



MEREVEES

Ilmub
(vaheaegadega)
alates 1950. aasta
21. juulist

Nr. 12 (927)

Teisipäev, 20. oktoober 1992

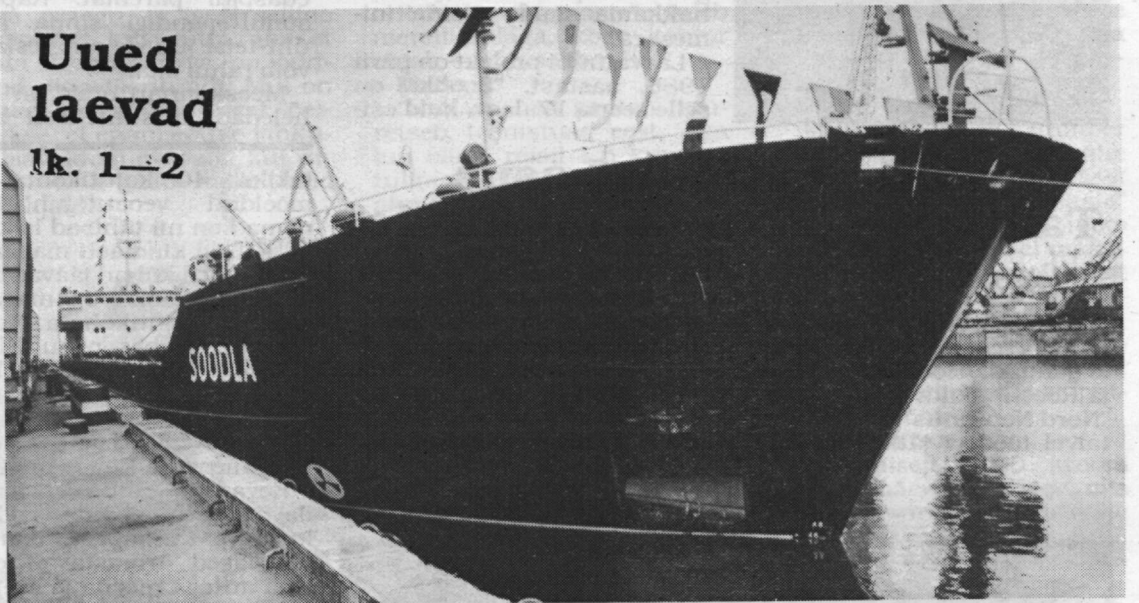
Hind 50 senti

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ „Ookean” nii ja teisiti lk. 3
- ☛ Merepäeva nõukiri lk. 3
- ☛ Pärand VI lk. 4
- ☛ Elmar Pettai — 80 lk. 6
- ☛ Mis saab „Ukust”? III lk. 7
- ☛ Merle XXX lk. 7

Uued laevad

lk. 1—2



D. Prantsu foto

Tulius kaubalaev

Ennäe, kui pikk, aga madal. Nojah, nn. jõgi-meritüüpi kaubalaeva Eesti Merelaevandusel seni polnud. Peadirektori asetäitja Rein Meindok rõõmustab: mitmelt maalt pakutud suurest hulgast valiti välja just Sormovo laevatehases tehtu ning kordaläinud tehing ärgitas ostma mitut laeva. Esimene neist, „Soodla”, jõudis Tallinna septembri lõpul. Mõõda jõgesid tõi laeva Peterburini tehase meeskond, seal vahetati lipp. Viiburist võeti Saksamaale viimiseks peale väetiselast. Teel sõideti kodusadamasse ning Eesti Merelaevandus tutvustas oma uut laeva ka ajakirjanikele.

Viimast laevaost oli Nikolajevi laevatehasest. Kolm ja

pool aastat tagasi saadi sealt „Kristjan Palusalu”. See oli veel aeg, kui laevu tellis, ostis ja jagas N. Liidu mereminiستيرium; ja plaanis vastse laeva nimeks „Kaarel Ird”... Ent iseseisvumine tähendab ise tegemist ja ise vastutamist. Seetõttu on merelaevanduse juhtidega korduvalt juttu olnud seni puuduvast hüpoteegiseadusest. Olemasolevaid laevu pantides oleks kaubalaevastiku uuendamise märksa kiirem, kergem ja otstarbekam. Laenatud raha eest ostetud laev asuks ju end kohe tasa teenima. Nüüd peab laevaostu raha enne n.-õ. taskus olema, see aga seab laevaostuks tuntuvaid piiranguid. „Soodla”

(Järg lk. 2)



I. Trapido foto

„Nord Neptunus” asus Tallinn— Stockholmi liinile

See 1977. aastal ehitatud (114,5 m pikk, 18,1 m lai) parvlaev tuli äsja Rootsi riigi nõusolekul kevadeni „Estline'i” käsutusse; hakkab lepingujärgse aja täis sõitnud „Maersk Frieslandi” asemel kaupa ja autosid, aga ka reisijaid vedama. Viimane asjaolu on eriti väärtuslik: seni sai laevaga Stockholmi üle päeva ja seetõttu tuli sageli päev varem minna, mis muutis inimeste kulutused tegelikult suuremaks. Nüüd on siis iga päev sõiduvõimalus kindlustatud.

Ajakirjanikele uut laeva tutvustades ütles „Estline'i” peadirektori k.t. HELDUR VAHER:

See pole küll nii hea laev kui tahaksime. Loodame, et

kevad, kui algab päris hooaeg, saame midagi kobe-damat, vähemalt samaväär-

se kui „Nord Estonia”. Too on küll natuke väike, mitte kõi-

(Järg lk. 2)



Uue laeva üle rõõmustavad sadama peadirektor Peeter Palu, merelaevanduse peadirektor Toivo Ninnas ja tema asetäitja Rein Meindok.



Uut laeva esitlevad „Estline-Eesti” peadirektor Heldur Vaher ja „N & T Estline AB” peadirektor Hans Laidwa.

Tulius kaubalaev

Luugid on pardast pardani.

(Algus lk. 1)



kohta arvas Rein Meindok, et laev teenib end tasa kolme aastaga.

Parim nüüdisaegne kaubalaev peaks olema suur teraskast. "Soodla" ongi neli laadruumi, mille luugid pea pardast pardani ulatuvad ning luukide vahel pole poome ega muud, mis laadimist-losimist segaks. Laev on 140 m pikk ja 16,65 m lai, süvis 4,5 m, kiirus 10 sõlme ja kandevõime 5500 t. Võib peale võtta sega- ja puistlasti, puitu või 140 merekonteinerit. Laevaperes on esialgu 18 liiget, edaspidi kavatakse hakkama saada tosina inimesega.

Laevatüübi projekt on pärit 1986. aastast. "Soodla" on selle seeria 17. laev, kuid esi-

mene, mis müüdi välismaale. Tsaariaegsel Sormovo tehasele, mis kuulus hiljem kaitseministeeriumile, on kapten Viktor Marussevi hinnangul tugev tehniline potentsiaal. Seal on ka taibatud, et rikas tellija sõjavägi tuleb unustada ning elu nõudel on ümber orienteeritud kommertstegevusele. Laeva vastuvõtuks tehases kulus 4 kuud, ehituskvaliteet rahuldab, sest tehase oma vastuvõtutalitus oli piisavalt karm. Ent iseasi on see, et jõelaevnikud pole nii nõudlikud kui meremehed.

Roolikambrit ajakirjanikele näidates mõnits Eesti Mere-laevanduse peadirektor Toivo Ninnas, et ega see tänapäevata küll ole, ja lubas edaspidi paremat. Kapteni sõnul pandigi sinna juba üht-teist juurde ning esialgu võib rahul olla.

Meeskonnaruumid on küll heledad ja suhteliselt ava-

rad, kuid ebaõnused. Kapten Viktor Marussev: "Kui me oleksime midagi juurde soovinud, oleksime juurdemaksu eest saanudki, kuid praegu on laevas kõik projekti järgi. See on töölaev, erilisi mugavusi laevaperele pole, kuid sanitaar- ja muud norme on järgitud. Vaibad ja pildid tulevad — praegune interjäär on nagu uues korteris, mis pole veel sisse elatud."

Ilmselt tuleb seda aega, millal sealmail laevu inimestele ehitatakse, veel oodata. Kuid... Me nurisime, kui Venemaa Eestit küllalt välismaaks ei pea, ent "Soodlaga" juhtus vastupidi. Kui hakati laeva Tallinnast väljasõitu vormistama, avastas toll, et vastsel laevaomanikul on välismaalt ostetud kauba eest tollimaks tasumata. Makstigi kiiruga. Laeva hinnale lisandus üle veerand miljoni dollari. Madli Vitismann



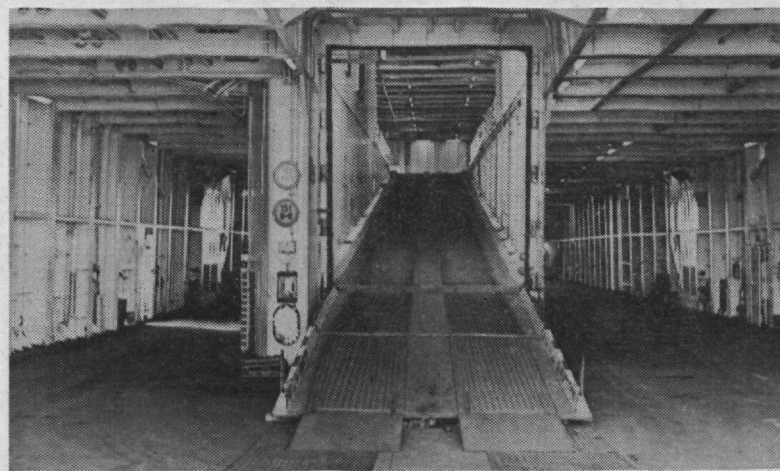
Kapten Viktor Marussev.

„Nord Neptunus” asus Tallinna—Stockholmi liinile

(Algus 1. lk.)

gile pole jätkunud kajutikohiti, aga enam-vähem on rahule jäänud. Hooajal Gotlandi ja Rootsi mandri vahet sõites "Nord Neptunus", millele seal talvel tööd ei jätku, on küll

rohkem kauba- kui reisilaev, aga võimalused sellega reisi- ja vedada on siiski head. Mahuks kuni kolmsada inimest, aga katsume piirduda 150—200-ga, et reisi- ja enestel mugavam oleks, kohvikus ja baaris järjekordi ei



tekiks. 40 kajutikohta on mõeldud veoautojuhtidele; nemad on nii tähtsad isikud, et peavad kindlasti magama, aga mõned kohad jäävad alati teistegi jaoks. Ja magada saab ka kajutikohata. Autotekk on umbes nagu "Nord Estonial". Viimase jaoks loodame head pehmet talve, selle jääklass pole nii hea kui "Nord Neptunusel", mida Balti mere jää küll ei mõjuta.

Kevadel "Neptunus" asendava laeva peame leidma kindlasti Euroopast. Skandinaavilased armastavad eriti oma autoga reisida ja seetõttu ei saa me võtta puhtalt reisi- ega puhtalt kaubalaeva. Ja et meil on õõliin, siis on tähtis kajutimaht. On tarvis hulka väikesi kajuteid, sest kes siis väga mitmekesi koos olla tahab.

Tõenäoliselt hakkab too laev sõitma Eesti lipu all ja Eesti meeskonnaga. Seda on esiteks palju kergem kinni maksta, ja teiseks saaksime niimoodi ka Eesti tööturгу aidata, sest tegevust jaguks 200—300 inimesele. "Nord

Neptunusel" on nagu "Nord Estonialgi" peal puhtalt Rootsi meeskond. Kevadel, meie meeskonna sõitma hakates jäävad esialgu peale ka rootslastest suhturid, sest taset tahame igal juhul hoida. Eestis ju niisuguse reisilaeva teenindamise kogemusega inimesi polegi, "Georg Otsa" omad välja arvatud. Ning tegelikult on Helsinki ja Stockholm liini reisi- ja kauba- ja vahe sees ka. Rootsis on valmis töötajad hoobilt võtta, meie peame need enne ette valmistama.

Küsimusele, kuidas Tallinna piirivalvega uuemal ajal hakkama saadakse, vastas hr. Vaher:

Algul, kui eesti poisid ametisse hakkasid, olid nad hirmsasti väge täis. Tundusid hullemad kui enne venelased. Nondega sai ikka kokku leppida, lähenesid asjale loominguks. Aga nüüd on meie poisid juba mitu kuud töötanud, ja pole viga.

Mismoodi toll praegu elab, on minu jaoks lausa müstika. Metallivedu käib ikka

veel. Mõni koorem läheb Rootsi nii, et toll ei teagi.

Aga passe visatakse merre nüüd vähem. Vahepeal sõitis Rootsi passipolitsei kaks nädalat kaasa. Rahval võeti ukse peal — sest laev on Rootsi territoorium — passid lihtsalt käest ära.

