

# MEREMEES

Nr. 15-16 (143-144)

Kolmapäev, 11. september 1996

Hind 4 krooni

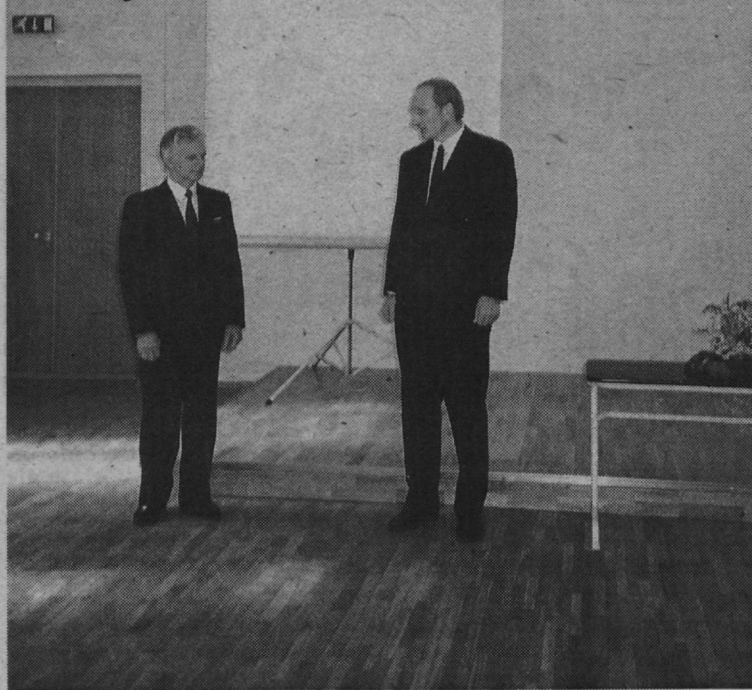
## TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ Meremeeste seadusest lk. 4
- ☛ Proovisildumisest lk. 5
- ☛ Ruhnust lk. 6-8
- ☛ Reanimatsioon lk. 9
- ☛ Vaindloost lk. 10-11
- ☛ „Orzelist” lk. 13
- ☛ Juhtumeist lk. 14
- ☛ ESTO — võõrsil ja kodus lk. 15



20. augustil Tallinna Sadamas. „Mare Balticum” andis teatepulga üle „Regina Balticale”, lähemalt lk. 2-3.

Rektor ja minister.



## Kõik on jälle uus

Septembrikuus kõik on uus... oli üks kooliluuletuse algus. Eesti Merehariduskeskuse ametlik UUS algas pidulikult juba 30. augustil, kui värskest remonditud Luise tänava saalis inaugureeriti kooli uus rektor **Peeter Veegen**.

Uuele koolijuhile ning kogu kooliperale oli häid soove edastamas haridusminister **Jaak Aaviksoo**. Ta avaldas tunnustust kooliperale, kellel on jätkunud tahtmist ja sitkust kooliasja edendamiseks, hoolimata komplitseeritud olukorrast. Tunnustavalt märkis ja tänas ta rektori kohusetäitjat **Tõnu Murašovi** tehtud töö eest. Kogu eesti merendusele soovis ta samuti jätkuvat edenemist.

Vastne rektor Peeter Veegen esitas kooli tegevuse põhisuundadena: Eesti kaptenite ettevalmistamine; kõrgharidus; merendusspetsialistidele sügavate teadmiste andmine.

Uut kolleegi olid tervitama tulnud rektorite nõukogu liikmed, kellel olid head sõnad edasi öelda nii endisele kolleegile kui ka proua rektorile, kellele pandi südamele, et rektoriamet nõuab palju nii selle pidajalt kui ka ta pereliikmetelt.

Oma tervitused andis edasi teede- ja sideministeeriumi, veeteede ameti, piirivalveameti, Tallinna Sadama, Laevaomanike Liidu jt. esindajad.

Reet Naber

## "Suur Tõll" filateliste röömustamas

30. augustil tuli käibele postmark "Suure Tõllu" kujutisega, samuti ümbrik ja tembeldamise päevale pühendatud postkaart. Esitlus oli mõistagi vana laeva peal, seal sai kahe tunni jooksul ka esimese päeva templi lasta peale lüüa. Kogu komplekt on Meremuuseumi kunstniku **Roman Matkiewicz**i tehtud, kellelt varem on ilmunud allveelaeva "Lembit" ja tuletorni kujutisega marke. Ka järgmised on tulemas: kõigepealt Vaindloo tuletorn septembris, hiljem "Tormilind" ja Ruhnua tuletorn.

