

MEREMEES

Ilmub
(vaheaegadega)
alates 1950. aasta
21. juulist

Nr. 22-23 (972-973) Kolmapäev, 21. detsember 1994

TÄNA KA
"KALAMEES"
Hind 2,5 krooni

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- Aastalõpuintervjuud lk. 2, 4, 5
- KALAMEES lk. 7-10
- Uus radar lk. 11
- Merepäästeõppus lk. 12
- Ketserlik aastalõpumõtisklus lk. 13
- "Suur Tõll" - 80 lk. 14
- MerLe lk. 15



Uus laev Eesti vetes — "Ambassador II". Lähemalt lk. 4 ja 6.

Isi Trapido foto

Riigieelarve vaatega merele

Riigieelarvesse kavandatakse tuletorni-, lootsi- ja jäämurdetasu laekumist 100 miljoni krooni ulatuses. Kokku on järgmiseks aastaks eelarves planeeritud tulusid peaaegu kaheksa miljardit.

Keskonnaministeeriumi haldusalas olevale Riiklikule Mereinspeksioonile arvestatakse kulutusi 5 933 000 krooni. Sellest 2 377 000 krooni on mõeldud töötasudeks.

Mere- ja kalauuringute aparatuuride kapitaalremondiks eraldati 110 000 krooni ning merevõõndi järelevalve merenavigatsioonide vahendite kapitaalremondiks 285 000 krooni.

Meremuuseumi filiaali "Suur Tõll" remondiks eraldati 25 000 krooni. Kapitaalremondiga peaks alustama ka Eesti Meremuuseumi fondihoidla. Selle tarvis eraldati 250 000 krooni.

Järgmisel aastal saavad kapitaalremonti teha ka õppelaevad "Tallinn" ja "Junga". Selleks otstarbeks eraldati neile vastavalt 50 000 ja 120 000 krooni.

Kapitaalremontij saab teha algaval aastal ka Eesti Merehariduskeskuse hoones, milleks eraldati riigieelarvest 100 000 krooni.

Piirivalveametile eraldati kulutusteks 168 179 000 krooni, millest 4 828 000 krooni on inventari soetamiseks.

Päästeametile eraldas Riigikogu kokku 16 834 000 krooni. Teede- ja sideministeerium saab riigieelarvest 16 000 000 krooni veeteede hoiuks.

Veeteede Ametile antakse eraldi real järgmiseks aastaks 25 951 000 krooni. Veeteede Amet saab alustada kapitaalremonti oma sadamahoones Lume 9 (eraldati 5 600 000 krooni) ja Lasnamäe 48 (3 500 000 krooni). Lisaks sellele saab Veeteede Amet soetada hüdrograafiatalituse poollaeva, milleks on eraldatud 14 550 000 krooni. Veel eraldati Veeteede Ametile teede- ja sideministeeriumi kaudu 600 000 krooni infotehnoloogia kuludeks.

Rannavalvetalitus saab riigieelarvest 19 121 000 krooni, meresõiduohutuse talitus 33 845 000 krooni ning tuletorni-hüdrograafia talitus 41 070 000 krooni.

Riigikogu kultuurikomisjon soovis tuletorni-hüdrograafia talitust võtta ära kuus ja pool miljonit krooni ning anda see Eesti Raadiotele. Siiski riigikogu selle ettepanekuga ei nõustunud. Sama komisjon üritas kahe miljoni krooni võrra vähendada ka rannavalvetalitusele mõeldud summat Eesti Televisiooni kasuks. Ka see ettepanek ei leidnud heakskiitu.

Riigikogu "Isamaa" saadikurühma ettepanekul vähendati rannavalvetalituse majanduskulusid 3 miljoni krooni ja meresõiduohutustalituse majandamiskulusid 2 miljoni krooni võrra ning see summa eraldati Eluasemefondi laenude andmiseks noortele peredele. Neilt mõlemalt soovis "Isamaa" võtta ära veel 2 miljonit krooni poliitsei töötasudeks, kuid sellega riigikogu nõus ei olnud.

Merendusele eraldatud raha võivad huvilised ise kokku arvestada.

Eesti Meremeeste Haigla 50-aastane

Meri on, meri jääb,
meri olema peab!

(V. Köster)

Kuulsalt meresõidu saarelt. Kihnult, pärinevad laulusõnad ja viis iseloomustavad väga tabavalt meie väike kodumaa suhet merega. Samuti on meil olnud ja peavad olema ka meremehed. See on nii iseenesest mõistetav, et ei oskagi teisiti ette kujutada. Kui mõelda, millised olid meresõidutingimused meie esisadel tolleaegsetel pisikestel purjelaevadel, siis seal võis vastu pidada vaid raudne tervis. Nii peetigi meremeest omal ajal tervise etaloniks.

Nüüd on aga palju muutunud. Ei ole meresõidutingimused enam sellised ja ka tervisega on omajagu probleeme.

Meie vabariigis on möödunud 50 aasta jooksul meremeeste tervise eest hea seisnud Eesti Meremeeste Haigla. Haigla alguspäevaks loetakse dokumentide järgi 28. oktoobrit 1944. Esimeseks nimeks sai vastsündinu "Sadamahaigla". 1956. aastast kandis raviasutus "Tallinna Vabariikliku Sadamahaigla" nime. Järgnevad ristised toimusid 1983. aastal, kui nimeks anti "Vabariiklik Laevanduse Keskhaigla". Nüüd aga on ametlikuks nimeks "Eesti Meremeeste Haigla", mis vastab vist kõige paremini oma sisule.

Möödunud poole sajandi jooksul on haiglal olnud nii helgeid kui ka murerikkaid

päevi. Vaatamata kõigele, on ikka edasi pürgitud. Täna võime tõdeda, et Eesti Meremeeste Haigla on üks Eesti parimaid haiglaid, kus diagnostika, ravi ja põetus tänapäeva mõistes on vajalikul tasemel.

Meremees, tea, et see on Sinu haigla, kuhu võid oma tervisemuredega pöörduda igal ajal.

Vahel on olnud kuulda, et kardetakse merekspertisiikomisjoni, äkki ei lubata merele! Mõni meremees on kurtunud, et vererõhk olevat alati korras, kuid komisjoni ukse taga istudes tõusvat see iseenesest lubatust kõrgele. Loomulikult on see asjatust närveerimisest. Merekspertisiikomisjoni ülesanne ei ole ainult merelt maha võtmine. Põhiline komisjoni ülesanne on just vastupidine — püüda säilitada merekaadrit terve ja töövõimelisena. Komisjoni läbimisel selgub meremehe tervislik seisund ja kõigiti püütakse võtta meetmeid, mis väldivad tervisepuute teket. Kui on midagi ilmset tervisega korrast ära, siis võetakse käsil ravi ning vajadusel määratakse ravi merele kaasa. Tõsise terviserikke korral, mis võiks ohustada meremehe elu ja tööd, on juba meremehe enda huvides aru saada, et tal tuleb loobuda oma mereelukutsest. Sellesse küsimusse suhtub komisjon väga tõsiselt. Lõpliku otsuse saab teha ainult laiendatud ekspertisiikomisjon, kui me-

remeest on põhjalikult uuritud ja eriarstid hinnangud andnud. Teine murettekitav küsimus on meremeeste katsete mõõda hiilida komisjonist, püüdes taotleda merele mineku luba mõnest teisest raviasutusest. Seda tehakse tavaliselt siis, kui teatakse endal olevat mõnd tõsist haigust, mis võib merele pääsemisel takistuseks saada. Karantiiniteenistus võib selle avastamise korral keelduda meest reisile lubamast, sest eeskirjade kohaselt on kõik kaugsõidulaevadel töötavad isikud kohustatud läbima korralise komisjoni Eesti Meremeeste Haiglas. Komisjoni läbimisel saadud andmed meremehe tervise kohta sisestatakse arvutisse, kus neid saab vajaduse korral kasutada. Eriti tähtsad on need andmed merel haigestumise korral raadiokonsultatsioonide tarvis. Eesti Meremeeste Haigla on õöpäev läbi valmis andma mereleolevatele laevadele konsultatsioone. Konsulteerivate arstidele on väga oluline teada varasemaid andmeid haigestunu kohta, selleks ongi meil olemas vastav infopank. Kui meremees on hiilinud komisjonist kõrvale, siis puuduvad meil tema kohta andmed.

Lõpuks 3 sõirast soovi meremeestele:

1. Hoidke oma tervist.
2. Vältige suitsetamist ja alkoholi.
3. Armastage oma haiglat.

Heljut Kapral

Aastalõpp

"Eesti Merelaevanduse" peadirektor TOIVO NINNAS, viimasel veerandaastal on teie juhita-va ettevõttega seoses juttu olnud ainult reisi-laevandusest.

Septembri lõpust alates on läinud kõik "Estonia" huku tähe all, muu on kõrvale jäänud. Aga elu läheb oma teed edasi. Siiski on lõppev aasta ka mõne muud laadi asja pärast tähelepanuväärne. 9. detsembril loodame ära kinnitada (kinnitatigi — toim.) laevanduse uue struktuuri. Muutume *holding*firmaks, millel on tütarettevõtted. Selle kõige-ga on nähtud väga palju väeva. Muutub ka kogu meie raamatupidamise süsteem, oleme ostnud Norrast vastava programmi.

Selle kõrval oleme tegelnud laevastiku muutmi-sega — vanade laevade müümise ja uute ostmise-ga. Kaliningradist on tellitud viis laeva, Hollandist sama palju, Hispaaniast kaks. Praegu on meil 57 laeva, 17 oleme ära müünud. See on küllalt raske tegevus — kõik müüvad praegu laevu. Balti Mere-laevandus alustas sellega nüüd, nii et aastapäevad oleme neist ees, see on meie pluss. Aga me oleksi-me veel varem pidanud alustama. Tuleval aastal see protsess jätkub.

Laevastiku muutmine kutsub omakorda esile väga palju muid muutusi, näiteks töötajate arvu põhimõttelise vähendamise. Selle eest ei pääse kuhugi. See protsess on küll kogu aeg toimunud, ja võrdlemisi valutult. Kes on ise ära läinud, kes pensionile jäänud. Suurt koondamist pole olnud.

Vaatamata uute tellimisele laevade arv väheneb, ja tuleval aastal on see üks tõsisemaid probleeme — töökohtade vähenemine ja inimeste õige valimi-ne, et nad vastaksid kõigile nõuetele. Loodame oma personalikoosseisu tunduvalt parandada: kel näiteks on distsipliinirikkumisi, eks need lähevad.

"Aripäev" kirjutab, et "tuleks loobuda vanade laevakere rentimisest ja muretseda usalduse võitmiseks mõni uemalus". Kui kaugel võiks tegelikult olla aeg, et tellida meie konkreetsete-le vajadustele ja tingimustele vastava uue reisi-või saarteliini parvlaeva?

Viimane on reaalsem. Aga suure reisilaeva puhul sõltub see väga palju riigi majanduslikest võima-lustest ja vastava firma võimalustest. Kõige väik-sem reisilaev, mis sobiks Soome vahet sõitma, maksaks vähemalt 50 miljonit dollarit. Ja kuni 100 miljonit. Arvan, et praegustes konkurentsi tin-gimustes pole me nii kergesti ilma riigi abita või-melised seda ostma — jutt on abist kas protsendi maksimise või dotatsioonist.

Aga mis puutub nendesse "vanadesse laevakere-desse", siis ma kardan, et neil härrastel, kes ni-moodi räägivad, on väga väike ettekujutus sellest, mis on vana ja mis uus laev. Reisilaevad peavad vastu umbes 30 aastat, ja 15 aastat vana alus pole muidugi mingi vana kere.

Pärast "Estonia" hukku väitsid "Baltic Star" ja "Kristina", et neil on ikka õiged laevad, meil siin üksnes parved.

"Kristina Brahe" on minu teda ehitatud Ameerikas enne sõda sõjalaevana. Sõja algusest on üle 50 aasta möödunud... "Baltic Star" on ka päris vana.

Vist 1956. aastal ehitatud.

Need laevad on muidugi rohkem erandid, tavaliselt reisilaevu nii kaua ei peeta. Nõudmised reisi-laevadele kogu aeg ju muutuvad ja kasvavad.

Kõigepealt tahaksime saavutada, et "Eesti Mere-laevandusel" ei oleks üle 20 aasta vanu laevu; edaspidi, et mitte üle 15 aasta. Ja võib-olla kunagi jõuame niikaugemale, et kõik alused oleksid alla 10 aasta vanad. See oleks ideaal ja tähendaks seda, et vanemaid ei visataks muidugi mitte n. -õ. prügikas-ti, vanarauaks, vaid need läheksid mõnele teisele omanikule. Kui ostime Hollandist laevu, siis nägi-me, mis see tähendab. Kümne aastaga võetakse maksimum välja, ja järgmine mees, kes niisuguse laeva ostab, hakkab siis kõvasti remontima. Laeva tuleks vaadata ka kui müügiobjekti ja müümist kui üht osa firma kommertstegevusest. Ideaalne oleks vastavalt turu nõudmistele kogu aeg laeva vahetada, osta ja müüa. Mitte nii nagu meil enne oli, et saime laeva ja siis ekspluateerisime 25 aastat.

Kui laeva tellite, siis muidugi täpselt niisugu-se, nagu vajate. Aga kas ostmisel lähtute ainult pakutavast ja hinnast või siiski ka laeva kindla-dest vajalikest omadustest?

Siia Läänemere on näiteks reisilaeva väga raske leida, sest on vaja jääkindlustusega alust. Neid on küllaltki vähe saada. Praegu, seoses "Estoniaga" selgub üha enam konstruktsioonivigu, mis tähendab, et paljud laevad tuleb enne tähtaega võib-olla maha müüa või ümber teha, kui võimalik. Ei ole võimalik ekspluateerida ohtlikku laeva.

Viimasel ajal veendume üha enam, et suurte laevadega on Tallinna sadamas ohtlik opereeri-da.

Halva ilmaga on raske sisse tulla, selles mõttes on reaalne oht olemas. Eriti kui kapten eksib või mõni mehhanism läheb rivist välja. *Silja* laeva kap-teni hiljutine käitumine — et ta sisse ei tulnud — oligi ehk õige. Parem karta kui kahetseda. Teada oma laeva ja enda võimalusi. Meilgi ei ole "Georg Ots" mitu korda oma elu jooksul välja läinud, vahel pole ka õigel ajal sisse tulnud. Kaptenil peab olema reaalne ettekujutus võimalustest — tarkus seisnebki tegelikkuse õiges hindamises.

Ega Tallinna sadama ümbertegemiseks erilisi võimalusi ei ole. Saab teha uusi terminiaale ja mui-du paremaid tingimusi luua, aga sadama mõõt-meid põhjalikult muuta ei ole võimalik.

Millal algab merelaevanduse erastamine?

Mina lugesin lehest, et merelaevanduse erasta-

mistähetaega ei ole järgmise aasta sees. Ettevalmis-tused käivad — struktuurimuutused jne. Aga selge on, et erastamine tuleb, ja see on ka õige. Erafirmal on oma riskused, aga sel on ka palju eeliseid.

Kas erastamine tuleb osade kaupa?

Ma ei tea, kas osade — pisiosade või suurte osa-de — kaupa või tervikvarana. Ma arvan, et laevan-dust on võimalik erastada ainult tervikvarana. Laevad on omavahel seotud garantiide ja muu sel-lisega. Ma ei usu, et keegi tahaks osta laeva, mis on mõne teise laeva garantii. Oleks imelik. Võimal-lik oleks erastada aktsiate kaupa; aktsiatega eras-tamine Eestis praegu ka käib. Võib aktsiad kõik ühele maha müüa, võib müüa kontrollpakki. Soovi-tav oleks muidugi mingi tuumikinvesteeri-ole-masolu — kui tekib väga palju peremehi, on ka raske.



Reiikogude esimehelt kingituse vastu võttes: "Täname selle kingituse eest. Me teeme kõik, et hoida seda kindlalt käes."

Raudteed ei oleks näiteks mõtet erastada, see on ikka riigi tugisoon, samuti sadamaid, võib-olla ka riiki teenindavaid laevu, nagu näiteks jäälohkujad ning dotatsioonil töötavaid saarte parvlaevu. Kõik muu võiks erastada, ma toetan seda kogu hingest. Kui see toimuks laevanduses juba 1995. aastal — mis siis ikka, ega liiga kaua venitamine ka head tee.

Kas laevandus on niisugusel majanduslikul järjel, et tahaksite ise selle aktsiaid saada?

Kindlasti ostaksin, kui need müügil tulevad ja kui on, mille eest osta, selles ma ei kahtle. Mere-transport on suurte kapitalimahutustega ala, kus paljud asjad ei sõltu mitte sellest, kuidas ettevõtet osatakse juhtida, vaid üldisest maailma majan-duslikust olukorrast, tööstuse arengust. Majandu-se üldise langusega väheneb ka transportiettevõ-tete edukus. See on suure riskiga ala, eriti Eestis — meil endal pole ju meretranspordi tarvis kuigi-võrd kaupa. Oleneb, kuidas on olukord Venemaal ja missugused on meie suhted temaga. Seejuures võitlevad sama kauba eest ka sõbrad soomlased ja lätlased.

Kui aastaid Eesti Merelaevanduse laevade ekspluatatsiooniga tegelnud mees lahuks kogu oma know-how'ga ja teeks kõrvale oma laevan-duse?

Sidemed ja teadmised on head asjad küll. Aga selles mõttes niisuguse inimese lahkumine, kes ta ka poleks, ei kutsu esile suuri muutusi. See ei oleks korvamatu kahju. Venemaal oli seni kõik väga tsentraliseeritud, tähtis oli tunda mingi ülelii-duilise koondise transpordiosakonna juhatajat. Va-hepeal on palju muutunud. Nüüd on seal kümneid ja kümneid uusi struktuure, mis tekivad ja kaovad väga dünaamiliselt. Nendega on seepärast väga raske, et täna need on ja homme ei ole.

Merelaevanduse palgad ei olevat juba pikemat aega tõusnud?

Lähtulevikus tõstame kaptenite ja vanemme-haanikute palka. Tulevad palgalisad vastavalt mehe võimetele. Ei loe kunagised teened, vaid praegune töövoime.

Töövoimel on piir: kui graafik on nii tihe, et ei lase enam välja magada, hakkab töövoime ju langema?

Ega ma seda mõtle, et on vaja haamriga roostet maha taguda: 10 tundi, 12 tundi, 16 tundi. Mõtlen hoopis näiteks seda, kuidas kapten on võimeline kaitsma laevaomaniku huve, kuidas oskab ümber käia konsossementidega, nende paberitega, millega peab iga päev tegelema, kuidas on ta võimeline kindlustama laeva ohutust jne. Näiteks võib ju panna ametnikud siia 10 tunniks istuma, aga see veel ei tähenda, et nad midagi teevad. Olgu parem 5 tundi ja tehku tulemuslikku tööd. Mind huvitab tulemus.

Kas teil jätkub häid kapteneid?

Kaptenitega ei ole olukord kõige parem. Muret

teeb, et järelkasv on väike. Sünnijärgseid eestlasi on kaptenite vanemabide seas õige väike protsent, ja aasta pärast peavad kõik kaptenid olema koda-nikud. See on tõsine probleem, me ei suuda kõiki korruga ümber teha. Ja neil on ka väga raske. Tu-leb mees maale ja teeb eesti keele kursused läbi, aga seejärel on pool aastat merel jälle venekeelses seltskonnas. Olen väga mures, millal nad selle keele ära õpivad. Olgugi et meil on laevadega kirja-vahetus eesti keeles, vahel ka inglise keeles. Paljud mehed muretsevad väga oma saatuse pärast. Aga kui inimene ei ole kindel oma tulevikus, vähendab see ka töö tulemuslikkust.

Kas inglise keele valdamisega on kõik korras?

Inglisekeelset kirjavihketust on meil ikka olnud. Aga peab ütlema, et inglise keele tase on hakanud langema. N. Liidu ajal olid kindlad keelekeelsamite reeglid, mida praegu enam ei ole. Peame selle uuesti sisse viima, et meestel oleks reaalne inglise keele oskus — sõltumata rahvusest ja usutunnis-tusest. Omal ajal olid meil õppeklassid — 3-aasta-sed kursused. 6—7 aastat tagasi oli meil kaptenite hulgas suur puhastus. Kes inglise keelt küllalt ei osanud, olid aasta kaldal ja õppisid keelt. Taseme kontroll on aktuaalne.

Kui suur on praegu eesti meremeeste osa laevanduses?

Ligineb kolmandikule, üle 30%.

See on oluline suurenemine — aastat viis ta-gasi oli see alla 15%.

Oli 12,7%, kui siia tooli istusin.

Mida ütlete lõppeva aasta "Meremehe" kohta? Kas lehes on midagi, mida te mujalt lugeda ei saa?

"Meremehega" on meil normaalne kontakt, loen alati lehe läbi — on küllaltki huvitav. Mujalt kui sellest lehest ei ole lugeda näiteks mereajaloo koh-ta. Ja näiteks viimases lehes olid need Rootsi aja-lehtedes ilmunud lood. Sain teada sedagi, mis minu kohta seal kirjutatud.

Kas merelaevanduse erastamine võiks meie lehe ilmumist mõjutada?

Ei usu, et see ilmumist takistab. Ilmumine ole-neb sellest, kas merendusringkondadel on lehte vaja. Ja ega laevandus ole terve merendusring-kond. Kuigi, merendusringkond on jagunenud ka keele järgi. On palju venekeelseid *brokeri*-jm. firmasid — kui palju nemad "Meremeest" loevad?

Kas te kõigi nende lõputute plats-puhtaks-jut-tude pideva ägeda esitamise peale olete pida-nud ka lahkumisplaanide või kas need teid ei sega? Kas näete oma võimalust ka siis, kui me-relaevandus on erastatud?

Mul on veidi teised plaanid ja seepärast ei saa ma oma plaane korrigeerida sugugi selle järgi, mida ajakirjanikud ette panevad. Kui seda väga tõ-siselt võtta, tuleks nõõri järele haarata.

Aga erastamine võib tuua mitmeid variante. Kuulsin näiteks, et üks mees läks Peterburi asju ajama, ja seal kukkus talle katuseplekk pähe. See tekitas tõsiseid korrekture tema plaanidesse. Ma ei mõtle, et peaksin oma poliitikat muutma seetõ-tu, et erastamine on tulemas.