"Estline'i" Rootsi-poolne tegevusdirektor HANS LAIDWA rõhutas:

Tähtis on, et siin oleks igapäevane liiklus. Kaotasime kliente, kui pidime vahel veoautod kaile ootama panema.

Hr. Laidwa meenutas, et äärmisena oleks ta 1991. aastal poliitilise olukorra pärast pidanud liini kinni panema. Aga 20. augustil otsustas ta, et laev läheb. Sel hetkel oli see vist ju ainus tee välismaalt Eestisse. Tänavuse kaheksa kuuga on "Estline'i" käive muidugi juba soolindne: veetud on üle 160 000 reisi, ligi 13 000 sõiduaudet ja kaubavedu näitab ligi 60 000 jooksvat meetrit.

Mari Vamba
Isi Trapido fotod

PÄHKLIKOOREGA PESUVANNIS

Nii nimetas oma viimast Saksamaalt koju sõitu kapten Vello Muru. Maal on ta Veeteede Ameti meresõiduohutuse talituse juhataja, ent Saksamaalt tuldi koos "EVA" tüürimehe Sulev Nuutmanni ja vanemehaanik Kunnar Nilbiga meritsi. Sõit kujunes üle ootuste vaheldusrikkaks.

Kapten Muru jutustas:

Lennukiga sõitsime Frankfurti, sealt viidi meid bussiga Bremenisse, kus tehti põhjalik ekskursioon merepääste-keskuses. See on tõeliselt nüüdisaegne, INMARSAT-side on Atlandi ookeani ning osaliselt ka India ja Vaikse ookeaniga. Neil lasub vastutus kogu regiooni eest, ent korraga on töö ainult kaks meest.

Nägime uusi päästelaevu. 27 m pikkuse laeva kiirus on 26 sõlme, 3 masina võimsus 3500 hj. Tule kustutamiseks käivitab üks peamasin tule- ja põlvõimsusega 2200 m³ vett tunnis. Teki-ehituses on kaks veekahurit. Kui need ahtrisse suunata, võiks sel moel saada sõidukiiruse 10 sõlme. Ahtrist võib välja sõita kahe mehiga tütarlaev, kui on vaja madalas vees inimesi päästa või puksiroti üle anda. Omal jõul sõidab see tagasi emalaeva ahtri peale, kus on lukustussüsteem, mis laevukese paigale kinnitab.

Kogu päästevarustus on täiesti nüüdisaegne.

Meie sõidu eesmärk oli Saksamaalt ära tuua Eesti Vetelpäästeühingule kingitud päästelaevad "Poel" ja "Darßer Ort". Meie kolmekesi läksime "Poeli" järele.

Bremenist sõitsime bussiga Darßer Ort sadamasse Rostocki lähedal. See sadam on ainult üks kai vaikeses lahesopis, kus päästelaevad seisid. Darßerist sõitsime Sabnitz dokumende vormistama. Kokkuleppele sakslastega tulime Saksa lipu all, Saksa nime ja kutsungisignaalidega. Saime sel moel raha kokku hoida ja vältida sõitu Bonni Eesti saatkonda lipuvahetust vormistama.

Sabnitzist hakkasime esmaspäeval tulema, ent õhtuks tõusis tuul ja me palusime Bornholmist Rønne sadamast varjupaika. Teisipäeva hommikul tulime sealt välja, kuid jälle tõusis tuul 13 m/s, läksime Kalmarisse varju. Ootasime seal terve öö ja päeva tuule vaibumist. Seletasime, et meil pole riigi- ja tsiviil-laev, sest kuulub ühiskondlikule vetelpäästeühingule, mil pole riigiga pistmist. Ostsime kütust juurde ning tulime neljapäeva hommikul välja.

Kell 3 päeval jõudis meile järele rannavalvelaev ning palus politseiprefekti käsul

Oskarshamni tagasi pöörduda, et seletust anda, miks riigilaev luba küsimata Rootsi sadamasse tuli. Kutsusime neid oma laeva, kuid tuul oli liialt vali, seetõttu pidasime läbirääkimisi raadio teel. Selgitasime veelkord kõike, ka seda, et Saksa lipu all oleme Saksa poole loal suurest kokkuleppest — Eestis on Saksa saatkond olemas, kus laeva tasuta ümber registreerime. Rannavalvele oli kohe selge, et tegu pole riigilaevaga, ent poliitset- ja sõjaväevõimude esindajale pidime kaua ja põhjalikult selgitama, miks ja kuidas. Olime Oskarshamnist piisavalt kaugel ja mul tekkis küsimus sellestki, kes meie kütusekulu korvab, kui tuleb jälle juurde osta. Seda nad ei tahtnud teha ja kuna olime sedaviisi asjaolusid selgitades juba territooriume piirini jõudnud, lasti meid minna ja paluti Rootsi vetesse enam mitte tulla. Mõne aja pärast võttis rannavalve meiega uuesti ühendust ja küsis kinklepingu kohta. Meie omakorda palusime luba Gotlandi ja Gotska Sandö vahelt läbi sõita. Mõne aja pärast vastati meile, et olete vabad mehed vaba maa laeval ning anti luba.

Selleks ajaks oli "Darßer Ort" suitsutoru katki läinud, nii et sõitsime Visbyse seda remontima. Kutsusime tolli ja poliitset hülisõhtul välja, nood olid väga sõbralikud. Rääkisime oma loo uuesti ära, nad said aru küll ja tegid oma tööd.

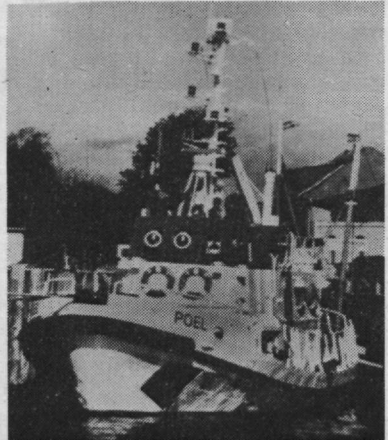
Laupäeval tulime Visbyst välja. Meri oli vaikne, pühapäeva hommikuks jõudisime Lehtmassile. Ilma halvenemise tõttu jõudis "Poel" Dürhamis peatudes Tallinna alles teisipäeval. Nii venis nädalaseks plaanitud reis kahe nädala peale. Saksamaal võeti meid väga hästi vastu. Oleme Saksa Merepäästeühingule väga tänulikud, nad panid meile ka toiduaineid ja kütust kaasa. Tõsi, reis venis oodatust pikemaks, seetõttu pidime mõlemad juurde ostma.

Rootsi rannavalve oli väga arusaaja, täitis vaid käsku. Saan neist täielikult aru, sest Eesti ja eestlaste nimi on Rootsis määratud. Meil oli Kalmaris tükk tegu, et asja selgitada. Neil on ju kurbi kogemusi "Piretiga", mille pole ei lipu- ega omanikutunnistust ning muid nõutavaid dokumente, lisaks tuli maksmata lootsimaksu pärast. Sõõme seda suppi, ja mitte viimast korda.

Nüüd on mõlemad laevad Eesti lipu all. "Darßer Ortist" on saanud Vetelpäästeühingu "Britta". Ex-"Poel" on antud tänu Vetelpäästeühingu juhtkonna heasoovalikkusele ja perspektiivitundele tähtajata rendile Veeteede Ametile. See on nüüd rannavalvelaev "EVA-006". Ta pole küll kuigi kiire, kuid rannavalvelaev polegi mõeldud paugutamiseks ja tagaajamiseks. Püsib, kui fikseerilakse seadusrikkumine ning saadakse teada rikkujate nimi, rikkumise kellaeg ja muud asjaolud. Karista-

mine käib teisi, rahulikumaid teid mööda.

Nii et "Poel" ei olnud riigilaev, ex-"Poel" aga on, ja saab edaspidi liputriibud nina.



"Poel": pikkus 18 m, laius 5,2 m, süvis 2 m, kiirus 8 sõlme.

21. oktoobril lähevad "Britta" ja "EVA-006" esimesele Vene, Eesti ja Soome laevade ühisõppusele, mille korraldab Soome. Ilusa ilmaga tehakse õppust Helsinki majaka lähedal, halva ilmaga Harnaja lootsijaama juures. Veeteede Ametist osalevad rannavalve koordineerimiskeskuse juhataja Tiit Tuikka ja rannavalvetalituse töötaja Valdo Välja ning meresõiduohutuse talituse peaspetsialist Eino Ots.

Üles kirjutas
Madli Vitismann

"Ookeanist" ja kaugpüügist nii ja teisiti

Esimestest kaugpüügiekspeditsioonide korraldamise katsetest moodus just tänavu poolsajand. Meeldetuletuseks. Osaühisus "Kalandus" korraldas esimese heeringapüügiekspeditsiooni Islandi vette 1932. a. Lähimineviku formuleeringule "Kala-tööstus on (oli) ENSV toduainetööstuse juhtiv haru" aluseks olnud intensiivne kaugpüük on sattunud olukorda, mis paljudele on arusaamatu: ta ei toimi enam vanal viisil. Suurkoondise "Ookean" eksistents vana malli järgi on võimatu. Inertist on seal toimitud juba üle aasta, nüüd on ametisse astunud uus peadirektor Jaak Põllu, kellele loodavad nii alamad kui ka üleamad. Probleemidepuntra lahtharutamine ei ole kerge, sellepärast piirdugem vaid mõningate arvamusalvustega kaugpüügi kohta.

PILK VÄLJAST

Lauri Vaarja, Kalaameti peadirektor:

"Kalaameti üks põhikohustus on kalanduspoliitika väljatöötamine ja selle elluviimine. See peab olema orienteeritud sellele, millele meie riiki: turumajandusele ja vabale ettevõtlusele. Me ei saa kindlasti jätkata seda kalanduspoliitikat, mis meil on siin seni olnud ning toonud siia suured võimsused ja suure tonnaaži, mis vajab ressursi kaugelt rohkem kui meie veed pakkuda võivad. Iga aastaga läheb kala kättesaamisega välisvetes üha raskemaks, ka riigid hakkavad rohkem muret tundma oma ressursi pärast. Kui suurettvõtted, ka "Ookean", läid ilma Moskva-

poolsest juhtimisest, hakati süüdistama, et Kalaamet ei juhi ega tee. See, et suurte kokkutõmbamisel tekib töötute mass, on iseküsimus. Suure laevastiku näol on meil rikkus olemas. Varandus aga toob muret ja vastutuse, mida alati ei mõisteta."

Per Wramner, Rootsi Kuningriigi Kalaameti peadirektor:

"Suurt majanduslikku tähendust omav eriline probleem on seotud ookeanipüügilaevastikuga. Kuna ülemaärane kapatsiteet selles piirkonnas on tõenäoliselt tähelepanuäratav, on laevastiku kasutamise alternatiivid (incl. müümine, rentimine) suure tähtsusega. Peab arvestama ka ajafaktoriga, kuna ookeanipüügi laevastiku müük teiste Ida-Euroopa maade poolt võib hakata lähitulevikus suurenema."

Peter Riggs, Newcastle-upon-Tyne'i ülikooli rannikumajanduse keskus:

"Märkimisväärne on, et ligi 90% kalalaevastiku püügist läks Idaturule. Võib-olla võiks kaugpüügi elushoidmiseks osa laevu maha müüa näiteks Namibiale, Argentinale, Indiale?"

PILK SEEST.

Peadirektor Jaak Põllu:

"Kalanduse arengut reguleerivad riikidevahelised suhted. Ressursikaitsega tegeletakse paljudes maades, kuid säilitada ookeanipüüki samal tasemel, kui see oli veel viis aastat tagasi, on väga küsitav. Me ei planeeri Eestis ookeanilaevastiku säilitamist mahus, mis oli aasta tagasi või ka täna. Praegusest 57 laevast läheb aktiiv-

seks tegevuseks ca 30 laeva, mis on vaja viia kiirele ja põhjalikule moderniseerimisele. On laevu, mida ei tasu remontida ega moderniseerida. Osa peab minema vanarauaks, mida pikka aega ei olnud võimalik teha seaduste puudulikkuse tõttu. Ei ole mõtet lasta laevadel töötada ainult selleks, et tasuda eksploatatsioonikulud ning maksta palka. Töö peab olema efektiivsem, aga selleks on vaja suuri kapitalimahutusi, mida meil siit pole võimalik saada. Kuna "Ookean" on riigiettevõtte, suhtutakse välismaal meisse umbusuga. Et muuta laevastik efektiivseks, oleks vaja paigutada igasse laeva vähemalt pool miljonit dollarit. EV-l seda raha ei ole. On ettepanekuid koostööks USA-st, ka mujalt. Aga praegu — isegi selline probleem, kust võtta raha, et osta sigarette laeva, on jõudnud dispetšeritundi. Mul on ühest asjast hea meel: öeldakse, et enam ei tule lahkumisavaldusi nii palju kui varem. Ehk jääb meile häid töötajaid."



