



# EESTI MEREMEES

Ilmub (vaheaegadega) alates 1950. aasta 21. juulist

Nr. 15 (915) Teisipäev, 17. detsember 1991

Hind 27 kopikat

## TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- Viimase töökuu hakul lk. 2
- Eesti Veeteede Ametis lk. 3
- Pärand IV lk. 4
- Eesti Mereväelaste Kogu lk. 5
- Pardakõnelusi "Polforsil" lk. 6
- Meresõda Läänemeres XIII lk. 7
- Töötoajutt II lk. 7
- Meie teeme ajalehte III lk. 8



## Kuressaare merekool — 100

Niisuguse nimega ürituse korraldasid saarlased novembri lõpul. Kohal olid niihästi 1891—1945 tegutsenud merekooli vilistlased, Saaremaa merendustegelased, Eesti Meremuuseumi ja Kuressaare sõpruslinna Mariehamni esindus kui ka Orissaare Keskkooli merendusklassi õpilased.

Mälestati Kudjape ja Kihelkonna kalmistuile maetud merekooli õppejõude, külastati merekooli vanemat ja uuemat hoonet. Vanemas on praegu trükikoda, uuemas aset võtnud autokool. Hoolimata venekeelsest kirjandusest seintel ärgitas vana klassituba vilistlasi meenutama õpetajaid, kaasõpilasi ja ka koolielu seiku. Kuressaare merekoolis aastail 1929—1935 (vaheaegadega) õppinud kauaaegne Eesti Merelaevanduse kapten **Karl Leemet** meenutas, et tema esimene sõit laevajuhina välisvetesse algas 1931. aastal Saaremaalt.

Saaremaa Muuseumis avati tähtpäevapuhune näitus Kuressaare merekooli ja selle lõpetajatega seotud fotodest, dokumentidest ja raamatutest. Üht saadi oma kogudest, teist meremuuseumist, aga olulist lisa ka erakogudest. Eriti tänas näituse üles seadnud **Kristi Vinni Aleksander Hindi** miniat **Helve Hinti** ja **Richard-Johannes Jaska** tü-



Kuressaare Merekooli viimane hoone

tart **Helve Kuuske**. Muide, näitusel olid eestikeelsed merekooliõpikud juba 1920-ndate aastate algusest.

Saaremaa Muuseumi direktor **Endel Püüa** lausus näitust avades: "Saarlased on alati olnud osavad meresõitjad, seetõttu pole sugugi iseäralik, et merekool avati omal ajal just Kuressaares. Kool avati 1. detsembril 1891 ning siitpeale algas Saaremaa mereasjanduses uus etapp: maailmameredele sõitsid juba väljaõppinud Saaremaa laevajuhid. /---/

Juba 46 aastat ei ole Kuressaares merekooli ja võib kindlalt öelda, et seeläbi on Saaremaa merendus kannatanud. Uuesti võeti mõte üles

mälestuskonverentsil. Omal ajal jõuti mõttest teoni umbes 40 aastaga: loodan, et taastamine läheb nüüd kiiremini."

Järgnenud konverents algaski küünalde süütamisega: üks selle mälestuseks, et merekool oli, ja teine lootuses, et merekool tuleb. Ja miks mitte: helesinistes särkides, ankruga lipsul Orissaare õppurid olid samuti kohal. Ettekannete autorid **Ants Pärna**, **Väino Sirk**, **Ahto Kennik**, **David Papp**, **Bruno Pao**, **Tarmo Kõuts** ja **Leo Filippov** käsitlesid Saaremaa merehariduse minevikku ja tulevikku. Loodame konverentsi ettekandeid edaspidi avaldada.

Tunnike merelaule, teine tantsu, ja Orissaare noormehed sättisid koduteele. Kuigi

kooli ja õpitavaga rahul, on nemad põlvkonnast, kes rannapoistena merel ei käinud ja seetõttu puudub praktika, parvlaevadele aga 16-aastasi veel tööle ei võeta. Eesti Merehariduskeskuse rektor **Tarmo Kõuts** on noormeestega rahul, kuid leiab, et edaspidi hakkavad Saaremaa poisid praktiseerima nagu vanasti: oma pere paadis. Selleks peab muutuma piirivalvekontseptsioon: poliitilisest piirist peab saama majanduspiir. Saaremaale uuesti merekool? Miks mitte — meremeheõpe on niivõrd individuaalne, et selleks pole vaja sadu noormehi kokku koguda.

Järgmisel päeval näidati külalistele Saaremaa sadamaid, aga neist peaksimine eraldi juttu tegema. Viiendat korda Eestis, teist korda Saaremaal viibiv Mariehamni linnavalitsuse esindaja — sealse meremuuseumi direktor **Göte Sundberg** leidis, et Eestis on alati huvitav: nii palju on otse silme all muutunud. Eriti kui meenutada esimest külaskäiku 1986. aastal, mil kõigil suud veel lukus.

Ehk lubab vabam riik mere-mehi koolitada seal, kus nad kasvavad: olevat ju Eesti kolmas mereriik Saare- ja Hiiumaa järel.

**Madli Vitismann**  
Fotod Eesti Meremuuseumi fotokogust



Kuressaare Merekooli lõpetajad

## EESTI MEREMEES EELI HEBEVEE?

Juba rohkem kui aasta tagasi asutas Eesti Merelaevandus end muutma. Peadirektor TOIVO NINNAS, mida siis lõppev aasta laevandusele on toonud?

Meile on see aasta olnud muidugi väga omapärane ja huvitav, sest oleme vahepeal omanikku vahetanud. Seni oli meie ametlikuks omanikuks N. Liidu Merelaevastiku Ministerium, alates 5. septembrist on omanik Eesti Vabariik. Oleme välja valinud sobiva aktsiaseltsi mudeli, aga selle moodustamine on seni veninud, mitu tähtaega on juba möödunud. Selleks on vaja valitsuse otsust, aga miski vist segab seda vastu võtmast. See küsimus on korduvalt püüdnud valitsuse istungi päevakorda minema, aga iga kord on ikka ära jäädud, otsus võeti vastu alles 2. detsembril.

Järgmine asi on see, et niimoodi, käsumajanduse struktuurina üleshitatult, me edasi eksisteerida ei saa. Muutumise teel on praegu tehtud järgmist. Meil on valmis uued laevade koosseisude nimekirjad ja valmis on ka uued palgaskaalad. Kui tahame hästi maksta, siis peame optimaalsed koosseisud tegema — meil on need suuremad kui kusagil mujal maailmas.

Näiteks peetakse meil masinas vahti ööpäevaringelt, välismaa laevades seda väljaspool tööaega ei tehta.

Jah, meil on olnud seni ka palju väljamõeldud tööd, oleme end ikka ei tea mille või

kelle eest hoolega kaitsnud... On ju võimatu maksta normaalselt palka ja omada liiga palju inimesi, kes tööd ei tee. "Georg Otsa" peal on näiteks peaaegu 200 inimest, "Fallinki" peal 70. Käsini ükspäev "Otsal" külalistel vastas: kõigepealt tuleb seal maha nagu miski maidemonstratsioon — need kõik on meeskonna liikmed. Niimoodi see asi ei lähe. See ei puuduta muidugi ainult laeva — nii oleks rumal mõelda —, vaid ka kalda-koosseisu.

Seepärast on meil praegu kolmest kohast tellitud laevanduse struktuurikavad. Üks töö on soomlastelt, esialgne variant on meil käes.

Siit soomlaste juhtimis- ja spetsialistide ettekande algusest on igatahes lugeda, et nad peavad meie väga pika traditsiooniga laevanduse tulevikuväljavaateid heaks, sest meil on head meremehed ja — ennäe — head laevad, hea asukoht ja uus sadam, sidemed maailmaga ja valitsuse huvi, kes peab laevandusari tähtsaks alaks. Edasi tuleb kolmetiiskümnel leheküljel kõik see, mida vaja teha...

Mõnes kohas on nende mõtted ka imelikud: nad näivad otsekui arvavat, et meil on turumajandus juba olemas.

Rühm meie inimesi oli Hollandis, tutvus seal ühe laevakompanii tööga, vaatas nende struktuuri. Nad olid nii lahked, et lasksid meie inimesed sisse, oma sisemise töö juurde. Õppida on seal muidugi palju. Kolmandana on meil olemas ühe Prantsuse kompanii struktuur. Kui kõik see arvesse võtta ja oma mõistus juurde panna, sest meie tegelikkust peab ikkagi väga arvestama, võime luua hea variandi. Aga üks struktuurimuutused on küllalt valulised asjad.

Laevanduse koridorides räägitakse, et kapteni palk hakkab olema 1000—1500 dollarit?

1500 on maksimum. See on tegelikult ainult pool maailmas makstavat palka. Kindlasti leidub kadestajaid ja arvestajaid, kes läbi korruptavad — ja oleneb veel, millega korruptavad —, et palju see rublades tuleb. Selle peale võin ma öelda, et mingi proovima — kapteni või madruse... Kellegi ees ei ole tee kinni.

**Kas siis proovimise kohta on? Meremehed pidid kangesti kaadriosakonna ukse taga tunglema?**

Ega otseselt ei ole. Kogu süsteem peab muutuma ses mõttes, et kapten ise valib endale meeskonna.

Töökohtade arv muidugi väheneb. Transpordiminister on uued palgad heaks kiitnud ja me peame need ellu viima, muidu teevad igasugused "Lindad", olgu 1-ga või ilma 1-ta, meid parematest meestest puhtaks. Ja see palk ei tule muidugi niisama, on vaja teha tööd, ja tõsis tööd.

**Palgatõus merel toob ju kaasa terve ahela, tekib küsimus teiste töötajate palgakadest. Ka kaldal on vaja kogunud laevajuhte mitmesugustele töödele: näiteks**

lootsideks või merekooli õpetajateks.

Nende ametimeeste palgakadega ei ole meil mingit tegemist.

**Teie lööte hinna üles, aga nemad jäävad kimpju?**

See on juba eraldi küsimus. Muidugi, ka kaldatöötajatele peab hästi maksma, aga palju vähem. Mulle meeldib ühel prantslaste loengul kuuldu: "Air France'i" peadirektor saab palju vähem palka kui suure lennuki komandör. Direktoril on igasugu õigused, ta võib lenduri tööle võtta ja lahti lasta, aga lenduri palk on kõrgem.

Pole ju võimalik istuda tööl mugavas tugitoolis, öösel kodus oma voodis magada ja laevakapteniga ühepalju palka saada.

**Te loote nende palgakadega üldse pretseidendi.**

Pretsedendid on Eestimaal ammu loodud. On väikefirmasid ja ühissettevõtteid, kus makstakse tohtuid palku, nii varjatud kui varjamata kujul. Nii et põhimõtteliselt midagi uut selles ei ole. Ainult et laevandus on suur asutus, hakkab silma. Seni on kõik need suured palgad varjus olnud.

**Kui suur peaks olema 80 laeva omaniku kontor?**

Ei tea täpselt. Seda tean, et Hollandi 45 laevaga firmal on see 72 inimest. Aga seal on muidugi teised tingimused, me ei ole kahjuks võrreldavad. Meil on väga palju igasugu täiendavaid kohustusi kaelas, mida seal ühelgi õigel laevaomanikul ei ole. Alates kogu sellest olmepeolest...