Minu ülesanne on laevandust erastamiseks ette valmistada ja teha seda parimal viisil, mida suu-dan. Kui tuleb aktsiate ostmise, ostan ka midagi. Ma ei tee sellest suurt probleemi. Uhes olen kindel, et merelaevandus tuleb tingimata erastada. Oleks mõttetu ujuda vastuvoolu ja tahta, et me oleksime riigi omad. Riik peab tegelema riigiasjadega: riigi-kaitse, piirivalve jms. -ga.

Soovin kõigile rahulikku jõuluisid, head uut aas-tat ja edu töös!

5. detsember

Mari Vamba,
Madli Vitismann
Isi Trapido fotod



Peoperemehena riigiaktsiaseltsi sünnipäeval koos mereväekapten Tarmo Kõutsiga.

RAS sai kolmeaastaseks



14. detsembril kutsus RAS Eesti Merelaevandus oma töötajaid ja külalisi "Georg Otsale", et seal, nagu ikka detsembri keskel, tähistada riigikaitsealsetks saamise aastapäeva. Oli külalisi välismaalt, kodumaised aga niihästi riigi, riigiasutuste kui ka mitmesuguste Eesti Merelaevandusega kokku puutuvate firmade juhtkonnast.

"Georg Ots" pakkus oma parimat, eriti isuäratavalt oli serveeritud mitmesuguseid mereande. "Palume kõiki külalisi tunda end mugavalt ja vabalt," juhatas koosviibimise sisse peoperemees, riigikaitsealsetsi direktor Toivo Ninnas. Et koos viibiti püstjalu, võimaldas see, nagu ikka, paljudel hõivatud inimestel vastastikku aega säästes leppida hea-parema maitsemise vahel kokku nii mõneski vajalikus kohtumises või vahetada koostööpartneriga mõni oluline repliik. Aastavahetuse eel on ju kõigil kiire.

Märkamatu võõrs külaliste vahel lugematu arv kelnerid, täites vaagnaid ja koristades nõusid, et külalised saaksid end mugavalt ja vabalt tunda. Tulnud reisilt ja pärast vastuvõttu jälle reisile minnes, suutis "Georg Otsa" köögi- ja restoranipere end sellegi paari tunni jooksul kätteharrutatud tasemel näidata.

Taustamuusikat mängis orkester Peeter Sauli juhatusel. Esimest korda osales Eesti Merelaevanduse vastuvõtul peaminister.

Madli Vitismann
Isi Trapido fotod

Sünnipäev nagu sünnipäev ikka:

- kingituste,
- maiustuste ja
- muusikaga.



Riigikogu esimees Ülo Nugis:

Lugupeetud daamid ja härrad! Teguderohke 1994. aasta on möödumas. Kahjuks on see toonud kurbust ja leina Eesti meresõitjatele, kogu Eesti rahvale. Ligi 900 inimelu nõudnud m/l "Estonia" traagiline hukkumine septembril Läänemerele on nii jätnud tumeda varju kõigile meie tegemistele. See raske õnnetus on teinud meid tavalisest napolisõnnetusemaks, pannud meid rohkem mõtlema ja analüüsima, tunnetama meresõiduga seotud riski. Ent elu jätkub ja sajan-deid merd sõitnud rahvana pole meil õigust loodusjõududele alla anda.

Ma olen Riigikogu esimehena püüdnud jälgida Eesti Merelaevanduse sihipärast arengut. Eelmisel aastal teie poolt kavandatud ja vabariigi valitsuse heakskiidu leidnud "Eesti Merelaevanduse restruktureerimise ja saneerimise programm" leiab järk-järgult elluviimist. Firma põhivara — laevad — uuenevad. Kaasaegsed konteiner-füderlaevad on tellitud Hollandist, universaalsed kuivlastilaevad Venemaalt, ro-ro-tüüpi alused Hispaaniast. Kõikide nende suurte ostude finantseerimiseks on kõrvalise abita leitud Euroopas kreditorid. Vabaneetakse aegunud ja olulisi remondisummasid vajavatest alustest.

Eelmisel nädalal kinnitas merelaevanduse juhatus firma uue struktuuri, millega astuti samm kontsernitoolise ehk holding-tüüpi ülesehituse suunas. Tänapäevane seaduslik baas Eesti ettevõtetel veel niisugusel moel korraldada ei võimalda, kuid uue kaubandusseaduse tulekuga selline võimalus kindlasti tekib. Põhiliselt välisurul opereerivale suureettevõttele nagu Eesti Merelaevandus on see ilmselt vajalik.

Peatselt algav 1995. aasta töötab kujuneda Eesti Merelaevandusele strateegiliselt väga tähtsaks. Lõpule tuleb viia ettevalmistused erastamiseks ja, mis kõige olulisem — riik kui omanik peab otsustama, mil moel ta erastab aktsiaseltsi "Eesti Merelaevandus". Olen veendunud, et erastamine kui muudatus omandisuhtes mõjub ergastavalt nii Eesti Merelaevanduse arengule kui ka kaubandusliku meresõidu arengule Eestis tervikuna. Igatahes Eesti riik ei kavatse vähendada oma nõudlikkust ega toetust rahvuslikule laevafirmale.

Lugupeetud härra Kõuts ja härra Ninnas! Eesti merendusel on sajandipikkused traditsioonid. Eesti mehed on seilanud ja seilavad ka edaspidi maailma meredel. Olen veendunud, et kurs, mille Eesti Merelaevanduse juhtkond on kaardile märkinud, on õige. Seetõttu lubage mul parimatest soovidest lähitules kinkida teie laevale rooliratas, et saaksite ka eeloleval aastal hoida seda laeva õigel ja ohutul kursil.



Piirivalves

Eesti, Soome ja Venemaa piirivalvurid asusid koostööle ka merel

Eesti, Soome ja Venemaa piirivalve peavad koostööd koordineerima, sest organiseeritud kuritegevus on oma tegevust koordineerinud ja mõningail andmeil on organiseeritud kuritegelikud jõud ka Euroopa mõjusfäärides kokku leppinud, ütles Eesti Piirivalveameti peadirektor Tarmo Kõuts.

29. novembril kirjutasid Eesti Piirivalveameti peadirektor mereväekapten Tarmo Kõuts, Soome Piirivalveameti ülem kindralleitnant Matti Autio ja Venemaa Föderaalset Piirivalveteenistuse ülemjuhataja kindralpolkovnik Andrei Nikolajev Helsingis alla mitmele kahe- ja kolmepoolsele koostööprotokollile.

Tarmo Kõuts ütles, et Eesti Piirivalveametil on kavas sõlmida merepäästealased kokkulepped ka lõunanaabritega ja Läänemere äärsete riikide vastavate organisatsioonidega.

Piirivalvete koostöö käivitub järgmisel aastal Soome juhtimisel. Aasta tööplaan kuulub koostöö alustamine kõigil tasanditel, ametkondade vahelise sidepidamise korraldamine ning eri tasandite ekspertide kohtumised.

Kolme naaberriigi piirivalvejuhaid leppisid kokku koostööd Soome lahel piiride valvamise ja seotus. Ühistegevus hõlmab lahte koos rannikualade ja sadamatega. Selle üks eesmärk on edendada ebaseadusliku tegevuse tõkestamist ja sujuvat riigipiiri ületamist.

Ametkondade koostöövormideks on regulaarsed ekspertide kohtumised kogemuste ja info vahendamiseks ning vahetud kontaktid sidevahendite kaudu.

Eesti ja Soome esipiirivalvurid kirjutasid alla kahe ameti koostööprotokollile. Lepiti kokku info ja kogemuste vahetamise, ekspertide kohtumistes illegaalse immigratsiooni, dokumentide võltsimise, piirivalvamise meetodite ja valvetechnikaga seotud küsimustes. Samuti tehakse koostööd kuritegevuse vastu võitlemisel ja merel inimelude päästmisel.

Helsingis allkirjastati ka kolm Eesti ja Vene piirivalve vahelist protokollit. Koostööprotokoll käsitleb merealade kontrolli,

päästeoperatsioonide läbiviimist merel, ebaseadusliku migratsiooni ja organiseeritud kuritegevuse tõkestamist ning ühist tegevust relvade, narkootikumide ja muu salakaubaveo tõkestamiseks.

Protokoll informatsiooni vahendamiseks käsitleb peale info vahetuse ka piiride julgeoleku ja ühiste ürituste efektiivsuse tagamist.

Eesti ja Venemaa piirivalve vahelise operatiiv-jälgitustegevuse alase koostöö protokolliga määrati kindlaks koostöö alused ja subjektid nende ühistegevuses piiri- ja piiriületuspunktide režiimi rikkumiste väljaselgitamiseks ja ennetamiseks ühisanalüüsi ja info vahetuse teel.

Piirivalve laevastik saab täiendust

Eesti Piirivalveamet saab uue aasta alguses Soomest tasuta kaks päästelaeva. 16. detsembril jõudis Eestisse aga Norrast abi korras saadud laev.

Piirivalveameti peadirektor mereväekapten Tarmo Kõuts ütles, et Soomest kingitusena saadavatest laevadest peaks esimesena Eestisse jõudma 48 meetri pikkune päästelaev.

Kõutsi sõnul õpetatakse selle päästelaeva meeskond välja Soomes.

Soomes kingib lisaks sellele laevale Eesti piirivalvele ka ühe 36 meetri pikkuse aluse.

Eesti Piirivalveameti staabiülem major Aare Evisalu ütles, et need uued spetsiaalsed päästelaevad on kaks korda pikemad kui seni piirivalve käsutuses olnud laevad.

16. detsembril saabus Norrast Eesti piirivalvele tasuta laev. Selle meeskond oli Norras sügisest saadik koolitust saamas. Siseminister Kaido Kama arutas 9. novembril Norra suursaadikuga Eestis Brit Lovsethiga Eesti piirivalvele kingitava laevaga seonduvat.

Norra valitsus on otsustanud kinkida igale Balti riigile ühe "Storm"-klassi valvelaeva ja koolitada nende laevade jaoks meeskonnad välja. Laev jõudis Eestisse 15. detsembril ning anti järgmise päeva keskpäeval piirivalvele pidulikult üle.

Seoses sellega, et piirivalve saab uusi laevu, alustab Tallinna piirivalvekool jaanuari alguses järjekordset merepiirivalvurite kahekuulist kursust.

Rein Kuusik

ESMAABI



ABI

MEELESPEA
MEREMEESTELE

Meelespea meremeestele

Tallinna Meremeeste Haigekassa ja Tallinna Meremeeste Haigla tellimusel on Eha Kostabi sulest tulnud igale meremehele ja laevale väga vajalik käsiraamat "Esmaabi meelespea meremeestele". Raamat on kirjutatud enam esinevatest õnnetusjuhtumest ja haigusseisundest lähtudes. Kaante vahele on kogutud nõuanded tegutsemise kohta mitmetel juhtumitel, mis jäävad äkksurma ja oksendamise vahele. Selgitavad joonised on juurde lisatud.

Sellest vajalikust trükisest huvitatutel on seda võimalik osta haigekassast.

Reet Naber

Aastalõpp

«Eminre» peadirektor ÜLO KOLLO, kuidas hindate lõppevat aastat oma firma seisukohalt?

Raske oli see «Eminre» esimene aasta: raske talv tekitas ütlemlata suuri ülearuheid kulutusi. «Estonia» katastroof avaldas samuti tugevalt mõju. Nii et midagi eriti head öelda ei ole.

«Eminre» loomise põhjendus oli: koos oleme tugevamad kui üksikult. Aga kas see on õige osutus?

Arvan, et on küll. Kui muid ei suutnud maha raputada, siis kõigi teiste kiir-laevad vähemalt. Neid oli siin tänava nelja sorti. Kõik üritasid, aga sügiseks olid ikkagi «Eminre» kiir-laevad need, mis navigatsioonihooaja lõpetasid. Suutsime tihenevas konkurentsis vähemalt esialgu siiski vastu pidada. Ühtegi meie laeva päris välja tõrjuda ei ole õnnestunud. Aga see püsimajäämine pole kerge olnud.

Teie kiir-laevade piletid olid kõige odavamad. Kas seda lubas meeskonna madalam palk?

Meie hind oli samal tasemel *Estonian New Line'i* ja *City Yet'i* hindadega. Sukkula hinnad olid absurdsed, ei tea, kust need võeti. Aga kahtlemata, selle arvel me suudame, ja arvame, et suudame ka suurte laevadega konkurentsi pakkuda.

Turismibüroos oli kuulda, et tulevast aastast tuleb teil hinnatõus.

Võib-olla mõne paketi hind tõuseb, aga reisijate piletihindu pole küll keegi tõsta kavatsenud. Kuigi — ja see on rohkem konkurentsiametite ning teiste ametite nõudel — arvatavasti peame Eesti ja välisriikide kodanike piletihinnad ühtlustama. Seni õnnestus meil eestlasi tundu-

vadega pole probleeme olnud. Arvan, et kui mõlema riigi veeteede ametid on neid kontrollinud ja leidnud korras olevat, siis nii see ka on. Et meeskonnaliikmed võtavad nüüd õppusi veelgi tõsisemalt, võib öige olla — see on nende enda huvides.

Kui palju see teile mõjub, et soomlased alustasid tööst parvlaevaliini?

Eestlinjat tekitab praegu nõrga konkurentsi. Eriti sügavat muret selle pärast veel ei tunne. Tõsine on see autode osas — autolaevaks on see hea. Reisijate jaoks on see vilets laev, ütleme, nagu meie «Corbiere». Viimane on, muide, meie käes jõuluni, ja selle asemele ei võta me praegu midagi. Sel on nõrk graafik ja töötab null-resul-taadiga, aga muret on temaga palju.

«Vana Tallinnaga» on kõik normaalne, laev meeldis meie kruisireisijatele ja tal on ka liinireisijad. Selle laeva reisijate arvu keskmised on meie kõige suuremad, mis kunagi olnud. «Vana Tallinna» muresemine oli õigustatud tehing.

Kui möödunud aastaga võrrelda, siis «Estonia» huku järgne reisijate arvu kõikumine on meil teiste miinuskõikumistega võrreldes pluss ja ilma õnnetusteta oleks see pluss praegusest 6% märksa suurem olnud. Nii et oleme ikka samas seisundis, mis *Silja*, *Viking* ja teised, kes kaotasid esimeseks poolteiseks kuuks ja ehk kauemakski 20–25% oma reisi-jaist.

Kas ohutuse taseme, õpustega ja kõige muu sellelaadsega võite oma laeval rahul olla?

Laevad on nüüd kontrollitud; need, mis tarvis, on olnud kinni peetud. «Corbiere» istus neli päeva Helsingis ja parandas ennast, teiste lae-



Kuidas Saksa-liin on enast sisse töötanud?

Sisse on töötanud küll, aga sakslastel oli täpselt õigus, kui nad ütlesid, et suvel võib meil reisijaid olla, ja sakslasi ka, aga sügisel ja talvel puhkavad sakslased Bahamal või kusagil mujal. Me saime sealt kõva miinuse. See tähendab, et Saksa-liini oli vara teha. Kuigi me jätkame ja vaatame natuke aega veel, millist varianti siin kasutada. Selge, et liin peab jääma, eriti kaubaveo pärast. Aga välismaa reisijaid saada tundub sügisel-talvel-varakevadest esialgu kaunis lootusetu. Nüüd on täiesti mõistetav, miks *Finnjet* vähendab talvel kiirust ja loodab peamiselt laadungile — keegi lihtsalt ei taha siia tuule, külma ja lõrtsi kätte tulla. «Ambassadori» paneme praegu sõitma, aga kas jätame, seda ma praegu

veel ei tea. See tähendab, et jätame ühe laeva, see on kindel, ainult et kas see on just «Ambassador».

Möödunud aastal esitati mõte, et kui kogu Soomevaheline meretransport, ka kaubaliinid, oleksid teie käes, siis oleks firmal võimalik igasuguseid asjaolusid paindlikumalt arvestades kõike paremini teha. Kas jagate seda arvamust ja kas seda oleks tarvis ka Saksa-liinil?

Jah, jagan; aga Saksa-liini pole reisijate jaoks praegu üldse vaja. Oleksid meil need *cargo*-laevad, mis praegu on merelaevanduse käes ja käivad ka Helsingi vahet, siis saaksime rohkem kombineerida. Võiksime mõne *cargo*-laeva panna Saksamaa vahet käima — kahe nädala kohta kolm edasi-tagasi reisi —, ja selle suure valge reisilaeva võtaksime ära. Rentnikul on õigus laeva ka edasi rentida.

Üks «Eminre» loomise õigustusi oli ka see, et saate reisilaevade personali töö joone peale, tulevad oma kindlad põhimõtted ja oma koolitus.

Koolitus käib, kaader on, probleeme sellega ei ole. Mina ei ole *cateringi* spetsialist — selle jaoks on teised mehed, kes hinnanguid an-

navad. Aga arvan, et selles osas on *Siljal* või *Vikingil* siia nüüd palju raskem tulla.

Kuidas on eestlaste osakaaluga «Eminre» laeval?

Mõned üksikud töötajad ei ole eestlased, ja needki oskavad eesti keelt. Me võtsime laevanduselt laevad üle koos teenindava personaliga. Professionaalsed meremehed aga on n.-õ. laevaomaniku omad. Teenindava personali tööandja on «Eminre», sõidumeeskonna tööandja aga «Eesti Merelaevandus» ja *Inreko Laeva AS*.

Traditsiooniline aastalõpu küsimus: kuidas meeldib ajaleht «Meremees» ja kas on midagi, mida ainult meie lehest teada saate?

Viimast numbrit ei ole lugenud, aga minu meelest on leht ikka palju paremaks läinud, kui enne oli. Kui loeksin kõiki lehti, siis ütleksin, mida ainult teilt teada saan, aga aega on vähe, ja mulle tuuakse iga päev laua peale kokkuvõtted sellest, mis on kirjutatud meie laevadest, üldse Eesti merendusest ja välismaa kohta eelkõige Skandinaavia laevandusest. Selle jõuan diagonaalis läbi lugeda. Kerge hullumaja tunne ikka on — nii kiire, eriti aasta lõpul. Aga mereleht peab muidugi jätkama.



«Tallinki» koterman on heas tujus.



Enne liinileasumist

«Ambassadori» kapten Ain Kuusk: Laeva remonditi Taanis, Fredericias. Kätte saime selle rahuldavas korras, remont oli ikkagi tõsine: vahetati torud jne. Sealt tulime ära 36 tunniga.

Laevaga võib rahule jääda, kui plussid ja miinused kokku panna. «Ambassadori» tehniline külg tundub olevat parem kui «Balanga Queenil», mis on meie laevast ainult mõni aasta noorem. Aga «Ambassador» moderniseeriti Norras 1992. aastal. Laeval on palju uuendusi, masina juhtimine on kindlalt rohkem korras kui «Balangal», silda ei saa sisustuse poolest võrreldagi, seal on üsna palju asju tänapäeva n.-õ. viimase sõna lähedal: koordinaadid automaatselt, elektronkaardid, moodsad radarid. See teeb töö lihtsamaks.

Ka visiir on küllalt töökindel, juba konstruktsioonilt tugevam kui «Balangal». Kõigele lisaks on siin n.-õ. kolmas uks; kui visiir on üleval ja ramp kai peal, siis on ees veel hästi tugeva konstruktsiooniga ja kindla lukustusega uks, millel tänapäeva kontrollüsteem. Peale kõige muu paistab laevanina silda ära. Saksamaa ei nõua ka nina kinnikeevitamist. Nii saame ro-ro eelised ära kasutada. Tallinnas seisame, ahter ees, Travemündes sildume, võõr ees. Autotekk on «Balangaga» võrreldes laadimise jaoks parem, saab kiiremini — tollel oli see trümmis ja autod lasti alla. Ei taha kiita, aga võõriosa tundub küll hea olevat.

«Ambassadoril» on üsna samad mõtted, mis «Balanga Queenil»: pikkus 134 m jne. Üks korrus on tal küll

vähem, aga reisijate arvu see ei mõjuta; neid mahub laeva 960. «Balanga» interjäär oli avar ja hubane, seintel palju maale, ka restorane ja baare



oli rohkem. Aga kui siin kõik paika paneme, on ka normaalselt kena.

Meeskonna elutingimused on siin natuke paremad, kuid ohvitseride kajutid tunduvad olevat veidi halvemad kui eelmises laevas. Kajutid on kahe- ja neljakohalised, aga püüame inimesi paigutada nii, kuidas vähegi parem.

18 sõlme kiirust tulevat kergesti, nii saame ka paremini kui «Balangaga» graafikus püsida — tollega pidi mõningail juhtudel lausa minuiteid lugema.

Paistab, et jääme «Ambassadoriga» rahule. Aga «Ba-

langu Queenist» on kahju ka, harjusime temaga ära.

«Balangaga» oli kõige rohkem reisijaid vist nii 450 ringis. Saksamaalt tulles oli aga autotekk alati täis ja tihti jäädi veel mahagi. Parem oluks, kui alati mõni tühi koht oleks olnud, sest muidu võib mahajääjail usaldus kaduma hakata ja nad hakkavad end maad mööda tulekuks sättima. Läkski nii, et oli pidevalt täis-täis, ja siis järsku suhteliselt tühi.

Juhtus sedagi, et eestlasi-sakslasi oli pooleks, aga kokkuvõttes oli sakslasi ikka vähem. Üldiselt jäädi rahule, saime rohkem kiita kui laita. Rahulolematust esines eelkõige seoses hilinemistega. Sõõgi suhtes nurinat ei olnud, vastupidi — kiideti. Algul kehtestatud «Soome hindu» muidugi korrigeerisime.

«Balanga Queenilt» tulime

siia üle kogu laevaperega. Teenindajaid jääb talvel küll natuke vähemaks — tervet suurt hotelli-poolt ei tasu pidada, kuni reisijaid ei ole. Suve poole, kui neid jälle rohkem tuleb, võtame inimesed tööle tagasi.

Kolleeg Luht sõidab Travemündesse lootsita sisse; üks mulgi on aeg saksa keelt õppida ja lootsieksamiks valmistuda. Saksamaal käib palju laevu, näiteks Soome omi, lootsita sees. Ega see Travemündesse sissesõit nii keeruline olegi. Aga jõe peal sõit on muidugi omamoodi — kitsas, kiirus on piiratud 6,5 sõlmega. Kalda ääres on paadisadamaid, üks üleveokoht. Nemat vaatavad küll muidugi ise ka hoolega, et ette ei jää.