Vastne „Ookeani“ peadirektor Jaak Põllu.

Kapten:

"Olen lõpetanud kalakooli 1958. aastal, sest ajast sõidan. Praegu elame veel vanast rasvast, võrgud-traalid kasutame ära laevast laeva. Kütuseprobleem tekkis kohe pärast Eesti lahkulöömist. Eelmise reisi ajal seisime

seitsmest kuust kaks. Siis saime ühe firmaga kokkuleppele, neile müüdüd kala eest saime kütust. Ööpäevas kuulub meil 16 tonni kütust. Praegu, pärast koondamist on meeskonnas 77-st mehest järele jäänud 62. Raske on kalatsehhis, kus on palju käsitsitööd. Aafrika vetes on iga aastaga raskem püüda: nad ei taha meid enam nii väga. Ja näiteks seda peab teadma, et seal tahetakse tervet stauriidi, mitte peata nagu meil siin. Paljud lähivad ära, sest palk on väike ja varem olnud valuutateenimisvõimalus on kesiseks jäänud, paljudes sadamates ei maksta palka välja. Põhjusks tuuakse akreditiivide puudumine. Aga meile tulevad isegi siin pukserite hinnakirjad dollariinvestuses.

RTMKS "Heinaste" tuleb merelt kalaga, kogu kontor ootab — ehk saab raha."

Madrus:

"Meil on hea kapten, mu-retseb teenistuse eest. Aga kui olime reisel 1,5 kuud ja tulime tagasi, saime kätte ainult avansi 100 krooni ja see oligi kõik. Keegi ei ütle, millal palga kätte saame. "Heinaste" on hea laev, uus, ja ka elamistingimused on head. Fääri saarte piirkonnas läks hästi, saime korralikku söögikala, lisaks sellele peaks olema kütuse kokkuvõtte. Kuidas aga edasi läheb, kes seisaks meie huvide eest, seda ei tea. Ametiühing on, aga rohkem küll iseenda tarvis."

Treial:

"Kaptenid on kõik ühes mestis ja nendega vaielda ei saa — öeldakse, et hakka astuma. Kui reisi minnakse, ei tea, kui palju teenid, kes ja kuipalju millegi eest maksab. Kui küsid, öeldakse, et kõik on ärisaladus. Kui me olime püügil Islandi ja Gröönimaa vahel, oli meil mitu vahendajat: tegime tööd lätlastele, kel leping inglasega.

neil omakorda leping jaapanlastega. Aga iga vahendaja tahab oma tasu saada! Nii tuligi välja, et Korea baasi peal töötav filipiinlane (eurooplase jaoks väga madal astmel seisev) saab mitukümmend korda kõrgemat palka. Ja siis veel tahetakse sind pooleldi pettusega teiseks reisiks merele saata, kusjuures sanhügieeni vahendidki on otsas. Meie laev oli juba terve ööpäeva kodusadamal asemel uude püügerajooni sõitmas, kui asi välja tuli. Ainult tänu üksmeelele, et kõik kõiki toetasid, sai see otsus muudetud. Aga midu — mis oma õiguste eest sa seisad, kui mustad nimekirjad on ikka olemas, kui endistviisi ettekandeid tehakse. On ka neid, kel õiget elamist pole, see ei ütle ju sõnagi vastu. Inflatsioon söi viimase rublapalga nii ära, et naerma ajab. Eelmise reisi puhkuse- raha on veel saamata."

Külmutusmehaanik:

"Mul on kassa number pika palgaootamisega pähe kulunud. Iga päev öeldakse: "Homme." Ometi "Heinaste" tuli ja sai head kala, miks siis inimeste raha ei maksta? Ametiühing ei hooli neist asjust midagi, maks on palgalehe järgi maha võetud. 0605-le tuli teade Eesti kroonist kolm nädalat hiljem. Kauts sa niiviisi paljast patriotismist töötad?"

Peadirektor:

"Keskmiselt 5000 krooni maksab päevas see laev, mis enam kunagi merele ei lähe ja kala ei püüa — vanaraud, sadamas. Aga "Ookeani" tulevik ei ole perspektiivitu!"

FAO Kalandusosakonna ülevaade maailma kalandus-situatsioonist võtab laias laastus kokku ka kalanduse tulud-kulud ning resultaati on: kalapüügilaevastik töötab kahjumiga kogu maailmas. Aga — mõnel pool töötab ta suure kasumiga!

Reet Naber

Merepäeva nõukiri

Sihtkapitali "Nõupäev" ettepanek valitsusele eesti merekontseptsiooni koostamiseks

Ettepanek on sündinud Läänemere "Hiiumaa" pardal ja Kuivastu sadamas 14. juulil sihtkapitali "Nõupäev" merepäeva, kus osalesid "Eesti Merelaevandus", "Tallinna Sadam", "Eesti Kalatööstus", "Esmer", "Ekton", "Viru Rand", "Kallaste Kalur", "Pärnu Kalur", "Hliu Kalur", "Saare Kalur", Koguva erakalurid, Käsmu KLO, "West", "Merekaru", "Moonsund Shipping", "Sigma", "Estonian Air", "Asto", "Eesti Kultuurifilm", "Viser", meremeeste ja kalandusliit, veeteede, kala-, piirivalve- ja riigivaraamet, tööstus-, transport-, põllumajandus- ja keskkonnaministeerium, "Eesti Raudtee", Balti Transportakadeemia, Ökoloogia ja Mereuuringute Instituut, Saaremaa Merepääste Selts, Meremuuseum, biosfääri kaitseala ning teiste asutuste, organisatsioonide ja firmade töötajad, vallavanemad, kapten Helmut Lelov Floridast, Eesti Kongressi Majanduskogu esimees Edvin Nugis ja ekspert Tiina Benno, EV Ülemnõukogu saadikud Hillar Eller, Kaiju Ellik, Heldur Peterson ja Vaino Väljas, 40 ajakirjanikku pluss rannarahvas ja muu publik.

Sihtkapitali "Nõupäev" eksperdid merepäeva rahvaaru- telul olid EV Riigivarameti

peadirektori asetäitja Heigo Ennok, TA Ökoloogia ja Mereuuringute Instituudi osakonnajuhataja dr. Evald Ojaveer ning EV Keskkonnaministeeriumi peaspetsialist Veljo Ranniku.

Merepäeva juhtisid Valve Kirsipuu ja Märt Müür.

MEREKONTSEPTSIOONI LÄHTEALUSED

1. Eesti merekontseptsioon tuleb koostada kompleks-programmina, mis lähtub põhimõttest, et Eesti on mereriik ja Eesti poliitika peab olema mereriigi poliitika. Programm hõlmaks nii merelaevanduse kui ka kalanduse, nii sadamad kui ka nende sidestuse maismaa- ja õhustranspordiga, nii kaadri- kui ka ökoloogiaprobleemid. Sadamate muutmine töötlemiskeskusteks on ökoloogilisest seisukohast vale. Eesti merd on vaja käsitleda kui töötavat ökosüsteemi.

Tuleb luua merekadaster.

2. Kompleksprogrammi väljatöötamiseks oleks otstarbekas moodustada Eesti Merekontseptsiooni Komitee.

3. Merekontseptsiooni loomise määrav märksõna on OMAND. Eesti meri vajab peremeest. Peremeest vajavad kauba- ja kalalaevad, sadamad ja majakad, mere- ja kalatööstus. Põllumajandusre-

formi seadus tuleb kohaldada rannakalandusele. Seadusandlus peab soodustama mereettevõtlust, eralaevakompaniide teket. Rahvusvaheliste skandaalide vältimiseks on tarvis kiiresti lahendada hüdrograafia sõjaväestatuse probleem.

4. Eesti meremajanduse ja mereelu juhtimine on killustatud. Loodav merekontseptsiooni komitee võiks programmi raames arutada Eesti Mereministeeriumi asutamist.

5. Eesti peab välja kujundama eeskujuliku veeteede teenistuse. "Tallinna Sadama" suurprojektide kõrval ei tohi unustada väikesadamate taastamist ja rannalaevanduse arendamist, kaasa arvatud liitriveod Narvast Pärnu. Väikeste meeskondadega ökonoomsed rannalaevad võiksid sõita põlevkiviõliga ja siduda Eestiga nii Läti ja Leedu kui ka teiste lähemate Läänemere maade sadamad. Veeteede kordapanek on valitsuse ülesanne. Teatavasti eeldab see ka jäälõhkujate muretsemist.

6. Arendamist nõuab praami liiklus saarte ja mandri vahel. Praami tuleb vaadelda kui maanteepikendust ja vastavalt sellele ülevõetud riigikassast ka finantseerida.

7. Uutele alustele on vaja seada sadamaid maismaa-transportiga sidestavate vahendustööde, mis seni käib sotsialistliku malli järgi — aeglaselt ja kohmakalt. Eeskujuks kõlbaksid põhimõttelised suunad, mis kavandatud Helsingi ja Tallinna sadamate

koostöölepingus.

8. Eesti merepoliitika peaks igati kaasa aitama reisilaevanduse väljarendamisele, luues tingimused alternatiivsetele ettevõtlusvormidele.

9. Tähelepanuväärne sissetulekuallikas võiks olla mereturism, mis eeldab jahisadamate süsteemi rajamist.

10. Nii endine kui ka praegune valitsus on lubamatult vähe pööranud tähelepanu kalapüügile. Merekontseptsiooni tuleb lülitada Eesti kalandusprogrammi, lähtudes omandireformi seadustest. Kalapüügil peab kaduma mentaliteet "Riistad riigi, kala minu". On vaja määratleda ookeani- ja rannapüügi otstarbekas suhe, vabaneda senisest ülikulukast püügitehnoloogias ja mittevajalikust toodangust, organiseerida turu-uuringuid, prognoosida optimaalsed tootmismahud ja kasum, koostada projektid väliskapitali kaasamiseks. Valitsuse ülesandeks on kogu seda programmi toetada ja rahvusvaheliselt kokku leppida püügiliimidid.

11. Kalamajanduse elavdamiseks oleks valitsusel tarvis mõelda kaluriite maksusoodustustele.

12. Äärmiselt oluline on ümber korraldada mereharidussüsteem, luua stiimulid eesti soost noormeestele õppida kapteniks. Praegu on 85% Eesti meremeestest mitte-eestlased. Riiklikus kalalaevanduses on 6800 töötaja hulgas eestlasi vähem kui 300. Kaadri asendamisel pole oodata kiiret muutust, seda

enam peab püüdma ära kasutada kõiki käepäraseid võimalusi. Alustada Tallinna Merekoollist, toetada Käsmu ja Kuressaare Merekoollist taastamist mõtet.

13. On koostatud Eesti meremeeste seadus, kuid Eesti Ülemnõukogus pole see sahtlifest lauale veel jõudnud. Läbi vaatamata on ka merekoodeks. Veeteede Ameti peaks neid asju koordineerima ja kiirendama.

14. Eesti ei saa hakkama ilma oma meresõnajõududega, mere- ega rannakaitseta. Need tuleb luua.

15. Ranniku ja saarte asustuse püsivust aitab tagada kompleksne sotsiaal-majanduslik uurimisprogramm. Selle koostamiseks on soovitatav arvesse võtta Soome Uusimaa läänis kasutatud meetodikat.

Toimetusele. Tõime siinkohal ära 10. oktoobri telesaates "See mõnus tunne — omanik" käsitletud "Läänemere "Hiiumaa" pardal ja Kuivastu sadamas sündinud ning valitsusele esitatud nõukirja". Sündmusest endast oli juttu meie ajalehe 20. augusti numbris, ent tollest dokumendist mitte, sest 14. juulil toimunud merepäeval seda osalejale ei esitatud. Pigem on see dokument, nagu telesaate põhjal võib järeleda, siiski laua taga sündinud kokkuvõtte merepäeval kõlanud hüdrolauseist. Aga võib-olla leiab keegi sellest midagi uut.