Kahe- ja poolekroonisel riigisisel postmargil on "Suur

Margi kavand.

Tõll" täies ilus värviliselt, ümbrikul mustvalgelt laeva-vaade Soome lahe jääs 1920. aastaist, mille all kiri "Euroopa suurim säilinud jäämurdja".

Postkaardil on sama pilt värviliselt – kujundatud Eesti lipu värvides. Kunstnik ütles, et tegi selle nii, sest laev on ju kantud registrisse numbri 001 all ning on oma moodi üks meie riigi sümboleid. Kaardil on kiri, et selle omandamisega toetatakse muuseumlaeva säilimist.

Kapten **Olaf Vaarmaa** tänas esitlusel "Eesti Posti", et see sümbol laialt leviva kunstiteose kaudu nüüd rahvale



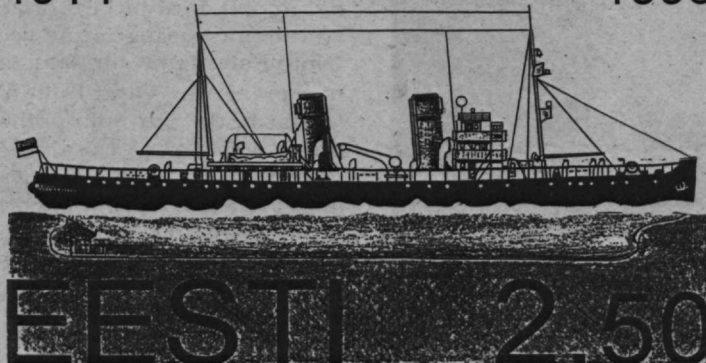
Esimese päeva tempel.

tuttavamaks saab. "Eesti Postmargi" peadirektor **Helgur Unt** kinkis kaptenile raamitud ja klaasi alla pandud margipogna, mille kas laeval või muuseumis üles võib riputada ning sai vastu "Suure Tõllu" nn. kuldmärgi.

Väike hulk kõige agaramaid filatelite nii Eesti- kui ka Soomemaalt oli varakult kohal, vaatas kella, ja kui see 10.30 sai, asus äsja valmis ostetud ümbrike-markide ja postkaartidega templimasina äärde järjekorda. Pisuke viivitus, kui templilööja kapteni kajutis käsi käis pesemas, et kohe väärtuslikuks muutuvad ümbrikke taeva pärast mitte määrada, ei lugenud sugugi – kõik ju solidsed inimesed. Varsti läks käiku ka veel laeva tempel. Rasket autogrammiandmise tööd alustasid ka härra kunstnik ja härra kapten.

Mari Vamba

## JÄÄMURDJA SUUR TOLL 1914 1996



# Kolmas viiest

2. augustil oli Muuga sadamas "Eesti Merelaevanduse" uue konteinerlaeva "Kalana" ristimine, ristiemaks **Inna Sults ESCO Euroopa Liinidest**. "Kalana" on "Muuga" ja "Virtsu" järel kolmas viiest Hollandi laevaehitustehases **Bijlholt B.V.** merelaevanduse tellimusele ehitatavast laevast.

Peadirektor **Toivo Ninnas** ütles laevasillas toimunud õnnistamis- ja esitlustseremoonial, et laeva vastuvõtmine läks sedakorda piinarikalt – oli palju probleeme, mis tekkisid Hollandis seoses külma talvaga. "Laev pidi valmis olema juba veebruaril lõpus. Aga siin ta nüüd on, koos kahe eelkäija ja kahe jä-

retilijaga uut tüüpi laev. Tahaksin soovida sellele laevale õnne, sest õnne peab igal laeval olema. Ilma õnneta... Aga õnne moodustab laeva meeskond, need inimesed, kes teda juhtima hakkavad. Nende meeste terviseks, kes sel laeval töötama hakkavad – kapten **Valeri Sepa** ja tema meeskonna terviseks!"