**Või sellest, et kui näiteks saadate kellegi lennupiletit muretsema, siis seisab ta seal kassas ju pikka aega lihtsalt sabas. Aga niisugune mitteproduktiivne ajakulu pole uute koosseisude soovitajail kindlasti arvesse võetud. Või see, et meile on esialgu kättesaamatud**

tehnilised vahendid, mis ajakulu vähendavad.

Hollandlaste 45 laeva jaoks on arvutuskeskus, kus töötab kaks inimest. Meil on selle jaoks 150... Muidugi, nood kaks töötavat otse nende juures, aga muude firmadega tehakse ka veel lepinguid, kes keskust teenindavad, programmeerivad jne.

Meie suure firma häda on see, et peame tegema palju täiendavat tööd, meil on lasteaiad, Mereklubi, helistudio, noh ja isegi oma ajaleht... Need on täiendavad kulud, inimesed kõigi oma probleemide ja palgade ja kõigega.

Üldse on igasugu segavaid asjaolusid. Meil on elamufond, mille pidime valitsuse määruse järgi 1. oktoobriks linnale üle andma, aga siamaani on andmata, sest linn ei võta vastu.

Meil on ehitusfirma, on "Transflot".

**Kas need ja igasugused muud abitalitused ei saa või ei tahagi iseseisvuda?**

Neist peavad tulema täiesti iseseisvad tütarettevõtted, mille omanikuks on Eesti Merelaevandus. Miks laevan-

des, mille kaartigi dispetšeritel seinal pole. Miks niimoodi?

Väga lihtne: kõik N. Liidu merelaevanduse all olevad laevad teenindasid Liidu ekspordi-importi. Kui see nüüd ära langes, tuli otsida uusi turgusid. Oleme neid ka edukalt leidnud. Võoras nimi on ainult teatud kokkulepitud ajaks — samuti nagu "Linda 1" on tegelikult "Corbiere". Kui laev lõpetab siin töö ja läheb minema, unustatakse, et ta on kunagi mingi "Linda" olnud. See on maailmas küllalt levinud praktika.

**Kas niisugune nimevahetamine on seotud näiteks mingi uskumusega?**

On laevaomanikke, kes peavad mingit kindlat liini, aga oma laevu ei ole või on vähe. Neil on oma kindel nime traditsioon: erinevaid aluseid, mida ta kasutab, nimetab siis alati ühe nimega: näiteks võib olla seesama "Unicarrier", mille all me "Osvald Tuul"-Naissaar" praegu sõidab. Sellega tahetakse klientidele tunda anda, et tegemist on püsiva liini ja usaldusväärse tööga.

**Missugused plaanid teil enesel on?**

Nojaa, pensionini on veel palju aega, eriti kui arvestada, et minu mineku ajaks on kindlasti viis aastat juures. Nii palju, kui mina pensionileminejate või —saadetavatega olen kokku puutunud, ei valmista see erilist rõõmu kellelegi. Aga päris plaanidest ei tahaks praegu veel rääkida. Elus on niimoodi, et inime plaanib, jumal plaanib, ülemused plaanivad... Võin öelda Mark Twaini sõnadega, et kuuldused minu surmast on tugevasti liialdatud.

**Aga kes on praegu teie ülemus? Ei olegi?**

Maailmas pole kunagi nii, et ülemust ei oleks. Näiteks Eesti Vabariigi riigiettevõttes, mis me praegu oleme, on direktoril ülemuseks haldusnõukogu ja järelikult selle esimees või president. Kuna meil praegu haldusnõukogu ei ole, siis selle osa täidab üks isik, EV valitsuse transpordiminister.

**Kui juhtub nii, et laevandusele tuleb uus ülemus, siis mida te soovitate tal vältida, millest hoiduda?**

Ei tea, võib-olla peaks inimeste vastu olema pehmem, tähelepanelikum? Aga muidu ei oskagi öelda, et midagi niisugust oleks.

**Aga näiteks teile ei paista kaheksast töötunnist piisavat. Kas oleks võimalik korraldada tööd niimoodi, et saaks kaheksaga hakkama?**

Muidugi on võimalik. See sõltub konkreetsest inimesest. Ma ei tule tööle kell seitse mitte sellepärast, et muidu hakkama ei saaks, vaid et see meeldib mulle, saan rahulikult paberid läbi vaadata, uudiseid ja ilmateadet kuulata, teada saada, kus lehes mida lugeda on. Tahan rahulikult sisse elada, päevaplaani teha. Võiksin seda ka kodus teha, ma ei ela kaugel, aga olen harjunud sel ajal laua taga istuma. See ei tähenda, et oleks kange mure ja töö kõik tegemata. Olen hom-

mikune inimene. Panen õhtul tihti mõne läbivaadatud paberi kõrvale ja hommikul teen otsuse. Ka ei taha ma midagi liiga kiiresti teha. Kui just midagi põleb, siis ei saa valida, siis muidugi tuleb kiirustada. Igal asjal peab olema oma aeg, aega ei tohi kiirendada. Siis tuleb — kuidas seda ütelda? — seitsmekuune laps, ja selles pole midagi head.

**Kui kaua te nüüd merelt ära olete?**

Juba väga kaua, 1973. aastast.

**Kas te enda jaoks ei näe enam tagasiteed merele? Või ei ole täit huvi?**

Ma isegi ei tea... Selle jaoks oleks siis vaja väga-väga palju õppida. Selle kaheksateistkümne aastaga on elu ja tehnika niivõrd edasi läinud. Ma arvan, et siis oleks vaja vähemalt aastapäevad enne tegelda, kõik vana asi meelde tuleb ja uus ära õppida. Tegelikult ma sellele variandile mõelnud ei ole.

Meremehe amet on ikka niisugune, et peab kogu aeg arengus olema. Aga see mulle meeldis — kapten olla. Kuid nüüd ma vaatan paljusid asju teise pilguga. Ega välismaal laevakompaniide juhid ole tavaliselt kaptenid, on hoopis majandus- ja finants-tegelased. Turumajanduses on kõik sellest, kui hästi sa oskad finantseerimist korraldada, maailmas valitsevat konjunktuuri arvestada ja nii edasi. Ning muidugi on spetsiaalsed juhtimisalased teadmised vajalikud.

**Ja mida te selle keeruka aasta lõpul meie lehe kohta ütlete? Ega te ometi kahetse selle loomist?**

Ei, loomine oli muidugi õige samm. Ja ma loen seda täitsa hea meelega. Ning sama õige samm on see, et see peab saama vabaks mereleheks. Ei saa olla, et ühe firma leht kõiki meremehi esindab. Siis oli ehk veel võimalik, kui peaaegu kõik eesti meremehed ainult siin laevanduses olidki. Kõige parem, mis üks firma nüüd saab teha, on maksta oma osa lehe ülalpidamiseks. Ja leht peab iseseisev olema. Muidu on nagu seinaleht: omanik-firma ei salli, kui ta konkurentide kiidetakse, konkurentidel on jälle tunne, et miks meie teise firma lehes esineme.

**Ja ega omanik-firmale ei meeldi ka, kui teda kuidagi torgitakse...**

Seda ei salli ju keegi, kui teda tema oma raha eest söimatakse.

**Usun, et teised merendustevõtted ja lugejad on vististi tänulikud, et leht on juba olemas — selle pealt on lihtsam uut staatust saavutada. Tulla ja öelda, et hakkame täiesti tühjalt kohalt merelehte tegema oleks märksa keerulisem.**

Jah, oma lugejaskonna on leht teatud määral juba leidnud. Mina tahaksin, et leht oleks edaspidi täiesti iseseisev, et ei tuleks jälle mõni uus peremees oma tahtmist peale suruma.

**Jah, suukorviga ajakirjanik ei ole mõeldav. Moraalnormidest kinnipidamine on iseasi — neid piire peab ta teadma.**

Vana aasta lõpul jääb meil niisil vastastikkü head uut teed soovida: iseseisvaval lehel merelaevandusele — ja iseseisvaval laevandusel kõigi meremeeste ajalehele.

Vestles Madli Vitismann

## Viimase töökuu hakul

Vestlus tööandjaga

du? Sest esiteks on nad meie bilansis ja teiseks — kõik nad on meil siin ühes eksemplaris. Oleks näiteks mitu laevaremonditöökoda, oleks lihtne: lasta neil vaid konkureerida ja kasutada kõige sobivama teenuseid. Aga kui on üksainus: anna talle vabadus, konkurenti kõrval ei ole, kes sunniks tegema odavamalt, paremini ja kiiremini — teadagi, kuhu see viib.

"Transflot" on samuti üks, konkurentideta. Need uued agendifirmad, mis tekivad, mõtlevad kõik ainult välismaale peale. Sellele ei mõtle keegi, et oma laevu teenindada. Kuigi tööpõld oleks siin tohutu. Aga nii oleks võimalik vaid rublasid saada, rublal pole aga katet. Sellega kõik lõpeb.

Jah, muutumisprotsess ei saa olla väga äkiline.

**Kuidas hakatakse käituma endiste laevaomanike või nende pärijatega?**

Eks Eesti Vabariigi seaduste järgi.

**Aga kas see muutumise aeg tähendab nüüd mõnes asjas seisakut? Hiljuti näiteks otsiti laevu, mida osta. Ega järjepidev tegutsemine vahepeal kao?**

Seisak on tingitud sellest, et vana süsteem ei tööta ega hakka kunagi enam tööle, aga uue süsteemi jaoks pole veel seadusi. Kõige hullem, et ei ole seadusi, mis puutuvad pandiõigusse. Laenu pandi vastu kasutavad kogu maailma laevaomanikud. Laev on kallis värk ja ühelgi laevaomanikul pole tavaliselt ei võimalust ega vajadust seda kohe kinni maksta. Vastupidi, laev peab enda ise välja teenima. Teisest küljest on jälle hea, et meil pole seni pandiseadust olnud — laevad kõik pantimata. Kui need seadused saame, on meil hea lähtepositsioon.

**Hulk merelaevanduse laevu sõidab nüüd võoraste nimele all niisugustes kohta-**

# Eesti Veeteede Ametis

hakkab kujunema traditsiooniks, et aasta lõpu eel palub toimetuse ülevaadet Eesti Veeteede Ameti tööd-tegemistest. Seekord siis pilguheit aastale 1991 detsembrikuu alguspäevil.

Vaieldamatult kiirenesid muudatused merenduses ja kalanduses pärast mööduva aasta augustisündmusi, kuid mitmeti on areng olnud aeglasem kui seda soovisime.

Eesti kaubandusliku meresõidu koodeksi eelnõu on ikka veel ülemnõukogus. Kaks kuud tagasi toimus selle esimene lugemine. Teise lugemise algus ei mahtunud päevakorda 5. detsembril ja lükati edasi. Ei oska arvata, millal ja mis tulemusega lugemised ülemnõukogus lõpule jõuavad, kuid edasiminek aasta jooksul toimus. Teisele lugemisele eelnes mitu arutelu ülemnõukogu komisjonides veeteede ameti spetsialistide osavõtul.