Mari Vamba
Madli Vitismann



Eesti meeskond asus Hansateele Küprose lipu all. Isi Trapido foto

E-Liini AS-i peadirektor JOHANNES JOHANSON, missuguses seisus oli teie firma enne laevaõnnetust — ajal, mil parajasti toimus turismimesse, teisele Stockholmliini laeva pandi pidulikult nimi ja kõik olid veel rõõmsad?

Muidugi on õnnetuse-eelne periood firma tegevuses nüüd varju jäänud. Kõik oli liiga ilus, kõik läks ilmselt liiga hästi, et olla tõi. Sinna maani oli meil väga edukas aasta. Esimest korda "Estline'i" ajaloos jõudsimel plussidesse — kaunis kenadesse plussidesse. Tulevik tundus paljulubav. Meist oleks võinud saada normaalne laevaliini kahe täiesti korraliku reisi- ja ühe suure kaubalaeva-ga.

Kas praeguses olukorras ei tule teine reisilaev kõne alla?

See küsimus on rohkem omanikele ja juhatajale. Kui see oleks minu otsustada, mõtleksin väga tõsiselt teise laeva peale.

Nüüd on, nagu hakkaksite liini uuesti sisse sõitma?

Oleme tükk maad hullemas seisus kui suvel, siis oli "Estline'i" nimi veel rikkumata. Nüüd tuleb tõsiselt mõelda nime muutmisele.

Kas see lähtub mingist süütundest? Ega's nimi ole ju süüdi.

See on puhtpsühholoogiline. Mul on hirmsasti kahju, et laeva nimi oli "Estonia" — et riigi nimi niimoodi katastroofiga seostus. Kes enne sellisest riigist polnud kuulnud, sai nüüd niimoodi teada.

Agas "Mare Balticumi" automaatika ülesütlemisel oli paradoksaalsel kombel üks positiivne külg: visiiri tugevus sai ära proovitud, see ei nihkunud mitte üks millimeeter. Nüüd on küll kindel, et sellega ei saa midagi juhtuda.

Jah, aga et just meie laevadega on järjest õnnetusi juhtunud — hakka või arvama, et saatuse näpp on peale pandud...

"Cap Canaille'i" juhtumi kohta olen kuulnud arvata, et suure merega harjunud prantsuse meeskond peab Läänemerd lombiks ega võta siin sõitmist küllalt tõsiselt.

Mingit alust nii arvata ei

ole. Aga see, mis juhtus "Cap Canaille'i" kaubaga, teatavale hooletusele vihjab. Kivi otsa sõitu ei saa kaptenile päris süüks panna, selle võttis loots täiesti omaks. Aga sellest keegi ei kirjuta, öeldakse vaid seda, et näe, jälle "Estline".

Agas ega te ise ei ole sellest ka küllalt kõvasti ja selgelt teada andnud. Nagu ka tol päeval, kui "Mare Balticum" ilma tõttu õigel ajal laevaremonditehasest välja ei saanud: kasvõi iga tunni järel antud pressiteated oleksid leevendavalt mõjunud.

Viimatiöelduga olen nõus. Agas "Cap Canaille'i" asjus pole me ise Rootsist ametliku dokumenti saanud.

Ka "Estonia" huku uurimisega seoses on palju süüdistusi "Estline'i" aadressil, et informatsioon ei liigu. Agas "Estline" ei ole üldse uurimiskomisjonis esindatud — ei tohigi olla! —, merelaevandus samuti. Niisuguseid asju on veelgi.

Mõningate alade spetsialiste on Eestis nii vähe. Meil oli kõvasti tegemist liiklusdirektori leidmisega, kuni härra Saarinen nõustus meile tulema. Agas nüüd paistab, et kolmandik ajakirjanikke on väga suured parvlaevanduse spetsialistid ja sobiks kõik selle töö peale...

Hea, et vähemalt meremehe õnnestus kuigipalju kaitseda. Agas selle mõtte kohta, et härrad Ninnas ja Johanson oleksid pidanud kohe oma kohtadelt lahkuma, pean ütleva, et meie jaoks oleks see olnud kõige lihtsam tee: ära kõndida, mitte vaadata otsa kõigile neile inimestele, jätta teised siplema ja kõik ära unustada. Ma pean seda lihtsalt veelgi amoraalsemaks — kontor raskel hetkel maha jätta. Kui liin hakkab uuesti käima ja asi enam-vähem minema, eks siis juhatust otsustab mu siin töötamise. Usun, et kevadeks peaksime olema jälle enam-vähem normaalses seisus. Ja sügiseks parandame seda loodetavasti niivõrd, et võime mõelda, mis edasi saab.

Emotsioonidest loobudes ja mõistusega võttes tundub õige, et teatud juhtudel astuvad tagasi küll poliitilised juhid, mitte aga konkreetselt majandustegevust juhtivad inimesed.

Mu seisukoht oli, et vaatamata kõigile raskustele tuleb toetada kõiki neid inimesi, kes õnnetusejärgsel ajal asjaga tegelesid. Paljud kukusid meil lihtsalt kokku ja ma lasksin nad teatud ajaks koju — üks läks, teine tuli —, et säilitada neil päevadel eriti vajalikku töövõimet.

Telefonis vastamine oli töötajate vahel tunni kaupa ära jagatud, terminaalis valvamine-rahustamine —



vist veerandtundide kaupa. Hukkunute omastel oli ja on kohutavalt raske. Agas meie töötajail polnud samuti kerge.

Hirmsaid süüdistusi on nii palju olnud, et nakk hakkab seljas paksuks minema. On näiteks süüdistatud, nagu me poleks hukkunud meeskonnaliikmete omastele kaastunnet avaldanud. Agas me ei saanud nii teha, et kellelgi käime kodus, kellegi mitte — meid poleks jätkunud, pidime sel hetkel vajalikku tööd tegema nii palju kui suutsime, ka ise šokis olles. Me saatsime kaastundeavaldused nende kodudesse, kes meil nimekirjas olid.

Kindlasti on asju, mida tagantjärele vaadates veel nii või teisiti oleks pidanud tegema. Agas see on tagantjärele teadmine. Kõrvalt on hea nägutada.

Kui suur on teie arvates massiteabe osa reisijate arvu praeguses vähenemise

mõtles natuke, ja läks tagasi," rääkisid pealtnägijad. Seega oli kogu ringmäng asjata olnud.

Asi oli nimelt selles, et "Silja Festivali" pardaarvuti lubab Tallinna sadamasse sisse sõita tuulega 16—18 m/s, käitumiselt kangema tuulega ei ole programmis. Väljasõiduks on tuule suurim tugevus 18 m/s. Tol õhtul oli tuult rohkem ja ettevaatus pole muidugi liias. Nii jäidki reisijad kavas olnud linnaekskursionist ilma. Ega olnud neil vist põhjust ka hetseda — külm ja tuuline õhtu oli.

Väikese mehe kuub "Mis sest kasu, et mulle, nr. 52 mehele, meeldib nr. 48 pintsak, kui see mulle selga ei lähe." Nii ütles üks laevandusjuht Tallinna sadama kohta.

Mullu, kui logi "Estonia" roolikambris näitas kiirus 0,0, aga laev tundus pöördel vääramatult isepaisena liikuvat, ütles kapten Andresson, et nii võõrist kui ahtrist on kaini 15 meetrit. Nii olid kõik tuhatkond reisi- ja tol hetkel ühe inimese silmamõõdu ja näpuosavuse meelevallas. See, kuidas kapten sõrmepikkusi juht-

kange liigutab, nii et 15 meetrist mingil hetkel -0,5 meetrit ei saa, ongi laevajuhtimiskunst. Ainult et väiksematki viga on sellistel momentidel võimatu parandada.

Veel lisas kapten Andresson, et vestluses "Silja Line'i" ja "Viking Line'i" kaptenitega olla nood alati imestanud: nemad sõidavad Tallinna sadamasse sisse ilma ilma, "Estonia" omad aga igasuguse ilma.

Kuulu järgi tahtvat "Silja Line'i" kaptenid uuel aastal oma laevajuhtimisoskusi igasuguse ilma proovile panna. Nimelt on sel laevafirmal kavas edaspidi Tallinna kaudu Stockholmist sõitma hakata. Kuid soomlaste reisi-tee ei tohi seejuures olulisel määral pikeneda ning seetõttu on nii tulles kui minnes kavas Tallinnas ainult pool tundi peatuda ja Tallinna—Stockholmi vahemaa läbida 13 tunniga. Kui "Estonia" sõitu 14—15 tunni graafikus nimetati kihutamiseks, siis see peaks ju olema lausa lend.

Agas et Stockholmist tahtaks Tallinna jõuda varahommikul ja peatuseks on üksnes pool tundi, võib eestlane hommikusöögilaas en-

Aastalõpp

ses — lisaks õnnetuse enesemõjule?

Kui ainult süüdistustega jätkatakse... "Kaubaleht" tõmbas meile viimati vee peale: rõõmustas, et Silja ja Viking tulevad — lõpuks ometi on "Estline" põhjas! Ei saa aru, miks Eestimaal rõõmu tuntakse, kui Eesti parvlaevandusel Skandinaaviasse lõpp tuleb. Kas tõesti arvatakse, et nood suured välisfirmad on huvitatud Eesti majandussuhete arendamisest Skandinaaviaga?!

Kui ühel suurel välisfirma laeval on Tallinnas aega seista pool tundi, siis kuidas siit minevad autod peale saavad? Kaup, mida tolle laevaga veetakse, ei ole siis ju Eesti kaup.

Mind panebki järjekordselt imestama, kuidas meie otustajad ei mõtle: noil suurtel firmadel, kelle laevad siit läbi sõidavad, on vaja tollitemplit, ja selle nad 30—40 minutiga ka jõuavad saada. Neid ei huvita absoluutselt kaup ega meie reisijad, kes lähevad oma kasina rahakotiga ja tahavad võimalikult odavalt üle sõita. Need suured valged laevad meid ei aita.

Rääkimata sellest, et suured valged laevad halva ilmaga jätavad lihtsalt sisse tulemata.

Agas et sadamale on nende seeskäimine kasulik, siis on loomulik, et ütlevad: tulgu kõik, kes tahavad.

Soome ja Rootsi on Euroopa Liidu liikmed, ja nende suured laevafirmad tulevad meile niikuinii, olgu või jõuga ja vägisi. Tulevad sellepärast, et tax-free kaubandusel on ju väga suur osa parvlaevaliikluse tuludes. Selle najal see elabki. Saan aru, et neilgi firmadel ei ole üldse kerge: neil on suured ja väga kallid laevad ning reisijate hulk on vähenenud, nad lihtsalt peavad ka siia tulema.

Ent rootslastele on sõit üle Helsinki Tallinna siiski odavam kui teie laevaga?

Kui rääkida ainult pileti-hinnast, siis jah. Agas söök-

jook ja igasugune muu teenindus tuleb ju juurde, ja siis läheb too variant märksa kallimaks kui meie laevaga. Nii et hindu peab vaatama kõige sellega koos.

Mind huvitas hirmsasti, kui suurt osa mängib "Estline" oma kaubavedudega Eesti väliskaubanduses üldse. Andmed ajavahemikul jaanuar 1992 kuni märts 1994 näitasid, kui võrd üks on teisest sõltuvuses! Kahtlemata oma osa on väliskaubanduses küll ka "Tallinkil", Estonian Airil, raudteel ja mõnevõrra merelaevandusel.

Kuidas "Mare Balticum" nüüd, mõni aeg juba sõitnuna, tundub?

Tundub parem, kui alguses võis arvata. Tahan kiita meeskonda — see on väga tubli ja tohtu töö ära teinud.

Agas personal ja selle koostitus?

Koolitus käib tegelikult kogu aeg. Sellega alustasime küll juba suvel. Keelekursused olid mitu kuud, tööd-teenindust õpiti "Viru" juures. Ja ohutusõppusi tegid nad kuu aega iga päev.

Mida meie lehe kohta ütlete?

Lehes on hakanud olema rohkem elavat ja aktuaalset informatsiooni. Peaasi on mu meelest, et "Meremees" hoiaks ka edaspidi informatsiooni võimalikult objektiivsel tasemel nagu on olnud siiani. Merenduse seisukohalt on leht professionaalne — lollused, mida mujalt võib lugeda, siin läbi ei lähe.

Olen püüdnud analüüsida oma firma tööd, et näha, kust tuleme ja kuhu läheme. Agas kui oled ise iga päev seal sees, on see päris keeruline, ja ei paneks üldse pahaks, kui kõrvaltvaataja tuleks neile probleemidele mõnest uuest vaatenurgast ligi — muidugi mitte selle mõttega, et keerata sulle ämber kummuli pähe, vaid et rääkida sellest, mille peale ise ei tule. Niisuguse töö eest oleks lehel tänulik.

Mari Vamba
Madli Vitismann

Külalislahkus enneköike: Pilte läbi sadamaterминаali akna

Omad poisid — noh!

Kui võorustajal lauade pandud head-paremat kõigile ei jätku, siis käsib hea tava pakkuda esmalt lahkelt nariatades külalistele: "Võõrad, olge head, võtke, võtke!" ja seejärel hoiatavalt pead vangutades oma pere poole: "Omad poisid, noh..."

Omad poisid meenutavad kibedusega 29. novembri õhtut, mil võõrad heast-paremast ära ütlesid. Kesklinna sadamas napib praegu kõigile tahtjaile kaikohti. Seetõttu tuleb, nagu hea tava nõuab, külalisi eelistada. Tol õhtul, kui põhjatuul, see kõige sandim, puhus 20 m/s, oli vaja "Silja Festivali" jaoks kaikohti vabastada.

Algas ringmäng kitsukeses sadamabasseini A-terminaali ees. Esmalt oli vaja "Georg Ots" sadamahoone eest piki kaid sõemägede kõrvale haalata. Seejärel tirsid kolm pukserit "Tallinki" vastutuult vastaskai äärde. Siis sai "Kristina Regina" (ka külaline!) piki kaid sadamahoone ette haalata, kus "Tallink" oli seisnud. Ja kui "Tallink" oli välja sõitnud, lõpetas ringmängu "Georg Ots", haalates sõekai äärest endisele kohale tagasi. "Siis tuli "Silja" väravasse,

meestele ette: võime laevaomaniku kulul kaatriga minna ja üle vaadata, muidu välja sõita ei saa. Mispeale kellegi ei tekkivat tähtmist sellega eksida. Ülelaadimist Kesklinna sadamas ei lubatavat.

Sellist järelevalvet näiteks Kalasadamasse või Miidurannas ei ole. Kuigi ka Kesklinna sadamas on see üksnes nähtuse registreerimine, mitte kontroll.

Madli Vitismann

dale öelda: "Omad poisid, noh..."

Lähme ja vaatame järele!

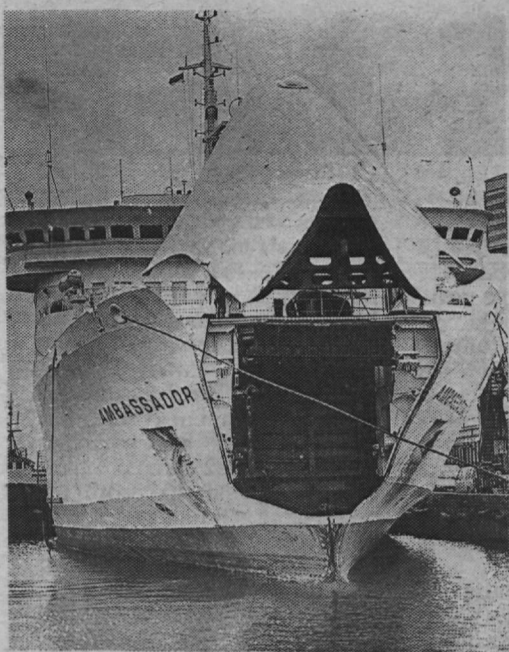
Sadamajärelevalve reisisadamasse toimib pidevalt, ka hilisõhtul ja puhkepäevadel, punane jopp seljas ja walkietalkie käes. Hoiab silma peal — eriti välismaa laevad ei hoolivat muidu küllalt meie kodumaistest kaidest. Kontrollib vabaparda märki — 5 cm täpsusega. Kui ei klapi paberitega, paneb tüüri-



Kallis külaline ei mahu laua äärde

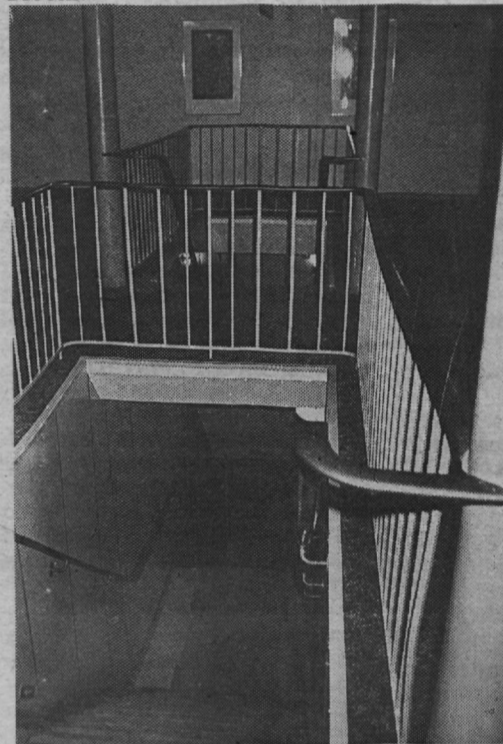
Dmitri Prantsu foto

Enne liinileasumist



➔ Rambi taga on veel üks veekindel vahesein. Isi Trapido foto

➔ Trepid viivad sirgelt igasse sektiooni.



"Kuidas see "Ambassador" ka on?" küsisid paljud. Puhas. Sinine. Loogiline. Harjumatu, ja mõnes asjas ebaotstarbekas. Nii nagu neil, kes siiani meenutavad "Estonia" roosapruune vase ja klaasiga interjööri, võtab aega harjumine "Mare Balticumi" sinisega, meenutasid "Amassadori" vastsed asukad "Balanga Queeni" punast vaipa, puitu ja avrust.

Paar tundi tagasi kohale jõudnud laevapere tutvus oma valdustega ja alustas pühkimist-nühkimist. Et ühest plaanitud päevast kõigeks vajalikuks ei piisanud, jäeti üks Saksamaa-reis vahele ning 5. detsembri öhtul kohale jõudnud laev suundus esimesele liinireisile 10. detsembril. Kingitud aja sisse pidid mahtuma õpused ja laeva lõplik kordaseadmine. Pole siis ime, et intendantide Margus Jõgi ja Tiit Prehingu saatel tehtud ringkäik kujunes vigade loete-

luks — esmalt vaja näha just vajakajäämisi, et teada, kus on võimalust midagi ära teha.

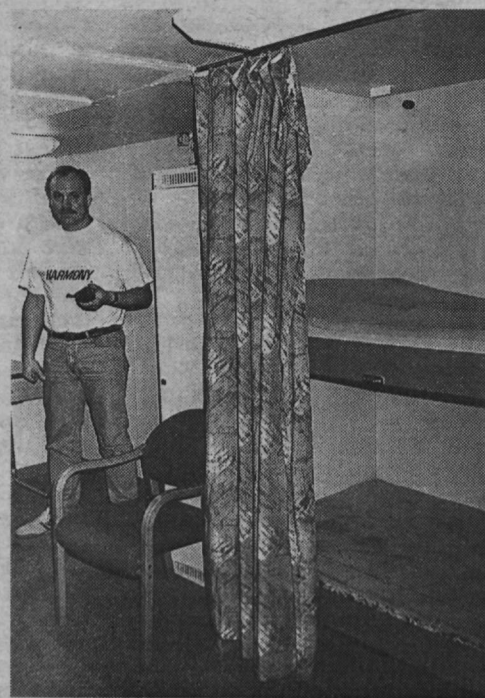
"Ambassador II" sõitis seni Itaalia—Tuneesia vahet. Kahe istumissalongiga pole pikal Hansateel suuremat peale hakata, pileteid müüakse ainult koos kajutikohaga. Kajutite seinad-laed võinuksid paremas korras olla. Laevapere enda 2- ja 4-kohalistes kajutites on küll paari sammu jagu astumise ruumi, aga paarikümne sentimeetri lausesse kappi ja poolde peeglialusesse sahtlisse ei taha naissoost teenindaja relvastus hästi mahutada. Kõige kurvem aga: ka-

Arstikabinetis oli kõik vajalik juba olemas.



jutites on üksnes kraanikauss, muuga peab hakkama saama terve koridori jaoks ehitatud tualettkopli, kus ligi kümme dušikaabiini, paarkümmend WC-kabiini ja kümmekond kraanikaussi. Kui kümmekond inimest niisuguses ühekorraga lobistab, ei jõua laeva kaks koristajat kõiki neid asutusi üht-aegu puhta ja kuivana hoida.

Kolme veekindlate väheseintega eraldatavasse kajutisektsiooni viivad pikad sirged trepid ja sirged koridorid meeldisid laevaperele, aga väheks arvati ainult üht restorani, üht kohvikut ja baari. Lisaks leiti puudusi ka nn. tehnoloogilises skeemis. Baar ja basseini ahtriteki talvel muidugi ei aita. Ruumikast mängutoast ei soovitatud pilti teha — ilusamaks tegemise plaan oli sedavõrd konkreetne. Kinosaali tahetakse teha konverent-



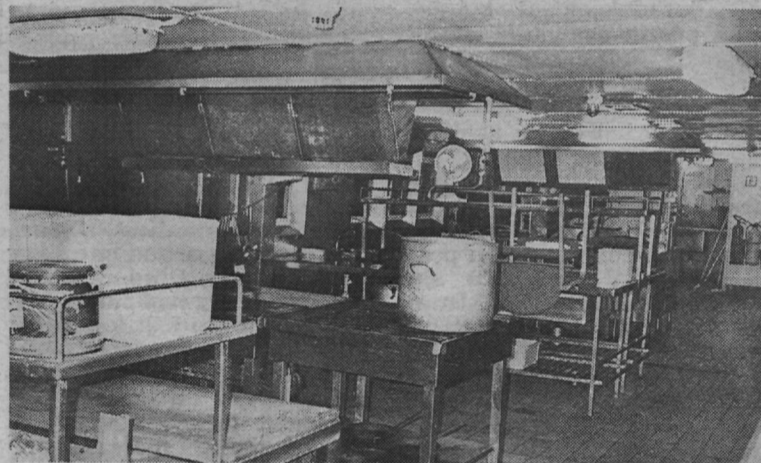
Tiit Prehing näitab meeskonnakajutit.

sisaal, küllap ka avariilitega pakihoidus midagi ette võetakse.