Teede- ja sideministeeriumi asekancler **Viktor Palmel** märkis, et viimasel ajal on tulnud korduvalt osa võtta merelaevandusega seotud pidulikest sündmustest – mitme uue kaubalaeva vastuvõtmisest ja ohutussertifikaatide üleandmisest. "Uue laeva tulek merelaevandusele tähendab muu seas ka seda, et ettevõtte töö kvaliteet paraneb – kvantiteet läheb üle kvaliteediks ja võimaldab merelaevandusel paremini konkureerida meretranspordil turul. Positiivsete majandustulemuste kõrval on uute laevade tööle hakkamisel ka suur moraalne tähtsus: Eesti lipu all maailma meredel sõitvad ja sadamais seisvad laevad näitavad, et Eesti merendusfirmad on võimelised ehitama uusi laevu, ja teiste riikide meremehed kahtlemata märkavad seda.

Üks viimase aja sündmusi on ka see, et "Eesti Merelaevandus" lülitati erastamisnimekirja. Seoses sellega tekib ehk küsimus, et ega need laevad pärast erastamist lipu vaheta. Laevanduse juhatuse saatis Erastamisagentuurile erastamiskava, kus 1. punktina nähakse ette, et laevad peavad pärast ettevõtte erastamist jätkama sõitmist Eesti lipu all. See tähendab, et enam kui 50% erastamiskapitalist peab kuuluma Eesti riigile või Eesti kodanikele, peakontor peab asuma Eestis ja firma



Kapten ristiema ja piibiraamatuga.



m/l "Kalana"			
pikkus	91 m	lastiruumide maht	3990 m <sup>3</sup>
laius	15,8 m	peamasina	
süvis	4,63 m	võimsus	3280 kW
kiirus	14,4 sõlme	laevapere	10, hiljem 8
kandevõime	3200 t		

korruga võib vedada 266 20-jalast konteinerit, sh. 20 külmutuskonteinerit  
Eeldatav tasuvusaeg 8 aastat.  
Alustas liinil Muuga-Felixstowe-Antwerpen-Stockholm-Helsinki-Muuga 2-nädalase sõiduplaani järgi.

tegutsema Eesti seaduste järgi.

Seejärel õnnistas piiskop Einar Soone laeva ja kinkis kaptenile piibli. Kapten

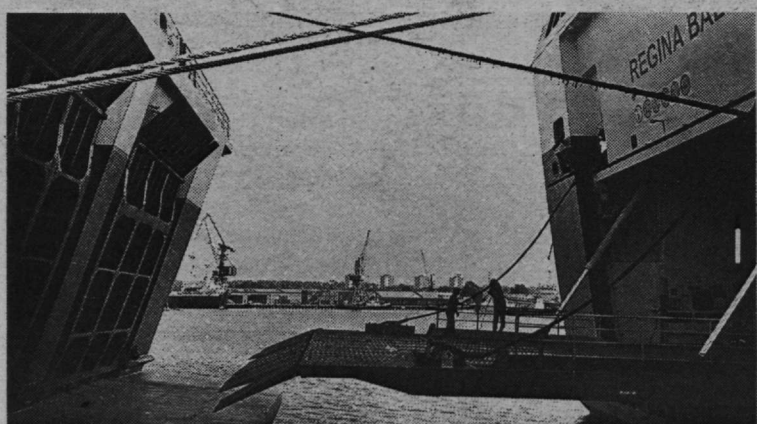
ütles: "Homme läheme teele. Järgmine sadam on Felixstowe."

**Mari Vamba**  
**Isi Trapido fotod**

## Kõik Eesti reisilaevad korruga kodus



Kaht Rootsi-liini laeva korruga sadamas näha on üsna haruldane. Tol päeval võis jälgida, kuidas „Mare Balticum” meeterhaaval piki kaid „Regina Baltica” lähenes, kuni saavutas rambipikkuse vahemaa.

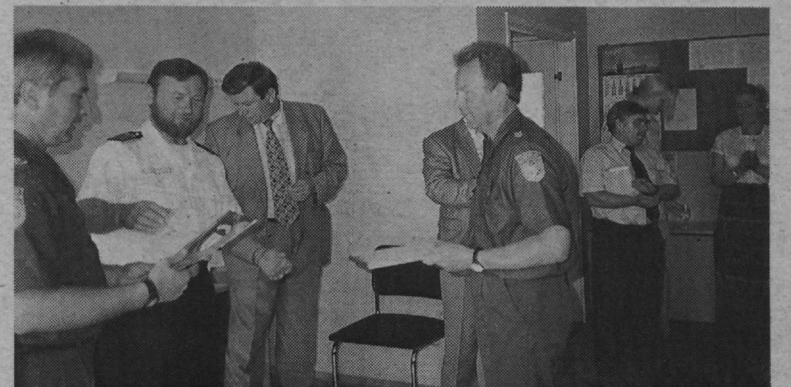


Rampide kinnitusotsi tuli tösta sadamakraanaga, laevade kinnitusotste vahel oli see keeruline täppistöö. Teatepulk on üle antud, laevad valmistuvad lahkuma.