Eesti Laevaregistri põhimääruse kinnitas Eesti Vabariigi valitsus 8. novembril ja nii näib, et võiks alustada laevade ümberregistreerimist. Näib — aga veel on lahendamata kutsung-signaa-

lide ennistamine ja Eesti lipu kandvate laevade tehnilise järelevalve teostamine. Need kutsung-signaalid, mis Eestile kunagi kuulusid, on laialdaselt kasutusel meie ida- ja lõunanaabri laevadel. Hetkel tundub ennistamine siiski teostatavana.

Tehnilise järelevalve korraldamise teel klassifikatsiooniuhingute poolt on siiani takistuseks Eesti ühine mine mõningate rahvusvaheliste konventsioonidega. Täpsemini küll ühinemise jõustumine vastavuses protseduurireeglitega, sest ühinemisotsus on juba tehtud.

Laevade registreerimist on pärssinud koodeksi puudumine. Sellel on täiesti materiaalne külg nende sadadesse miljonitesse dollaritesse ulatuvate investeeringute näol, mis on jäänud paigutamata Eesti laevastiku ja sadamate arengusse.

Üheks suunaks, mille osatähtsus veeteede ameti jaoks mööduval aastal kasvas, on hüdrograafia. Kasvu põhjuseks on N. Liidu sõjajõudude saatuse määramine Eestis. Hüdrograafiateenistuse puhul on siitpoolt eksperdiksvõetud ka meie amet. Siiani

on toimunud kaks konsultatiivkohtumist NSV Liidu Sõjamerelaevastiku Navigatsiooni ja Hüdrograafia Peavalitsuse juhtkonnaga. Teisel kohtumisel kirjutati alla protokoll, mis sisendab lootust, et hüdrograafia tsiviil-talitusena veeteede ameti ühe osana ei ole sugugi utopia. Seni ei ole õnnestunud leppida kokku muudatuste alguse kuupäeva.

Tihenenud on veeteede ameti suhted kolleegidega naaberriikidest. Sellest on tõusnud tulu tulevikuks.

Kolmel korral toimusid Rootsis lühikursused Eesti, Leedu ja Läti merendustöötajatele. Kursused käsitlesid mereotsingute ja -pääste riiklikku organiseerimist, riiklikku järelevalvet loodusreostuse vältimisele suunatud meetmete täitmise üle laevadel ning riiklikku rannavaldet. Kursuste käigus selgitasid Rootsi tippspetsialistid meile, mida ja kuidas peaksime tegema, et täita mitme rahvusvahelise konventsiooniga riigile sätestatud kohustusi. Jagati soovitusi, milline peaks olema ratsionaalseim organisatsioon nende kohustuste

täitmiseks. Meie ameti poolt on saadud soovitusi ja teadmisi kasutades ning naabrite kogemusi arvestades välja töötatud Eesti Rannavaldemoodustamise põhiseisukohad. Oleme neid seisukohti korrigeerinud vastavalt erinevate ametkondade soovidele ja arusaamadele ning püüame nüüd praktiliste sammudega alata.

Rootsi Meredirektoraadiga teeme ettevalmistusi merealase koostööprogrammi allkirjutamiseks.

Kolleegidega lõunast otustasime koordineerida oma tegevust suhete sisseseadmiseks idanaabriga. Püüame leida ühiseisukohi, millelt lähtuda läbirääkimistel N. Liidu ja Venega.

Hiljuti toimus Soome Meresõiduvälituse peadirektori visiit Tallinnasse, mis loodetavasti pani aluse praegusest palju tihedamale koostööle meie sugulasrahvaga merendusalal.

Mööduvasse aastasse jääb merehariduse ümberkorraldamise algus. Selleks püüdisime jõudu ning oskust mööda abistada kapten Tarmo Kõutsi ja tema meeskonda. Siinkohal tahan meenu-

tada Eesti Merehariduskeskuse direktori asetäitjat Toomas Sauli, kellele mööduva aasta jäi viimaseks ja kelle kaotamine mõjus väga raskelt kogu Eesti mereharidusele.

Mööduvasse aastasse jääb paljude ümberkorralduste algus, mille põhiosa ja -raskus alles ees. Sai läbi aeg, mil muudatusi ainult kavandati. Nüüd tuleb lisaks kavadele ka tegutseda. Kerge see aeg ei ole, aga huvitav küll.

Agas kes ütles, et Eesti merenduse taastamine kerge saab olema? Ja küll me hakkama saame. On ka kahtluid, aga nendelt küsiks, kui paljud meie hulgast uskusid 1989. a. detsembris, et kahe aasta pärast on Eesti ÜRO täieõiguslik liige iseseisva riigina?

Lõpetuseks soovin Eesti Veeteede Ameti nimel:

**Kallist jõulurahu ja õnnelikku uut aastat kõigile!**

**Tarmo Ojamets**

**Toimetuselt.** Võime lisada, et kaubandusliku meresõidu koodeks on lõpuks 9. detsembril vastu võetud.

## Punaste seinapäkapikkude sõbralikul juhatusel

leidsid üheks soe-sombu-seks novembriõhtuks Tallinna sadamas seisvale "Kristina Reginale" soome väikejõule tähistama kutsutud külalised tee pererahva manu. Härrad Partanenid, isa ja poeg — firma tegevdirektor ja laeva kapten — teretasid kenasti kättpidi kohalikke turismi-, merendus- ja muid tegelasi ning ajakirjanikke. Viimaseid oli üsna palju kohale palutud: nemad seal päris kapitalismi poole peal näivad "neljanda võimu" olulisusest igatahes hästi aru saavat.

Laudades istumine ei ärgitanud asjamehi ja -naisi vist kuigivõrd töö- või äriasi ajama, selleks on püstijaluvastuvõetud kohasemad. Isegi tantsu suurt ei tehtud. Nõnda oli siis lihtsalt jõuludekohane vaikne äraolemine — kui mürtsakas ja soome-venelise segakeeles esitatud kasatšokilauluga kulminee-



Kapten Partanen ja Partanen-seenior.



ruv väike kontsert välja arvata.

Kapteni tervitussõnade järel kõneles Keijo Partanen, ja tegi seda umbes nii:

On alles kriise olnud sel aastal sünpool Soome lahte, ja just turism on see, mis nüüsgusel puhul eriti kannatab. Eelmisel talvel, kui oma Tallinna-reise kavandasime, tulid barrikaadid ja kõik muu. Barrikaadid olid üks õige asi, aga laevad jäid täitsa tühjaks. Sel sügisel tuli veel hullem kriis. Vaatasime aina televiisorist tanke. Eks katsu nüüsguses olukorras turismi arendada... Aga pärast muutus kõik ja nüüd on tulemused sellised, et eelmisel aastal oli meil siin 20 000 merematkajat ning 1800 ühe otsa sõitjat, ent tänava on need arvud 28 000 ja 3500. Aga palju tööd on meil veel tegemata. Oleme sugulasrahvad,

ja turism näitab kõige paremini, mis inimesed mõtleavad. Meil on siin igatahes suurepärased kontaktid ja koostööpartnerid.

Ning härra Partanen tõstis jõulujoogi klaasi senise ja tulevase koostöö terviseks.

Maitsemine seda oma lauas meiega.

Kunagine kuulus korvpallur, näitekirjanik ja hiljutine ajakirja "Teater. Muusika. Kino" peatoimetaja MIHKEL TIKS, miks sina siin oled?!

"Kristina Cruises" huvitab mind, sest ta on üks reklaami andjaid mu väljaandesse "TALLINN THIS WEEK". Selle ümmahakkamisest saab nüüd kaks aastat. Väljaande eesmärk on sama, mis nüüsgustel asjadel mujalgi maailmas: anda külalistele kõrvõimalikku teavet linna, selle kultuuri-, lõbustusasutuste,

transpordi ja kõige muu vajaliku kohta.

Siis peaksid ju kõik mingilgi moel turistide ja muudu reisijatega tegelevad firmad olema ühelt poolt huvitatud ses raamatukeses end reklaamima ja teiselt poolt väljaannet oma klientide seas levitama. Kuidas meie laevafirmad pakutavat võimalust kasutavad?

Kehvasti. "Tallink" oli esimene, kes sellest kinni haaras. Seal on infoühiskonna mõte ilmselt selge. Aga paljudele pole see nähtavasti päralt jõudnud. Arvatakse, et piisab, kui laev on parajasti reisijaid täis, muu pärast pole vaja muretseda.

"Georg Ots" ei olnud kohe mitte sugugi huvitatud. "Saimaa Lines" siis reklaamis teda ja võttis ka väljaannet oma Helsinki-kontorisse levi-

tamiseks. Tänu härradele Ninnasele ja Jõgile on "Tallinn This Week" nüüd ka "Georg Otsa" pardal. "Linda I" võttis avamiseks 400 tükki, tavareisijate jaoks seni mitte. "Estline" seevastu vajab 10 000 eksemplari. Pisemate laevafirmadega pole seni üldse mingeid sidemeid.

Infovajaduse mõistmise asjus läheb piir, jah, kahjuks üsna mööda riigipiiri: seal pool taibatakse selgesti asja mõtet, siin tunnen end oma väljaandega õige sageli tüütu pealetükkijana.

Aga kui nüüd keegi selle jutu peale asjast huvitub, siis kuidas ta "Tallinn This Week" tegijatega ühendust saab?

Telefonil 44 04 72 peaks vastata osatama.