Lisaks sisseseadmisele seisid ees päästeõppused, ka Saksamaal kontrollib laeva sadamajärelevalve, lisaks veepolitsei — et ei tekitaks veereostust. Küsimus, kas Kõprose lipu all ka paremat palka lubatakse kui Eesti lipu all, võttis laevapere esialgu kohmetult naerutama.

Madli Vitismann

Köögis on enne söögitegemist kõvasti vana rasva maha kraapida.



Lendurikoolitus meremeestele

17. detsembril jõudis Tallinna tagasi Stockholmist SAS-i akadeemia kolmepäevase kursusel õppinud rühm Eesti meremehe, loote ja veeteede ameti töötajaid. Kursus nimega "Bridge resources management" (roolikambri inimpotentiaali organiseerimine) sisaldas loenguid, arutelusid ning olukordade lahendamist arvutiekraanil ja sidevahendite abil.

Samasuguse kursuse on üks rühm läbi teinud poolteist aastat tagasi.

20 merelist fotot

Eesti Meremuuseumi kunstnik Roman Matkiewicz on Riigikaitseakadeemia raamatukogus välja pannud näituse "Fotomarine". Kuid "galerii" lahke pererahvas kurtvat, et kauguse tõttu kesklinnast ei pidavat kunstnikud sellest näitusesaalist veel suuremat lugu. Seetõttu võib Roman Matkiewicz näitust seal veel mõnd aega näha.



"Corbiere" lahku

1991. aasta 3. novembril alustanud "Eckerölt" renditud "Corbiere" teeb viimase sõidu jõulureedel, 23. detsembril. Tol korral oli see nn. alternatiivlaevandus: erafirma Inreko Laeva AS asus riigi laevakompanii ja poolteist aastat varem alustanud ühissettevõtte "Tallink" kõrvale Helsinki-liinile. Peamiselt nn. rublareisijale orienteeritud graafik: varahommikul Tallinnast ja öhtul hilja tagasi, võitis teenitult populaarsuse.

"Corbiere'i" stardist möödunud kolme aasta jooksul on Tallinn—Helsinki liinil toimunud põhjalikud muutused: esmalt ühines "Tallink" Eesti Merelaevandusega, seejärel loodi koos Inreko Laeva AS-iga "Eminre". Nii sai "Corbiere'gi" küljele "Tallinki"-kirjad.

Veel viimasele reisilegi müüb "Tallink" reisibüroo agarasti 200-krooniseid soodus- ja 400-krooniseid jõulupaketi pileteid.

Esimene konverents



Täpselt kuu pärast avareisi, 11.–13. detsembrini, peeti "Mare Balticumi" esimene konverents. Sümbolne oli see, et konverentsile sõitis Eesti Mereturismi Assotsiatsioon, mille liige on ka laeva operaatorfirma E-Liini AS. Konverentsiruum osutus piisavalt avaraks, õhurikkaks ja mugavaks. Konverentsist endast lähemalt tuleval aastal.

Meremehed omavahel

12. detsembril kutsusid Stockholmi Sadam ning Rootsi Kauba- ja Sõjalaevastiku Ühing Skeppsbrole Sjöfartens Husi e. merendusmajja lõunale kõigi sel päeval Stockholmis viibivate laevade kaptenid, vanemtüürimehed ja vanemmehaanikud. 62 kohaletulnut esindasid "Viking Line'i", "Silja Line'i", "Birka Line'i", "Bore Lines'i", "Rederi AB Gotlandi", "Seawind Line'i", "Estline'i", "Ånedinlinjet" ja teisi reederifirmasid. Lisaks Stockholmi Sadama esindajad ja jäämurdjate kaptenid. Peale kutsujate peetud kõnesid oli õhkkond katusealuses "Nep-tuni"-saalis olnud sündimatu ning võimaldanud meremeestel omavahel tutvusi luua ja uuendada.

18. detsembril pidasid Tallinnas Harku puhkek keskuses peo Eesti lipu all sõitvate reisilaevade meremehed. Tulla said mõistagi need, kel vaba vahetus, nii peaks pidugi kahes vahetuses pidama. Ent üks korraldajaid, "Mare Balticumi" vanemtüürimees Jüri Lember arvas, et ühesugust tööd tegevad inimesed eri laevadelt tunnevad üksteise vastu niipalju huvi küll, et kel võimalik peole tulla, see tuleb.



KALALAMEES

Nr. 4 (7)

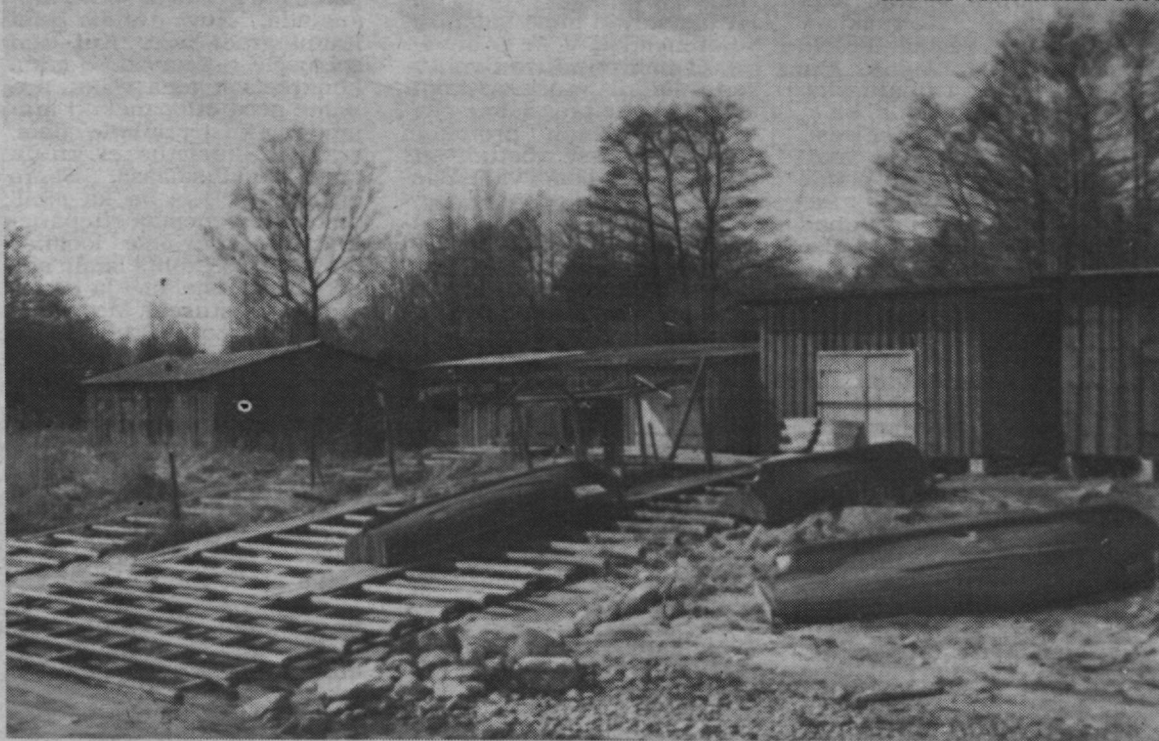
"Meremehe" kalandusliisa

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ Kalaliidus lk. 7
- ☛ Läbirääkimised Venemaaga lk. 8
- ☛ FAO "Ookeani" — projekt lk. 8
- ☛ Kalandushariduse ajaloost lk. 9
- ☛ Me tulime tormiga lk. 10

Investeeringuid uute püügivahendite soetamiseks kalureil veel ei jätku.

Madli Vitismanni foto



Kalaliidus

-tötlejail kui ka -kauplejail. Samas on nad kõik omavahel seotud ühe tarbijaketi külge. Ümberkorraldusi on vaja, sest kui tahta integreeruda Euroopa Liiduga, peame selleks valmis olema — see esitab palju nõudmisi. Me peame valmis olema mitte ainult riigina, vaid ka majandusharuna. Meie praegune turg on teadagi kus — idas, aga kas me oma kvaliteediga oleme valmis läände minema? Me peaksime suutma oma ressursi ära kasutada, võib-olla ka juurde ostma ja töötleva, siis võiksime kasu saada ja tarbijate nõudmisi rahuldada.

Hamburgis kohtus hr. Vohu Saksa kalatöösturite liidu esindajatega. Nad on kaua aega töötanud ja alati pole endal otstarbekas jalgrastast leitud.

Sakslaste kogemus oli: normaalseks funktsioneerimiseks tuleb kalatöösturitel luua oma liit, mis võiks olla koos hulgiühustega. Kaluritel on teistsugused huvid. Aga mis saab meie kaluritest mõne aasta pärast? Kui nad jätkavad samamoodi, pole meil varsti enam laevu ega kalureid. Meil on kalurite liidud alles tekkimas, aga kalameeste tulevik on tume, sest praegu kasutatavad töövahendid on vanad, mehed lapivad võrke ja mootoreid nende vahenditega, mis veel vanast ajast jäänud. Uute muretsemiseks on raha vähe. Ka neil oleks vaja oma väljundit valitsusse. Ühinemine on paratamatu, tekki-

nud probleemid nõuavad lahendamist ja seda saab ainult koos teha.

Seda seisukohta toetasid kõik koosolekust osavõtjad. Otsustati moodustada algatusrühm, mis valmistab ette materjalid liidu ümberkujundamiseks.

Juttu tehti toorainest ja oksjonisüsteemi väljakujundamisest.

Must turg käib kõvasti pinda peale. Oksjonite süsteem annaks võimaluse ka kvaliteedist sõltuva hinna väljakujundamiseks.

Realiseerimisprobleemid puudutavad kõiki, suurte partiidenas sisse tuues või laiali müües oleks kindlam garantiid, et kalast lahti saadakse. Venemaa tollimaks on ränk koorem, on otsitud ja ka leitud võimalusi neist topeltollidest natuke kergemini pääseda.

Tootjatele tõi lisamuret valitsuse määrus pakendatud toiduainete märgistamise eeskiri (juunist) praktiliselt nulliks teha. Küsimus on selles lubatud üleminekuaja äramuutmises. Seega võiks tarbijakaitse kõik vana markeeringuga müügil olevad tooted lugeda vale markeeringut kandvaks ning võiks kohe trahvima hakata. Sellepärast oli peatehnoloog Maie Kreek mures ning käinud Tarbijakaitseametis nõu pidamas. Oli lubatud, et päris kohe veel trahve tegema ei hakata.

Mitmed mehed olid mures selle pärast, et väga tihti on

tegemist ebaausate ostjatega, "palju pätte liigub ümber ringi". Ka nende kohta oleks vaja omavahel infot vahetada, et petturid kiiresti kätte saaks.

Kolhoosikorra viimaseks kantsiks on jäänud Kolhoosidevaheline Laevatehas. Direktor **Karli Karofeldt** naeratab ise ka kõveralt selle relikitse nime pärast, aga linnavalitsusel polevat sugugi aega nüüdseks juba üle aasta tagasi kinnitamiseks esitatud AS Kalaranna põhikirja kinnitamiseks. Küllap on peapõhjus tehase soodsas asukohas ja kellegi suurejoonelistes äriplaanides, kus terve Eesti kalandusele ain-sana paate valmistava ettevõtte jaoks enam kohta pole. Viimasel arupidamisel linnavalitsuses oleks nagu aru saadud, et tegu on üleriigilise tähtsusega ettevõttega, millel kogu Eesti kalandus taga. Ka kalaturu väljaarendamise idee on positiivset suhtumist leidnud.

Karli Karofeldt ütles, et laevatehases ei ole struktuure lõhutud, kompleks töötab. Kui iga väiksem allüksus oleks omaette läinud, mis siis oleks kasvõi üks polt või vint maksma hakanud? Praegu tellib aktiivselt paate üksnes "Peipsi Laine", nendele läheb igal aastal kümnekonna ringis. Ka pärnakad suudavad natuke tellida, aga teistel on näpud põhjas, alati ei suudeta isegi tellitud paate välja osta. Varsti on ootamas nii võrgud kui reduktorid, üksiku häält ei võta keegi kuulda. Ka laevaehitajatel kui kalanduse ühel olulisel osal on oma huvid kaitsta.

Reet Naber

KALURI LEHT Nr. 9 NOVEMBER 1994 HRS 2 kr.

ESTLASED ON MEREÄRNE RAHVAS. MERI — SEE ON VABADUS

5. detsembril olid Kalaliidus koos firmade esindajad, et arutada tulevikuprobleeme. On aru saadud, et vanaviisi enam edasi minna ei saa, elu on esitanud uusi nõudmisi ka kalandusorganisatsioonidele. Selge on ka see, et igaühel üksinda pusimisest suurt midagi välja ei tule. Liidu või ühingu nimel on juba suurem kaal kui üksikul firmal, olgu see nii tuntud kui tahes.

Kalaliidu juhatuse esimees **Meino Palu** informeeris kohalolijaid, et 2. detsembrist on otsustatud astuda Toiduainetööstuse Liidu liikmeks.

AS Dagotar juhatuse esimees **Peeter Vohu** rääkis oma tähelepanekutest Saksaamaal. Ta käis novembris Warnemündes konverentsil, milles osalesid Läänemere äärsete riikide ning Euroopa Liidu Kalandusdirektoraadi esindajad. Arutati olukorda Läänemere ääres ning seda, kuidas idablokki ümber organiseerida, et seda võimalikult valutumalt Euroopa süsteemi integreerida.

Siinjuures öeldi jälle välja, et kalanduspoliitika ajamiseks valitsuses ja ka majandusministeeriumis puuduvad asjatundlikud inimesed. Nii tehaksegi mõnikord ebapädevaid otsuseid või jäetakse mõni probleem hoopis lahendamata. Hr. Vohu ütles, et kohtumisel majandusminister Jürgensoniga olid mõned kalanduse kitsaskohad ministeeriumile teadmata, ja arvas, et kas ei peaks kasvõi kaubanduse rahaga seal üht nõunikku pidama.

Eri suundade esindajail on oma huvid: nii kalapüüdjal,

Novembrikuu "Kaluri Leht"

Eesti Kalakapitali novembrikuu ilmub juhtlause all "Meresõidul tuleb alistuda tüürimehele, elus aga alistuda inimesele, kes on teistest arukam. Pythagoras." Aukohal on ülevaade Eesti Merehariduskeskuse 75. aastapäeva tähistamisest.

Lugeda saab "Mõnda Veesadusest", juhtnõore rannikumere kalade seire uurimisprojekti raames märgistatud koha ja ahvena tagasipüügi korral toimimiseks, Eesti osalemisest Loode-Atlandi Kalandusorganisatsioonis, Kalaameti peadirektori Lauri Vaarja selgitused RAS-i Ookeani püügikvootide kohta. On kaks murelikku juttu: "Kalakasvatusest Eestis — selle karm reaalsus ja tulevikuvõimalused", millest kirjutab Tiit Paaver, ning "Mis saab Eesti kalandusest kolme aasta pärast" AS-i Esmar juhatuse esimehe Valdo Lorentsi mõtetest.

Miiduranna "Marneti"-artikkel on optimistlikum, luigeja Manivald Müüripeal avaldab oma mõtteid kassapõhise raamatupidamise juhtimise kohta.

Asjalik on äriveerg firmade ostmise-pakkumise kuulustustega.

Läbirääkimised Venemaaga

6.—7. detsembril peeti Tallinnas läbirääkimisi Venemaaga kalandusküsimustes. Eesti delegatsiooni juhiks oli Kalaameti peadirektori asetäitja TÄIDUS LINIKOJA, kes neid kommenteerib.

Meil on kaks valitsuste tasemel kalandusalast lepingut Venemaaga. Üks neist puudutab vastastikuseid suhteid Läänemeresel ja teine Peipsi—Pihkva järve osas. Seekord arutasime edasist koostööd Läänemeresel, kohal oli delegatsioon, mille juhiks Vene Vee-, Bioressursside ja Kalapüügi Arendamise Valitsuse juhataja asetäitja Valentin Belov, kel olid volitused protokoll alla kirjutada. 12. detsembril leiavad aset samasugused läbirääkimised Tartus Peipsi—Pihkva küsimuses.

Meie jaoks oli üllatuseks, et Vene pool keeldus kalapüügikvootide vahetamisest. Varem on nad seda alati tahtnud. Praegu on nende majanduses kehv seis, kalandus on alla läinud ja nad sidusid kvootide vahetamise küsimusega saada luba püüda meie territooriumile. Seda me varem praktiliseerinud ei ole, kogu maailma kalanduspraktikas on see harv nähtus, kui oma territoriaalvetesse kalastama lubatakse. Rahvusvaheline praktika tunneb vastastikku kvootide vahetamist majandusvõõndites. Nii me ei saanud sellele välja minna, meil on niigi kalurid selle vastu juba protesteerinud. Territoriaalmeres kalastamise arutamine oleks võinud muuta probleemi pindlikumaks, kuid tegelikult meil siin suurt muret pole, sest meile eraldatud kvootidest räämele, kilule ja lõhele on piisanud, need on olnud isegi alakasutatud. Venemaal on seoses uute piiridega tekkinud küllaltki raske olukord Soome lahes püüdmisega, neile on jäänud päris kitsas ala ning nad peaksid tulema välja Hiiumaa kanti, kui tahaksid enam püüda, aga see on juba kaugel.

Pakkusime 1995. aastaks

neile võimaluse püüda rääme või kilu, kui saaksime vastu võimaluse Kaliningradi piirkonnas turska püüda. Aga nad loobusid. Rääkisime ka lõhest, aga ei meie ega nemad püüa oma kvooti välja.

Laevadega lõhepüük on läinud kõvasti tagasi. Kümme aasta eest olime päris edukad, aga nüüd on erafirmadel ilmselt raske seda riski võtta. Võrgud on kallid, ka kogemustest jääb vajaka. Soomlased, rootslased, taanlased — kõik nad püüavad, ju siis ikka kasu tuleb.

Me tõstatasime Vene poole ees ka küsimuse tollitariifidest, mis on meile väga ebasoosad — me ei ole teiste riikidega võrdsed ja need tollid takistavad meie kalanduse arenemist. Vene pool väitis, et neil puuduvad volitused selle küsimuse arutamiseks, aga me pressisime peale, et vähemalt protokoll saaks see sisse võetud, siis oleks neil seal oma valitsusele see must-valgel näidata.

Arutusel oli võimalus saata meie laevu meie lipu all Barentsi merre püüdma. Kasvõi kommertsalusel. Oeldi ära, et riikidevahelist lepingut ei tule. Venemaa on tõmmanud oma kauppüügi-laevastiku tagasi, sest see püük läheb liiga kulukaks, ilma doteeringuta enam ei suuda funktsioneerida. Seega on neil oma laevade jaoks seal tegevust piisavalt. Palju võimsusi on kasutamata, inimestele on tööd vaja, püük on langenud.

1993. a. oli Venemaa kalapüük 3,9 miljonit tonni, 1994. aastal on nad prognoosinud edasist langust kuni 13%, 2 miljoni tonnini. Töötlemise maht on langenud 15%. Läänemeres olnud "Lenröbholodifloti" 26 laevast on vaid 5 tõesse jäänud jne.

Barentsi piirkonnas on mindud niikaugemale, et on ähvardatud rangelt karistada neid, kes nn. võõraid laevu kasutavad.

Üks lisaküsimus, mille meie pool tõstatas, puudutas konservikarpide plekki. Selle hind on tõusnud väga kõrge-

le, mitmekordseks. Samal ajal on Venemaa väga huvitatud meie kalatoodete ostmisest, me võiksime oma kaubaga minna Habarovskini välja. Aga toll ja plekk tõstavad kalakauba hinna nii kõrgeks, et meil on raske konkurents püsida. Meie kalahind kipub juba teiste Läänemere-riikide tasemele.

Palusime Vene poolt järgi uurida, ehk mõni firma oleks huvitatud suurema vahenduse enda käte võtmisest nii pleki kui ka konservide osas, et mingi tasakaal säiliks.

Vene pool tundis huvi meie laevaremondiettevõtete vastu, et nendega koostööd teha. Aga neil ei olnud konkreetseid ettepanekuid ja me palusime neil oma soove täpsustada. Huvi tundis just Kaliningradi-kant. Kui nad selgusele jõuavad, mida konkreetset teha võiks, anname need ettepanekud majandusministeeriumile edasi, sest see küsimus ei kuulu meie haldusalasse. Sama ebakonkreetsus on ka meil. Saatsime Venemaa ettepanekuid ühisettevõtete loomise ning koostöö kohta laiali, aga ei saanud asjalikke ja konkreetseid vastuseid. Me saame teha riigi poolt selgeks, mida seadusandlus lubab ja mida ei, edasi anda konkreetsed ettepanekud teisele poolele. See jäi puudu. Venemaa avarusi peaks saama paremini ära kasutada. Meie tootjate laod pole vist varem kunagi olnud nii tühjaks müüdnud kui ajal, mis lõpuks kaubavahetus lahti sai ja rahadega enam probleeme polnud. Venemaa ei suuda oma suuri linnu toiduga varustada, meie kalale oldi valmis ettemakse tegema, peaasi et saaks.

Konkreetsed kokkulepped sõlmiti teadustöö osas: võimalikud vahetused, ühisprogrammid. Vene pool tegi ettepaneku, et nad võiksid korraldada meile ekspeditsioone ja teha siin uuringuid, kui me need kinni maksaksime. Me ei olnud sellega päris nõus, lubasime ettepanekuid veel kaaluda.

Kokku leppisime võima-

lustes stažeerida vastastikku uurimisinstituutides.