20. augustil olid Tallinna kesklinna sadamas lühikest aega korruga kõik viis Eesti lipu all sõitvat reisilaeva. Lisaks Soomest saabunud "Georg Otsale" ja "Tallinkile" oli veel välja sõitmata "Vana Tallinn". Endise söekai ääres seisid, ahtrid vastamisi ja rambid vaheliti, mõlemad "Estline'i" laevad. Kummagi küljel jäi väljapoole sõidusuunda näitav kiri. Mere pool seisis kirjaga *Stockholm-Tallinn* hommikul kohale jõudnud "Mare Balticum", linna pool kirjaga *Tallinn-Stockholm* õhtul sennapoole teed alustanud "Regina Baltica". Üle rampide laaditi liinilt lahkuvalt laevalt teisele vara, mida laevatehasesse kaasa ei võeta.

20. augusti hommikul seisid kai ääres üksnes eri aegadel Rootsi-liini pidanud laevad: lisaks praegustele veel "Nord Estoniana" liini alustanud praegune "Vana Tallinn". Ülevat hetke, kui piki põhjumuuli seisid järjest "Tallink", "Georg Ots", "Regina Baltica" ja "Mare Balticum", vastaskai ääres "Vana Tallinn", ei õnnestunud pildile püüda, aga ega kaht Rootsi-liini laevagi enam korruga näe.

**Madli Vitismann**



### Piirivalvuritele uued ametiruumid

22. augustil avati Muuga sadama piiripunkti uued ruumid, mis sadam oli välja ehitatud. Põhjust rõõmustada on mõlemal poolel: piirivalvurid saavad tänapäevastes tingimustes töötama hakata, sadam omakorda ilmselt ladusama teenistuse. Eriti arvestades seda, et nüüd on piirivalve ja tolli töötamas ligistikku. Tulevikus kavatakse samasse paigutada ka taimekarantiini- ja veterinaariatallitus.

Muuga sadamas on piirivalve tegevus edenenu sujuvalt. Alates sellest ajast, kui neli aastat tagasi nelja tunni-

ga Vene piirivalvelt teenistus ilma seisakuta üle võeti ja alguses ühesainsas toas seda tööd tehti. Kindlasti on sadamas käinuil silma ees veel Eesti lipuga vagunelamu, kus viimased aastad on töötatud. Nüüdseks on sadam saanud valmis korralikud ruumid, mis vastavalt "Kaubandusliku meresõidu koodeksi" §81 ta kohus ka on (millised need on, see on juba sadama enda mure). Piirivalveameti peadirektor Tarmo Kõuts tänas Muuga sadama direktorit Anatoli Kanajevit ja ehitajaid ka.

**Reet Naber**



Riigiametite esindajad töötavad selles hoones.



Täe tõsidusega võeti nii päästevestiõppust kui ka kommidest väljakandmist laevapoes.



## Igal pool üle piiri tulla ei tohi

21. augustil südaöö paiku asusid Läti Vabariigist Sigrasist teele kolm noormeest (29-, 28- ja 21-aastane) kahel umbes neljameetrise täispuhutud kummipontoonil, millele olid nõõriga seotud umbes kahemeetrised lauad. Isääralikule sõiduriistale pidid mahtuma peale matkasellide kolm jalgratast, telk ja muu pagas.

Väikeste aerude abil kulus Sõrve säärele jõudmiseks 8 tundi. Pärast kohalejõudmist parv demonteeriti: pontoonid pandi tühjaltseljakotti, laudrest peideti kadakate alla. Matkanud mõne päeva mööda Saaremaad, tutvunud Lääne-Saaremaa ja Kuressaare vaatamisväärsustega, otsustasid noormehed samal moel koju tagasi sõita.