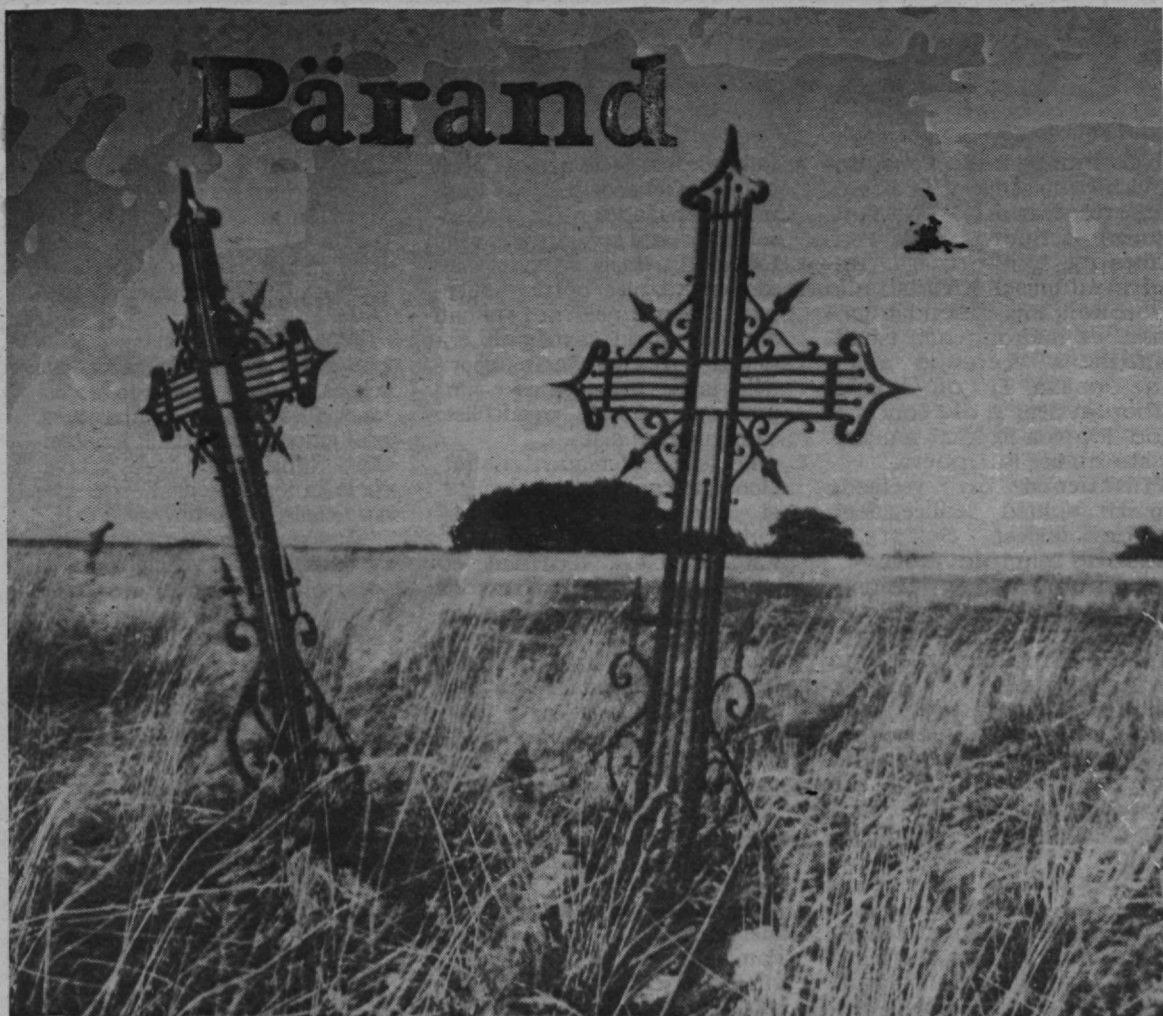
**Mari Vamba  
Dmitri Prantsu fotod**

**Mati Nuude laulab,**

**Mihkel Tiks kuulab.**



## Päränd



## Laastatud kalmistu Rammu saarel.

kerkis mõned aastad tagasi otse kauni Lohusalu poolsaare tipus asuvale väikesele Nabe saarele, kus enne seda seisis saare looduse kui ajaloomälestise hävitamist keelav plakat. Oli ju see tiluke saar müistsel ajal leidnud kasutamist inimeste pelgupaigana. Ei ole vist vaja lisada, et peale silikaatehitise ilmumist saarele seal tahvlikest enam näha ei ole.

Soome lahe pärliks peaksin fantastiliselt kaunist Suursaart, mille ürgselt jäsakad männid ja graniitkaljud inspireerisid Günther Reindorffi looma oma graafilist lehte "Finlandia" — hüüni Soome loodusele. Nüüd on saarel mõnevõrra teine nägu. Kaljudel okastraadipuhmad — mälestus viimast sõjast. Sadamas lekkiv sõjaväe kütuseladu, millest allatuult merele sirutumas vikerkaareväriline õlirada. Rannal ükskõik millist kivi kergitades läigib selle all naffalaik. Kappelniemi laastatud kalmistust ei tasu rääkida. Tsiivilisikuid saarel ei ela, kui mitte pidada nendeks poolsõjaväelisi tuletornivahte. Keegi ei mäleta

majakavahti. Muidu väga tagasihoidlikud mehed muutusid natuke jutukamaks pärast seda, kui olid manustanud laeva tuukrivarustuse desinfitseerimiseks varutud piiritusepudelid mõned lonksud. Siis saime ka aru, et tegemist on ühe uue inimtõu, *homo soveticuse* täisvereliste esindajatega. Need vähenõudlikud "homod" on muide väga laialt levinud ja vastupidavad. Ei karda nad ei kuuma ega külma. Olen näinud üht nende kolooniat polaaruurija Rein Männniku suurepäraseid slaididel. Nimitelt elasid nad ühes Antarktika polaarjaamas, kus olid siis osa selle neitsilikult puhtast loodusest osanud muuta selliseks, millele eesti keeles raske leida trükimusta kannatavat nime.

Sama liigi mehed Suur-Tütarsaarel olid soomlaste suurest asustusest järelejäänud ainsa ehituse — saare kiriku — võtnud kasutusse loomalaudana.

Saare sadamakal, ainus koht, mis seoks neid välismaailmaga peale raadioside, kujutab enesest vaid vanast sadamasillast järelejäänud

## Kas töö- või puhkuserreis?

Aasta viimase "Eesti Meremehe" veergudel tahaks teha väikese tagasivaate mõnele tagasihoidlikule sündmusele Meremuuseumi rahva töös. Kasutades muuseumi ekspeditsioonilaeva "Mare", on viimastel aastatel tehtud sõite tervele reale suurematele ja vähematele, avalikkuse tähelepanu orbiidist kaugel asuvatele saartele, et fikseerida seal valitsevat merenkultuurimaastikulist hetke seisust.

Täpsemini formuleerides huvitas meid, millises seisukorras on praegu neid saari kunagi asustanud randlaste eluasemed, nende paaadisaadamad, kalmistud, majakad jms. Tahtsime näha, millised inimesed seal praegu elavad, kui neid seal veel üldse on, millist keelt nad räägivad ja kuidas mõtlevad.

On käidud Soome lahe idaosas asuvatel Suursaarel ja Suur-Tütarsaarel, ka Mohnil, Keril, Rammul, Koipsil, Lõuna-Malusil, Aksi saarel, Naissaarel ja Osmussaarel, rääkimata Kihnust ja Ruhnust. On nähtud ja enesele teadvustatud paljutki. Igaüks neist saartest vääraks eraldi käsitlust ja oma filmi (Ruhnu ja Kihnu kohta on need ka olemas). Võib-olla vajaks mõni neist kiiret sekumist ja abigi.

Pealinna tänavakive tallavad sajad tuhanded inimesed, ka riigimehed, ei oska isegi ette kujutada, mis toimub saartel, kus kunagi elasid eestlased, rootslased ja soomlased oma ajaloolisel sünnimaal, oma kultuurikeskkonnas, oma õnnes ja õnnetuses. Nüüd on informatsioon sellest jõudnud juba läbi mitme ajalehe-

numbri ka tavakodaniku teadvusse. Ent esialgu ei ole veel kartust selle teabega üle pakkuda. Põgusalt loetu ununeb kiiresti. Tänapäeva poliitiliste kirgede mõllus ja infotulvas tuleb meie kaunitel meresaartel toimepandust rääkida ikka ja uuesti.

Nüüd siis tahaksingi lahti saada sellest, mis aastatega südamele kogunenud, mis veel tänapäevalgi riivab silma ja kõrva ning sunnib mõistmatuses õlgu kehutama.

Aastakümneid on meie rannikumeri olnud õõsiti prožektorikiirte valguses. Kaugelt tulevad laevad on ikka ja alati enne kaldatulede nähtavale ilmunud näinud õisel taevakaarel rahunukstegevaid kiiri. Meenub, kuis õisest Helsingist lahkudes ja koduranna poole suundudes kusagil Soome lahe keskkohas ümber vaadates nägin seljataga horisondile vajunud säravaid linnatulesid, eespool aga terve Eesti ranniku ulatuses pimedat silmapiiri ja sellel sähvivate prožektorite helke. Südamesse tekkis õudne tunne, otsekui läheksime maale, kus ikka veel käib sõda.

Viimastel aastatel on kogu Soome lahe meiepoolsele rannikule võimust võtnud jõhker, totaalne ja häbitundeta laevade raadiojälitus koos ülekuulamisega. Ööpäev läbi kostab ULL 16. ja 10. kanalil nõudlikku venekeelset juttu, kus kutsungi "Voshod" nimel rääkija nõuab kõigi radariekraanile ilmunud laevade kohta informatsiooni: kust tullakse, kuhu minnakse, meeskonna suurus jms.

Kui jälgitav laev sisse ei tule, siis katsutakse see identifitseerida teiste selle läheduses viibivate laevade küsitlemise teel. Seda kuules tunnetab eestlane, kui raskelt tallab kirsasaabas ikka veel siin ringi.

Ka näeb mererannal ringiliikuja, kuidas viimastel aastatel kasvasid nagu seened üksteise nähtavuskaugusele jõledad silikaatkivist piirivalve valpeputkad. Üks taoline

enam soomekeelseid kohanimed. Kõige kurioossema mulje jättis mulle teadasaamine, et saare neljale puhta-veelisele mägijärvele ei ole soomekeelsete nimede asemel kasutusele mõistetud võtta muud kui Pervoje, Vtoroje, Tretje ja Tšetyortoje. Niisugune fantaasiaküllus võtab küll tummaks.

Suur-Tütarsaarel tulid varsti pärast "Mare" kai äärde jõudmist laevale kaks

mõnda vaia, mille külge end kuidagi kinnitada saime. Kaldale tuli ronida aga mööda libedaid palke. Tööd silla remontimiseks ei tasuvat teha, sest niikuinii lõpeb leping ükskord ja siis tulevat kolida üle mõnele teisele saarele. Nende jutu järgi möödubki ühe teatud inimkontingendi elu mööda meresaari ja seal asuvaid tuletornide rännates. Mida need inimesed saarel teevad, mida

Kaarle talu varemed ja Vene piirivalvurite poolt pooleks saetud paadi jäänused Rammu saarel.



**EESTI MEREMEES  
EETLI WEEWEEZ**

**Endised mereväelased  
on jätkuvalt rõõmsameelsed**

Eesti Mereväelaste Kogu asutati tänava kevadel. Novembris tuldi taas kokku, et tähistada Eesti mereväe loomise 73. aastapäeva, arutada põhikirja ja muud edasis- se ellu puutuvat.

Kokkutulnud oli pea sama suur hulk kui kevadel, asu- tamisel. Tegu oli enamjaolt eri aastatel mereväes olnud ajateenijate, mitte kaadrisõ- javäelastega. Ja seda hinna- tavam on nende meeste kok- kuhoidmine ning huvi praeguste tegemistele kaasa aidata.

Juhatuse esimees hr. Lill puudutas kõigepealt mõne sõnaga Eesti mereväe sündi:

*Selle looja oli legendaarne kaugsõidukapten ja hilisem kontraadmiraal Pitka. Kõige- pealt loodi merepiiride esma- ne kaitse. Sakslastelt võeti üle kõik meie kodumaa sada- mad, tuletornid ja tulelaevad. Merejõudude loomine oli Ees- tile sama tähtis kui maaväge- de korraldamine. Sakslastelt võeti ära väike vahilaev, mis nimetati "Laineks" ja endine Vene suurtükkipaat, mis ristiti "Lembituks". Viimane vajab tõsiselt remonti, mis ka ära tehti. Koos mõne väiksema alusega sai neist laevastiku algus.*

*Loodi ka Peipsi laevastik. Kõike seda tehti 1918. aasta novembris.*

*Viivitamatult asuti üle võt- ma Naissaare ja Aegna mere- kindlusi. Need aga olid tuge- vasti purustatud ja rüüsta- tud. Kõik see ei saanud meile saatuseks seetõttu, et 1918. aasta detsembris jõu- dis Tallinna sadamasse Inglise laevastik. Kiire jälitamise- ga püüdsid inglased kinni Tallinna alla saabunud kaks Vene miiniristlejat ja andsid*

*need meile suuremeelse kin- gina üle. Nii saime "Lennuki" ja "Vambola".*

**Hr. Kaing** kandis ette oma mälestused soomepoiste aegadest. Siinkohal vaid mõ- ned mõtted ta jutust.

*Soome väkke mindi selleks, et mehi säilitada ja mitte võt- delda koos sakslastega — mindi omateada ainuvõima- luse peale. Mündi vennasrah- vate appi. Näiteks Kautla ei olnud enam eestlaste tegemi- ne.*

*Et olime vabatahtlikud ja võõrad, saadeti meid raske- mate asjade peale, näiteks Viiburisse. Hiljem organiseeris Pitka, et saaksime kodu- maad päästma. Mõtlesime, et läheme Eestisse ja teeme kõik korda. Aga see ei õnnes- tunud. Kõikide meie perekon- dade aadressid võeti, et need vajadusel evakueerida — ka see jäi tegemata. Eestisse jõudnult hüppasime Sonda jaama maha, et tahame Pit- ka pataljoni, muidu oleksime mujale sattunud. Läksime Pitkale helistama. Aga siis tulid saksa välisandarmeeria mehed, võtsid meid kinni — ja läksime mahalaskmisele. Aga siin ma olen...*

Muu hulgas rääkis hr. Kaing ka Soome vägedes tee- nimise ajast loo ühest kuue- teistkümnelt aastast eesti poisist, kes torpeedopaadis kogemata päästikule vajutas. Mille peale saalist kõlas: "Mina see poiss olen!"