Otsustati moodustada ühine teadlarühm, mis hakkaks uurima Soome lahe rääme kui eraldi karja Läänemeres. Kutsume sinna ka Soome teadlased, et tulevikus oleks meil võimalik Varssavi komisjonis seda kui eraldi karja käsitleda. Praegu on niisuguses staatuses Liivi lahe kari ja Rootsil—Soomel Botnia kari. Otsustasime moodustada tööühma, mis hakkaks arutama Narva jõe ja lahe silmu ning lõhe probleeme. Seal võetakse marja lõhevarude taastootmiseks ja seda on vaja reguleerida. Vene pool oli natuke üllatunud, et nad ei saa enam teha, nagu nemad tahavad. Neil on Jaanilinnas lõhetehas, nad tahaksid võtta niipalju marjateri, kui neile vaja, ja siis alles teistel lasta tegutseda. Samas teevad nad meie elektrijaamade veehoidlates järelkasvatust, mis kiirendab lõhe arengut vähemalt aasta võrra tänu soojale veele. Seda arvestades peaks olema võimalik koostööd teha. Me ise oleme ka sealt marja võtma hakanud.

Laiendasime natuke teemaatikat — võtsime sisse ka silmu ja teised kalad, mis Narva lahes laiali ujuvad, arvestamata igasuguseid piire. Selleks, et üks pool ei hävitaks oma püügiga täna ega tulevikus seda karja, mis välja kujunenud on.

See rühm peaks kokku tulema jaanuaris. Narva asjades läbi rääkides on kogu aeg pinge peal, seal on mitmesuguseid küsimusi, mis suhteid pingestavad. Küll Traalaevastiku Baas ja selle varad, küll see, kas keegi oli ikka täpselt keset jõge või juba natuke üle piiri jne., rääkimata poliitilisest piirküsimusest. Aga spetsialistide tasemel peaks saama need asjad rahulikult ära ajada. Kui koos töötavad teadlased, kalakaitse ja kohapealsed asjatundjad, loodame edu.

Ka töösturite ja müügifirmade koostöö läheks paremini, kui oleksid liidud, mis

neid esindaksid nii Idas kui Läänes.

Kuuldavasti oli külaliskamufant?

See nädal oli tõesti külaliskamufant. Siin olid ka norrakad Bergeni Kalandusdirektoradi. Nendega on meil alla kirjutatud vastastikuse mõistmise protokoll. See aitab laiendada mõlema poole kommertssfääri, et firmadel oleks kergem tegutseda.

Norra on meist huvitatud seetõttu, et võiks lihtsaks Venemaale edasi minna. On juba mitmeid koostööprojekte käima pandud, kasu peaks neist olema mõlemale poolele.

Vaitsuste tasemel on Norraga väga raske midagi ära teha. Nad kaitsevad väga hoolega oma kalandust ja kalavesi, seda demonstreeris ilmekalt ka Euroopa Ühenduste astumise rahvahääletus.

Ka on meil siin Taani Lõhekasvatate Assotsiatsiooni president Helger Rasmussen. Taani on maa, kust on võimalik abi saada. Nad on ka natuke meie moodi: ise teeb vähe, aga ostab palju sisse, Rootsist, Lätist (maksavad kalatoiduga). Meil on küsimus Põlula kalakasvatusega, mis tuli meile alla ja peaks hakkama kalavarude taastootmisega tegelema. See nõuab suuri investeeringuid, ja kui mingi viirushaigus sisse tuleb, on plats puhas. Kui saaksime ise lõhe taastootmisega hakkama, võiksime mõne aasta pärast toota 100 000 noorjarku, aga see on vaid pool sellest, mida oleks vaja. Sisse ostmine läheb parasjagu kalliks. Praegu maksab üks paraja rääme pikkune lõhepoeg 1,5 dollarit, Soomes—Rootsis on nad veel kallimad. Meie maksame oma 50-grammise eest 10 krooni, aga varsti maksab ta kindlasti 20 krooni. Hinnad tõusevad kogu aeg, kalatoitu võime ise natuke saada kaubakala kasvatamiseks, väikemaimule peame aga sisse ostma. Seega on, millest kolleegidega rääkida.

Reet Naber

FAO «Ookeani» projekt

Kalaameti infoosakonna juhataja ROBERT APS:

Viimasel ajal oleme tegelnud «Ookeani» probleemiga koos ÜRO juures asuva Toidu- ja Põllumajandusorganisatsiooni FAO konsultantidega.

«Ookeani» probleem tekkis 1988. aastal, kui meie tollane ülemnõukogu otsustas kõik Eesti territooriumil asuvad varad Eesti omaks kuulutada. Pärast 1991. a. augustisündmusi, kui oli kuulutatud välja Eesti tegelik iseseisvus, tulid «Ookeani» varad praktiliselt Eesti haldusse.

Sellest ajast peale on päevakorras «Ookeani» tuleviku probleem. Ühelt poolt oli hea, et saime suure hulga vara, aga teisalt hulk muresid, alates sellest, et ookeanipüügi rajoonid on kaugel ja lõpetades kõige muuga.

Kalaamet on kogu aeg püüdnud kaasa aidata ookeanipüügi arendamisele, kuigi ametlikult pole see meie haldusalasse kuuluv küsimus.

3.—4. juunil 1993 toimus Tallinnas Läänemere kalan-

duskoostöö konverents. (BAFICO — Baltic Fisheries Cooperation). Läänemere maade kalanduskoostöö arendamiseks kokkukutsutud konverentsi peainitsiaator oli Eesti. Seal oli esindatud ka FAO.

Sellel konverentsil tõstas Eesti pool küsimuse, kas FAO ei saaks Eestit aidata ookeanikalanduse probleemide lahendamisel.

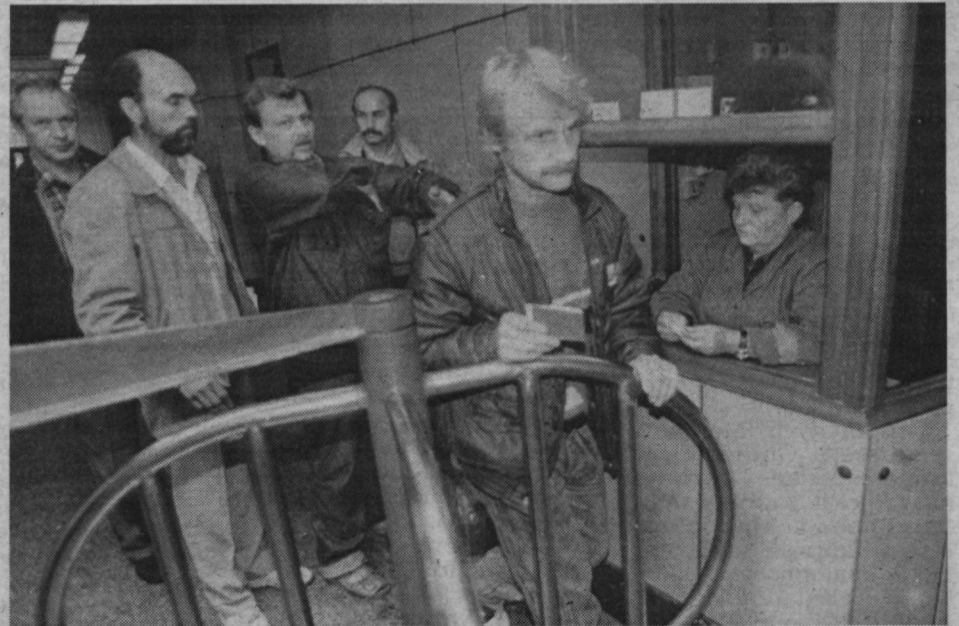
Kuna samad probleemid olid kõigil kolmel Balti riigil, lubas FAO küsimuse arutulese võtta, kui kõigi kolme vastav materjal on koos. Projekt läks käiku 1994. aasta suvel. See sai numbriga ja nime: FAO Project TCP/RER/2352 «Rationalization of the Distant-Water Fishing Fleets».

Selle projekti teostamiseks korraldas FAO konkursi konsultatsioonifirmade vahel, välja valiti Taani firma MATCON.

Suvest peale on nende eksperdid käinud siin, kogunud andmeid, et analüüsida meie ookeanikalapüügi ja kalanduse olukorda tervikuna ning leida võimalikke lahendusi. Viimasena eksper-

tide reas oli Tallinnas detsembril alguses ookeanikalanduse õigusprobleemide ekspert Ellen S. Kern, sest õiguslik aspekt on väga oluline tehniliste, kommerts- ja teiste küsimuste kõrval.

Ookeanikalanduse probleemide lahendamiseks ei ole muud teed kui erastamine. Selle teeb raskeks see, et suurte varadega käivad kaasas suured võlad. «Ookeani» privatiserimisel tekib põhiküsimuseks see, kuidas seda teha. Kas erastatakse laevad või muu vara ja jäetakse võlad riigi kanda, või erastatakse laev vms. koos võlgadega. Laevade hindamisega on



«Ookeani» probleem on ka tuhandet inimesed. Albert Truuvärti foto.

olnud raskusi. Kui üle võeti, olid nad kirjast küllaltki suure väärtusena. Aga praegu on raskusi neist lahtisaamisega. Võlgadel on aga täiesti reaalne ja kindel summa, protsendid aina kasvavad.

Teine probleem, mida Ellen S. Kern rõhutas, on see, et kui on tegu nii suure ettevõttega, tuhandete inimestega, peab lahendus sisaldama ka sotsiaalse programmi.

Kuigi toimib ka riiklik seadusandlus, mis pole paha, on paari-kolme tuhande inimese probleemi äkiline tekimine vaja ette näha. Tuleb ette näha ka ümberõpe. Juba see, kui tuleks korraga maksta kompensatsioonivallandamise puhul tuhandetele, nõuaks hulga raha olemasolu ja see raha peaks uskult võtta olema.

Reet Naber

Kalatoodete sissevedu Soome 1993. aastal

1993. aastal toodi Soome kala ja kalatooteid sisse 613 miljoni marga eest 86 miljonit kilo. Sellest oli inimeste jaoks minevat 78%. 1992. aastal oli sissetoodud kala ja kalatoodete keskmine hind 5.72 marka kilo, 1993. aastal 7.14 marka.

Kala eksporditi 1993. aastal 76 miljoni marga eest 2,3 miljonit kilo. 1992. a. kalaeksport oli 2,1 miljonit kilo.

Kõigi sisseveetavate toiduainete väärtusest moodustab kalaimport 7%, mahust 2,6%. Toiduainete impordist moodustas kala ja kalatoode osa väärtuseliselt 1,8%, koguseliselt 0,2%.

Soome kalaimpordi maht on langenud. 1985. aastal oli kala ja kalatoode import rekordiline — 352 miljonit tonni. 1993. aastal oli see vaid 86 miljonit kilo, seega on langus 76%. Samal ajal vähenes oluliselt ka söödakala, kalajahu ja kalajätmete sissevedu.

Imporditavate kalatoodete osas on märgatavalt kasvanud tuuni- ja muude makrilliliste ning vähiliiste tähtsus.

Olulisemad impordimaad on Norra, Tai ja Rootsi. 1993. aastal sõid soomlased inimese kohta kolm kilo kalasaadusi ja -konserve, mille keskmine kilohind oli 13 marka.

Teine oluline sisseveoartikkel on külmutatud kalafilee, mida toodi 102 miljonit marga eest. Flee kilohind oli 1993. aastal madalam kui 1992. a.

Norrast tuuakse sisse 42% kogu imporditavast kalast, Rootsist 13% ja Taist 12%. Eestist toodav moodustas 4%.

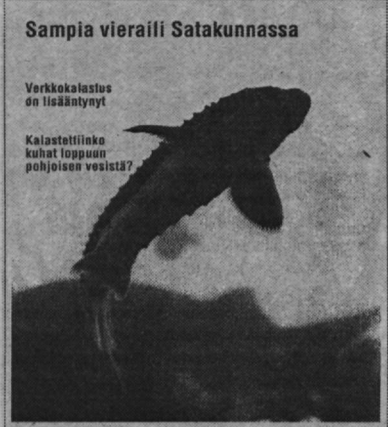
Norrast tuuakse põhiliselt kalajahu, vähiliisi, külmutatud tursafleed, Rootsist kilu- ja räimekonserve.

Kalaeksport on väike. 1993. a. oli see 2,2 miljonit kilo, moodustades impordist 7%.

Soome olulisemad kalaimpordimaad 1993. a.

Maa	Impordi väärtus tuhat marka	Impordi maht tonni
Norra	260 037	53 248
Rootsi	77 552	6 731

SUOMEN Kalastuslehti 7 • 1994



	71 296	6 255
Tai	71 296	6 255
Island	56 236	15 765
Taani	35 069	8 127
Eesti	22 714	2 301
Kanada	12 720	975

Fääri saared	10 515	725
Filipiinid	9 410	740
Madalmaad	6 535	1 441
USA	5 722	168

Eestilt on ostetud 2,4 miljoni marga eest külmutatud tursafleed ja 16 miljonit marga eest muud kalatooteid ja konserve.

«Suomen Kalastuslehti» nr. 7, 1994 põhjal

Kas koha on Põhja-Soome järvedest välja püütud?

Põhja pool polaarjoont Kemijärves ning ka mõnes teises elavad maailma kõige põhjapoolsemad kohad.

1950. aastatest mäletatakse kohapeal kalavarude järsku vähenemist, kuigi ametlikke andmeid seda kinnitamas ei ole. Arvatakse, et koha jäi seal poole vähemaks, sama tase taastus alles 1990. aastate alguses. Põhjuseks osaliselt inimestegevuse mõju, kuid see ei ole ainus. Samasuguseid populatsioonilangusi on täheldatud ka Ameerika põhjaosas elava koha sugulase valgeseilmkoha populatsioonis. Ka Ameerika järvedes on juhtunud samalaadseid järske langusi. Samal ajal on Ameerikas arutletud Soome koha sissetoomise üle, et oma asurkonda parandada. Praegu veel ollakse arvamusel, et bioloogilised erinevused siiski ei soosi seda plaani.

Mõlema kohaliigi elu mõjutab oluliselt ilm, ennekõike sademete hulk ja temperatuurikõikumised. Koha noorjärkude kasvamiseks ebasoodsate olude korral on täheldatud tervete kohapõlvkondade peaaegu täielikku hävimist mõningail aastail nii Soomes kui ka Ameerikas. Kuna sellele on liitunud ülemäärane intensiivne väljapüük, on kohavarud tõsisel ohus.

Viimased head kohasaagid saadi Soomes 1980. aastatel, eriti head aastad olid 1986 ja 1988. Uurimused on kinnitanud, et paari külma suve järel on vaja oluliselt piirata väljapüüki, et anda aega uutel põlvkondadel peale kasvada. Kui tulevad soojemad aastad, võib püüki jälle suurendada.

Viimased soojad suved on Põhja-Soome kohavarusid jälle tublisti kosutanud ning võib julgemini püüda.

«Suomen Kalastuslehti» nr. 7, 1994

Kalandushariduse ajaloost

(Algus "Kalamehes" nr. 3)

Kogu kooliaeg jagati nelja ossa: 1. septembrist 30. novembrini olid praktilised tööd kooskõlas teoreetiliste seletustega ning üksikud klassitunnid; 1. detsembrist 31. märtsini klassitöö; 1. aprillist 15. juunini praktilised tööd ja 16.—30. juunini õpitu kordamine.

Kalanduslike eriainetete õpetajaks sai **Osvald Akkov** (Avango), üks meie markantsemad kalanduskoolmeisterid üldse. Kooli õppevahendid lubasid läbi viia nii praktilist kui ka teoreetilist õppetööd. 1929. aastal oli koolil suitsuahi, sepa- ja puutöökojad vastava sisseseadega, konserveerimisruum koos laua ja konservide steriliseerimise katlagaga, pliit, prae- ja keedumarinaadide valmistamise vahendid, tooside kaanetamise masin, kapid ja riitlud kalade ümbertöötamiseks vajalike vahendite ja ainetega, üks vanem mootorpaat (NAG-mootoriga), üks suurem mootorpaat (Pentamootoriga), räime-, kilu- ja angerjavõrgud, kammeljävõrgud, õnged koos tarvisminevate rakendusmaterjalidega, püüniste parandamise materjalid, parkaineid, 2 aerupaati, paadiankur koos vinnaga, jääkelder, paadisild.

Klassitööd kergendasid osaliselt merekooli sisseseaded ja abinõud, oli raamatukogu erialase ja ühistegevusalase kirjandusega (muu hulgas sisaldas ka "Merekaitseliitlaste käsiraamatu"), väike keemialabor, vahendid kalade prepareerimiseks. Õpilastele olid praktika ajaks antud tasuta kasutamiseks tööd ja õliriided ning veesaa-pad.

Mida siis õpetati? Eesti keelt (4 tundi nädalas), matemaatikat (3), kodanikuteadust (1), erialast joonestamist (1), kalade anatoomiat, süstemaatikat ja bioloogiat (2), kalapüügi tehnikat ja püügiriistade ehitust (2), merepraktikat (2), puutööd (2), navigatsiooni, merepraktikat ja maateadust (2), tehnilist

keemiat ja füüsikat (2), kalakaitset ja -kasvatust (1), kalamajandust ja ühistegevust (3), kalade säilitamist, külmutamist ja transporti (1), kutsealast tervishoidu ja esmaabi (1), ärilist kirjavehetust, arvepidamist ja asjaajamist (3), ujumise õpetust koos abianõudega (1). Prak-



Osvald Akkov

tiikat tehti kalapüügi, ümbertöötamise ja püügiriistade alal, pikkus erinevatel perioodidel kas 28, 19 või 43 nädalat, ja mootorite kasutamisel 2 tundi nädalas.

Põhiliselt sellise õppeplaaniga töötas kool kuni likvideerimiseni 1932. a., õppuriteks olid peamiselt põhjaranniku kalurid, alguses sekka ka mõned kaugemalt, näiteks Orajõelt. Selle kooliõpetuse on saanud ka paljudele teatud-tuntud Georg Kask.

Käsmu kool oli paljus teistele eeskujuks nii õppetöö sisu kui ka organisatsiooni poolest.

1928. a. organiseeriti Kolga-Leesil täienduskursused, kus õppetöö toimus peamiselt õhtuti. 1931. a. muudeti see Harjumaa kalaasjanduse täienduskooliks ja 1933. a. kavatseti rändkooliks muuta. 1934./35. õppeaastaks viidigi kool Kõnnu valda Viinistu algkooli juurde. 1937. a. likvideeriti peamiselt õpilaste vähesuse tõttu, aga oli ka majanduslikke rasku-

si. Kooli varad anti üle Pärnu Kalanduskoolile.

Kalanduskooli püüti asutada siin-seal veelgi. Prooviti Pikassilla algkooli juures, Vana-Lövel, Paldiskis, kurasid viidi läbi paljudes kohtades. Aga raskelt see läks, lõpuks sai jalad alla ja kujunes tõeliseks kooliks Pärnu Kalanduskool, mis avati Pärnu Linna- ja Maakoolivalitsuse esindajate kokkuleppe põhjal 1929. a. Koolitöö algas 1. novembrist. Esialgu kalandusklassina Pärnumaa kaubanduskooli juures töötanud asutus sai 1933. aastal iseseisvaks kalanduskooliks, juhatajaks Osvald Akkov.

Ega see koolitegemine kerge olnud. Vanadest paberitest võib lugeda, kui palju nähti vaeva, et selgitada hariduse vajalikkust. Ja ikkagi oli Kuressaare Merekooli juhataja 1926. a. oktoobris sunnitud haridusministeeriumile teatama: "Kaheaastase kalaasjanduse kooli avamise üle Kuressaare Merikooli juurde sel aastal teatasin kohalikkudes ajalehte-

des ja peale selle saatsin veel vastavad teadaanded kõigile vallavalitsustele Saare-, Hiiumaa ja Muhemaal ja ka osalt Lääne- ja Pärnumaal.

15. oktoobril ilmus kalaasjanduse klassi ainult üks õpilane, kes aga peale paari-päevast koolisviibimist teadmata põhjustel kooli enam ei ilmunud."

Ei jäänud tulemata mitmed tülidki. 1934. a. sekkus Paldiski linna ülalpeetava kalaasjanduse täienduskooli ja Kolga-Leesi täienduskooli varajagamisse koguni sise-ministeerium: sealt tuli korraldus mootorpaadi viivitamata üleandmiseks Kolga-Leesi täienduskoolile. Paldiski linnavalitsus ei tahtnud sellega nõus olla ning väljendas oma protesti 12. septembril 1934: "Alates 1928. a. sügisest töötas Paldiskis Kalaasjanduse täienduskool linna ülalpidamisel. Haridusministeeriumi soovil 1931. a. sügisel muudeti see kool rändkooliks põhiasupatiga Paldiskis. Loomulikult pidid kõik õppeabinõud, mis soetatid Paldiski kalaasjanduse kooli jaoks, jääma Paldiskisse, kus nad jälle kasutust

leiavad, kui kool oma ringkäigult siia tagasi jõuab, niisama kui Kolga-Leesi varandusi kasutab kool oma sealolemise ajal. Millegipärast on aga kool muutumas alaliseks Kolga täienduskooliks, peamiselt tütarlaste majapidamise alal, kuna Paldiski oma ümbruskonna suurearvulise kalurite perega asjata ootab kooli tagasitulekut."

See kõik ei aidanud, haridusministeerium nõudis ikkagi paadi üleandmist Viinistule. Sellele koolile eraldati ka toetust 300 krooni, millest osteti õppevahendeid 120.53 krooni eest. Ehk pakub huvi, mis selle eest saadi? Saadi J. Mey "Eesti Loots", 4 võrguastjat, 14,5 kg ankrutrossi, 8,25 kg võrgupaala, 1,3 kg hüüsingut, 4,05 kg tamsat, 200 õnge, 2,05 kg korki, 3 sirkliit, nelja päästevõõ materjal, 1 patentvõti, 1 mootoriküünal, 2 plekknõu oli jaoks, 1 kammeljävõrgulina, 1 nooda juhtlaud, 100 kilutoosi ja kalatööstusele tegevuskapitaalsiks 15.21. Küllap neil oli tähegloobus juba olemas.

(Järg lk. 10)



Pärnu Kalakooli õpilased 1938. a.