26. augusti lõuna paiku puhusid noormehed kummipontoonid täis ja asutasid end koduteele, kuid tuul oli tugev. Kui lätlased Sõrve tuletornivahilt ilmteadet küsima läksid, tundis too huvi, kust ja kuidas nad Saaremaale tulid, ning teatas seejärel piirivalvele. Läti noormehed peeti kinni ja toimetati Sääre kordonisse, kus koostati haldusõigusrikkumise, -kinnipidamise ning

isikute ja asjade läbivaatuse protokollid.

Ebaseaduslik piiriületamine piiripunktide vahelisel alal, st. passi- ja tollikontrolli läbimata tõi kaasa Saare maakohu määratud 2-päevase haldusaresti ja väljasaatmise Eesti Vabariigist.

Saaremaa ajalehe "Oma Saar" teatel olid kaks kunstiakadeemia tudengit ja tislter ka talvel Eesti piiri ületanud: suusatanud mööda jääd Ruhnu. Läti Vabariigi piiri ületasid nad samuti passi- ja tollikontrolli läbimata.

Ent sedavõrd karmi kohtlemist polnud lätlased Eesti piirivalve poolt siiski karta osanud, sest kuigi viisata, arvanud nad piisavaks, kui probleemide tekkimisel pass ette näidata.

Selle parvega sõitnud noormehed võivad õnne tänada, et hing veel sees. Piirivalvurite sõnul sõidukõlbmatu sõiduriist on tõeline väljakutse igale sadamajärelevalvele, sest tap noormehed luba küsima ei hakanudki. "Ei saa küll öelda, et sõidukõlbmatu - kohale nad ikkagi jõudsid -, aga ohutuks meresõiduks küll ei kõlba," täpsustas Saaremaa piirivalveülem Mati Heidmets parve fotot andes.

Madli Vitismann

## Viimast korda Stockholmi-liinil

18. augustil sõitis "Mare Balticum" viimasele Stockholmi-reisile. Laev oli täis, reisijaid ootas peale muu harjumuspärase veel tubli alahindlus laevapoes.

19. augustil lehvitasid Stockholmi terminaalitöötajad laevale järele, viimane kohvleid veeretades laevale jooksnud reisija ei saanud ähmiga arugi, et ta on selle laeval tõesti viimane Stockholmist sõitja. Eelmisest õhtust veelgi tublim allahindlus meelitas sõitjad juba enne poe avamist ukse taha järjekorda. Paari tunniga oli näiteks matustuste ümberlaadimise vaev laevaperel ära jäänud, riulid olid üsna lagedad. Ent järel oli paar "Estline'i" särki, mida uuel liinil tarvis ei lähe.

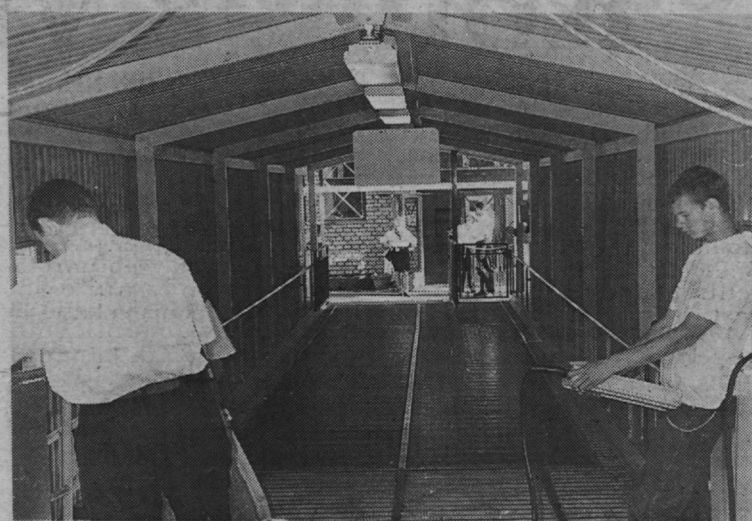
Juhuse tahtel oli viimane loots Stockholmi saarestikus sama laeva endine kapten "Diana II" ajast **Torsten Söder**.

Päeval oli olnud pidulik lõuna laevaperale. Üks pood oli juba kinni, teine suleti tavalisest varem. Tehti inventuuri ja pakiti järelejäänud kaupa kokku. Ukse taga koputas hilinenud õstuhuviline. Restoranis oli laual viimane tort.