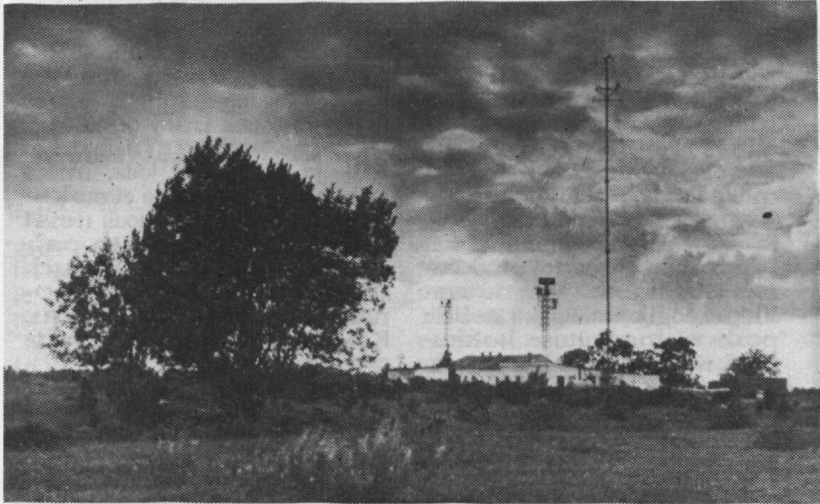
Päränd



OSMUSSAAR — KROONULOOTSIDEST KROONUAMETNIKENI

See saar, mandriinimesele suhteliselt kõrvaline ning tundmatu, on meresõitjaile

kondi. On püütud kala, eriti olevat saarlased olnud head tursapüüdjad, ja sõidetud merd. Osmussaarlased olid kroonulootsid, kes olid kohustatud Vene ajal riigilae-



→ Sõjaväeosa on tänagi paigal.

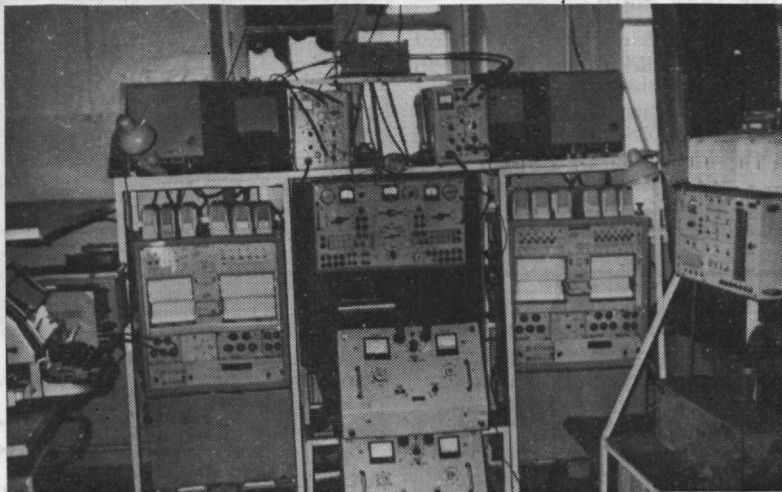
pikka aega tähtsaks orientiiriks olnud. 13. sajandi keskpaiku pandi kuningas Valdemar Sejr'i käsul kirja ka Eestimaa asuvad valdused. See dokument on meil tuntud Taani Hindamisraamatu nime all ja selle lisas on antud ilmselt kuninglike maksumakogujate tarvis purjetamisjuhised Lõuna-Rootsist üle Ahvenamaa saarestiku Tallinna. Tagasiteed pole kirjeldatud. See on tegelikult vana viikingite Idatee, millel ammu purjetatud. Eesti alalt on mainitud järgmised pidepunktid: Naissaar, Karli saared (praegu Paljassaare ps.), Tallinn, Osmussaar. Viimast on nimetatud ühe võimalusena soodsa tuulega Hangõst Tallinna suunduda: "Tuleb tähele panna, et te võite, kui te tahate, purjetada põhjatuulega Hangethest (Hangõ) Hothensholmi (Osmussaar). Meri on seal 8 vika't (ka vikusjö, pikkusmõõt, ca 7—8 km) lai." Seega seos skandinaavia meresõiduga on ammune. See seostatakse ka legendides saare asustamise kohta. On üks pärimus, mille järgi saarele olevat maetud üks tähtsamaid skandinaavia jumalaid Odin, kelle nimega seletatakse ka saare vanema nime Odinsholm teket. Ühe Osmussaare kaljupanga külge olevat kinnitatud pika ketiga ka Odini aarded, mida senini pole üles leitud. Legendi järgi olevat pärast Liivi sõja aegset katku saar elanikest tühjaks jäänud, uued asukad tulnud Rootsist, Roslagenist. Nii ongi Osmussaar olnud traditsiooniliselt rootsi elanikkonnaga piirkond, kus üksnes mõni eestlane kodupaiga leidnud. Saarlaste elu on kulgenud tasapisi, erilist tähelepanu äratamata, eriliste sündmusteta, kui võrrelda muid rootsi asukatega piir-

tuletorni kandnud kividelegi saatuseks sai. Ja siis oldi sunnitud tuld puusõrestikel põletama.

Esileulatav asukoht on tavaliselt ebakindlat elu tähendanud. Nii ka Osmussaarele ja tema elanikele. Ei ole mõeldud rahulikult ükski siinse võimu ihaldajatest. Aga 1940. a. 12. juuni tähendas lõppu saare elanikele. Eesti valitsuse poolt kinni makstud puksiir ja transpordialused ootasid, saare rahvas saadeti oma kodudest välja. Asemele tulid teised.

Osmussaare mehe Fredrik Brusile taaskohtumisele kodusaaresga pärast pikka eemalolekut olime pealtnägijaiks 1988. a. suvel. Kuna saarele oli võimalik pääseda ainult meresõjaväevõimude loal, need aga olid nii vastutulelikud, et andsid kasutada ka sõiduvahendid, siis kasutasime maale minekuks väikest mootorpaati. Koduveed olid koduveteks jäänud. Kui paadijuhtimise õigus Fredrik Brusile anti, ei olnud hetkegi kahtlust: see on peremees, kes koju tuleb. Niivõrd kindlalt teadis tema, kuidas vee all olevatest kividest mööda sadamasse saada. (Teist reisi teinud asjamehel see ei õnnestunud.) Ja kalarookimises talle võrdset polnud. Kes ja kunas samamoodi saaresse suhtuma hakkab, näitab aeg. Kuigi ENE annab teada, et ka 1973. a. oli saarel 14 elanikku.

Reet Naber

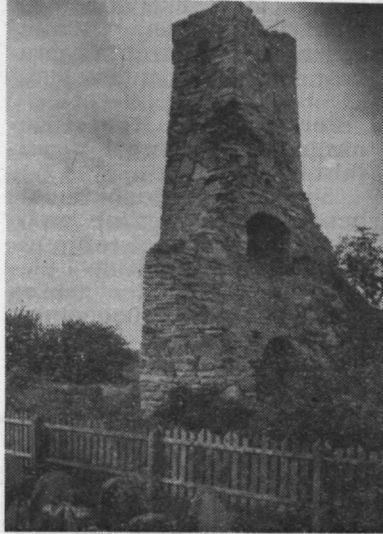


vadele mõningaid teenuseid tasuta osutama, selle eest aga olid vabastatud muudest kohustustest. Lootsimine oli tasuv tegevusala. 19. sajandi keskpaiku teeniti ühe lootsimise eest Haapsalusse 8—10 hõberubla — kui saadi enne jaole kui Vormsi lootsid, ja kui avaness võimalus laev Pärnusse lootsida, tuli teenistuseks kuni 20 hõberubla. 19. sajandi keskpaiku töid saareelanikele hulga raha sisse kaks laevaõnnetust saare rannikul, kui kummagi laeva omanik oli sunnitud maksma üle 1000 rubla oma laeva päästmise eest.

Tähtsamateks ehitusteks on traditsiooniliselt olnud kabel ja tuletorn. Kabeli püstitasid saarele 17. saj. laevaõnnetuse läbi teinud saksa meremehed. Seal olevat ka ohverdatud. 1766. a. lasi proua von Richter uue kabeli vana asemele ehitada. Tuletorn on olnud saarel 1765. aastast. Hädahohtlikku seisundisse jõudis tuletorn 19. saj. alguseks, sest rannapank, millel see seisis, uhuti alt niivõrd ära, et see lõpuks varises. Pärimuse kohaselt olevat aastal 1824 ühe üleujutuse ajal katnud kogu saart vaksakõrgune vesi, mis

Seetõttu ei olnud mingeid rüüstamisjälgi näha ei värskel kalmistul, kuhu rootslased oma esivanematele (alates 1600. aastast) mälestuskivid olid paigaldanud ega kirikus, mis enne praegusi aja-teenijaid tugevaid pihlakaid täis on kasvanud.

Sõjameeste naabreiks on poolsõjaväelised hüdrograafiateenistujad peredega. Kü-

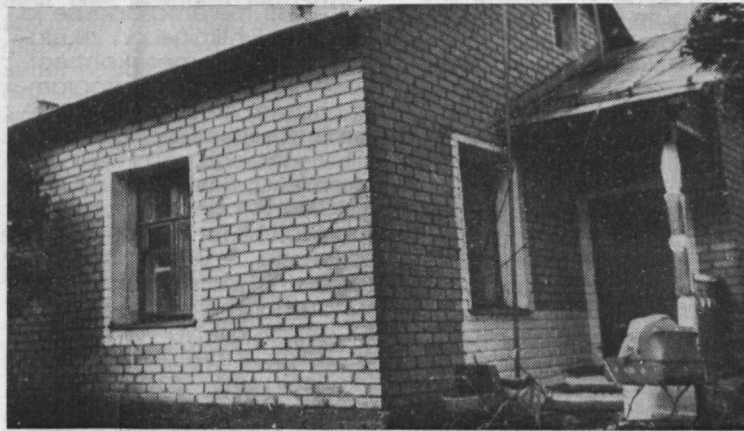


Rootslaste aega meenutavad vana kabel ja vastne kalmistu mälestuskividega.

las käia saab ZIL-iga, mis paepinnasel teetagi igalt poolt läbi läheb. Tuletornivahtide kolm peret on sellest liigist, kel kodu trepil lõpeb. Seetõttu ei maksa imeks panna, kui küllalt korralike majade kõrval on uskumatu välja nägemisega kanakuudid või kindlalt jalul seisva kiige kõrval ümberkukkunud plank. Otstarbekus üle kõige!

Tuletornivahtid tunnevad end ajutiste elanikena. See paistab, kui vaadata, kuidas nad oma töö- ja olmejätmeid ümberringi ladustanud on. Milleks akudele paremat pakka otsida, kui töölepingu lõpp ligi on. Samuti pole tarvis planku parandada, küll järgmine vahetus teeb, kui vajalikuks peab. Paepind, mis säilitab sõjaaegseid kaevikuid, ei lase maa sisse vajuda ka kõigi pärastsõjaaegsete tuletornivahtide äravisatul.

→ Tuletornivahtide tööruum ja eluhoone.



TEEVAD, NAGU KÄSK KÄSIB

Osmussaar on strateegiliselt tähtis geograafiline punkt, eriti sellele, kes läänest või põhjast vaenlast ootab. Sestap on saarel sõjaväeosa, kel ülesandeks kaugele näha-kuulda. Tänavu küll juba moraalselt lõgunes. Seda võib näha nii sõdurite riietusest-olekust kui ka jutukusest. Küllap järelejäädud kolmkümmend sõjameest ja kolm ohvitseri ootavad ammugi, millal praegune ebamäärarus nende jaoks lõpeb.

Aga nad oli kohanenud. Niihästi oma tuulise saare kui ka vöörväelase olukorraga.

Tuletornivahtid tunnevad end peremeestena. Kodus, söögilaua ääres. Seetõttu on nad soetanud riigipajuki mitmekesistamiseks tõhusa karja: kümnekond sarvpead, kitsed, lambad, kanad ja küülikud. Minitriphooned ja minipeenramaad peale selle. Saare põhjaosas peale paari põldmarja muud korilasarhvale sobilikku ei kasva. Ent kel on lapsed, kel lapselapsed (iga trepi ees on lapsevanker) toita riigipajuki kõrvalt.

Tuletornivahtid tunnevad end peremeestena ka tuletornis. Arvatavasti on nad nõus külalisi vastu võtma. Raadio- ja telefonijastul on kombeks

külalustusi eelnevalt kokku leppida, seejärel kokkulepitud ajal uksele koputada ja sissekutsumist oodata. Ent kutsumata külalistele on peremehel võimalik ka ust näidata. Nagu tegigi Osmussaare tuletornivaht, kui aparaadiruumist Veeteede Ameti "dessandi" leidis. Ütles: "Võtke enne üle, siis tulge kontrollima." Õigesti ütles. Sest kui tuletornivaht poleks kõigjal käsku täitnud, oleks korralagedus Eesti mereteedel õige suur. Kuni nad käsule alluvad, on see otse suurepärase, sest läbirääkimisi tuleb pidada mitte iga tuletornivahtiga, vaid üksnes käsuandjatega.

Nüüdseks on läbirääkimiste objekt täpsustunud, sest lõpuks ometi on otsustatud, et järgmise aasta 1. aprillist jäävad hüdrograafiamured tervenisti Eestile. Edasine tähendab täpset inventuuri alates hüdrograafiarajatistest ja -laevadest kuni vaat et käteträttideni välja.