Me tulime tormiga

(Algus "Kalamehes" nr. 2)

Eesti kalurid Rootsisis

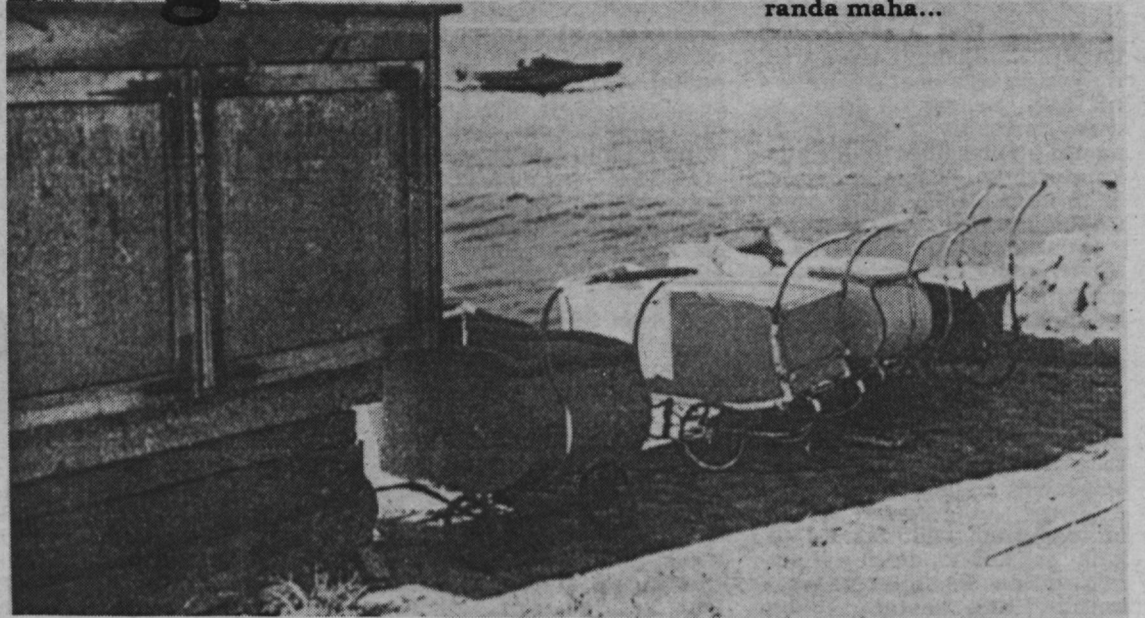
Uute paatide ja püüniste muretsemine nõudis omajagu aega ja kulu. Kalur pidi minema põllutööle või karjalauta mõne Rootsi suurtaluniku juurde sönnikut kühveldama või paremal juhul asetama end tekstiilivabrikus kudumismasina taha. Seda tehti seni, kuni saadi niipalju raha, et suudeti osta uus kalapaat ja muretseda püünised. Ja kui oli saadud kalapüügiks ka eriloa, alustas osa kalureid võimaluse piires kalapüügiga.

Nii kalastasid eesti kalurid Gotlandil, Västerviki piirkonnas, Nysäshamnis ja Roslageni rannikul kuni Grisslehamnini. Viimane jäigi eesti kalurite suuremaks kogunemiskohaks, nii et seal asuvad rootslastest kalurid jäid vähemusse./.../

Eesti kalurid Gotlandil

1943. aasta sügisel sai grupp eesti kalureid, arvult 18, krahvinna Margaretha Stenbocki vahendusel kalapüügiloa ja elamisloa Gotlandi idarannikul Katthammarsviki piirkonnas. Kalanduskonsulendiks oli seal sel ajal Gustav Torsten Gustavsson, kes hiljem, 24. novembril hukkus s/s "Hansaga".

Aleksander Rei andmetel kalastasid Katthammarsviki eesti kalurid, enamuses Saaremaalt: Harri ja Rudolf Alle, Arvo Jääger ja Heimar Kuusk, Arnold, Eldur ja veel kolmas vend Loodused, Männik Virumaalt, Johannes, Robert ja Valdur Nõmme, Vladimir Põlder, Albert Pihlakas, August Rasso, Lembit Saamel, August Seeliks, Torupill, August Vahu, Albert ja Johannes Vakk. Hiljem said seal erilubadega



püüki alustada Naatan Hoppe Piirisaarelt, Härmaküla Paldiskist, Osvald Jakobson, Kvellsein, Murd, Aleksander Rei, Tamm, Muhu kalurid Aleksander ja Leonid Vaske. Siis püüdsid veel Kappel-

hamnis kaks venda Noarootsist ja üks eestlane püüdis hauged Farösundis.

Gotlandi idaranniku eesti kaluritest käisid mitmed veel kodurannalt inimesi Läände toomas, seda tehti kodumaal

Ka niisugusel hetkel on leidunud kroonikuid: lapsed võeti sülle, vankrid jäid randa maha...

kestvate lahingute lõpu ajal: vaatamata sellele, et seda tehti kahuritule ja lennukitelt tulistamise all, õnnestus see siiski kõigil ilma ohvreid toomata.

Elmar Pettai



Vasakul ja keskel pilte pagulaste veesõidukite idüllilistest "puhkepaikadest". (Fotod raamatust "Eesti põgenikud Rootsisis, Göteborg, 1946).

Paremal: Vikingshiil 1993.

Reet Naberi foto



(Algus lk. 9)

Tarkus tuleb tasapisi, õeldakse. Samahästi võiks natuke mõelda õelda: "Nihil novi." Ilmaasjata ei hinnata vanade tarkust. Ka ajalugu on omamoodi vanade tarkus, kui sellest vaid õppida suudetakse. Ei tasu masendusse langeda, kui kohe kõik ei õnnestu. Läbi proovimise ja praktika on õpitud aastasadu ja saavutatud nii mõndagi. Eesti Vabariigi ainuke korralik kalanduskool Pärnus kujunes aastatega, paljude koolide kogemuste ja

Kalandushariduse ajaloost

entusiastide mõttetöö tulemusena. See võttis aega. Polnud Osvald Akkoviigi tee roosiline, tuli temalgi üle ja ümber saada nii mõnestki pealtnäha pisisiasjast. Kasvõi näiteks sellest, et ta oli sunnitud oma perekonnanime Avangoks muutma, sest endine ei sobinud riigiteenistuses olevale koolmeistrile. Ja ilma kogu merendusringkonna toetuseta ei tulnud ka siis koolitööst midagi välja. Vee-

teede Valitsus eraldas näiteks Pärnu Kalanduskoolile krundi.

Saarlaste ja randlaste ettevõtmistele peaks tuge andma see, et merekoolide juures, eriti Käsmu omas, said õpilased natuke parema ettevalmistuse merega suhtlemiseks. Heaks eeskujuks kasvõi Käsmu mehe Karl Larentsi kiri haridusministeeriumile, milles ta annab teada, et Eesti Punane Rist on andnud

Käsmu kalaasjanduse kooli õpilasele Johannes Kõusile aumärgi kahe inimese päästmise eest uppumissurmast Käsmu lahes 18. jaanuaril 1928. a. Selle peale tuleb kindlasti ära õelda ka see, et seiklusliku saatusega Tallinna Merekooli õpilane Aleksandra Laas (Mihkel) sai sama autasu juba enne kooli astumist meie mõistes murdealisena, kui päästis madruse uppumissurmast.

Ernst Vebermann pani 1926. aastal kirja põhimõtte: "Kalameeste kutsekooli ja kursuste peamiseks otstarbeks olgu tarviliste praktiliste ja tehniliste teadmiste muretsemine kalameestele, mille läbi ta oma tööviljakust tõsta võiks, kuna puhtteaduslised tööd, nii kala bioloogia-, kudemispaikade, migratsiooni- ja iktüoloogilised uurimused jäägu eriteadlaste hooleks rannal."

Merehariduskeskus areneb kõrgkooliks.

Reet Naber

Väljaandja
Eesti
Meremeeste Liit

Järgmine number ilmub, kui on kirjutajaid

Toimetuse aadress:
EEO 100 Tallinn, Estonia pst. 10.
Valvetoimetaja on kohal teisipäeviti kell 15 — 16, sel ajal telefon 44 48 39

"Printall"
Tellimuse nr. 6206

Toimetaja
MADLI VITISMANN

24. novembril kutsus Eesti Veeteede Amet trobrikonna asjahuvilisi Piritale hotelli "Sport" pööningukorrusele tillukesse tuppa, kus varem paiknes "Radio Semnadtsat" ja nüüd "Tallinn Traffic Control". Teede- ja sideministeeriumi kantslerile Ruth Martini, Eesti Televisioonile ja "Meremehele" esitleti uut liikluskontrolli radarit. Selgitusi andis-jälgis hulk asjatundjaid: veeteede ameti peadirektor Kalle Pedak, Kesklinna sadama kapten Eduard Hunt, Muuga sadama kapten Rein Raudsalu, Mereside AS direktor Rein Aasa ja veeteede ameti spetsialistid.

Operaator Rein Rannamaa ja teiste teadajate jutust selgus järgmist.

Selle radariga saab jälgida kuni 20 laeva liikumist, kahe laeva andmed tulevad tabelisse, ülejäänud saab ükshaaval järgi vaadata. Laevad on markeritega tähistatud. Neid saab jälgida 12–15 miili kauguselt, hea läbivuse korral on nähtavus siiski tunduvalt suurem. Igal juhul näitab see ära kõik Tallinna lahte tulevad laevad. Väiksemate märkide nähtavus on hea ilmaga 4–6 miili, olenevalt märgi suurusest. Põhimõte on selles, et halva nähtavuse korral korrigeerida laevade väljumist ja sissetulekut. Sel juhul kasutab kapten radarijaama kui lootsi; operaator on samuti kapten, spetsiaalne mees, kes aitab laeval sadamasse siseneda. Üks peamisi nõudmisi seilele süsteemile ongi võimalikult suur täpsus ja lahutusvõime just halbade ilmastikutingimuste — udu, tugev lumesadu või vihm — juures. Nii saab anda liikumisteed võimalikult täpselt, meetrites. Siisuliseks on võimalik pimeõit nagu lennukil. Sadama akvatooriumi sisene juhtimine siia alla ei kuulu.

Võimalik on piirangud peale panna, kui lähedale laev võib tulla: siis saab hakata andma häiresignaali ja teatada, et laev on ohtlikus kauguses. On olnud 3–4 juhust, kus vastava käsu andmisega on avari ära hoitud. Välismaa laevadel on kohalikud kaardid väga puudulikud, ja hea, et on korraldusi kuulatud.

On võimalik reidil seisvaid laevu "ketis pidada". Kui ankrus seisvad laevad markeriga tähistada, signaliseerib radar sellest, kui mõni neist mingil põhjusel oma "ringist" välja triivib. Nii saab tüürimehi hoiatada enne, kui nad ise laeva paigalt liikumist märkavad.

Tallinna lahe piirkonnas

Osake kõige kenamast unistusest

on see ainuke tegutsev radarijaam. Side laevaga on raadiotelefoni teel. Selline jaam peaks kindlasti olema ka Muuga lahel, kus sõidab eriti palju vedelkütust vedavaid tankereid. Seal aga toimub juhtimine n.-ö. mälu järgi; oma 8. korrusel pidavat vastavad asjamehed siiski ka midagi nägema, kui udu ei ole. Raadioside on muidugi ka, ja hakkama saadakse. Aga efektiivne see tegevus niimoodi muidugi ei ole. Kolmbus sõitis Ameerikas ilma kaartide ja majakateta, aga siis oli teine aeg.

Pirita radarijaam saadi kaks kuud tagasi. Kaheksa aastat vanad N. Liidu omad olid juba moraalselt vananenud, neile polnud varuosigi. See on praegu nagu keskdispetšeripunkt, sealtskaudu saadetakse lootsid laevadele. Sel radarijaamal on ka rannavalvefunktsioonid. Kõik rikkumised ilmnevad kõige enne seal, ja seal teatakse koordinaatsioonikeskuse.

Muuga sadama kapten Rein Raudsalu on põhjalikult tegelema special traffic control system'i põhimõtete ja arendamise läbirääkimistega ning on üks peamisi eksperte riigisekretär Ülo Kaevatsi juhitud radarijalgimise süsteemide komisjonis. Pirita kokkusaamisel rääkis ta niimoodi:

Muuga sadama ehitusplaanis oli sellise keskuse ehitamine olemas, aga kui raha hakkas lõppema ja projekti asuti kärpima, kärbiti välja ka juhtimiskeskus. See pidi paiknema Tahkumäe neemel ja oli ette nähtud ainult Muuga lahe liikluse juhtimiseks. Laevade sisene mine oli siis ette nähtud vaid ida poolt ja radar oleks selle akvatooriumi üleni ära katnud. Tänapäeval tuleb küsimus püstitada laiemalt. Tema, kui suur liiklus nüüd Tallinna lahes on; Muuga läheb enam ja enam õli-operatsioonide peale. Meie meeltes on praegu "Estonia" õnnetus. Aga kui näiteks Tallinna lahes kaks parvlaeva kokku põrkavad, juhtub täpselt sama asi sama aja jooksul — ilusa ilmaga.

Sellepärast peab sellele tähelepanu pöörama, et laevad oleksid ka kaldalt juhitud. Radarijaam dubleeriks kaptenite ja lootside tööd.

Tõenäoliselt kõige lähemas

tulevikus hakkab Rahvusvaheline Mereorganisatsioon sadamaid ohutuse järgi klassifitseerima, ja siis saab kaldujuhtimissüsteemi olemasolu üheks tähtsaks asjaluks, mis määrab sadama ohutuse klassi.

Mõte on selles, et ühe süsteemiga katta vähemalt kolme lahte — Muuga, Tallinna ja Kopli — ning teha seda ühest juhtimiskeskusest. Selleks on vaja miinimum neli, parem viis radarit. Üks oleks Tahkumäe neemel — kataks ära kogu Muuga lahe; selle sissepääsud. Teine oleks Aegna saarel — kataks suure ala, ka osa Soome lahest, kus on jäälõhkujate kogunemiskoht, Peterburi karavandide kogunemiskoht. Ka teistel organisatsioonidel võivad olla huvid seda rajooni jälgida — dubleerida jälgimist. Tõenäoliselt on need juba olemas, kes jälgivad. Kolmas radar võiks olla paljutatud sila rajooni, kus praegune, aga siiski vast rohkem Miiduranna kanti, et katta terve Tallinna laht ja olla võimalikult lähemal kõige aktiivsema liiklusega kohale. Neljas peaks olema Naissaarel, et katta läänepoolne sissepääs ja lahed. Nii oleksid jälgitavad kõik juurdepääsud Tallinnale.

Radarid kujutaksid umbes midagi sarnast sellele siin, aga võiksid olla tunduvalt lihtsamad, sest süsteem eeldab keskarvuti olemasolu, mis teeb kõigi radarite jaoks arvutused.

On palju firmasid, mis pakuvad selliseid süsteeme.

Kui kunagi tellima hakkame, kuulutame tõenäoliselt välja konkursi. Üks firma, millega olen läbirääkimisi pidanud, Morkontrol, on alustanud kontseptuaalset kaldaradari tootmist, mitte ei ole mereradarist teinud kaldaradarit. Nende eelis on, et kogu psühholoogiline lähenemine on olnud kalda, mitte mere poolt. Selle poolt on nemad natuke teistest ees. Süsteem on viidud maksimaalse lihtsuse ni. Kohutavalt palju on signaalsüsteemi, mis on nii üles ehitatud, et ei häiri, ei koorma üle operaatori närvisüsteemi. Sel juhul saaksid kaks operaatorit katta kõik Tallinna sadamate juurdepääsud.

Radarid ise oleksid keskuselt kaugjuhitavad. Üks keskus võiks olla täiesti suvalises kohas, mis võiks piiramatu arvul ja piiramatusse kaugusse anda monitore kõigile huvitatud isikutele, kes soovivad asja kohta midagi teada — näiteks mereväe juhatajale, linnapeale, ministertiumile. Kõige kenam unistus on, et kui niisugune uhke keskus asuks kõige kõrgemas kohas Viimsi poolsaarel, kus ka silmadega näeks kõik ära. Seal oleks see ka üsna lihtne radioreleelinidega ühendada. Aga see koht nõuaks uusi kapitaalheitusi, nii et tingimata just seal ei pea olema. Küllap saaks selle süsteemi nii mõnessegi olemasolevasse ehitisse sisse panna — see ei nõua väga palju ruumi. Kogu süsteem maksab 2,8 miljonit dollarit. Ilma kapitaalheituse ta. Ja ilma kauplemata.

Pirita «Raytheon ARPA» ra-



Ainult teadjad oskavad hotelli katusel radarimasti näha.

dar on ostetud arvestusega, et läheb uude süsteemi sisse, nii et mitte juhulik variant.

Umbes kuus kuud pärast tellimust saaks kirjeldatud süsteemi paigaldamist alustada ja järgmise poole aasta lõpetada. See oleks siis täiuslik süsteem, mida täna-homme ja kümne aasta pärast poleks vaja muuta.

See on laevade juhtimise süsteem, piirivalve on siiski teine asi. Ent neid siduda on osaliselt siiski ka võimalik. Probleem on selles, et piirivalve tahab palju suuremat märkide arvestamise kaugust. See on tehniline probleem. Mida täpsem radar, seda kallim. Ongi juttu olnud, et kui see süsteem kat- tab oma radariväljaga ära sisemise ala, siis piirivalve peaks katma vaid kaugemad.

Kõige kiiremini on praegu vaja saada radar Muugale, seal on kõige ohtlikum, siis Koplisse. Keskus tuleks kõigepealt ära teha, muidu peab igale poole eraldi arvutiga radari tellima. Nii et kõigepealt tuleb otsustada, kas tehakse keskusega süsteem või iga radar eraldi. Kui on lõpuks mitu radarit, võimaldab see kaotada igasugused nurgatagused. Ühe radari eest võib midagi varju jääda, kui kõrgustik või mets või miski muu mingit ala varjab. Mitme radari süsteem võimaldab lasta kõik ühe ekraani peale, see need nurgatagused kaotabki. See tõstab tohutult täpsust. Ja kui edasi mõelda, oleval võimalik kõik see ka kosmosega siduda.

Selle süsteemi paigaldamine on nii veeteede ameti kui sadama mure, kokkuvõttes — riigi mure. Maailmas on see asi lahendatud kahte moodi. Näiteks Göteborgis ja Rotterdamis on kogu süsteem riigi poolt, Singapuris on see aga sadama administratsiooni all. Viimane variant ei välista muidugi riigi kontrolli — operaatorid, nende tase on riigi kontrolli all.

Kui sellise radarisüsteemi puudumise pärast langeb sadama kategooria, siis on see võrreldamatult suurem rahaline kahju kui süsteemi maksumus. Kategooria langemine võib omakorda vähendada transiiti. Lisaks oleks see ka järgmine meie peale näpuga näitamise võimalus. Ja üldse on IMO-s suund sellele, et laev oleks nagu lennuk. See antaks ühelt juhtimiskeskusest teisele üle — laeva jälgimine läheks kogu aeg ühendatud süsteemi mööda edasi.

Mari Vamba, Madli Vitismann

Imperaator Waterloo all

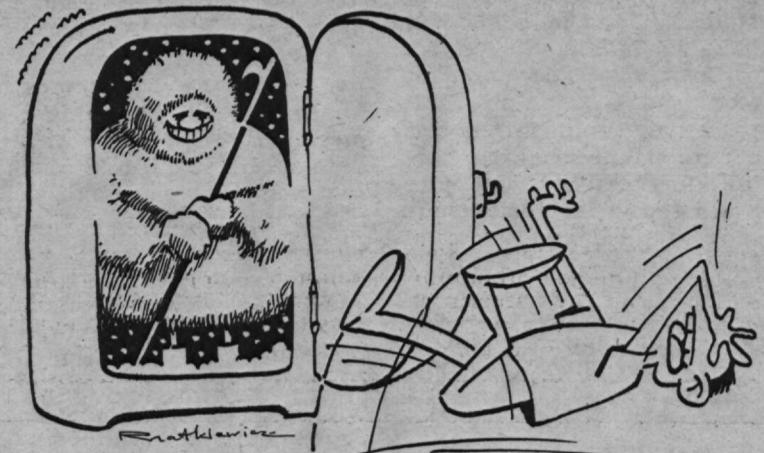
9. detsembril oli meenutuste päev. Meremuuseumi juures asuv Polaarklubi tähistas oma kümne aasta juubelit. Seks puhuks koguneti "Suure Tõllu" salongi, kus jää ja külmaga sina-peal olevad mehed ja nende pere-liikmed said lähemalt tuttavaks teenelise jäämurdjaga. Ka siin oli palju meenutada kaugematest ja lähematest aegadest. Tore on see, et antarktisepisiku sisse saanud on ka praegu leidnud võimalusi oma tööd jätkata.

Möödunud aasta novembris alustas oma järjekordset ekspeditsiooni Enn Kaup. "See oli mu kõige lühem, 4 kuud ja üks nädal kestnud ekspeditsioon," ütles ta. See kord töötas ta Austraalia ekspeditsiooni koosseisus Law baasis, kus suvise hoo-

aja pidulik avamine oli 5. detsembril 1993. 3-mehelises kollektiivis oli lisaks Enn

Kaubile veel kaks austraallast.

Väga huvitav oli tema slai-



Polaarklubi — 10

diprogramm. Seal oli äratundmisrõõmu varem Antarktikas käinutele ja teada-saamisrõõmu mittekäinutele. Näiteks jutustas Enn Kaup ka sellest, kui põhjalikud päästeõpped tuli enne Hobarthist lahkumist läbi teha, et osata tegutseda õnnetuse puhul. Samuti selgitas ta põhjalikult keskkon-nakaitselisi meetmeid, mida on kasutusele võetud Antarktika looduse reostamise takistamiseks. Tema enda uurimistöõgi oli seotud uurimisjaamade mõju kindlakstehtemisega: kuidas need on mõjutanud sealseid järvi.

Sealset elu-olu on piltide ja jutu järgi huvitav ette kujutada. Näiteks et Austraalia ja Hiina jaamad vahe oli 2 kilomeetrit ja kaks tundi. Või et Lõunamandrill tuli jõulu esimesel pühäl lumi maha. Ja magamiskoht oli ca 3-meetrise läbimõõduga kupelmajas, kus küte puudus

ja temperatuur oli miinus 7 ja pluss 5 kraadi vahepeal.

Lisaks sai kuulda-näha palju meie mõistes lõunamaisemat, sest nii Tasmaniast kui ka Austraaliast oli põnevaid momente tabatud.