Nii see elav ajalugu end il- mutab.

Mis tänapäeva puutub, siis tehti kolmel korral kind- laks, et (noor?)härra E. Haa- vik praeguse Eesti Piirikait- seameti mereväeosakonnast, kes merepiiri kaitse taasta- misest pidi rääkima, ei ole

teps mitte kohale tulnud ega ka tulemata jäämisest teata- nud. "Kaitseb piiri..." õeldi saalist ja mindi päevakorra- ga edasi.

Mereväelaste kogu kirjatoi- metaja hr. Vaadre luges ette põhikirja projekti. Selles sea- takse organisatsiooni ees- märgiks taastada Eesti me- reväejõudude järjepidevus, välja selgitada mereväejõu- dudele kuulunud varad ja aidata need kas uuesti kasu- tusele või muinsuskaitse alla võtta. Põhikirjas nenditakse ka vajadust Eesti mereväe- jõudude kohta käivat ajaloo- materjali publitseerida. Pro- jekti arutati ja jääd sellega lõpuks üsna rahule. Muu hulgas esitas keegi huvitava küsimuse meie Inglismaal valminud allveelaevade hävi- taja kohta, millele meeskonda enam järele ei jõutud saa- ta — et kuhu see jäi. Vastu- seks arvati, et üks ta ole seal alles nagu me kuldki.

Täie elutarkusega kõneldi sellestki, et kogu liikmes- kond hakkab paratamatult iga aastaga vähenema. Ses seoses toodi näiteks Soome jäägripataljoni veteranide or- ganisatsioon: see ei tegutse enam, sest alles on vaid kolm 94—95-aastast meest. Aga seal on olemas nende traditsioonide jätkamise selts ja see on õige rohkear- vuline. Niisuguse peaks meilgi tegema, arvati.

Suurt üldkogu otsustati pidada kaks korda aastas. Ja mis kõige tähtsam: iga kuu teisel laupäeval võivad kõik kogu liikmed, kes taha- vad, koguneda kell 12 Mere- muuseumisse juttu ajama. Pole keelatud ka proud kaasa võtta.

Mari Vamba



Kalurimaja rusud Koipsi saarel.

juurde annavad ning endast maha jätavad, selgus vist juba ülaltoodud ridadest.

Asi ei ole loomulikult üldse mitte nende inimeste keeles ega rahvuses. Küsimus on ellusuhtumises, kasvatuses ja harjumustes. Nende kodu on õnnetuseks olnud kusagil mujal. Need saared ja see maa ei tähenda neile midagi rohkemat kui ainult üht jär- jekordset episoodilist töö- kohta madala palga ja vile- sa toidu eest.

Kõige ebaloomilisem ja üle- kohtusem nende inimeste elus on minu arvates see, et nad on viidud meresaartele elama ilma õiguseta omada paati, mida oleks neile lausa eluliselt vaja. See annaks neile võimaluse püüda kala oma toidulauale ning mis võib-olla sugugi mitte vä- hemtähtis pole: omada või- malust sõuda vahel merele ja olla mõned tunnid täiesti üksi. Seda on igal inimesel vaja vaimses tasakaalus pü- simiseks.

Minu suureks üllatuseks õigustas aga Keri tuletorni ülem paadiomamise keeldu väitega, et see ongi väga hea. Muidu oleks kindlasti keegi juba ära uppunud. See mõt- tekäik jäi mulle küll täiesti

arusaamatuks. Ei saa ma kuni tänaseni aru, kas oli tegu absoluutselt merevõõra inimesega või impeeriumile ja selle režiimile ajudelopu- tamise teel järgitult kuule- kaks muudetud tööriistaga.

Kõige selle kõrval nägime muudki. Rusuhunnikuks muutunud Rammu saare kalurimajade lähedal asus päikesest tulipalavaks kõe- tud endine karjamaa, kus lausa uimastavalt lõhnas nõmmeliivatee ja kanarbik. Kadakapõõsaste alt Aksi saarel tõusid lendu sajad hahad. Mohni saare idapool- ne ots lausa kubises maasi- kaist. Nii näisidki sadama- se tagasipöörduvad päevitu- nud inimesed tulevat otse- kui puhkusereisilt. Kas aga oleks avalikkus ilma nende sõitudeta jõudnud teadmise- le, mis seal silmapiiri taga toimub? Kas oleks keegi kuulnud, et Soome lahe va- nim tuletorn — Keri majakas elab juba osaliselt kokkuva- risenuna oma viimaseid päe- vi? Vaevalt küll!

Vello Mäss

Autori fotod

Vägivald viis Koipsilt kalurid, tuul viis katuse.



**Miks mitte teatrisse minna**

**Kapten Eerika:** Poots- man, viskit!

**Pootsman:** Please, proua Eerika!

**Kapten Eerika:** Mitte proua, vaid preili Eerika. Sellel neetud maakamaral ja nendel kümnetel laevaloksu- del, mis mul seda merd sõi- davad, pole sündinudki meest, kes mind prouaks teha saaks või suudaks. Kas need tätoveeritud nolgid, keda ma piirituselaevas /.../ ühe käega tosinat viisi üle parda loopisin, olid ka mõ- ned mehed. Või see madrus- terämps seal Imminghami sadamakõrtsis /.../ Pere- mees pildus kui laipu täna- vale. Võis olla oma paar- kümme meest, kellega si- nasõprust jöin.

**Pootsman:** Küllap see võt- tis hulga raha ära?

**Kapten Eerika:** Raha on rämps. Ja see mööda merd kihutamine on nagu tuulte tagaajamine. S e d a kinni ei püüa.

**Pootsman:** Mida ei püüa?

**Kapten Eerika:** Veel vis- kit. Ainult rahu on vaja. Kõi- gist neist maaklereist, prahi- hindadest, kindlustuspolii-



Kapten Eerika — Luule Komissarov, Pootsman — Enn Kraam

sidest. Natuke rahu. Astuda siin maale, kõndida vanade mändide all, vaadata kaja- kate tiirlemist üle saare... Ehitada siia tuulte puremi- seks pisikene maja ning asu- da selle rookatusse alla ela- ma. Nii kummalised olid sel- le poisi silmad. Joonas oli vist ta nimi, nii kummalised merevärvi silmad...

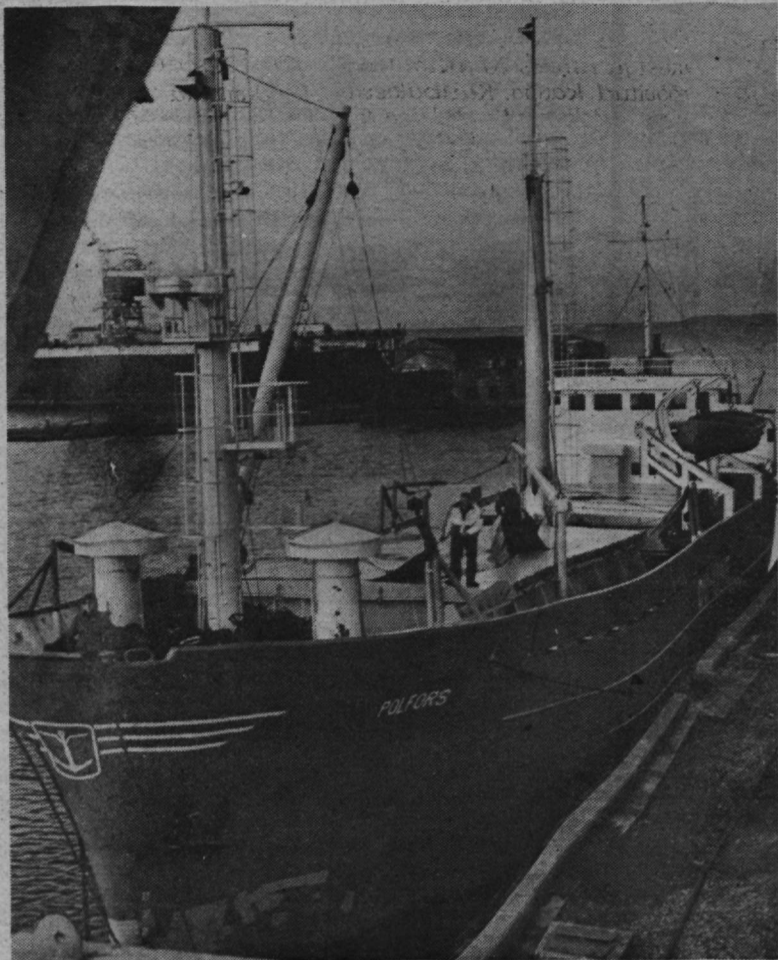
Need ja paljud teised te- gelased kannatavad ja rõõ- mustavad, tantsivad, laula-

vad ja muidugi kõnelevad omavahel Eesti Noorsoo- teatri lavastuses "Nii kaua kui sa ei tule, laulan sust". Juhan Saar ja Kaarel Kilvet (tema on ka lavastaja) on selle farssfantaasia teinud August Gailiti loomingu põhjal, sisse pannud Hen- rik Visnapuu laule ja hulga oma mõtteid. Mängitakse Salme kultuurikeskuses.

Mari Vamba  
Harri Rospu foto

## Pardakõnelusi

## "Polforsil"

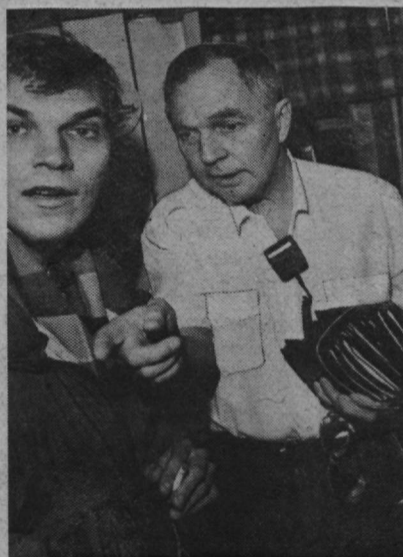


Novembri algul käis Tallinnas õppelaev "Polfors" Stockholmist, kaasas üle 30 õppuri St. Eriku gümnaasiumist — tulevased madrused ja motoristid. Lastiks Rootsi koolide kogutud abi Eesti koolidele.