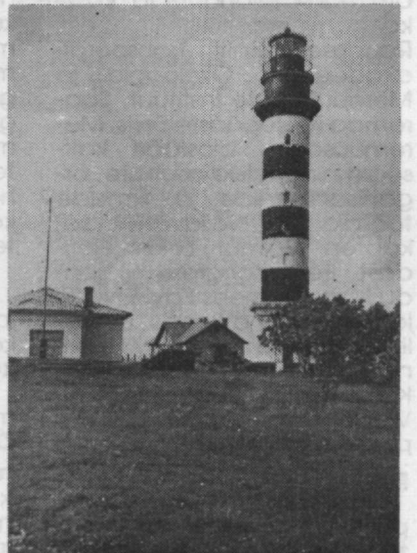
Madli Vitismann

TULETORNIDEST JA NENDE JÄRELVAATAJATEST

NSVL ja Eesti vahel 28. septembril 1939 sõlmitud vastastikuse abistamise pakti alusel 15. mail 1940 tehtud kokkuleppega anti 6 suuremat tuletorni — Pakri, Osmussaare, Tahkuna, Ristna, Kõpu ja Sõrve — NSV Liidu sõjaväebaaside käsutada. Tuletornid, meremärgid ja tulelaevad koos neid teenindavate laevadega anti üle Sõja-Merelaevastiku Hüdrograafia Teenistusele alates 1. jaanuarist 1941.

Seoses tsiviilelanike evakueerimisega sõjaväebaaside ümbrusest tuli koos teiste osmussaarlastega saarelt lahkuda ka pikka aega tuletorni ülemana ning mereside postivanemana teeninud Aleksander Allikul, kes kolis Põõsaspeale. 20. aastate lõpul Osmussaarele asudes oli ta kaasa toonud koera, kuke ja kanad. Vana tava järgi neid loomi-linde Osmussaarel ei peetud, sest purjelaevade ajastul töötas uduga randunud laevade "päästmine" head saaki; koerte haukumine ning kukelaul oleksid aga merele kostnud ning laevnikke ranna eest hoiatanud. Käesoleva sajandi alguses rannarõvi enam ette ei tulnud, saarel oli päästepaadi-kuur slipiga ja õhukastiga päästepaadiga, tuletorni juures põhjapoolses rannas päästekuuri kahuriga ja tuletorni mootorpaat. Külas oli seitse lähestikku asuvat talu, kaks tuulikut ja kabel väikese kalmistuga. Praegune tuletorn on ehitatud 1954. a. See püstitati 1941. a. garnisoni poolt õhku lastud, 1850. a. ehitatud kivitorni asemele.

Armas Luige



Eesti vabatahtlikest Soome mereväes

Eesti mereväe kaitselaeval langetati riigivapi-ga ahrtrilipud 1940. a. okupatsioonisuvel. Oma laevadele jäid punalipu all teenima vähesed ja needki lühemaks ajaks. See ei tähendanud siiski, et eestlased Teise maailmasõja merela-hinguis kõrvaltvaatajaks jäid.

Soome merejõudude võit-les aastail 1945—1944 üle 400 eesti vabatahtliku. Me-retce Soome randa tuli neil en-dal leida, mis polnud kau-gelki ohutu. Sakslaste sil-mas oli uude eestist mundri-ka. Jämisest l'c ralehoidjate-ga. Mehed läksid aga nimelt sõjaväemundrit kandma, kuid eelistasid seda teha hoi-muraha sini-valge lipu all. Eesti vabatahtlike osa Soome mereväes pole seni laiemalt tuntud, kuna nad ei moodustanud omaette üksust, vaid suunati laiali torpedo-paatidele, valvelaevadele (VMV), baaslaevadele, ranna-kindlustesse. Arvuliselt kõi-ge enam teenis eestlasi soo-muslaeval "Wänämöinen". 1944. a. moodustasid eesti vabatahtlikud Soome mere-jõudude isikkoosseisust 8—10%. See oli tähelepanuvää-rselt suur hulk, arvestades, et tegu oli siiski välisriigi koda-nikega. 12 eesti vabatahtliku mereväelast langes sõjas ning on maetud Soome kang-laskalmistule. Suur enam-us eestlastest teenis mad-rusc auastmes (*matruusi*, *yl-matruusi*), saades eelneva väljaõppe Turu Heikkilä ka-sarmuis. Oli ka üksikuid oh-vitseri. Nii teenis suurtükila-vaal "Uusimaa" esimese ohvitserina leitnant Leopold Loodus. Tema teenistuskäi-ku võib pidada sümboliseeri-vaks hõimurelvavõitlusele. L. Loodus (1911—1967) oli lõpetanud Eesti sõjakoolis mereväe aspirantuuri ning seejärel Soome sõjakooli mer-väeohvitserina. Enne 1940. a. okupatsiooni teenis ta Eesti suurtükilaeval "Mar-dus" komandöri abina. Saks-laste taotlustes pettununa pages ta 1942. a. Soome, kus varem tuntuna kohe laevast-iku ohvitseriks määrati. L. Loodust autasustati teenete

est Soome riigile vabadus-medaliga.

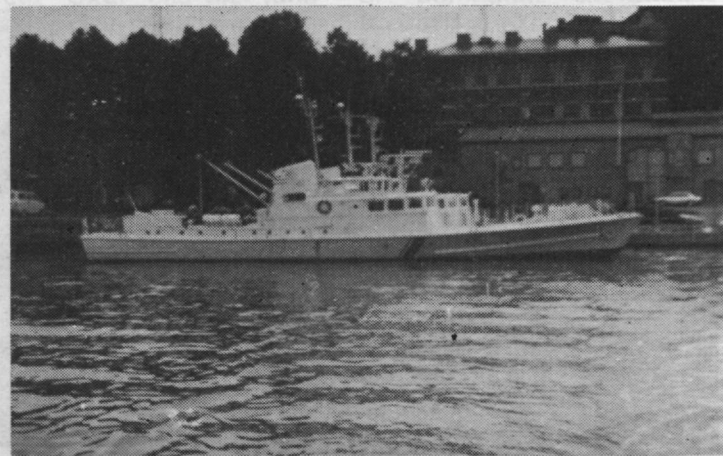
Pärast relvarahu sõlmimist Soome ja N. Liidu vahel 1944. a. 4. septembril oli eesti vabatahtlike aeg Soome väest lahkuda. Enamus neist siirdus Läände, sada-kond meest tuli Eestisse võitlust jätkama. Viimastest tuli palju hiljem Siberi vangilaagri ega tutvust tcha, alla 10 aasta ei antud.

Kavatsus jäädvustada Soome mereväes võidelnud eesti vabatahtlike filmilindile sai teoks tänavu. Septembri-kuus viisid Soome vaba-tahtlikest veteranid Ants Vaadre, Henrik Laumets, Heinard Sirel, Lembit Kaing ja Albert Tilk koos filmigrupi-ga (T. Kusmin, H. Eller, J. Sammet). Filmitöötajad tehti pikal marsruudil Turus,

Naantal, Kotkas, Haminas, Helsingis ja Suomenlinnas. Sellele lisandusid merereisid Ulko-Tammiole ja Pirttisaa-rele. Turus anti kõigile meie veteranidele pidulikult üle sõjavabatahtlike Sinise Risti mälestusmedalid. Kogu reisiril oli tunda Soome mereväe-teranide solidaarset abi, nende sõjaveteranide tegevuse tugevat organisatsioonilist aluspõhja. Tõõreisi õnnestu-misele aitas eriti kaasa Turu laevastikuveteran Tauno Siivonen, kes saatis gruppi kogu pikal reisiril.

Meeldiv oli kogeda soom-laste tervet ja lugupidavat suhtumist oma maa kaits-ejõududesse ning kaitsevaja-dustesse. Seejuures meenu-sid tahtmatult mõningad hüsteerilisest patsifismist kantud kirjutised viimase aasta kodumaises pressis.

Reisiril oli muuhulgas näha Soome riigi poolt peagi Eesti piirikaitsele üleantavat kol-me valvelaeva. Need seisavad kenasti rivis Helsinki Põhja-sadama kai ääres, eestikeel-



Eesti piirivalvele üleantavad valvelaevad Helsinki Põhja-sadamas.

sed kirjad peal. Võib kinnita-da, et seekord on tõesti tege-mist laevadega, mitte laevaks tituleeritud kaatriga.

Film eesti vabatahtlikest Soome mereväes peaks val-

mima järgmise aasta algu-seks. See jäädvustab ühe väärika peatüki meie mitme-palgelises merendusajaloos.

Jaak Sammet

Muudkui lähevad kahekaupa

Eesti meremeeste karjäär algas sageli sellest, et kodumaise laevaga välissadamasse sattunud leiti parem saants, lasti end maha maksta ja kaubeldi ametisse võõramaa laevale. Eesti laeva kaptenil tuli omakorda kai pealt või sadamakõrtsist uus mees asemele palgata. Vahel aga karati niasama ära. Aastaid hiljem tuli siis kodukülla rikas Ameerika onu, kaasas kohvri-täis kingitusi.

Eesti Merelaevanduse laevadeit ei saa lasta end välissada-mas maha maksta, jääb üle ära karata. Seda on aastatepikku ikka juhtunud. Ühest juhtumist, kui "Kristjan Palusalult" eesti madrus ära kargas, oli meie ajalehes kaks aastat tagasi juttu. Seni pole ta tagasi tulnud, aga eks olud ole muutunud nii siin kui Ameerikaski.

Septembri lõpul kargasid "Aleksander Abergilt" New Or-leans'i sadam as ära korraga neli madrust. Ükski polnud eest-lane, kuid kõigil oli Tallinna sissekirjutus (mitte kaadriosa-konnas) olemas, kahel peregi loodud. Et kai pealt uusi mehi ei palgatud ega saadetud ka Tallinnast järele, sõitis laev sada-mast välja kahe madrusega kuue asemel. Ent kaadriameti di-rektor Toomas Songi hindas meeste perspektiivi varjupaika saada ja tööd leida nigelaks. Eks madruseid ole scalmailgi lei-da, ei loeta neid hinnatud spetsialistideks. "Aleksander Abergi" laevapere arvates tegid need mehed tööd lohakalt, mõnest tööst vahel koguni keeldusid. Ilmselt oli neil kavatsus laev maha jätta juba Eestist lahkudes.

Kaks ärakaranut avaldasid soovi tagasi tulla. Et neid aida-ta, ostis Eesti Merelaevandus neile tagasisõidupiletid ja ajas korda dokumendid. 14. oktoobril oodati mehi Tallinna, kuid ärasõidupäeval andsid mehed teada, et jäävad siiski sinna. Nüüd on nad vallandatud, firmale tekitatud kahju kuulub hüvitamisele.

Ning päev varem olid kaks meest läinud Rotterdamis pare-mat saantsu otsima. Samuti kohalikud, kuid mitte eestlased.

Madli Vitismann

"Ega sponsori luse arvel riiki üleval ei hoia.

Tahtjaid on kui palju! Kus-juures ei saada nagu sellist aru, et see raha tulcb kellelgi ikka kõigepealt teenida. Vahel on tunne, et arvatakse: raha on kusagil kuhjas ja on ükskõik, kui palju scalt võt-ta. Sponsorlust tulcb samuti planeerida, pcame mängima teatud raamidcs — selleks otstarbeks võib kasutada 15% kasumist. Jah, laste puhul me ei küsi, aga muidu tuleb arvutada, et võtab pä-ris palju ära. Ei teagi, kas sponsori lusega võidab rohk-em sõpru või saab vaenlasi, sest paratamatult peab ka ära ütlemata.

Meie riigis ongi piinlik sponsor olla. Mujal maail-mas luuakse sellega firma *image*'it, aga meil õeldakse pigem: teil on liigset raha. Jah, meie sponsori lusele kulutatav raha võiks ka mujale minna, aga me leiame, et on parem, kui see läheb kultuuri, spordi, tervishoiu ja kooli-tuse peale. Polcks uskunud, et sponsori luse võib võtta nii suure osa ajast: kõigil on probleemid ja hädad nii suu-red. Kui tulevikus rohkem ettevõtteid maailmaturule jõuab, siis läheb see asi ker-gemaks, aga praegu on spon-sori luseks võimalisi ettevõt-teid ju piratud arv."

Niisuguse arutlusega lõpe-tas Tallinna Sadama peadi-rektor Peeter Palu piduliku kokkusaamise, kus ta ajakir-janike juuresolekul kirjutas



vendade Tõnistete ja tree-ner Rein Ottosoniga alla raamlepingu nende sportlas-te toetamiseks lähema nelja aasta jooksul, Atlantani. Ka Barcelonaks valmistusid Tõ-nistid sadama toetusel, ja nüüd pakkus ettevõtte ise uut lepingut, sest jäi noorte meeste purjetamistöõga väga rahule. Härra Palu sõnul on Tallinna Sadamal kunagise ordeni "Austuse märk" kõr-val nüüd ka oma medal...