Meeldiv oli, et juubelile olid kutsutud ka meremuuseumi inimesed. Katrin Savomägi on see, kes naba-alade mehed kunagi ammu-ammu kokku kogus ja nendega seni sidet on hoidnud. Meremuuseum ongi Polaarklubi koduks jäänud. Muuseumirahval oli järgmise kümnenäädalise alustamiseks sümbolne kingitus, jäätisetort kaasas. Esimese kokkusaamise jäätisesõõmine oligi kõigil hästi meeles.

"Imperaator Waterloo all" on roog, mida ei söödud. See on võimalik ainult Antarktikas.

Reet Naber

Ühed soojas toas, teised sügistuule käes

Kord aastas korraldab iga Rootsi lootsipiirkond merepäästeõppuse. Sel viisil harjutatakse koostööd: osalevad eri ametkondade laevad, juhib merepäästekeskus. Stockholm lootsipiirkonnas on viimaste aastate õppused olnud sügisel, kui ilm võib ettearvamatu olla. Tänavune oli 16. novembril. Järgnev kirjeldus on merepäästekestuse logiraamatust ja operaatorite jutustusest, pildid vahetult osavõtnult.

Kell 9.06. Merepäästekestuse helistas Håkan ja teatas 3 isiku puudumisest. Tema naaber Nils Jansson oli läinud eile hommikul võrke panema ja ühtlasi välja võtma, kui kala juhtub olema. Ta ei tulnud pimedaks koju, mistõttu ta vennad Uffe ja Hasse läksid õhtul kella 11 paiku oma paadiga teda otsima. Nüüd on mõlemad vennad samuti kadunud. Nilsil oli "Saarmas" musta "Mercury"-pärämootoriga, meresinise põhjaga valge ja siniste vendritega paat. Päästevest on seljas, aga ei paista, sest on halli tuulejaki all. Uffel ja Hassel oli punane 6,5-meetrine võõrikajutiga plastpaat. Kerel number "61", radar on, aga ULL-raadiot pole. Päästevestid on. Uffe on 40-, Hasse 44- ja Nils 36-aastane.

Hinnang

Kell 9.12. Veidi imelik, et kaks paati kadusid samas piirkonnas. Võis olla mootoriavari, või on juhtunud midagi tõsist.

Kell 10.17. Olukord on praegu tõsine, sest näib, et Hassel ei olnud kaasas tema (südame)ravimit. Tal võis hakata halb ja võis juhtuda midagi muud, mille tõttu Uffe ei saanud paati juhtida.

Kell 10.40. Kui Nils Jansson on elus, siis on ta mõnel lähedasel saarel/kaljulaiul.

Liigitus

Kell 9.12. Teadmatust.

Kell 10.17. Hädaoht.

9.12. Küllaldane arv ühikuid lokaliseerida ja otsida

eksinuid kindlaksmääratud alal.

9.26. Alarm anti õppustes osalevatele ühikule.

Häire anti kõigile merepäästelaevadele, kes olid selles piirkonnas. Kõik need hakkasid andma oma positsioone, merepäästekestuses pidas sidet kolm inimest. Vastas 6 laeva, igapähele tuli anda informatsioon selle kohta, mis on juhtunud, selleks kulus igale vähemalt poolteist-kaks minutit. Õppuses osalesid kolm mereväekaatri, üks politsei- ja üks lootsikaater. Oleks pidanud olema ka rannavalve, aga neil juhtus samal ajal õltreostus. Helistati merepäästeühingusse, sealt lisandus kaks kaatri —



Pärast õppust kogunesid osalejad arutelule Fejani merepäästejaama.

nii osales kokku 7 "ühikut" 35 meeskonnaliikmaga.

Seejärel oli vaja jagada piirkond.

Kell 9.33 saadi meilt vastused, kõiki informeeriti, mida me välja kuulutame.

9.34. Mereväekaatri 31 on palutud otsida ida pool Arholma juures, lõunasse Idõ suunas. Palub täpsustada otsitavate paatide kirjeldust.

Järgnevate minutite jooksul jagati otsimispiirkond kõigile osalevatele ühikule. Mereväekaater 31 otsis Arholma juures. Lootsikaater otsis

Stimnäsklubbi juures, sõitis väinast lõuna poole. Merepääste sõitis ümber Tjockö ja Fejani. Söderarmi merepäästejaama laev otsis põhja pool avameres. Politseikaater otsis Lido ja Gräddö Askent juures.

Üks Arköl väljaõppe saanud loots määrati kohapealseks operatsioonijuhiks, temale raporteeriti konkreetsetest otsimistulemustest.

Nukke vees ei olnud, otsiti paate.

Kell 9.50. Helistati Fejanilt, on saadud teada, et öösel poole ühe paiku on lahes lõuna poolt kuulnud mootorimürinat. Kostis, nagu oleks mootor rikkis. Hetke pärast töötas jälle OK

ja mürin kadus lõuna poole.

"Skeppskäri" on palutud otsima Feja-Tjockö piirkonda. Ilm: eile oli läänest, täna hommikul nõrk tuul NNW, praegu 7-8 m/s.

9.52. Endast andis teada politseikaater telefonil... 4 meest pardal, 30 sõlme kiirust.

9.55-9.58. 3 laeva andsid otsad ja alustasid otsimist.

10.17. Helistas Håkan: on leidnud Hasse arstirohud kodunt. On nüüd mures, et ta võis haigeks jääda.

10.17. Uus hinnang. Uus liigitus: hädaoht.

10.30. Lootsikaater 17 on saanud teada, et keegi on näinud eile kella 15 paiku Hassel ja Uffel Räfnsnäs paadi pardal.

10.40. Uus hinnang. Uued korraldused.

11.10. Mootorpaat 61 kutsub Rankaröfjärði juures — masinaavaril.

11.12. Telefonikõne Gösta Bohmanilt Sundskärilt, kes on tähele pannud "erepunast" hädaraketti Kapellskäri suunast.

Söderarm on välja peilunud mootorpaadi 61 Rankaröfjärdis 210-220°.

Üks inimene leiti Isskärts: tema paat olevat "uppunud", ta ujus kaldale, leidis suvlla

See väike paat esiplaanil oligi kadunud. Tekil lebab Nils ei tunne end hästi.



Hea meremeeste hoidja

3. detsembril tähistas Meremeeste Haigla oma poolsajandi juubelit.

Juba trollopeatuses hakkas silma rõõmsaid taaskohtumisi. Haigla saali kogunes nii palju inimesi, et ei tahtnud hästi äraagi mahtuda.

Peaarst **Vello Subi** ja ülemõde **Teisi Rimmel** olid lahked peoperemeest-pere-naist, kes kõigile tere tulemast ütlesid ja rõõmsa sõna leidsid. Dr. Vello Subi tervitas kõiki, kes sellele kodusele koosviibimisele tulid, ja Teisi Rimmel lisaks veel väga olulist haiglapere osa, õdesid. Väga südamlilik oli see, et kohal oli palju varem haiglas töötanud, kellele kõigile tähelepanu ning head sõna jätkus.

Leinaseisakuga mälestati lahkunuid, flööt nuttis koos kohalviibijate hingega, aga elu läheb edasi ning seda kinnitab kõige enam see te-

gusa optimismi tunne, mis valdas iga haigla töötajaga vesteldes. Tublisti on välja tulnud meditsiinile raskest ümberorienteerumise ajast, on jäädud püsima ning kindlasti ollakse praegu üks Eesti parimaid haiglaid. Toimib Meremeeste Haigekassa, meremehed ja nende omaksed tunnetavad hoolitsust ning on kindlad, et OMA haiglast saavad nad parimat abi. Kui omavahel või külalistega oma asju arutati, ei kuulnud kuskil hädaldamist, et toime ei tulda. Otse vastupidi, tunti eeskätt rõõmu, et vaatamata kitsastele oludele ning keskasutuste kohatisele mittemõistmisele on suudetud oma töö ära teha.

Õnnitlemas oli palju inimesi. Silma torkas see, et eriti rõõmustasid kolleegide juubeli üle ja ilmse heameelega tulid sellesse majja meedikud.

Meremeeste-poolt esinda-

sid Eesti Merelaevanduse peadirektori asetäitja Enn Röö, kes pikka juttu ei pidanud, vaid soovis jõudu tööle ning tänas meremeeste nimel tehtud töö eest. Tal olid edasi anda ka Läti meremeeste haigla õnnitlused. Meresõidu poole pealt olid kohal ka Tallinna Sadam, AS Stringer ja AS Meretechnika. Meditsiiniastutusi oli küll palju-palju rohkem. Ilmselt on meremehed niivõga harjunud, et on üks kindel paik, kus nende eest hoolitsetakse, et juubeldamine jäi kahe silma vahele.

See-est Tallinna Meremeeste Haigekassa esindajale Vello Lugnale tuli haigla-poolsele initsiatiivil topelt-aplaus tubli koostöö tunnustuseks.

Ei puudunud ka väliskülastajad. Soome Kristlike Õdede esindaja õde Marita võitis kindlasti kõikide südame oma kenade soovidega, aga

ka "armastusest jutustava" lauluga "Teisele poole mere randa."

Tahaks loota, et hästi toimiv Meremeeste Haigla suudab olla ka edaspidi see "hea meremeeste hoidja", nagu sõnavõttudest kõlama jäi.

Tore oli kogu ürituse juures ajalooline väljapanek, kus sõnas ja pildis Meremeeste Haigla elukäik vaadata oli. Dr. Heljut Kapral oli see mees, kes oma asutuse ajaloo ja kujunemise nii kenasti kohalolijateni tuua oskas.

Aga kõige toredam on, et vanad oliljad end oma vanas töökohas omainimestena tundsid, kontaktivõimalused olid loodud "igale maitsele". Peoperemeestel õnnestus üritus tõesti kenasti korraldada.

Reet Naber

ja helistas sealt. Kuld tema kaaslane on kadunud. Üks kaater hakkas otsima sealsamas välkesaartel. Nende ümber ringe tehes leiti päästevest ja arvati, et mees on "uppunud".

Kõik ühikud suundusid Rankaröfjärði poole teist paati otsima.

Merepääste suundus Brännskäri ja Sundskäri vahele ning leidis seal mehe, kes oli oma südamerohu koju unustanud. Oli siiski terve.

Kell 11.45. Teade politseile.

...
Kell 13.30. Õppuse lõpp.

Õppust merepäästekestusest juhtinud Barbro lissas, et alati siiski ei teata punase raketit tähendust — hellistatakse siis, kui näiteks sõjavägi on lasknud välja valged või rohelised. Need, kel midagi teatada on, võivad helistada üldisel hädanumbril 90 000, sealt ühendatakse vastavalt vajadusele merepäästekestuse või politseiga.

Õppust jälgisid ja osalesid järgneval arutelul ka kolm sõjaväelast ja politseinik. "Ühikud" sõitsid arutelule Fejani merepäästejaama. Seejärel arutavad tehtu omavahel läbi ja lelavad võimalikud vead õppuse kohapealne juht ja seda merepäästekestuses juhtinud operaator. Selleks õppusi tehaksegi, et kõik oleks nii selgeks õpitud, et tegelikus hädaolukorras vigu ei tehtaks.

Iga harjutust korraldab piirkond saadab teistele ametkondadele teate õppuse toimimise kohta. Kui aga korraldatakse midagi eriti suurt, näiteks koos haiglatega, maakonnavalitsuse vms., siis võib juhtuda, et sellest kirjutavad ajalehedki.

Ent ööl enne õppust oli olnud ka tegelik juhtum, millest jutustas operaator Bernt: nende merepäästepiirkonna lõunaosas juhtus lõbusõidupaadil masinariike. Sealkandis oli tuule kiirus 16 m/s. Merel olid parasjagu üks rannavalve- ja üks sõjalaev, appi kutsuti ka merepääste-seltsi laev.

Lõbusõidulaeva leidmiseks kulus 35 minutit, oli küljell vees, aga sõitjal (niisuguse ilmaga!) ei mingeld pääste-veste ega muud abivahendeid. Nii et üldrahuvaliku ohutusteadlikkuse juures on neilgi omad mustad lambad.

Madli Vitismann
Dorje Hellgreni fotod

Eesti Laevaregistri andmeil oli seisuga 5. detsember 1994 Eestis registreeritud 577 laeva, mille kogumahutavus oli 756 608,29 brt, puhasmahutavus 311 018,12 nrt, ded-veit 688 411,73 t. Alates 1. jaanuarist 1994 on laevaregistrisse kantud 51 laeva ja kustutatud 32 laeva.

Jäämurdja "Suur Tõll" sai kaheksakümneks

30. novembril kutsuti viis riigikorda, kaks maailmasõda ja kaheksakümne aastat vastu pidanud ning elusaks jäänud (kapten **Olaf Vaarmaa** sõnad) "Suurele Tõllule" suur hulk asjamehi ja muidu häid sõpru, et laeva suurt sünnipäeva tähistada.

Meremuuseumi teadusdirektor **Jaak Sammet** tegi

tegevusel peaksid ju taga olema suured ja rikkad merefirmad ning sadamad. Muidugi, need on palju aidanud, "Eesti Merelaevandus" tänavugi sügisel, ainult et Eestis ei ole eluvaldkonda, mille esindajad ei käiks alalõpmata nendesamad suurte ja rikaste ukse taga raha küsimas. Teadusdirektoril oli tõsine palve kõigile: aidata kaasa

kingitusi. Kaitseminister **Enn Tupp** rääkis arvude maagiast ja pidas "Suurt Tõllu" Eesti riigi oluliseks sümboliks. Riigikogu riigikaitse komisjoni esimees **Rein Helme** väitis end Jaak Sammeti sõnumi kinni püüdnud olevat ning lubas Toompeale tagasi jõudes hakata tähelepanelikult uurima meie kitsa riigieelarve võimalusi. Piirivalemeti peadirektor **Tarmo Kõuts** võrdles juubilari rahvaga, sest ka laeva tõsisemaks omaduseks on eluvõime. Riigikogu väliskomisjoni esimees ja vana purjetaja **Vello Saatpalu** kinkis laevale omal ajal paljukannatanud Viiburis valmistatud laevakompassi, mis oli teeninud tosin aastat pärast "Suurt Tõllu" ehitatud perekonnlaeval. Sadama nimel ütles **Eduard Hunt**, et sadam ja jäälohkuja on alati tihedalt seotud ning soovis "Tõllule" pikka iga. Merehariduskuse rektor **Valdur Aret** märkis, et ajaloo- ja tehnikamälestisena kultuurisfääri üleminekul läheb laev vananedes iga aastaga kallimaks; igal juhul omab ta suurt

tähtsust ka tulevastele merele. Häid soove ütlesid Eesti Mereturismi Assotsiatsiooni nimel **Sulev Roosmaa** ja "Eesti Merelaevanduse" poolt **Tiit Roosileht**. Ajaloolane ja kaitseministeeriumi nõunik **Mati Oun** ütles ajaloolased olevat vaesed mehed, kel muud kinkida ei ole kui sõna. Mida tegigi. Vanasti olid laevad puust ja mehed rauast, ütles ta, aga nüüd on rauast mõlemad, ja ütles toosti praeguste laeval teenivate raudsete meeste terviseks.

Veel tõi tervitusi **Toomas Kuter** — noorte intellektuaalide ühenduse nimega Eesti Oscar Wilde'i Selts, mis enamiku oma koosolemistest "Suurele Tõllul" on pidanud. Meeskonna auliikmeks tituleeritud **Terese Raide** laulis koos temaga aga ilusa laulu.

Johannes Loosberg oli üks neist meestest, kes täpselt 72 aastat tagasi Helsingis parajasti "Wäinämöineni" nime kandvat "Suurt Tõllu" üle võtmis käis. Tema poeg **Paavo Loosberg** oli nüüd kohal ja lubas, et annab lipu, mille all jäämurdja Tallinnasse ta-

gasi toodi ning mille peale kõik esindajad oma nime olid kirjutanud, kord "Suurele Tõllule" ekspositsiooni.

Tihedalt tähtsaid merendusisikuid täis laevasalongis tuttavaid tervitades vaadati nagu ikka järele, keda veel kohata loodeti. Kohalolijad imestasid Eesti Veeteede Ameti esinduse puudumise üle. Kutsujad panid imeks, et



Kõneleb Jaak Sammet, vasakul raadiomees Hubert Veldermann, paremal kapten Olaf Vaarmaa.

laeva eluloost ilusa lühikese ülevaate. "Jäämurdjad on üldse väga lugupeetud laevad, sest nende ülesanne on teiste laevade väljaaitamine," ütles ta muu hulgas. Ja veel: "1988. aasta oktoobris, kui laev Venemaalt tagasi saadi, loodi pretsedent väärtuste tagastamiseks Eestile. Selle laeva edasine käekäik võib saada suureks trumbiks või suureks miinuseks edasises naaberriigi käes olevate väärtuste tagastamises meile, sest kahtlemata jälgib naabermeid, nagu meie teadagi." Veel ütles hr. Sammet, et eemalseisjale võib tunduda: mis viga "Tõllu" taastada, sel

lääbimurdele selle laeva teadvustamisel Eesti Vabariigi ühe sümbolina. Kui see saavutatakse, on laeva säilitamine võimalik. Sellise laeva, küll inimohvriteta, hukkumine põhjustaks väga tõsist vastukaja, on tal ju Soomes ja Rootsis väga hästi säilitatavad cakaaslased. See on laev, kus heisatakse igal hommikul lipp nagu Pika Hermannitornis ning millele riik on andnud austuse märgiks Eesti uues laevaregistris numbrid 001.

Seejärel tõstis kapten toosti laeva eluks ja terviseks. Siis oli järg külaliste käes, kes pidasid kõnesid ja töid



Vello Saatpalu kinkis "Suurele Tõllule" oma perekonna kompassi. Heinrich Mosolaise fotod.



Rein Helme laulis vana saalongiklaveri saatel prantsuse keeles

neljast kutsutud ministrist austas laeva üksnes kaitseminister. Teede- ja sideministri abi vabandas oma ülemuse hoiatuse pärast, ent kultuuri- ja haridusminister, kelle haldusalasse "Suur Tõll" kuulub, polnud nähtavasti märganud tähti R.S.V.P. kuisse allnurgas. Ning vahepeal peaministriks saanud keskkonnaministril, oli teadagi tegemist.

Mari Vamba, Madli Vitismann

"Ma pole kusagil mujal kui Eritreas kohanud sama toredaid inimesi kui Eestis"

Nii kiitis "Celtic Ro-Ro" kapten **Virpal Singh Dhillion**. India kapten tegi reise "Eesti-Euroopa Liinid" Kieli liinil juunikuust saadik ja paljukogenud mehena on oma järeldused teinud. Nii tema kui ka ta pere on ilmselt kokkupuudet meie inimestega positiivseid kogemusi saanud. Nende poeg nägi siin novembrikuus esimest korda elus lund ja oli sellest vaimustuses.

Kuna kapten ja ta pere lähevad tagasi Bombaysse, kus pereisa merendustegevust jätkata kavatses ("Meil Indias lähevad merenduses asjad paremuse poole"), arvas ta, et oleks hea, kui nii arenev maa kui Eesti teeks oma piirid palju rohkem lahti, kui need praegu on. Siis tuleks ehk rohkem neid, kel oleks huvi oma rahadega siin midagi teha. Sest India on suur maa ja seal oleks nii mõndagi võimalik soodsalt osta.

Ka lohutas ta, et alati ei lähe asjad hästi, sest ilmselt on vahel tähtede seis halb. Ka temal oli siin üks tõesti halb päev, kus kõik kippus untsu minema. Alates nähtavast reostusest ja lõpetades tõesti halva tuulega, mis laeva äärepealt vastu kaid oleks kannud. "Vahel lihtsalt hakkavad kõik ebaõnnestumised kuhjuma ja sa ei saa kuidagi neist mööda. Siis ei ole muud, kui püüda tegutseda, ja kui sul õnne on, saab lõpuks kontrolli situatsiooni üle kätte. Seletamatutel põhjustel see alati ei õnnestu."

Head kodurceisi käis soovimas Reet Naber

Osa Meremuuseumi mereajaloo uurimistööst

on praegu igale huvilisele vaadata. 7. detsembril avati muuseumi allveearheoloogia osakonna töö põhinev näitus "Laevad mere põhjal".

Huvitaval ja sisukal näitusel on natuke allveearheoloogilist. Kihnu-kandist on leitud põnevat keraamikat, mille pärast võiks näituselt läbi käia igaüks, kel vähegi fantaasiat ja potindusteadmisi, aga seni pole päris selge, milleks kasutatud.

Suur hulk materjali on välja toodud, restaureeritud ja nüüd eksponeeritud Eestimaa maailmasõja ajal upunud miiniveeskajalt "Jenisel", mis leiti 1985. aastal. Hoogu võeti 1986. aastani, aga jõud ei käinud üle. **Vello Mässi** sõnul tehti esimesed tõsised sukeldumised 1993. aastal. "Jeniselle" peeti jahti juba Eesti ajal, kui taotleti litsentsi ta ülestõstmiseks ja vanarauaks müümiseks, aga ei leitud üles. Eestiga see laev eriti tihedalt seotud ei ole, aga on piltlikult öeldes Eestimaa maailmasõja laevamuuseumi vee all. Ta on üks vähesed Läänemeres kättesaadavas sügavuses asuvaid rüüstamata laeva sellest ajast.

Väljapanekuks on aukohal tulelaeva "Hiiumadal" materjalid. Seda sõja alguses uputatud rahumeelset laeva on otsitud 1981. aastast peale. Ka meie lehes on Vello Mässi "Hiiumadala" varemgi kirjutanud. Sel suvel leiti lõpuks kauaotsitu. "Me pidime ta ju üles leidma, Endel Sõerde andis oma "Ettevaatust, Hiiumadal!" vekslit välja. "Hiiumadala" otsimine viis 1993. aastal temaga samal ajal torpedeeritud kau-

balaeva "Liisa" vraki leidmisele.

Selline suur töö ei ole ühe inimese tehtud. Vello Mässi vedamisel ja tagantorkimisel on allveearheoloogiliste töödega Meremuuseumi juures tegeldud 1978. aastast peale.

Esimest ekspeditsiooni Hiiumaale oli kõige raskem läbi viia. Ametivõimud, alates julgeolekust, kartsid hirmsasti seda harjumuspärast ettevõtmist. Kirjakirjutamist oli Moskva, Riia ja Tallinnaga, aga kui ekspeditsioonilaev Hiiumaale oli, teatati seal: "See laev läheb siit tagasi ainult autokastis ja lahtivõetult", nagu Vello Mässi praegu muigelt mäletab. Aga tol ajal oli asi naljast kaugel.