54,7 m pikkune laev on ehitatud 1967. aastal, kool ostis selle 1978. aastal ning ümberehitus õppelaevaks on paljuski kooli oma jõududega tehtud. Käesolev reis oli õppelaevaperioodil esimene, mil peal tõeline last: kastides oli arvuteid, kirjutus- ja paljundusmasinaid, paberit jm. kuni koristusvahenditeni. TPedl rootsi keele õppejõud Mare Luts rõõmustas saabunud sõnaraamatupakkide üle. Kaasas oli ka Rootsi TV reporter, kes valmistab ette saatesarja "Rubriikide taga", seekord oli tema huvi jälgida, kust kingitused tulnud ning teha kaasa nende teekond adressaadini.

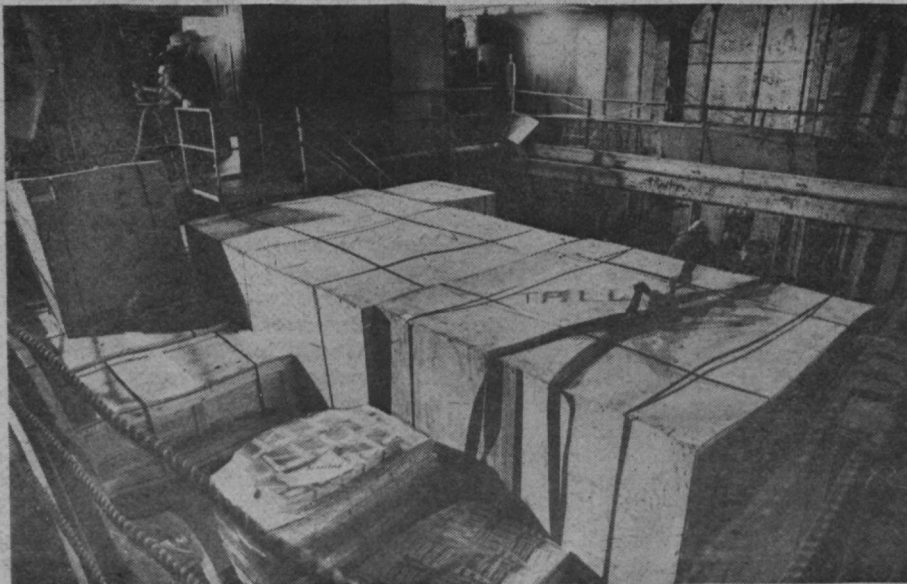
Kuni "immigratsioonivõimud" passide kallal pead murdsid, näitasid kadetid laeva. Kohaletoodud kaup võttis enda alla vaevalt poole ühest laadruumist (ikkagi hinnalised asjad). Teises laadruumis olid aset võtnud

poisid ise. Ruum on ümber ehitatud kahekorruseliseks, all töökoda, peal õppeklass, magamis- ja söögiruum üheskoos. Kõike tehakse laevas ise, toit pidi merel ühtviisi hästi maitsma. Siisõidul aga saadi tublit tormi, mis enamikul esimest



Paremal kapten Reine Bengtsson.

Ühes laadruumis kaup,

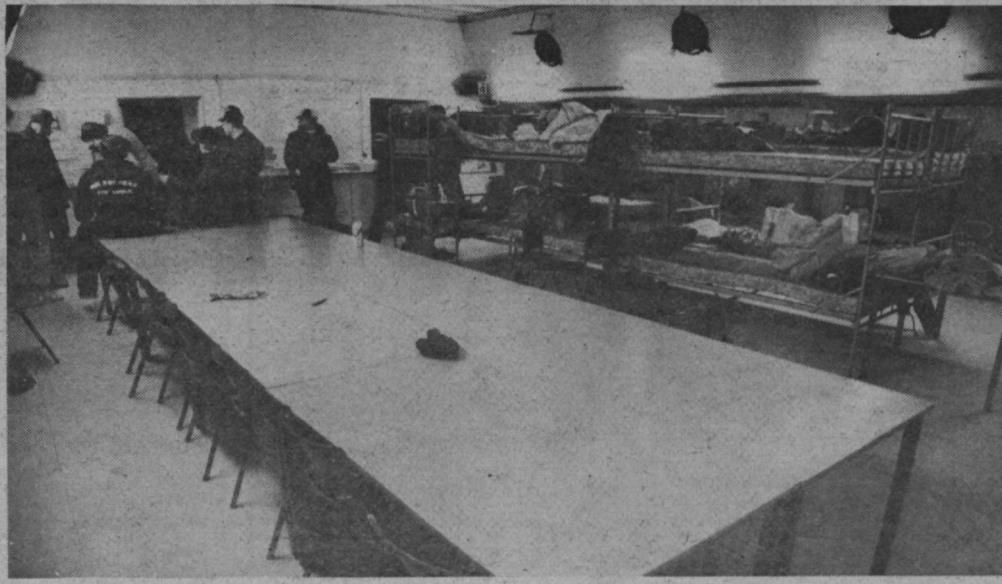


Tore on rooliratast hoida,

korda tunda tuli. Ka Tallinnas oldi esimest korda, sestap sobis hästi Eesti Merehariduskeskuse pakutud linnaekskursioon, samuti "Kalevi" korvpallivõistlus. St. Eriku gümnaasiumis õpivad ka tütarlapsed ja nii võis näha noormehi köögis ja tütarlapse tekil askeldamas. Kui aga üks neiu Leedust saabunud sugulastega kokku saama tõttas, poleks keegi uskunud, et moodne mini-seelikud daam oli äsja madrus.

Juba 15-aastasena merelelänud kapten Reine Bengtsson, ühtlasi gümnaasiumi õppealajuhataja, tutvustas kooli ja laeva õppetöökorraldust. Gümnaasiumi astutakse pärast põhikooli, esimene õppeaasta on tulevastel meremeestel ühine tulevaste energeetikutega. Teise õppeaasta alguseks tuleb teha valik laevajuhtimise ja laevamehaanika eriala vahel. Kaks aastat õpitakse rootsi ja inglise keelt, matemaatikat, elektri- ja raadiotehnikat, navigatsiooni ja masinaehitust. Kolm päeva nädalas ollakse koolipingis ja kaks päeva laeval. Sõidetakse põhiliselt Stockholmist saarestikus, kevadeti tehakse pikem reis Kopenhaagenisse ja Rootsi läänrannikule. Seekordne, praeguste kadettide esimene välisreis, oli n.-ö. faasist väljas, mitte päris programmikoha-

teises õppurid.



aga süüa tuleb ka teha.

ne, vaid tõeline tööreis: oli last ja oli ka torm — õpilaste jaoks oli see elamus.

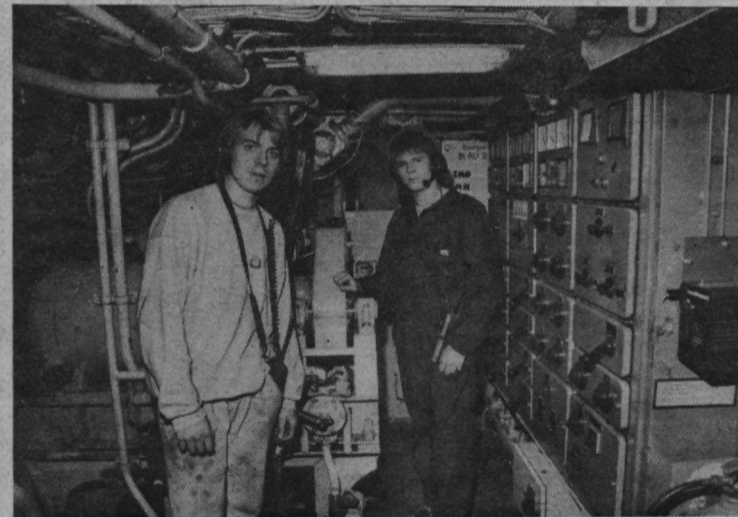
Neile oli väärt kogemus olla sellise ilmaga väljas ja näha, kuidas masin töötab, mõõta rõhku ja temperatuuri. Roolikambris nägid nad, mis tunne on juhtida laeva sellise ilmaga ja pimedas. Noormehed, kellelt öösel tormi ajal roolikambris küsiti, kas nad ei oleks tahtnud parema meelega soojas klassitoas olla, leidsid, et laevas on siiski etem.

Reine Bengtssoni kolleegid on ühtaegu nii laeva juhtkonna liikmed kui ka õpeta-

jad. Ainult pikemale reisile võetakse lisatüürimees. Kevadisel pikemal reisil peavad poisid juba ise oskama kõike, mida vaja. Laeval nad näevad, et kõike, mida nad õppisid, ongi tõesti vaja. Ning pärast praktikasõite saavad nad madruse või motoristi kutse ja tee kõrgkooli on lahti nagu ikka pärast gümnaasiumi lõpetamist.

"Ja meil on hea meel, et saime oma väikese kõrre sellesse kuhja kanda," lõpetab kapten.

Madli Vitismann  
Dmitri Prantsu fotod



Ka masinaruumis on noormeestel tööd.

Elmar Pettai

# Meresõda Läänemere põhjaosas 1941–44

(Algus 26. veebruari "Eesti Meremees")

## Eesti konservid

— Järgmisel päeval kästi meid minna Hangosse. Läkseme alguses hanereas ja hiljem kõrvalt maanteel, mis oli tiheidalt mineeritud. Õnneks olid aga miinid paigutatud märga maasse ja hiljem külmaga oli iga miini kohale tekkinud muhk. Meie ees oli omal algatusel läinud kaks soomlast, kes aga tee kõrval kõndides olid puudutanud sinna paigutatud traati, mis oli ühendatud miini plahvatusmehhanismiga. Mõlemad soomlased said surma.

Jõudes täiesti tühja Hangosse, saatis Pitkänen mind sadamasse. Ka see oli täis risti-rästi traate, mis kõik viisid kaubalaos taha. Seal, suure hirsikottide virma tagant leidsin kuus lennukipommi, mille sütikute külge kõik traadid olidki kinnitatud. Pioneerid pidid meile kohe järele tulema, kuid nad saabusid alles järgmisel päeval. Olime terve päeva Hangos üksinda.

— Täielikult segi löödud Tarvitajate Ühisuse kauplustest leidsime hulgaliselt eesti ja läti konserve. Soojendasime neid tulel ilma avamata ja kuumuse tagajärjel lõhkevad konservipurgid põhjustasid esimese ehmatus. Teine ime-lik asi juhtus siis, kui istusime maha sööma. Tundsime küll, et keegi istus vaikselt mu kõrva-

le, kuid ma ei pööranud talle mingit tähelepanu. Lõpuks ütles mu vastas istuv Paluoja, et vaata ikka, kes su kõrval istub. Siis vaatasin ja nägin, et see oli venelane.