Ka baaris oli viimsepäevamõll. Šampusepudeliga õnnitleti rootslast, kes sõitnud "Mare Balticumiga" 25 korda, seejuures niihästi esimesel kui ka viimasel reisil. Ju siis meeldis. Tunnustussõnu oli laeva kohta lausunud ka endine kapten. Laeval on olnud ka 100 korda sõitnud, need kõik on olnud autojuhid.

**Poolteist raskeimat aastat** "Mare Balticumi" laevaperale langes "Estonia" huku järgne raske koorem: emotsionaalselt niigi väga raskel ajal oli pidevalt vaja tõestada Eesti laevapere võimekust sel liinil. Samal ajal sisustati laeva pidevalt ümber, nii et nüüd pole see kuidagi võrreldav sellega, mille laevapere toorkord alustas. Siiski leidub samas jätkata soovijaid vähe, paljud kogu aeg Rootsi-liinil töötanud asuvad ümber "Regina Baltica". Lahkujail oli kahju sisseelatud laevast ja selle kaunistamiseks tehtud tööst.

Laevahuku järgesest madalseisust on üle saadud, laev oli viimasel päeval pidevalt täis. Tasub meenutada, et



Kohe tuleb joostes viimane reisija.

"Mare Balticum" pidi ligi kaks aastat tagasi Stockholmi-liinile asuma selleks, et Eestist saaks iga päev reisilaevaga Rootsi sõita. Tänavu suvel on selline võimalus olnud üle kuu aja, ent õõl vastu 19. augustit möödusid "Estline" kaks laeva merel teineteisest viimast korda.

### Helsinkisse "Meloodiana"

"Mare Balticum" sõitis Naantalisse remonti. Seal anti laev üle "Hansateele". Ümber vormistada on vaja laevadokumendid, maalida laevaküljele uus nimi "Meloodia" ja koolitada koostööle uus laevapere. Laev saab ka "Hansatee" oma korstnamärgi TL. Kapten **Tarmo Ojaments**, kes varem juhtis "Tallinki", samuti tüürimehed ja masinameeskond, kes sõitsid viimasel kuul "Mare Balticumil", jätkavad "Meloodial".

Dokitöödest suurim on

võõrivisiiri uuesti avamine, samal ajal tehakse sisetöid. Lühema liini vajadused on teistsugused, kuigi "Meloodia" jätkab siiski enam-vähem sama kaua kestvate reiseid: õhtul Helsinkist peale võetud kruisireisijad tuuakse südaööks Tallinna ja viiakse pärastlõunaks koju tagasi. Tallinna sadamas hakatakse seisma "Regina Baltica" vastaskail.

"Regina Baltica" hakkas teise laeva lahkumise ajast peale võtma 1500 reisijat. Seoses sügise saabumisega hakkas "Regina Baltica" septembri algul Tallinna jõudma tund hiljem. Korralikku igapäevase sõiduvõimalusega laevaliini oli seekord vaid kuu. Ülepäeviti hakkab autosid ja kuni 12 autojuhti Rootsi viima Norra lipuga "Parchim".

Madli Vitismann



Hetk enne lootsi lahkumist. Torsten Söder ja Tarmo Ojaments.



# Uuest meremeeste seaduse eelnõust

Käesoleva seaduseelnõu koostamisel on aluseks võetud enne sõda Eestis kehtinud sama valdkonda reguleerinud seadused: meremeeste töötajaseadus 1937. aastast, ja meremeeste seadused 1928. ja 1938. aastast. Tutvuti ka mõne teise riigi, nt. Soome, Norra ja Küprose samalaadsete seadustega.

Käesoleva ajani reguleeris meremeeste töösuhteid 1992. aastast kehtiv kaubandusliku meresõidu koodeks ja teised Eestis kehtivad tööseadused: töölepingu-, töö- ja puhkeaja-, palgaseadus jt. sellealased õigusaktid. Kuid meretöö spetsiifilisuse tõttu ei suutnud need seadused lahendada meretöösuhetest tekkivaid probleeme. Meremeeste seaduse eelnõus on püütud arvesse võtta just neid puudujääke ning reguleerida küsimusi, mis muudes tööseadustes on jäänud lahendamata.