Õnneks paistis tähtede seis uuele ettevõtmisele siiski soodne olevat. Nimelt oli üks admiral Riias parasjagu Tallinna tulnud ja Hiiumaa ametimehed soovitasid tema käest luba küsima minna. Olin ise tol ajal muuseumis ametipostil, mis seda kohustas tegema, aga kust sellist meest leida, ei kujutanud ette. Õnneks tolleaegne muuseumi eksdirektor Ants Pärna teadis ja viis palvekirja Rahumäele. "sinna kollasessa majja". Mis admiralil nimi oli, läks kohe meelest, aga õnneks said koordinaadid üles kirjutatud, mingi naljaka õnnega mööda saadud nii vahimehest kui ka teistest ja vist tunni ajaga oli luba sukeldumiseks käes. Mis rõõm sel puhul Hiiumaale oli, jäi nägemata, aga kohalolnud tuletavad seda siiani hea sõnaga meelde. Eks esimene läbimurre tegigi kõik

järgmiste aastate ekspeditsioonid võimalikuks.

Allveearheoloogia klubi "Viikar" asutati ametlikult 1980. aastal Lenini sünnipäeval. Selleks ajaks oli leitud ka üks esimesi arvestatavamaid vrakke, inglise prikk "Aid". Tänaeni on allveearheoloogilistel töödel osalenud üsna palju erinevad inimesed. Juhtunud on head ja halbaga, on oldud maa- ja merehädas, aga ikka edasi tehtud. Iga-aastasel kokkuvõtete tegemisel antakse üle "Viikari" rändauhund, väike vaat, sellele, kel õnnestunud tähtsaim leida. Seekord sai selle auosaliseks Aleksander Bauman "Hiiumadala" eest.

Allveearheoloogiaga tegelemine on meremuuseumile liiks mereajaloo täiendamisele toonud ka laiemat tunnist ning rahvusvahelisi kontakte. Kindlasti on just selle valdkonna tööst kõige rohkem juttu olnud nii kirjas kui sõnas. Oma pisike süü on siin ka "Viikari" aktiivsel liikmel Endel Sõerdel, kes seegi kord järgmise vekslit välja andis: "Hiiumadala" saade on meil veel tegemata". Nii et kuuleme neist veel.

Siinkohal tahaksin veel ühe asja hingelt ära öelda. Pärast "Estonia" katastroofi olen näinud meie televisiooniprogrammides vaid üht väga asjatundlikku ning läbimõeldud saadet. See oli **Endel Sõerde** ja **Vello Mässi** selgitus Eesti rahvale, mis toimub vee all pärast laeva uppumist. See oli jutt, kus iga sõna oli läbi mõeldud, kus öeldi välja kindlasti nii mõnelegi valus tõde, kuid see oli tõde.

Vaatas ja meenutas Reet Naber



"Vapaavahti" nr. 5/94
Soome meremeeste teeniduse ameti järjekordne väljaanne käsitleb jällegi mitmekülgset Soome merendust. Selles numbris on ära trükitud kaastundeavaldus m/1 „Estonia“ huku puhul.

Juhtkirjas nendib Martti Karlsson, et 1972. a. meremeeste teenindamise seaduse ettevalmistamisel seati suunad väga õigesti, silmas pidades meremeeste täienduskoolitust. Seoses muutustega meresõidus on näiteks arvuti- ja keelekoolitus omandanud järjest suurema tähtsuse. Sel aastal oodatakse esmakordselt mitmesugustel kursustel osalejate arvu tõusu üle 1000. „Hästi koolitatud, motiveeritud töötajad on meresõidu kestmisele väga tähtis,“ nendib Martti Karlsson.

Uudisena on sel aastal meremeestel võimalik saada MEPA reserveeritud teatripileteid Helsinki Linnateatris, Turku Linnateatris, Soome Rahvusteateris, Väikeses Teatris.

Mereohutuse ja tervise küsimustele merel oli pühendatud oktoobrikuus seminar Turkus. Seal oli peatähelepanu pööratud meremeeste töötingimustele ning nende

halvenemisele seoses merenduse intensiivistumisega. Kuidas siiski säilitada inimväärsed tingimused ka meresõitjale, on arutatud nii laevaomanike kui ka meditsiinitöötajate tasemel. Soome Meremeeste Uniooni esindaja Erkki Ukkonen on veendunud, et meremeest on tema töös koormatud liiga palju ja neil on raske sellele pingele vastu pidada. Sellepärast võideldakse Soomes riiklike toetuste eest meresõitjale, nende sotsiaalhoolekande arendamise eest. Arvatakse, et senine süsteem, milles peatähelepanu on pööratud kaotatud töövoime taastamisele, on täiesti vale. Eelkõige tuleb hoolitseda inimese tööliste heaolu eest laevas, väärdeldada teda kui sotsiaalset olendit, mitte paigata mõnd ilmsikstulnud viga. Tööandjad ja -võtjad peaksid selles küsimuses koostööd tegema.

Aktuaalne on mitmeotsustarbeliste jäämurdjate tegevus. Ajakirja selles numbris on „Fennica“ ja „Nordica“ meeskonnaliikmete muljeid tööst Põhjamere nafta- ja gaasiväljadel. Juttu tehakse mitte ainult tööst, vaid ka olmetingimustest. Muuseas mainitakse positiivsena ära see, et on tulnud selgeks õppida inglise keel.

Lüürilisema poole pealt tuleb juttu mereluulest. Ilmneb, et enamik Soome nimekaid kirjutajaid on rääkinud ka merest. Leinost alates ning Haavikkoga lõpetades.

Oma kindel koht on meremeeste sporditegemisel. Kui varem võis meremeeste spordivõistlustel silmapaistnute või osavõtnute hulgas näha ka Eestiga seotud nimesid, olgu need siis meremeeste või laevade omad, siis viimases ajakirja numbris ei leia parimagi otsimisega neist enam jälgegi. Osalevad aga vene omad: „Maksim Gorki“, „Mihhail Solohhov“.

Ajakirjanduse ülevaade on huvitav nagu tavaliselt.

Reet Naber

Boris Tšizikov

1929—1994

Kogu Eesti Merehariduskeskuse peret vapustas 12. detsembril tööle tulles teade, et meie hulgast on lahkunud hea kolleeg ja üks teenekamaid tüürimehe õppeliini õppejõude Boris Tšizikov.

B. Tšizikov õppis tüürimeheks Tallinna Kalandustehnikumis aastail 1947—1951. Vaatamata sõjajärgsetele rasketele õppimistingimustele vastloodud tehnikumis omandas ta visalt ja suure põhjalikkusega kogunud kaptenitelt ja tüürimeestelt meremehetarkusi nii koolis kui ka laevadel praktiseerides. Lisa sellele sai andekas nooruk kirjanusest iseõppimise teel. Mitme keele valdamine lõi selleks soodustingimused.

1951. aasta sügisel alustas B. Tšizikov meremehetööd Murmanskis kalalaevastikus madrusena. 1952. aasta novembrikuust kuni 1955. aasta sügiseni sõitis ta samas merd 3. ja 2. tüürimehena. Seejärel tuli kaugsõidu tüürimees B. Tšizikov tagasi Eestisse ja jätkas meremehetööd Tallinnas kaubalaevadel kapteni vanemabina.

1960. aasta 1. septembril järgnes ta kutsele tulla tulevasti meremehi õpetama. Tallinna Kalandustehnikumis ja seejärel Tallinna Kalandustehnikus Merekoolis töötas B. Tšizikov merepraktika ja navigatsiooni õppejõuna 13 aastat.

Lühikest aega (1973—1975) tegi ta teadustööd Eesti Kalamajanduse Valitsuse tootmise uurimise ja analüüsi osakonna juhataja ametikohal. Töö noorte meremeeste õpetamisel ja kasvatamisel oli aga jätnud mehe hinge sellise jälje, et järgmistel aastatel näeme teda jälle õppejõu rollis — aastail 1975—1992 Tallinna 1. Kutsekeskkoolis (1990—1992 ka Tallinna Merekoolis) ning alates 1992. aastast Eesti Merehariduskeskuses.

32 aastat tegutses B. Tšizikov aktiivselt tulevaste meremeeste koolitamisel, samuti tüürimeeste ja kaptenite täienduskoolitamisel. Et ajaga sammu pidada, täiendas ta end pidevalt erialaselt nii ise õppides kui ka mitmetel täienduskursustel. 1991. aastal sai ta Leningradi Kõrgema Mere-

kooli kursustel sertifikaadi raadiolokatsiooni- ja ARPA-seadmetel töötamiseks laeval ning sellekohaste õppuste läbiviimiseks Tallinna Merekoolis ja Eesti Merehariduskeskuses.

B. Tšizikovilt on põhjalike erialateadmisi saanud mitu tuhat tulevast ja tegevmeremeest. Väga hinnatav oli tema töö koolide õppebaasi täiustamisel. Tema sisustatud merepraktika ja navigatsiooni kabinetid värisid alati esiletõstmist.

B. Tšizikov juhtis palju aastaid ka laevajuhtimise eriala õppejõudude metoodilist tood, olles suureks autoriteediks oma kolleegidele. Ta oli väga erudeeritud kolleeg, kelle põhjalikud teadmised ulatusid eriala mitmesse teise valdkonda, eriti ajaloo- ja kultuurialale. See tegi temast huvitava vestluskaaslase nii õppuritele kui ka kõigile, kes temaga üldse lävisid.

Me jääme sügavas tänutundes meenutama kõike head ja väärtuslikku, mida lahkunud meie mälestuseks jättis.

Eesti
Merehariduskeskus

Kunst kontoris

Stockholmi merepääste-keskuse kolis koos „Telja mobiteliga“, kelle pisitilluke osa ta on, senisest umbes kuuekümnendate-seitsmekümnendate majast tuliuude. Uus kammikujulise põhiplaaniga klaasärklitega maja asub linnaservas Nacka Strandis, kohas, kus Värtahamnist ja Frihamnist tulevad laevad pööravad suurele saarestiku sõiduteele. Tänavalt fuajeesse siseneja leiab end neljandalt korrusel, maa all on kolm korrust garaaži.

Klaasustega ja klaasseinetega tubade ning rohkete koodlukudega maja ülakorruse ühes tiivas paikneb lennu- ja mereside osakond. Üks tuba kahe operaatoriga ongi merepäästekestus. Osakonnas on kõik tööks vajalik. Lisaks köök kahe suure külmkapi, igapäevase pisikesed toidukapi, pliidi ja targa kohvimasinaga. Too annab igapäevale (firma kulul) just niisugust jooki, nagu soovija on

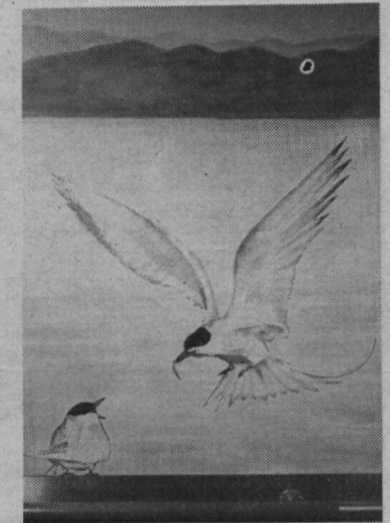
alunud: lahjemat või kangemat, viini või espressokohvi või hoopis teed.

Puhkenurga klaasärklit avaneb vaade üle Djurgårdeni sadamani. Suißumehed joovad oma kohvi klaasseinetega kõrvaltoas. Ka keskuse juhataja kabinetis on klaassein, ent tema vaatab metsa.

Fuajees ootab huvilisi kataloog „Art in the Telja building“, sealsamas on ka moosaiikpörand, Veneetsia vaasid ja taldrikud ning moosaiikpörand seinal. Kolm kiirliifti on igaüks erineva seinamaalinguga. Hoones on veelgi kujusid ja maale, merepäästekestus on aga vana majast kaasa toonud oma laevamudeli ning vimplite ja embleemide kogu.

Kataloog annab teada, et kavakindlalt hoonesse projekteeritud kunst oli oma projektimäenedžer, lisaks teavitavad eri kunstnikud lühidalt, mida nad oma töid kavandades mõtlesid.

Stockholmi merepääste-



Agneta Johansson. Fragment ühe liifi ühelt seinalt.

keskuse juht Lennart Johansson toonitas Rootsi süsteemi eripära: et see on üksnes osa ööpäevasest lennu- ja meresidekeskusest. See võimaldas näiteks „Estonia“ huku õõl hakata otsekohe sidet pidama kolmel inimesel üheaegselt. Peagi lisandusid neile kolm väljakutsutut ning kuuelgi inimesel oli tegu, et kõigile kogu maailmast helistajale vastata. „Mare Balticumi“ jaoks oli Lennart Johanssonil pakkuda koostööprojekt õhtu- ja öötundideks, kui laev on avamerel väljaspool lootsipiirkondi ja nende raadiokõuldavust.

Eesti merepäästekestuse ehitajale sisaldub celnevas aga sõnum, et „Telja mobitel“ on rikas firma. Sel määral kunsti või palmiaedu Tallinna Hundipea sadamahoone väärtustamiseks ei peaks Eesti maksumaksja rahakott vastu.

Madli Vitismann



Tööruumid on funktsionaalsed. Operaator Ants Aavik seisab merendusajakirjade stendi ees.

„Eesti Veeteede Ameti Teataja“

tellimine 1995. aastaks maksab
120 krooni. Ilmub 6 numbrit,
üksiknumbreid müügile ei tule.

Tellimuse eest võib tasuta Eesti
Veeteede Ameti arvele
nr. 22117765 Hansapangas (kood
767) või Veeteede Ameti kassasse.

Lisainfo telefonil 42 62 50
või 43 04 54.

MERLE

Ikka MerLele mõeldes...

Jälle on täis saamas aastaring ja ikka MerLeta... Tõsi küll — ta sünnib siiski, kuid uskumatutes tüheduses! Jõulupuhkusele minnes on arvavasti maketis juba ka L-täht ja II korrekatuurini (mil-

le veergudest tehaksegi makett) jõudnud S-täht ning ilmselt läbivad I-korrektauri T—Y veerud ka kõik kontrolltoimetused.

Miks siis ikkagi sünnib meie neiu nii aeglaselt ja väealiselt? Seda eelkõige sellepärast, et tekstid läbivad mitu kontrolli (keeleline, nimed jm.) ülla eesmärgiga teha raamat kvaliteetsemaks (ja mis võiks selle vastu üldse ollagi?). Aga jah — see kõik oleks muidugi väga tore, kui E(N)E töös ei puuduks

täiesti selline parameeter nagu kiirus, teiste sõnadega — kõik toimub täpselt siis, kui ta toimub ehk kolmandate sõnadega — EE-le pole oluline, kas meie raamat ilmub 1/2 (1?) aastat varem või hiljem (mis on ju täiesti vastandlik raamatu ootajate soovidega!). Ja sellest johtuvalt määratigi meie tekstidele veel lisaks kaks kontrolli: geograafia ja tehnika alal (kuigi EE peatoimetaja kinnitas, et see ei venita raamatu ilmumist, on allkirjutanu

paadunud pessimistina ja EE kõõgipoolt hästi tundva inimesena veendunud vastupidises).

Rõõmustavana võiks ehk öelda, et maketi tegemisel on selgunud üks ootamatus: olime omal ajal illustratsioonide tiheduse planeerinud E(N)E järgi, kuid jätnud kahe silma vahele asjaolu, et meie tekst tuleb ju 3 veerus, mistõttu illustratsioonide hulk ühel leheküljel suureneb, mis tekitab arvates teeb raamatu vaheldusrikkamaks ja

rõõmsamaks (huvitav, kas nii arvavad ka tulevased lugejad?).

Ja kokkuvõttes: ükskord ta ilmub niikuinii — hirmasti tahaks, et see oleks siiski aasta 1995! Ja kui Eesti Veeteede Amet mind ikka omaks tunnustab ja palgal hoiab, võitlen ka mina selle aastaarvu nimel niipalju, kui üks on lahinguväljal sõdur!

Parimate jõuluteritustega
MerLe peatoimetaja
Olev Luhaveer

«Meremehe» tellimine

Kodumaal

Neile, kes pole jõudnud eelolevaks aastaks «Meremees» tellida, pakume täiendava võimaluse toimetuse kaudu. **Tellimishind koos postikuluga on 100 krooni**, mis tuleb saata aadressil:

EE0001 Tallinn, Pikk 70
Eesti Meremeeste Liit
«Meremehe» tellimus

Välismaale

Kui makstakse Eestis, on aastatellimuse hind Euroopasse **250 krooni**, mujale **300 krooni**.

Kui makstakse välismaal, pakub tellimisvõimaluse AS Rahvusvaheline Ajakirjanduslevi (*Subscription International Ltd.*). Sel juhul on hinnad järgmised:

Euroopasse 41 \$
mujale 47 \$

Tasuda võib krediitkaartidega: *Visa, Mastercard, Access, American Express*. Sellisel juhul on vaja teada kaardi numbrit, kehtivusaega, kliendi aadressi ning kaardiomaniku nime ja aadressi (kui on erinevad kliendi nimest ja aadressist). Tšekk peab olema väljastatud *Subscription International* nimele USA dollarites või muus konverteeritavas valuutas.

Tellimused võib saata faxil +372 6 397 069 või aadressil: «Meremees» Subscriptions Department
Subscriptions International Ltd.
Akadeemia tee 21G
EE0026 Tallinn
ESTONIA
tel. +3725 247 832

Head lugemist!

*Häid jõulupühi
lugejaile,
autoreile,
sponsoretevõttele
ja teistele toimetuse
sõpradele!*

*Meie teeme ajalehte —
uuel aastal endiselt*

«Meremehe» toimetus



Kes meil käivad

RE Tallinna Sadam
sadamates seisid
19. detsembril:

Keslinna sadamas

"Delfinos" (Vene lipuga) — lastib alumiiniumi ja seatina

"Lucky Trader" (Libeeria) — lastib väetist

"Husness" (Panama) — lastib kivi-sütt

Sadamas seisavad ka liinilaevad "Suurlaid" ja "Celtic Ro-Ro".

Kopli sadamas

"Rannefjord" (Malta) — lastib laudu ja prusse

"Mussa" (Leedu) — lastib väetist
Reidil ootavad järke "Volgo-Balt" ja "Baltiiski".

Paldiski sadamas laevu ei ole.

Muuga sadamaga ei õnnestunud ühendust saada.



ESTLINE



AS ESAGENA Ltd

MEREAGENTUUR SHIP'S AGENCY



ScanTrans



ESTMA



Eesti Merelaevanduse laevade asukoht
19. detsembril:

"ELMAR KIVISTIK" — teel Groote Eylandtist Valenciasse
"ALEKSANDER ABERG" — teel New Orleansist Tampasse
"PAUL KERES" — teel New Orleansist Kaplinna
"KRISTJAN PALUSALU" — teel New Orleansist Itaaliasse
"GUSTAV SULE" — teel Kalundborgist Leixoes'i
"ALEKSANDER KOLMPERE" — teel Tyne Dockist Porisse
"HAAPSAALU" — Kaliningradis
"VILJANDI" — teel Halifaxist Savannah'sse
"RAKVERE" — Helsingis
"NARVA" — Fall Riveris
"VALGA" — teel Georgetownist Port Limoni
"ANTSLA" — Kalkuttas
"KEILA" — Skikdas
"KUNDA" — teel Paljassaare sadamast Bandjuli
"KADRINA" — teel Kalundborgist Loviisasse
"PALDISKI" — Bandjulis

Neile, kes ootavad...

"LOKSA" — teel Mangalore'ist Marina di Carrarasse
"MAHTRA" — teel Abidjanist Pasajesi
"SOMPA" — teel Leixoesist Hodeidah'sse
"KEHRA" — teel Antwerpenist Doualasse
"AEGVIIDU" — teel Batast Leixoesi
"KUIVASTU" — Kandlas
"KUUSALU" — teel Vitoriasist Kvinesdali
"PARILA" — teel Marina di Carrarast Pasajesi
"RAKKE" — teel Foldafosest Port Saidi
"VALKLA" — Peterburis
"PIHTLA" — teel Salvadorist Leixoesi
"ORJAKU" — teel Barcelonast Bombaysse
"NAISSAAR" — remondis Vene-Balti sadamas
"VAINDLO" — teel Ghentist Piombinosse
"FRISOHAVEN" — Bordeaux's
"MUHU" — teel Istanbulist Alexandriasse
"ABRUKA" — Peterburis
"VILSANDI" — Warringtonis
"KAPTEN KONGA" — Helsingis
"KAPTEN VOOLENS" — teel Antwerpenist Helsingisse

"MEHAANIK KRULL" — teel Tallinnast Hamburgi
"POOTSMAN KIBUS" — Antwerpenis
"KESSULAI" — Drammenis
"VIIRELAI" — Stockholmis
"MANILAI" — teel Vanasadamast Velsenisse
"SUURLAI" — Vanasadamas
"HEINLAI" — teel Rostockist Vanasadamasse
"PAKRI" — Klaipėdas
"ANGYALFJÖLD" — Europoortis
"AEGNA" — Moerdijkis
"KABALA" — teel Skelleftehamnist Livornosse
"MOHNI" — Århusis
"RAPLA" — teel Pärnust Tilburysse
"RAUGI" — Bekkeri sadamas
"TORMA" — Luleas
"SOODLA" — teel Rijekast Århusi
"KLOOGA" — Salonikas
"TRANSESTONIA" — Århusis
"ELBLAG" — Muuga sadamas
"DONATA" — teel Vene-Balti sadamast Felixstowe'sse

Arvutiküljendus: Vello Lind ja Väino Trumm, montaaž: Merle Pihlakas.

Väljaandja

Eesti
Meremeeste Liit

Järgmine number ilmub
uuel aastal

Toimetuse aadress
EE0100 Tallinn, Estonia pst. 10.
Valvetoimetaja on kohal teisipäeviti kell 15–16,
sel ajal telefon 44 48 39

«Printal»
Tellimuse nr. 6206

Toimetaja
MADLI VITISMANN

Head lugejad, me ei saa enam vastutada, et lubatud ajal toimetuses oleme ja telefoni võtame: näiteks teisipäeval, 13. detsembril oli endine me-rekooli jääkülm maja, kus asume, juba päise päeva ajal väljaspoolt tabalukuga kinni pandud.