— Neid hakkas seejärel tulema igalt poolt ja lõpuks saabus ka üks Rohuküllast pärinev eestirootslane, kes oli töötanud ühes Hango tiseritöökojas. Sinna viis ta meid magama, öeldes, et see on üks vähestest kohtadest, kus pole miine. Hiljem seadsime enast ilusasti sisse ühte villasse, kuhu sisenesime akna kaudu. Hiljem selgus, et üks polnudki mineeritud. Hiljem saatsid pioneerid vene vange majade uksi lahti tegema.

## "Stalini" saiajahu

Kolmanda detsembri varahommikul nägid vara tõusnud Eesti põhjaranniku kalurid Soome lähelt hallist udust esile kerkivat suurt viirastusliku laeva, mis hädalipuga katkenud mastis trüvis edela suunas. Tontlik laev möödus Naissaarest ja Suurupi maaninast ning trüvis madalikule Lohusalu lahes. "Jossif Stalin" oli kohale jõudnud. Praegustel merekaartidel on märgitud vraki asukoht.

Katkisest laevakerest uhtus lainetega merre jahukotte, konserve, võikaste ja palju muud. Rannarahvas käis igal hommikul "laarikut" otsimas ja mõnigi sai rannast jõuludeks saiajahu. Jahukotid olid

50-kilosed ja merevett oli neisse imbunud vaid paar sentimeetrit. Sees oli ilus, valge ja kuiv nisujahu. Ühest kotist jätkus pühadesaia küpsetamiseks kümnele perele.

Lohusalus toimus kaupade maaletoomine sakslaste korraldusel ja nende valve all. Laevas leidus peale toiduainete ka muud kraami, näiteks tekstiilkaupa ja siidkangaid. Ka eesti eksportvõi kastid olid Eestisse tagasi jõudnud...

Kuid laeval lausus mingisugune needus... Ühel tuulisel detsembriku hommikul läks randa tagasisõidul kummuli üks ülemäära lastitud mootorpaat ja 18 inimest uppus talviselt jääkülmas merevees.

\* \* \*

"Meie Kodu" 12. novembril 1986

## H. Balticuse märkmik

### Juminda, Dunkirk, Tsusima

Alles aastakümnete järel on hakanud erapooletuile ajaloolastele koitma Tallinna merekatastroofi ulatus augustis 1941 — see laevade ja inimeste masshäving seitsmes miiniväljas Tallinna ümber, peamiselt aga Juminda liinil.

28.—29. augustil 1941 lahkusid ümberpiiratud Tallinnast 4 N. Liidu konvolid, kokku 190 laeva 25 km pikkuses

reas, kandes ligi 30 000 inimest ja umbes 70 tuhat tonni röövitud kaupa. Kaubalaevadest hukkus miinidel iga teine, sõjalaevadest läks põhja või sai vigastada iga kolmas. Üle 10 000 inimese hukkus, neist palju sundmobiliseeritud Eesti noori ja poliitvange.

Seega loetakse Tallinna-Juminda hukatust nüüd ajaloo suurimaks merekatastroofiks, isegi Dunkirki evakueerimisega (1940) ja Tsusima merelahinguga (1905) võrreldes.

Tsusima merelahingus kaotasid venelased ümber maailma sõitnud Balti laevastiku tervenisti; 4800 surnut, 10 000 haavatut ja sõjavangi, ning tsaari mereväe prestiiži. 52 sõjalaevast pääses Vladivostokki ainult kolm.

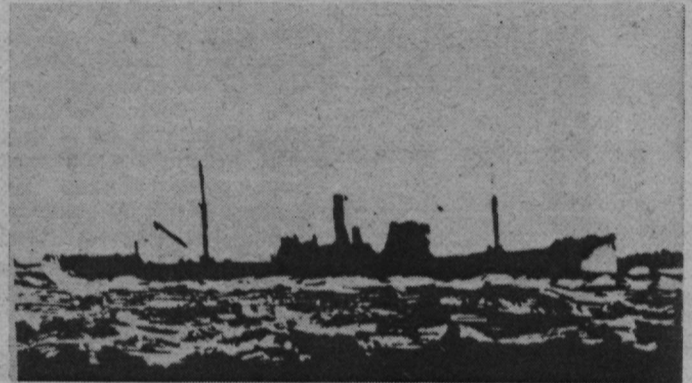
Dunkirkis ümberpiiratud 400 000 liitlasest päästeti 1000 eralaeva poolt Inglismaale umbes 330 000, kaotades "ainult" 108 laeva ja 9000 hukkunut, kuigi sillapea

kaitsmisel langes umbes 70 000 sõdurit.

Juminda miinilahingu ulatuse varjutasid sakslaste sensatsioonilised võidud ja "kotid" Ukrainas ja sise-Venemaal. Pealegi ei teadnud maailma avalikkus laeva- ja inimhuku arvuksid ega üksikasju. Ajakirjandus ei suutnud veel seedida, kuidas Hitleri-Stalini "igavene truu sõprus" üleöö muutus Churchill-Roosevelt-Stalini vendluseks, seega muutes Juminda katastroofi liitlaste kaotuseks, millest tuli pigem vaikida.

Aga suurvõimude rataste vahele jäänud eestlaste ohvrid Tallinna evakueerimisel olid suured; kadus tuhandeid mobiliseeritud, poliitvange, riigiametnikke, ohvitseri ja eriteadlasi. Samuti suur osa Eesti sõja- ja kaubalaevastikut: "Lembit", "Kalev", "Järvamaa", "Eestirand", "Alev", "Ella", "Argo", "Kumari", "Jaen Teär", "Vironia". /.../

LÖPP



"Eestirand" madalikul Prangli saare rannal

# Töötoajutt

## Jutustab Voldemar Konga

See siin on viimane töö. Ei teagi, kui kõrge ta oli. Ehitatud igatahes 1610. aastal. Raamatus on küll pilt olemas, aga see on tehtud pärast ümberehitamist. Siis tehti 20 meetrit kõrgemaks. Ta oli juba üle saja aasta vana, kui remonti tehti. Vanasti oli tal rõdu. Mudel on mul 42 cm kõrge. Ma olen ise seal rannas sõitnud, seal on madal maa, nii et torn võis küll kõrge olla. See oli üldse üks kõige lukuslikum tuleorn: siin all olid kuninga eluruumid ja kirik — igasuguste kuldviguritega. See tuleorn asus Prantsusmaal Bordeaux' linna lähedal jõesuus. Nüüd seal enam majakat ei ole, on maa-ale ehitatud.

Ehitis oli ju üleni puust. Kuidas seal üldse sai lahtist tuld teha?

Siin paistab vintsiruum olemas. See ülemine toru on arvatavasti rauast või plekist, ribid on näha. Ja see on tulepott — seda pidi saama alla lasta. Ja sädemed viib ju tuul kaugele. Aga eks katus oli ka vist plekist.

Laevamudelid olen samuti endale ainult fotod alles jätanud.

Uurijad ütlevad, et raiuti ühest puust plokk. See pole õige, uurijad unustavad ära, et tol ajal tehti laevas kole palju asju ise, mitte ei käidud

poes toomas. Ja tehti nii, kuidas kellelgi materjali käepärast oli. Ja mis riistu. Mina olen ühest puust plokki teinud. Leiavad selle nüüd kusagilt savi seest ja ütlevad, et 16. sajandi oma... Nii kergelt

mingi piir peab olema.

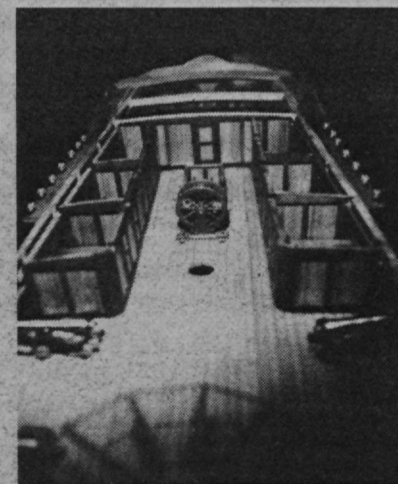
Sellel siin on kuus või seitse kajutit. Ei tea, kui palju tal ohvitseri peal oli. Kaks tükki oli vist ühes kajutis. Olen lugenud, et suurtükiohviter oli ja navigatsioonitüürmaneid ka paar-kolm tükki.

Ja siis oli neil tol ajal veel superkargu. See oli laadungi peremees. Kapten oli vastutav laeva eest. Aga laeva päästmiseks võib seaduse järgi laadungi merre visata. Nii et nemad olid omavahel tihtipeale tülis. Superkargu hakkas seal ju pirisema, kus tema kallist laadungit hakati merre ajama — no see on iseendast muidugi jäme näide. Tema huvi oli ju laadungis, ega tol ajal polnud veel kindlustusselt ega midagi, tema sai selle eest raha.

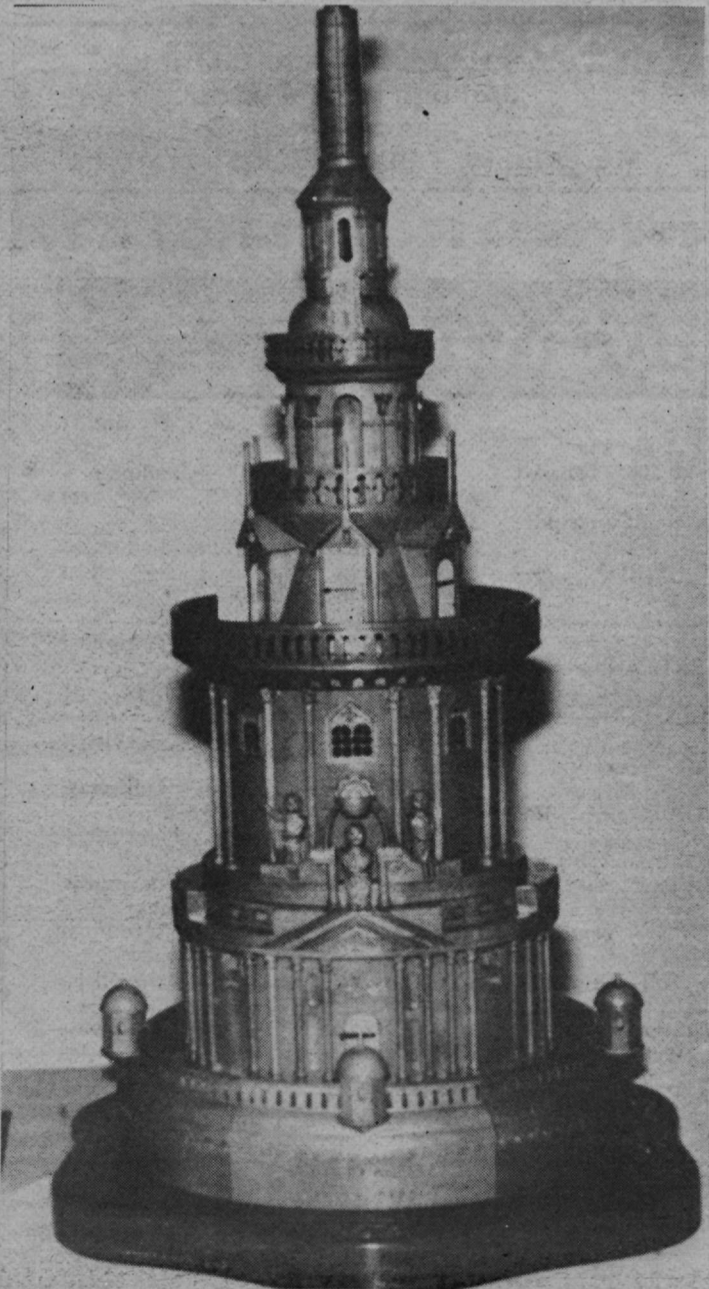
Kapten ise võis eralaadungit kaasa võtta niipalju, kui tema kajutise mahtus. Ja salong pidi ka olema: neil Ost-India sõitudel tuli ju kaupmehi vastu võtta ja neile napsi pakkuda, ega seda tünni peal saanud teha.

