke: Lühimärkmeid magnetist ja magnetismist.

Deviatsiooni alaliigid.

Deviatsiooni määramine peilungite järgi.

Deviatsiooni tabeli koostamine.

Deviatsiooni hävitamine ja deviatsiooni muutumine.

Nõudeid kompassi asukohale ja kompassile laevas.

Lisana on toodud: Laevade kompasside järelevaatuse määrus ja tabelid deviatsiooni arvutamiseks.

## KIRJAVASTUSED.

**Kpt. T. W.** Saadeti käes. Kirjutage edaspidigi. Saatsime Teile küsitud raamatud 3 eks. Kas saite kätte? Raamatu hind Kr. 2.— eks. Ka osa saadetud pilte kasutasime, nagu näete Merenduspäeva väljaandest ja käesolevast numbrist. Täname!

**Luuletuse autorile.** Ega luuletusel pole vigagi, kuid jääb avaldamata, sest meie ei avalda kunagi kirjutusi, millele pole toimetusele teadmiseks juure lisatud autori nime.

**T. M.** Laevajuhtkonna koja seaduse eelno on ammu juba saadetud Veeteede Valitsuse kaudu hr. Teedeministrile käigu andmiseks. Kuid millegipärast kuuldavasti see seisab Teedeministeeriumis. Nagu kuuleme, on Eesti Laevajuhatajate Selts ja Mehaanikute ühing astunud samme küsimusele käigu andmiseks, kuid seni tulemusteta.

Vastut. toimetaja A. GUSTAVSON. Väljaandja Laev. ja Merek. Edendamise Selts „LAEVANDUS“.

Trükikoda J. Roosileht & Ko. Tallinnas, Lühike jalg 4.



# United Baltic Corporation Ltd.

158, FENCHURCH STREET, LONDON E. C. 3.

## *Anglo-Baltic Line*

LONDON—TALLINN—LONDON

per Mail steamers

**„Baltara“, „Baltallinn“ & „Baltraffic“**

All with refrigerated cargo space. Carrying passengers.

For full information concerning passenger fares and freight rates apply to:

**R. Kinghorn**

General Agent in Estonia for the  
UNITED BALTIC CORPORATION LTD., LONDON.

TELEPHONE 444-34. JAANI 6.

POST BOX 344. TELEPHONE 444-34.

Telegrams „HELLSTENS“.

**OTTO HELLSTEN A/B.**

Established 1819.

Sworn Shipbrokers &  
Chartering Agents  
Stockholm

Coal & Wood Chartering a Speciality.

### IMPORT

BUTCHERY  
75, Rue de la  
Couronne  
Borgerhout  
Tel. 545-98

GABIN — DECK —  
ENGINE —  
BONDED STORES

### EXPORT

OFFICES &  
STORES  
26, RUE DU  
BRÉSIL  
Telephone  
307-77

**TOMBEUR & Co.** Telegr. TOMBCOMPY

ANTVERP

SHIPPING BUTCHERS - GREENGROCCERS  
GENERAL SHIPCHANDLERS

Kõik adresseeritud kirjad toimetatakse  
laeva saabumisel kohe kätte.

Telephone: 26 LEVEN.

Telegraphic Address:  
„FYHN, SHIPCHANDLER, METHIL“

CABIN, DECK AND ENGINE STORES

**C. A. G. FYHN,**

Ship-Chandler and Bonded Store Proprietor,

EAST HIGH STREET, METHIL

BEST VALUE IN HAM, BUTTER, TEA, CHEESE, FLOUR, JAMS, ETC.

AGENT FOR W. B. DICK & CO., LTD., ENGINE OIL, ETC.

# Cutting & Company (Hull) Ltd.

Exchange Buildings,  
Hull

Laevamaaklerid, punkerdajad,  
charterdajad, stevidoorid,  
kindlustus jne.

Ka Grimsby's, Immingham's, Londonis, Car-  
diffis, Bostonis (Lincs) ja King's Lynnis

Telegrammid: „CULCUT-HULL“. Telefon: 35972/3 Hull

## WULFF & Co. (Grimsby) Ltd.

Laevavarustajad,

Vaba ladu ja proviant,

22/24 Cleethorpe Road, Grimsby  
and Immingham.

Telegrammi aadr. „Wulff Grimsby“.  
Tel. 2996 Grimsby.

## Rummel & Burton

— Shipbrokers  
Chartering Agents  
Bunker Suppliers

Tel. Address:  
„RUMBURT  
GDYNIA“

CODES

Boe, Mosse and  
Bentley's

9, SWIETOJANSKA  
GDYNIA

Telephones  
2777, 2778, 4510

## AUG. GUSTAVSON DEVIAATOR

Kompasside kompenseerimine ja atesteerimine igas Eesti  
sadamas

Elan nüüd:

Raua 61—12  
Tallinn

Telef. (end.) 301-48  
Pühapäeviti — 523-52