Ent miks ikkagi Tõnisted? Et mitte end killustada, läh-tutakse sponsori luses mõni-gaist põhimõttest. Ei leita olevat mõttekas näiteks meie praegust jalgpalli välismaale aidata, pigem tuleks siis juba-

toetada täna alles kusagil Hiiumaa küla vahel palli tä-guvaid poisse. (Vastava põhi-mõtte formuleeris muide omal ajal täiesti üheselt le-gendaarne teatrikes Kaarel Ird: "Panc sellele kapsale s...a, kes kasvab.") Pealegi polevat kindel, kumb pool — kas toetatavad või toetajad — lepingust rohkem kasu saab. *Port of Tallinn* Tõnistete paa-dil on mõeldud maailmale sellenimelist sadamat tead-vustama. Maailmaturul saab üritada konkureerida üks-nes see, keda tuntakse. Alles äsja olla rahvusvahelisel konverentsil Miami Beachis aktuaalne olnud valem Est-land võrdub Island...

Tolmupilv mere kohal



Septembri lõpupuole teatati meie toimetusele, et Tallinna lahes toimub midagi kummalist. Ankrusse on heitnud praam "Vössotsk-2", mille parda äärde sõitis Norra laev "Havkatt" ja esimeselt teiselt laaditakse midagi, mis tõstab õhku suure halli tolmutu. Ning küsiti, mis kasu Eesti sellest saab, kui kahe välisriigi laevad tema vetes tolmutavad. Ja kas tolmuta-mata ei saaks.

Selgus, et tegu on tsemendi tooraine klinkriga, mida Eesti ekspordib. Küsitletud ametiisikud Tallinna Sadamast ja Me-reinspeksioonist mõõnsid, et ilus see pole, kuid otsest loo-duskahju ka mitte, sest savitolm sadestub lahe põhja. Sada-ma peadirektori Peeter Palu sõnul oleks kesklinnas kai ääres tolmutada olnud hoopis hull. Muugal teravilja kõrval samuti. Aga kaupa välja vedada on Eestil ometi vaja.

Madli Vitismann
Isi Trapido foto

minu sadamas töötamise ajal on meil käinud tuhan-deid külalisi, ja kõiki neid tu-leb vastu võtta, sest pole su-gugi selge, kas mitte mõni neist ei too Tallinna sada-masse raha. Kui jätta üks vastu võtmata, võib juhtuda, et just koos temaga jätab ra-hakoti ukse taha. Mis Tõnis-tetesse puutub, siis konk-reetset fakti nimetada ei tea. Aga (ka) nende kaudu oma *image*'i loomisse me usume."

Vennaksed ja nende tree-ner andsid omakorda kenas-ti aru, mis ja kuidas tehti, et Barcelonas hästi hakkama saadi Rein Ottoson: "Ma-janduse ja spordi pool läksid seekord nii kokku, et saime rahulikult keskenduda ja oma tööd — sporti tcha. To-re, kui on üks ja kindel spon-sor, nii tuleb see hea tunne, et keegi on su selja taga. Ja kui 4. augustil sadamalt te-legrammi saime, oli see üks äraseletamatult hea tunne."

Nõnda siis tahab Tallinna Sadam purjetajaile ka Atlan-taks valmistumisel kõik nor-maalsed tingimused tagada. Peadirektor oli koguni nii lahke, et lubas: "Järgmine kord tuleb meie sadamakap-ten Eduard Hunt teiega kaa-sa, sest tema teeb meil sada-mas täpselt niisugust ilma, nagu me soovime, see tuleb tal suurepäraselt välja. Aga õige ilm kulub teilegi ära."

Mari Vamba
Vambola Salupuu foto



Kolm ajaloolist meremaali

täiendavad nüüd Eesti Meremuuseumi kogusid. Põlisest Naissaare meresõitjate soost mees Erik Schmidt, ise kurstnik ja meremees, kes sõja ajal välismaile sattus ja nüüd Mallorca elab, tõi seekord kaasa kolm Eesti laevu ja nendega juhtunud kujutavat pilti. Muuseumis tehakse praegu sõjajärgset aega kirjeldavat ekspositsiooni ümber, nii et maalid lubati kohe ka välja panna. Kaks aastat tagasi ilmutasime Schmidtide perest (Eriku onu Bernhard Schmidt oli maailmakuulus stellaaroptik) pika loo; kel huvi, leiab selle "Eesti Meremüch" nr. 16, 1990. Praegu piirdume Erik Schmidt'i kirjeldustega maalidel kujutatud sündmustest.

Esimesel neist on Sergio ja Co aurik "Kassari", esimene Eesti laev, mis sõja läbi kannatada sai — see uppus teel Stockholmist Tallinna 9. detsembril 1939. aastal. Teda järgis Vene sõjalaev, ja et ahterlatern oli põlema jäänud, siis sai see neutraalse riigi laeva kätte. 250 meetri kauguselt hakkas sõjalaev "Kassari" tulistama, kõigepealt päästapaate, et keegi minema ei saaks. Aga pardal oli veel ühe valgeks värvitud tööpaat, see lasti vette ja, Sergio jutu järgi, ronisid mehed mööda auke täis laevakeret nagu redelit pidi alla. Ainult üks mees sai surma. Neljateistkümmne tunni pärast jõuti Hiiumaa randa.

Teisel pildil on Merilaid ja Co laev "Merisaar", mille pardal ma veetsin oma suvehooajad, sõites mööda Euroopa rannikut Põhjust kuni Portugalini välja. Isa oli seal kapteniks. 12. juulil 1940. aastal kohtas meie laev saksa allveelaeva U-99, mida juhtis nende kõige osavam kapten Otto Kretschmer. Mul on selle allveelaeva päeviku koopia, sealt on näha, et nad jälitasid meie kaubalaeva üle 12 tunni. Kõigepealt tulistasid 600 m kauguselt ühe torpeedo, see läks mööda. Siis tulid pinnale ja tulistasid tagumisest õhutõrjekahurist. Meeskond läks paatidesse ja hakkas allveelaeva poole sõudma. See tegi vahepeal ühe tiru ja tulistas veel ühe torpeedo, mis samuti läks mööda. Neil ei olnud suure lainetuse tõttu võimalik avada esimest luuki, et laske-moona kätte saada. Nii ei saanud nad kaitsetut kaubalaeva põhja.

10. juulil oli Naissaare inimestel kästud kümne päeva jooksul evakueeruda. Kaks päeva hiljem saime teada, et "Merisaar" olla põhja lastud,

meeskonna kohta ei teatud midagi. Kuni ema läks oktoobris laevakontoris kindlustust kätte saama ja talle öeldi, et meeskond on Tallinnas...

Lugu oli nii, et tol korral läks meeskond uuesti paatidesse, sõudis tagasi laeva ja jätkas terve päev sõitu. Aga siit läheb jutt edasi kolmanda pildi juurde.

14. juuli hommikul kell kolmveerand kuus tuli üks saksa pommitlennuk ja viskas neli pommi. Need kukkusid tekklaadungi peale — need olid plangud —, mis oli märg ja libe, nii et pommid ei plahvatanud, vaid veeresid lihtsalt üle parda. Lennuk heitis uued pommid, mis ka merre kukkusid; siis hakati kuulipildujast tulistama. Isa andis käsu minna ainsasse päästapaati, mis neil veel alles oli. Lennukilt tulistati ka paati, aga keegi surma ei saanud. Mehed sõudsid 24 tundi, siis võttis üks prantslaste kalalaev nad peale. Algul olid põgenekelaagris, siis saadi paritsi, sealt üle Saksa-maa koju.

Mind on tahetud tutvustada tolle allveelaeva kapteniga, kes on nüüd admiral. Aga mina arvan, et veel on verised käed ja ma ei ole tahtnud temaga kokku saada. Ei tea, kui uhked tema lapsed tema üle on. Mina olen uhke oma isa üle, kes päästis oma meeskonna.

"Merisaare" asjus olen lugenud, kuidas sakslased ise kirjeldavad toda toorest lugu: päästapaatides oli ka seitse naist, ja kui nad allveelaeva juurde sõudsid, hakkasid saksa madrused irvitama ja igasuguseid roppusi rääkima, ning kapten koos nendega. See mees oli hiljem vihane, et lennuk lõpuks "Merisaare" uputas — need 2000 tonni ei tulnud tema arvele.

Mõlemad, nii "Kassari" kui ka "Merisaar" olid niisil neutraalse riigi laevad, mille kaks omavahel vaenutajat uputasid. Muide, too vene laev oli tulnud uhkelt Kroonlinna, teatades, et uputas vaenlase suure laeva, ja sai ka Punatähe ordeni. Põlvit tähelepanu, et tolleaegsed Eesti lehed ei kirjuta, et "Kassari" uputas vene laev. Alles 70. aastatel jõudis see fakt kirjandusse.

Küsisime hr. Schmidtilt ka, missugusena talle seekord Eesti elu-olu paistab.

Tassisin oma tuttavatele igasugust söögikraami kaasa, ja nüüd on natuke piin-

lik. Arvasin, et inimeste olukord on palju halvem. Mind on igal pool väga kenasti vastu võetud, puudust ei paista kusagilt. Niisugune tunne on, et Eesti lähleb edasi — mitte nagu plakati peal et "Eesti tuleb tagasi". Minul küll on see tunne. Mis uuesti tehtud, see on ilus ja puhas ja hoitud. Kontrastina paistab see, mis viiekümne aasta jooksul hooletusse jätud — mustus ja lagunemine. Nähtu siiski kindlustab minu endist arusaamist sellest, et Tallinn on väga ilus linn. Olen ilmas palju ringi käinud ja igasuguseid ilusaid kohti näinud, aga see ei muuda mu arvamust. Tulevikus, kui siin tuleb rohkem elu, on välismaalastel linnas palju vaadata. Aga muidugi ei tule kohvikud ja ärid üle õõ.

Teine mulje on inimeste suur lahkus. Et materiaalselt küljest on puudu, siis inimesed kompenseerivad seda oma sõbralikkusega, mis meile on vahest väsitavgi, sest kui inimesed kogu aeg nagu paluvad andeks, et nad üldse eksisteerivad, siis see hiina viisakus pole loomulik. Meie näeme asju muidugi otsekohesemalt või lihtsamalt.

Siin on vastutulelikkust, mida näiteks Rootsis ei kohta. Lähed seal kuhugi perekonda. Küsitakse, kas süüa tahad. Eestlase uhkus ei lase muidugi tunnustada, et kõht on tühi: ei-ei, tänan. Rootslased on otsekohesed: kui sa nii ütlesid, siis ei vaeva nad ka ennast enam sellega. Eestis noore mehana rattaga ringi sõites küsisid talust vett — kutsuti lauda, pandi piimklaas ette, leiba ja võid kõrvale. Hispaanias on samuti. Kunagi ammu, kui seal esimest korda maastikul maalisin, näen: eemalt kaugilt läheneb väike must punkt, muutub pikkamööda vanaks eidekeseks.

— Terc, kuidas elad?
— Aitäh, hästi, vanaema.
— Kas vanemad on elus?
— Aitäh, nende tervis on hea.

Võtab põlle alt suure pirni välja...

Jah, eestlastel on oma uhkus. Alati on olnud kahe suure bloki vahel. Et väikese rahvana end üldse manifesteerida, on vaja suurt eneseteadvust, mida sai arendada hariduse ja keelte õppimise läbi. Eks nüüdki ole nii.

Mari Vamba

Heinrich Mosolaise foto

Elmar Pettai oli juubeli tähistamine

6. oktoobril Raamatuühingu saalis. Seal sellepärast, et laiemalt on ta tuntud kui kultuuritegelane, luulekogude autor, raamatute kujundaja. Kuna 5. novembril 1912. a. Pärnumaal Kikepera raba ääres sündinud juubeliteelikul elu hiljem teidalt murega seotud on olnud, on nii tema luules kui ka muus tegevuses palju mõjutusi mere avarusest, nagu ta ise kohalolijatele tunnistas. Erik Teder kõneles lähemalt Elmar Pettai tööst Eesti Kultuuri Koondise loomisest ning juhtimisel alates 1962. a., ta ise meenutas mitmeid tuntud ja vähemtuntud välis-Eesti kultuuriinimesi, kellega saatus teda kokku on viinud. Lindilt sai kuulata Ene Rämmeldi sisseloetud luuletervitust Elmar Pettai enda loomingust. Meremuuseumi teadusdirektori Jaak Sammeti sõnavõtt oli pühendatud Elmar Pettai ainulaadsele ning hindamatule tööle: ta on alates 1980. aastast toimetanud erialajakirja "Eesti Kalur", mis ühe majandusharu ajakirjana on ainulaadne kogu välis-Eesti praktikas. Lisaks sellele on talletatud üle 800 lehekülje mälestusi Eesti kalanduse arengust kahekümnelise koguteoses "Eesti kalanduse minevikust" (1984, 1985). Midagi võrdväärset pole meil siin vastu panna ei kalanduse, ei meresõidu vallast. Sealt aga vaatab vastu ajalugu, mis kuivades arhiivdokumentides kunagi ei kajastu. Meremuuseumi kogud on saanud tema vahendusel oma kogudele täiendust mitmesuguste materjalide näol, mis puudutavad mitme kalanduspetsialisti tegevust Rootsis ja mujalgi. Materjali on kogunenud ka väljaannete jaoks, mis puudutavad hülgepüüki ning meie lehe lugejatele tuttav "Meresõda Läänemerele".