Ja praktikandi moodi mehi oli ka peal, nemad pidid samuti kusagil elama.

Kajutitel on kaks akent, aga klaase ees ei ole. See ei ole mudeli peal mitte minu viga, vaid nii oligi — ilma klaasideta. Kui laine viskas sisse, siis viskas. Seespool oli lükatav luuk või purjeriie.



ikka ei saa. Ega see ei ole kleidimood, et tänavu on ja tuleval aastal enam nii ei tehta. Laev on koletu suur ja kallist töö, teda peeti nii kaua kui vähegi võimalik. Ja kui vahepeal midagi muutus, ega siis ei hakatud vana laeva ära lõhkuma ja uusi asju sinna tegema. Kõik käis oma rada edasi. Aastaarvu on raske öelda. Jah, kuigi olen nõus, et



# Meie teeme ajalehte — pole veel päris valmis

1990. jõulurahu oodates, peaks toimetusel olema selge, milline näeb uuel aastal välja meremeeste ajaleht ja kuidas just me seda tege- ma hakkame. Oli ju aega küllalt agra seada — tervelt kolm kuud. Aga sellegipoolest pole see selge veel täna, 13. detsembril, kui vana aasta viimane number saab lõpliku kuju.

Meie teeme ainult, mida tahame teha. Oleme kavatsenud toimetuse viia olemasoleva juriidilise isiku juurde — lehe uus väljaandja uuest aastast on Eesti Meremeeste Liit, selle kohta on olemas volikogu otsus. Liidul kui peamiselt liikmemaksudele toetaval organisatsioonil ei ole mõistagi raha ajalehe väljaandmiseks. Selleks oleme kavatsenud koguda raha oma allarvele laevaomanikelt ja teistelt merendusettevõtetelt. Oleme kavatsenud sõlmida nendega lepingu, et nemad

maksavad meie kulutused kinni, meie aga teeme lehte ja anname rahakulutamise üle aru. Milliste ranasummade peale aga sõlmida leping, kui 1. novembri hindade põhjal koostatud eelarvet tuli 1. detsembri hindade põhjal veerandi võrra suurendada? Kes julgeks praegu, 1991. aasta detsembri keskel, prognoosida, milliste hindade (ja millise raha) keskel elame 1992. aasta detsembris? Otsime teed, et end lõputu kallinemise vastu kindlustada.

Et meil juba on Eesti Vabariik, siis leiame, et piisab, kui ajalehe nimi on lihtsalt

## "Meremees"

Uue aasta esimese lehenumbri jaoks on meil kogunenud juba hulk materjali, jätkame oma senist tööd senises koosseisus. Oleme kolinud oma esimesse toimetustuppa, mille aadressi leiame

ajalehe sabast. Et meil pole veel telefoni, ei kavatsenud seal esialgu pikemalt valvekorda pidada kui teisipäeviti kella 15–17. Kuigi tänases lehenumbris on mitu kokkuvõtet lugu, loodame hiljemalt jaanuari lõpus uut aastakäiku alustada.

## Täname!

Nagu ikka kõiki neid, kes küll otse toimetusse ei kuulu, kuid kel lehe valmimises oma osa on.

Meil on kogunud fotomees Dmitri Prants ja palju teisi fotograafe, kes kunagi abist ära pole öelnud. Laduja Ester Velberg peab toimetuse närvilise tempoga rahulikult sammu. Korrektor Gaida Leitan loeb tähelepanelikult üle ka punktid-komad, et tekst kirjakeelne oleks. Senine küljendaja Henri Toompere asus arvutite salapärasse süüvima Tallinna Tehnikaülikoolis, aga loodame leida uue,

kellega koostöö niisama hästi laabuks. Monteerijate Maie Selli ja Krista Sepperi näpuosavus annab lehele lõpliku väljanägemise.

Täname kõiki oma autoreid ja ootame neilt ka edaspidi kaastööd. Aga samuti täname kõiki neid, kes küll ise pole kirjutanud, kuid on huvitava loo jälile juhatanud või head nõu andnud eksitusi vältida.

Aitäh ja häid jõulupühi!

Uuel aastal müüme kohti sponsorreklaamis.

Oma toetajaid kavatsenud meenutada igas lehenumbris. Merendusettevõtted, kelle poole me pole jõudnud pöörduda, kuid kes peavad prestiizikaks toetada seni ainult eestikeelset meren-

dulehte, saavad igas lehenumbris näha oma firma embleemi, kui kannavad 2500 rubla üle Eesti Meremeeste Liidu arveldusarvele Elamu-Sot-siaalpanga Operatsiooni Valitsuses Tallinnas, kood 420 101 784 Eesti Meremeeste Liit, a/arve 2700 949 "Eesti Meremehele".

Veel müüme me veerusementreid merenduslaseks reklaamiks.

Nii palju ajaleheruumi maksab 10 rubla,

sponsorfirmadele poole vähem.

Lugejaile lubame, et üle kahe lehekülje me reklaamile ei ohverda.

Niisiis, elame veel!

Toimetus



## Päränd

Väike lisa:

Sellel postkaardil on Hørbürgeni tuletorn Gotlandil. Harjumatu vaadata, sest pole planku ümber, ja midagi ei ole näha ümberringi vedelemas. Oli meilgi kunagi nii?

## Austatud merendushuviline!

Kui soovite tellida 1992. aastaks ajalehte

## "Meremees"

(seni "Eesti Meremees"),  
saatke rahakaart 30 rublaga aadressil:  
200 001 Tallinn, Pikk 70

Eesti Meremeeste Liit  
ning märkige rahakaardi lõigendile  
oma täpne aadress.

Eesti Meremeeste Liidu  
üldkogu koosolek on  
25. jaanuaril kell 12  
Mereklubis, Tallinn, Uus-Sadama 14

## Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 16. detsembril:

"IVAN BABUŠKIN" — teel  
Houstonist Novorossiiskisse  
"70-LETJE OKTJABRJA" — teel  
Peterburist Quebeci  
"VIKTOR BAKAJEV" — Houstonis  
"KRISTJAN PALUSALU" —  
Dalianis  
"VIKTOR KINGISSEPP" — Mos  
"SKULPTOR MATVEJEV" — Riias  
"EMHAVEN" — teel Mersinist  
Antwerpeni  
"BORISS BUVIN" — Akabas  
"TALLINNHAVEN" — teel  
Antwerpenist Dakari  
"NARVAHAVEN" — teel  
Felixstowe'st Istanbuli  
"VAALHAVEN" — teel Hamburgist  
Mersini  
"LENINSKAJA GWARDIJA" — teel  
Tallinnast Roueni  
"ALEKSANDRA ARTJUHHINA"  
— Bandirmas  
"ANDREI ANDREJEV" —  
Conakryss  
"MAKSEM LITVINOV" —  
Conakryss  
"UNITRADER" — Mersinis  
"VASSILI ŠELGUNOV" —  
Freetownis  
"JOSSIF DUBROVINSKI" — teel

Las Palmasesst Nordenhami  
"NIKOLAI ŠVERNIK" — teel  
Tallinnast Libreville'i  
"JOHANNES LAURISTIN" —  
Tallinnas  
"JAAN ANVELT" — teel Abidjanist  
Algeirasesse  
"OLGA VARENTSOVA" — teel  
Singapore'st Dubaisse  
"IVAN RUSSAKOV" — teel  
Tallinnast Norrköpingisse  
"PAVEL DAUGE" — Hamburgis  
"MIHAIL KEDROV" — teel  
Kotkast Jeddah'sse  
"IVAN BELOSTOTSKI" — teel  
Bilbao'st Tallinna  
"ALEKSANDR VINOKUROV" —  
Algiers'is  
"VERA LEBEDEVA" —  
Perbandaris  
"IVAN POKROVSKI" —  
Iljitšovskis  
"VILJANO" — Calais's  
"GRUMANT" — Saguntos  
"GULBENE" — Nantes'is  
"KOHTLA" — Istanbulis  
"PAIDE" — teel Bedist Palmasse  
"POVENETS" — Tallinnas  
"RISTNA" — teel Huelvast

Conakrysse  
"HELTERMAA" — Algiers'is  
"SEGEŽA" — teel Tenesist  
Manfredoniasse  
"UNICARRIER" — teel Beverwijkist  
Annabasse  
"HUDOŽNIK NESTEROV" —  
Tallinnas  
"IVAN RABTŠINSKI" — teel  
Rotterdamist Tallinna  
"ARNOLD SOMMERLING" — teel  
Koperist Avilés'i  
"HUDOŽNIK PIMENOV" — teel  
Bremenist Tallinna  
"HUDOŽNIK KORIN" — remondis  
Loksal  
"KAPTEN KONGA" — teel  
Tallinnast Antwerpeni  
"KAPTEN VOOLENS" — Århusis  
"MEHAANIK KRULL" — teel  
Århusist Tallinna  
"JUNOI PARTIZAN" — remondis  
Loksal  
"KESSULAI" — teel Tallinnast  
Middlesbrough'sse  
"VIRELAI" — Tallinnas  
"MANILAI" — teel Tallinnast  
Avonmouthi  
"SUURLAI" — teel Københavnist  
Helsinkisse

"HEINLAID" — teel Helsinkist  
Århusi  
"VASSILI KUTŠER" — Tallinnas  
"FRITZIS GAILIS" — teel  
Tallinnast Pärnu  
"GLEB SEDIN" — remondis Loksal  
"FRITZIS ROZIN" — teel  
Kaliningradist Rotterdami  
"PAKRI" — Ventspilsis  
"AMBLA" — teel Tallinnast  
Ventspils  
"ANDJALFELD" — Fecampis  
"AEGNA" — Tallinnas  
"KABONA" — teel Peterburist  
Bremenisse  
"MOHNI" — teel Tallinnast  
Rotterdamist  
"RAPLA" — teel Peterburist  
Creekseasse  
"SEMJON ROŠAL" — Rotterdamist  
"TERIBERKA" — Tallinnas  
"VIRTU" — teel Rotterdamist  
Tallinna  
"SUURUPI" — teel Ventspilsist  
Moerdijki  
"OSMUSSAAR" — teel Ventspilsist  
Rotterdamist  
"OTEPAÄ" — Tallinnas  
"TAHKUNA" — remondis Loksal  
"LIVONIA" — Tallinnas

## Asutanud

Eesti  
Merelaevandus

EESTI MEREMEES

Järgmine number  
ilmub  
jaanuaris

TOIMETUSE AADRESS:

200001 Tallinn,  
Estonia pst. 10.

Valvetoimetaja on kohal teisipäeviti kell 15–17

Tallinna Ajakirjandustrükikoda  
Ofsettrükk  
Tellimuse nr. 5381  
Trükiarv 1500

Toimetaja  
MADLI  
VITISMANN