22. septembril 1944 alustatud merereis Prangli saarelt viis Elmar Pettai Rootsi, tagasi kodumaale külla on laevad teda viimasel ajal tihti toonud. Ehk tooksid pärikski, kui riiklikul tasemel pensioniküsimus lahendataks ning väliseestlase staatus siinmail natuke normaalsem oleks. Praegu ei tundvat ta end ei päris välismaalase ega päris kodueestlasena. Aastad on teinud oma töö. Aga on meeldiv, et kaugel on olnud mehi, kes Rootsis mõtlevad Eesti asjade peale, ja nagu Elmar Pettai ise on kirjutanud "...räägivad rootsi keelt eesti keeli...".

Reet Naber

Juubilar (vasakul) õnnitleb Meremuuseumi direktor Ants Pärna. Isi Trapido



Fotonäitus Eesti merejõududest

Eesti kaitsejõudude taassünni probleemidest on ajakirjanduses viimasel ajal korduvalt juttu tehtud. Üllataval kombel on seejuures vaatlusväljal täiesti kõrvale jäänud merejõud. Pikk Eesti kaardile peaks täie selgusega meelde tuletama meie merele avatud geograafilist asendit. Kas näiteks Soe-la väina kavatsetakse kaitsevajaduse puhul lähetada Kuperjanovi pataljoni?

Et meie merejõududel on siiski lugupidamistväärne ajalugu, näeme Meremuuseumis avatud fotonäitusel "Eesti merejõud 1918—1940" (Toivo Miksoni ja muuseumi kogudest). Mereväge kajastavate fotodega on muuseumifond täienenud eriti pärast Eesti Mereväelaste Kogu asutamist 1991. a. kevadel. Palju aastaid eelistati sedalaadi pilte kodus hoida. Oli ju teada, et neid avalikult näidata ei saa.

Näitus pole mahult suur, kuid selle koostamisel on püütud ülevaadet anda merejõudude kõigest valdkonnadest — Merealaastiku Divisjoni sõja- ja abilaevad, merekindlused, sõjasadam, Peipsi Divisjon, mereside, õppekompanii. Ka tuletornide teenindamine oli sõjaajal Eestis merejõudude kohuseks.

Küllap tuleb kõige haruldasemaiks pidada mitmeid Vabadussõja-aegseid pilte sõjalaevadest. Näiteks miiniristleja "Lennuk" (ex. "Avtroil") foto 1919. a. jaanuarist. Eesti Vabadussõja algusest peale etendasid merejõud silmapaistvat osa. Aktiivse ja riskantsegi tegutsemise juures ei kaotanud meie merejõud Vabadussõjas ühtegi laeva. Harulduseks on ka m/r "Lennukist" ja "Vambolast" tehtud pilt 1933. a. Tallinnas Peruu lipu all — pärast laevade müümist Peruule, kus need edasi teenisid veel üle 20 aasta.

Üldrahvaliku korjanduse abiga tellitud allveelaevad "Lembit" ja "Kalev" olid 1930-ndate aastate lõpul Eesti merejõudude moodsamad alused. Näituselgi on neil väärkas koht.

Eesti mereväelased olid Teise maailmasõja eel igati professionaalse väljaõppega. Et neid oskusi rakendada ei tulnud, oli poliitiliste otsuste, millele raske südamega alluda tuli. Väliselt rahulik lipuvahetus laevadel ei päästnud paljusid mereväelasi represseerimisest. Nende süüks oli lojaalsus Eesti Vabariigile.

Mereväel on kõigjal maailmas erilise au sees traditsioonid. Sel pole kerglast maiku, vääriskaid traditsioone kasutatakse pidevalt ja tõhusalt mereväelaste koolitamisel. Ehk aitab kõnesolev näitus meenutada, et taasiseseisvunud Eesti merejõud ei tarvitse sündida tühjale kohale. Endiselt on oodatud täiendused Eesti Meremuuseumi fotokogule mereväest. Näitus jääb avatuks novembrikuu teise pooleni.

Jaak Sammet

Mis saab "Ukust"?

1919. aasta juuniks oli "Uku" uuesti lahingukorras ja saabus Pihkvasse, kus tol korral divisjoni laevad baseerusid. Juba 5. juunil käis laev mööda Velikaja jõge ülevaalt pool linna ja toetas oma suurtükitulega Eesti maavägesid.

Juunist kuni augustini oli järvede piirkond öieti tagala — rindejoon asus seal kaugel eemal. Divisjoni laevad tegid sõjaväe tarbeks vedusid ja pidasid järvedel valveteenistust. Viimane oli suunatud eelkõige Eestist toiduainetega väljavõetamiseks.

25. augustil, mil Eesti väed jätsid Pihkva maha, osales "Uku" linna evakueerimises. Edaspidine divisjoni laevade tegevus koosnes maavägede tiiva toetamisest suurtükitulega Pihkva järve lõunakaldal ja vahiteenistusest järvedel.

1919. aasta alguses lõhkes "Uku" üks peamasina silinder ja laev viidi Tartusse remonti. Peamasina remont aga venis ja laeva ei saadud navigatsioonihooaja lõpuni, s.o. 1. detsembrini sõidukorda. Seega oli "Uku" jaoks osalemine Vabadussõja lahingutes lõppenud. 1920. aasta navigatsioon algas 11. aprillil juba rahuolukorras. "Uku" oli endiselt divisjoni koosseisus, mis aga kuulus nüüd koondamisele. Enamik siseveelaevu oligi just Peipsi Laevastiku Divisjoni koosseisus.

10. oktoobril oli see päev, mil "Uku" anti Kaubandus-Tööstusministeriumi Meereasjanduse Peavalitsusele.

Peavalitsuse esindajaks siseveekogudel oli Tartu sadama kapten. Viimase käsutusse "Uku" läkski. Relvastus võeti muidugi maha. Tuli lahkuda ka soomustatud roolikambri. Selle asemele tehti uus pealischitus koos ülemise sillaga. Sinna paigutati teine kompass, sest "Ukust" sai riigilaev — meremärkide panija. Selles ülesandes tegutses ta 1921.—1940. aastani, olles ainus sellise otstarbega Eesti Vabariigi laev siseveekogudel.

Peale otsuste ülesannete kasutati "Uku" vajaduse

korral veel pääste- ja vedurlaevana. Ka osales ta pea kõigil geodeetilistel ja hüdroloogilistel uurimistöodel järvedel. Ei unustatud ka oma Vabadussõja lahingukaaslasti — osaleti Peipsi Laevastiku Divisjoni laevadega ühisel sõjalistel õppustel. Vahe märkusena olgu öeldud, et "Uku" ainulaadset Austria päritolu 75-mm suurtükki hoiti divisjoni mobilisatsioonitagavarades veel 30. aastatel, et see sõjalukorras uuesti tema pardale paigaldada.

Uus sõda tuli kahjuks pea-

gi, ent "Uku" olid siis juba teised peremehed ja pardal-
relvad.

1940. aasta juunisündmused ei toonud laevale suuremaid muudatusi. Laienes ainult tööpiirkond. 14. detsembril moodustati siseveelaevanduse juhtimiseks Peipsi Järve-Jõe Laevandus. Peakontor asutati Tartusse, osakonnad Pihkvasse ja Narva. Laevandusse koondati Eesti laevaomanikelt natsionaliseeritud alused, samuti N. Vene laevad Pihkvast. Eesti Vabariigi Teedeministeriumi Veeteede Talituse (1920. aastal asutatud Meereasjanduse Peavalitsuse järeltulija) alla kuulunud riigilaevad, "Uku" sealhulgas, vii-

di ametlikult laevanduse koosseisu 31. detsembril. Muide, "Uku" hinnaks on märgitud 18 850 Eesti krooni. Tema pardal oli inventari 8606 krooni eest.

22. juunil 1941. aastal alanud sõda muutis "Uku" uuesti sõjalaevaks. Estalgu jäi laevale vana meeskond; järvedel pükseriiti lotjasid, mis vedasid sõjaväetööstustelise laadungeid.

Vastu 3. juulil saadud korralduse järgi lahkusid Tartust samahästi kui kõik alused — laevad, lodjad, praamid, süvendajad, mootorpaadid jne. "Uku" läks samuti laevade karavaniga minema, sihtsadamaks Oudova. 3. juuli päeval tuli korraldus formeerida Peipsi sõjalaevade flotill. "Uku" määrati flotilli koosseisu sidelaevaks. 1. juulil toodi Leningradist laevade jaoks relvastus; "Uku" paigaldati ahtri peale üks 45-mm suurtükk ja sillale üks õhutõrje neljaraudne kuulipildujate seadeldis. Vana meeskond maksti laevalt maha. Oma kohale jäi ainult vanemmehaanik, üks madrus ja naiskook. Meeskond komplekteeriti mereväekooli kursantidest.

Lahingutegevus algas Oudova evakueerimisega 16. juulil, kui saksa maaväed saabusid juba linna alla ja alustasid tulistamist. Laevade edasine teekond viis Oudovast Vasknarva alla ja sealt Mustvee sadamasse, kuhu saabuti 18. juulil. "Uku" tegi Mustveest paaril ööl luureretki Vasknarva alla ja Piirissaarele.

(Järgneb.)



Meremärkide panija "Uku" 1930-ndail aastail.

Peedu Sammalsoo

MERLE	India	Juliett	XXX
--------------	-------	---------	-----

inkliinaator, inclinometer, ka i n k l i n o m e e t e r, riist Maa magnetilise inkliinatsiooni või laeva magnetvälja püstkomponendi mõõtmiseks. Laevas kasutatava i-i põhiosa on magnetüsteem, mis koosneb kahest raamile paigutatud silindrilisest magnetist, mis võib pöörduda ümber rõhtteljele. Inkliinatsiooni mõõtmisel paigaldatakse i. kompassijalale kompassikatla (magnetkompass) asemle.

INMARSAT (lüh. ingl. *International Maritime Satellite Organisation*, rhv. org., mis juhib meresõitu ja avamere-tööstust (nt. naftapuurauke) teenindavat satelliitsidesüsteemi. Org-i tööst võtab osa üle 50 riigi (sh. NSV Liit). I. tagab kiire ja häireteta telefoni-, teleksi- ja faksimileside ning televisioonülekanalite vahel. Süsteemi teenindab 35 kaldajaama ja 4 satelliiti. Igal kaldajaamal on 13-meetrise läbimõõduga paraboolantenn ja vastava riigi sidevõrguga ühendatud võimsad raadiosaate- ja vastuvõtuseadmed. NSV Liidul on kaks sellist jaama — Arhangelskis ja Nahhodkas.

Sidesatelliidid Gõrlevad glostatsionaarsel orbiidil, paiknedes ekvaatori kohal 36 000 km Maast. Laeva sisedeadmed on varustatud 1-meetrise läbimõõduga paraboolantenniga, mis on olenevate laeva lengerdamisest, vibratsioonist ja kursist pidevalt suunatud satelliidile.

isobaat (iso- + kr *bathos* "sügavus"), *isobath* (*curve*), s a m a s ü g a v u s j o o n, veekogu ühesuguse sügavusega punkte ühendav joon (mere)kaardil; iseloomustab merepõhja reljeefi.

Istanbul (a-ni 330 B ü t s a n t s, 330—1453 K o n s t a n t i n o o p o l), sadam Türgis Marmara mere ja Bosporuse väina ääres. Rajatud u. 660 e.m.a. doorlaste kolooniana, mis kujunes peagi tähtsaks kaubanduskeskuseks. Bosporusega ühenduses olev 7 km pikkune Kuld-sarve laht on üks paremaid looduslikke ankrukohti Euroopas. Sadam koosneb 4 osast: sisesadam Kuld-sarve lahes, välissadam Bosporuse Euroopa-kaldal, Haidar Paša kaid Bosporuse Aasia rannikul ja välisraid, kuhu kuulub kogu väina ala I-ist põhja pool. Kaide kogupikkus üle 6

km, süg. 7—11 m. A. veosekäive üle 6 mln. t. Sissevedu: tööstuskaubad, metallid, puut; väljavedu: teravili, lambavill, puuvill, tubakas, metallimaagid.

interkostel, intercostal girder, välisplaadistusega risti paiknev laevakere talastiku element, millesse tehtud siselõikeid läbivad teised talastiku elemendid. I. on nt. pardastringer, mida läbivad *kaared.

"Ivan Babuškin", Eesti kõigi aegade suurim laev. Ühe sõukruviga ühetekiline puistlasti mootorlaev, ehit. Nikolajevis 1987. Register-tonnaaz: bruto 30 601, netto 18 426; veeväljasurve 66 000, kandevõime 52 450, lastikandevõime 49 380 t; 8 lastiruumi. Kiirus lastiga 14,2, lastita 16,6 sõlme. Maksimaalmõõtmed: L=215,2, B=31,8, H=16,96, T=12,3, masti kõrgus kiilust 48,6 ja sõukruvi läbimõõt 5,8 m. Ööpäevane kütusekuulu merel 43 t. Sõidu kaugus 15 000 miili. Meeskond 38 in.

J, Juliette, rhv.vah. signaalkoodi lipp; heisatuna tähendab: "Mul on tulckahju ja

pardal ohtlik laadung; hoidke minust eemale".

Jaagarahu sadam asub Kihelkonna lahe ääres Saaremaal; chit. 1927 akad. A. Poleštšuki (1863—1944) projekti järgi Kurevere kaltsiidikarjääri crasadamana. Valmis ehitati 300 m pikkune kivimuul ja selle jätkuna 60 m pikkune kärjekastidest randumissild (tegemata jäi läänemuul ja sadamabasseini süvendamine 4 m sügavuseni). Pärast 1969.a. tormi kasutamiskõlbmatu.

jaam, station, kokkuleppeline koht veekogul või veekogu ääres, kus tehakse hüdrofüüsikalisi, -keemilisi, -bioloogilisi vms. mõõtmisi ja võetakse laboratoorseid veeproove. Jaama asukoht määratakse geograafiliste koordinaatidega.

Jacke, Jacob ja Ko, kaubamaja ja laevandusettevõtte Pärnus; selle asutas 1734 kaupmees J. Jacke (1712—80). Firma põhitegevusalaks oli lina, linaseemne ja teravilja kokkuost ning väljavedu Lääne-Euroopasse. Kaupade kohaleveoks Pärnu ja laadimiseks reidil seisvatesse laevadesse kasut. Lääne-Euroo-

pas chit. tjalke ja poordinguid. 19. saj. I pooltel telliti lihtreid ja suuremaid purjekaid ka Pärnu laevaehitajalt (nt. Harderi ellingult). Firms valitses lääneeuroopalik töökorraldus ja laevades oli moodne sisustus, mis võimaldas meremeestel (eriti 1830.—70. a-il) saada asjatundlikku koolitust. 19. saj. lõpul, kui hakkas välja kujunema Eesti randlaste oma purjelacvastik, kaubamaja laevanduslik tegevus vaibus ning pärast juhtkonna Riiga siirdumist 1918 lakkas.

Jahi ja Paaditööstus J. Kiil, väikeettevõtte Tallinnas Miinisadama läh. Selle rajas Saaremaa laevameister J. Kiil spordi- ja kalapaatide ehitamiseks (selleks oli tal oma elling). 1920. a.—te lõpus hakati seal valmistama võidusõidujahte (eriti populaarseid "Hai"-tüüpi, kuid ehitati ka üks 6-m jaht). Ettevõtte natsionaliseeriti 1940 ja nimetati paaditööstuseks "Torm". Sept-is 1944 allutati tehasele nr. 7 ja hakati valmistama laevapaate. Likvideeriti 1948. Selles ettevõttes õppinud ja töötanud mehed said pärast II maailmasõda jahiehituse alustajateks Eesti NSV Vab. Jahtklubi jahiehitustöökojas.



Stockholmis ilmuv "Eesti Kaluri" sügisnumbri on toimetanud Elmar Pettai, kes septembri lõpupäevil meie ajalehe toimetuses külas olles ütles, et edaspidi peab seda tööd nüüd lõpuks küll keegi teine tegema hakka-

ma. Number algab Arved Lutsu põhjaliku käsitlusega "Kalastusest ja kalapaatidest Hiiumaal 1930. aastail". Lisatud on ka 1939.a. põllumajandusloenduse kalanduslehtede alusel koostatud asjakohased tabelid. Elmar Pettai jätkab juttu kalandusalasest haridusest Eesti Vabariigis. Seekord on kõne all kalandusõpetus Pärnus, kalanduskonsulentide kursus Tartu Ülikooli juures, Tallinna kõrgemad kalanduslikud kursused ja Tartu kalanduskool. Hr. Pettai pakub ka lühiformatsiooni kalurite ühingu asutamisest kodu-Eestis, ja et seda ettevõtmist käis kodumail

abistamas Rudolf Schmuul, siis lisab kirjutaja ka selle tuntud kalandustegelase eluloo.

Artikliga "Rootsi Roslagent skutat ja Eesti rannapurjekad" esineb Harald Aksberg. Arved Mägi annab ilusa ülevaate Eesti laevanduse arengust iseseisvuse ajal. Eralt Artilt on ses numbris kolm kirjutist. Ta kirjutab tulusel käimisest, Rootsis harrastatavast õngedega räimekalastusest ja oma kevadisest kü-laskäigust kodukülla Kaberneeme.

Endel Joons esitab väikese mälestusloigu oma kodukandist — Kolgaranna poolsaarest.

Eesti Kalurite Koondis mälestab oma kauaaegset liiget Leida Vaherit.

Mari Vamba



on Eesti Avamerepurjetamisliidu väljaanne.

Ühe koostaja, Enn Sepa sõnul oli vajadus selle trükise järele tungiv, sest eelmi-

sest on möödunud kaheksa aastat. Silmas on peetud eelkõige avamerepurjetajate huvisid. Eeskätt on see informatsiooni kättesaadavaks tegemine nii meie kui ka välismaa seilajatele, et tagada neile ohutus meie vetes. Väärtuslikuma osa moodustavad tuletornide ning liit-sihtide kirjeldused (Eesti rannikul), mis on antud inglise keeles, et harjutada ka meie purjetajaid rahvusvaheliste teatmike keelega, ning 25 rannasadama kirjelduseid koos skeemidega. Viimased on maha joonistatud Vene merkaartidelt, ära on jäetud kivid, mis on sügavamal kui 4 m, sest teatmik on määratud purjetajatele. Sadamate kirjeldused on koostatud traditsioonilisi eeskujusid jälgides, mis teeb need hästi arusaadavaks ka välismaalastel.

Tegemist on vajaliku teatmikuga, kuigi mais trükitud väljaanne ei saa kuidagi kajastada praeguseks väljaku-junenud pimendussüsteemi meie rannikul. Konkreetne algus on tehtud, plaanitakse järgi. Loodame, et ka tuled süüdatakse.

"Juhiseid..." võib saada (osta) Avamerepurjetamisliidust Pirital.

Reet Naber

Teha on alati raskem kui kritiseerida. Kas ära toodud teenindusteave ikka tööle vastab, on raske uskuda. Vähemalt Lääne mallide järgi ta vist küll nii hea välja ei paista. Edaspidi ehk jõutakse niikaugemale, et ka nii vajalikud merkaartid purjetajatele koos samalaadse teabega kättesaadavaks tehakse.

R. N.

Merekool kutsus jälle Järve metsa



Eesti Merehariduskeskus pidas seal oma sügisest spordipäeva, nagu ikka, krossijooksu ja kõieveoga. 3000 m jook-sus olid kiiremad Rait Luus (8.58), kes õpib I kursusel laeva külmutusseadmete masinistiks, ning Sander Osvet (9.05), tulevane laevajuht III kursusel ja Egert Kamenik (9.17), tulevane väikelaevamehaanik, samuti III kursuselt. Kõieveo-võistluse võitis mehaanikateaduskonna esindus.

Ent nagu lubasid spordipäeva peakorraldaja, kchalise kasvatuskateedri juhataja Teet Kolk ja merehariduskeskuse rektor Tarmo Kõuts, tulevat järgmine spordipäev ja edaspidisedki märksa mereltemad: Pirital, kavas näiteks ka sõudmine ja viskeliini heitmine. Ainult et siis peaks aegsasti ilmajaamale tellimuse esitama, muidu võivad sooja nahaga võistlejad sandi ilma käes sootuks haigeks külmetada.

Madli Vitismann
Isi Trapido foto

AS "Eesti Merelaevandus" mälestab oma endist kolleegi

KALLE OTTI

ja avaldab kaastunnet omastele.

Avaldame sügavat kaastunnet Jüri Soobikule perega abikaasa ja ema surma puhul. Eesti Meremuuseumi kollektiiv "Meremehe" toimetus



ESTLINE

ESTIMA

Estonian Maritime Agency Ltd.



TALLINK



inreko
KOMMERTSKESKUS

Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 19. oktoobril:

- "ELMAR KIVISTIK" — teel Lõuna-Koreast Taisse
- "ALEKSANDER ABERG" — Sankt-Peterburgis
- "PAUL KERES" — Vancouveris
- "KRISTJAN PALUSALU" — teel Dammamist Durbanisse
- "GUSTAV SULE" — Muugal
- "ALEKSANDER KOLMPERE" — teel Kandast Geraldtoni
- "EMHAVEN" — Antwerpenis
- "MERVEHAVEN" — teel Hamburgist Tripolisse
- "TALLINNHAVEN" — Rotterdams
- "NARVAHAVEN" — teel Latakiasst Antwerpenisse
- "WAALHAVEN" — teel Felixstowe'st Limassoli
- "ANTSLA" — teel Las Palmasest Amsterdami
- "KEILA" — teel Tallinnast Antwerpenisse
- "KUNDA" — Tallinnas
- "KADRINA" — Cotonous
- "PALDISKI" — Freetownis
- "LOKSA" — Amsterdams
- "MAHTRA" — teel Bremenist Cape Towni
- "SOMPA" — Casablanças
- "KEHRA" — teel Avilésist Bandjuli
- "AEGVIIDU" — Veravalis
- "KUIVASTU" — Conakrys
- "KUUSALU" — Havres

Neile, kes ootavad ...

- "PARILA" — Antwerpenis
- "RAKKE" — Bilbaos
- "VALKLA" — Sankt-Peterburgis
- "TAMSALU" — Jeddah's
- "PIHTLA" — Batas
- "ORJAKU" — teel Rouenist Nouakchotti
- "TOOTSI" — teel Felixstowe'st Famagustasse
- "GRUMANT" — Rijekas
- "GULBENE" — Safis
- "KOHTLA" — teel Turust Iskenderuni
- "PAIDE" — teel La Pallice'st Euroopasse
- "SWAN" — teel Singapore'st Pasajesi
- "RISTNA" — teel Antwerpenist Viiburisse
- "HELTERMAA" — Antwerpenis
- "ORU" — Istanbulis
- "UNICARRIER" — teel Antwerpenist Gdyniasse
- "VAINDLO" — teel Riiasst Kaliningradi
- "KASSARI" — Koplis
- "MUHU" — teel Szczecinist Eleusisesse
- "ABRUKA" — teel Saguntost Rotterdami
- "VILSANDI" — teel Rijekast Maroccosse
- "KAPTEN KONGA" — teel Tallinnast Stockholmi
- "KAPTEN VOOLENS" — Arhusis
- "MEHAANIK KRULL" — teel Tallinnast Kieli
- "POOTSMAN KIBUS" — teel Muugalt Brugesse
- "KESSULAI" — Helsingis
- "VIIRELAID" — teel Antwerpenist Helsingis
- "MANILAI" — teel Riiasst Ostendisse
- "SUURLAI" — Arhusis
- "HEINLAI" — teel Arhusist Helsingis
- "VIINISTU" — Huumis
- "KOLGA" — Kristinehamnis
- "PURTSE" — Tallinnas
- "VOOSI" — teel Tallinnast Rotterdami
- "PAKRI" — Tallinnas
- "AMBLA" — teel Antwerpenist Tallinna
- "ANGYALFJÖLD" — teel Rotterdamist Läänemerele
- "AEGNA" — Bordeaux's
- "KABALA" — Viiburis
- "MOHNI" — remondis Gdynias
- "RAPLA" — Viiburis
- "RAUGI" — Ventspilsis
- "TORMA" — Tallinnas
- "VIRTUSU" — teel Ventspilsist Rotterdami
- "SUURUPI" — teel Muugalt Brugesse
- "OSMUSSAAR" — Tallinnas
- "OTEPÄÄ" — Rotterdams
- "TAHKUNA" — teel Tallinna
- "SOODLA" — teel Pasajesist Hamburgi
- "LIVONIA" — Tallinnas

Väljaandja
Eesti
Meremeeste Liit
MEREMEES

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

Järgmine number ilmub 10. novembril	Toimetuse aadress: EEO 105 Tallinn, Estonia pst. 10. Valvetoimetaja on kohal teisipäeviti kell 15—17, sel ajal telefon 44 48 39	Tallinna Ajakirjandustrükikoda Tellimuse nr. 4017	Toimetaja MADLI VITISMANN
-------------------------------------	---	--	------------------------------