Rahvusvahelistest normidest kehtivad selles vallas Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni (ILO) konventsioonid alaealiste meditsiinilisest teenindamisest laevadel, meremeeste töölepingutest ja meremeeste repatrieerimisest. Nimetatud aktidega ühines Eesti Vabariik enne sõda. Ühineti veel konventsiooniga kaubalaevade juhtkonna kvalifikatsioonitunnustest, kuid praeguseks on see konventsioon kaotanud ajakohasuse, kuna selles valdkonnas kehtib praegu 1978. aasta "Meremeeste väljaõppe, diplomeerimise ja vahiteenistuse aluste konventsioon".

Seaduseelnõu määrab kindlaks Eesti Vabariigi laevaregistrisse või -raamatusse kantud laeval töötava laevapere liikme ja laevaomaniku vahelised teenistussuhted. Seaduseelnõu koosneb kaheksast peatükist, mis sätestavad mereteenistuse üldsätteid, töölepingu sõlmimise ja lõpetamise ning kõik sellega seonduva, palga maksmise, tööaja, laevapere liikme õigu-

sed ja kohustused, meremeeste ravikindlustuse ja distsiplinaarvastutuse.

Laevapere koosneb kaptenist, laeva juhtkonda kuuluvatest isikutest ja meeskonnaliikmetest. Juhtkonda kuuluvad peale kapteni tüürimehed, kapteniabiid, laevamehaanikud, elektromehaanikud, raadiospetsialistid ja arstid. Laevaomanik võib juhtkonda arvata ka muid laevaspetsialiste. Meeskond koosneb tekimeeskonnast, masinameeskonnast ja teistest laevapere liikmetest, kes ei kuulu laeva juhtkonda. Käesolev seaduse eelnõu ei arva laevapere koosseisu lootsi ega isikuid, kes on laevas mehhanismide uurimiseks või kontrollimiseks, samuti laevaomaniku poolt laevapere liikmete tööalase kompetentsuse kontrollimiseks määratud isikuid. Kõik laevapere liikmed kantakse laeva munsterrolli. Laevaohtutuse seisukohalt oluline miinimumkoosseis, millega laev võib merele minna, määratakse teede- ja sideministri määrusega. Põhimõtteliselt on enamik mõisteid üle võetud kaubandusliku meresõidu koodeksist ning neid on täpsustatud ja parandatud vastavalt muutunud tingimustele.

Laevaomanikuks loetakse seaduseelnõus füüsilist või juriidilist isikut, kel on tegevusluba meretranspordi korraldamiseks, ühtlasi peab ta olema kantud Eesti laevaregistrisse või -raamatusse laevaomanikuna või laeva prahitjana. Tegevusloa väljastamise tingimused ja korra kehtestab valitsus oma määrusega.

Erinevalt kaubandusliku meresõidu koodeksist sätestab meremeeste seadus ka meresõiduliigid ja -piirkonnad. Meresõiduliik ja -piirkond võetakse aluseks töölepingu sõlmimisel ja palga suuruse määramisel. Meresõiduliigid on ranna-, lähi- ja kaugsõit. Meresõidupriirkonnad jagunevad sõja-, troopi-

ka- ja polaarmere piirkonnaks.

Tööleping käesoleva seaduseelnõu tähenduses on laevapere liikme ja laevaomaniku vahel sõlmitud kokkulepe, mille kohaselt laevapere liige kohustub töötama laevaomaniku huvides, alludes tema juhtimisele ja kontrollile, laevaomanik aga kohustub maksma laevapere liikmele töö eest tasu ning kindlustama talle seaduses või kollektiivlepingus ettenähtud tingimused. Oluline on siinjuures märkida, et üks tingimus, mis eristab töölepingut töövõtulepingust, on just töötaja ehk selle seaduse kontekstis laevapere liikme allumine tööandja (siin laevaomaniku) juhtimisele ja kontrollile. Tööleping sõlmitakse kirjalikult. Tulevane seadus toob ära ka töölepingus sisalduvate andmete loetelu.

Samuti kehtestab meremeeste seadus vanusetsensuse, mille alampiiriks laevatöö puhul on 18 aastat. Seda selleks, et laevatöö oma spetsiifikas ei võimalda tööd kõrvalt haridust omandada ning on noorematele ka füüsiliselt raske.

Uus säte, mis seaduse eelnõus sisaldub, ühest küljest töötajale probleeme tekitab ja teisest küljest talle teatava vabaduse annab, on tähtsajalise töölepingu mõiste sätestamine. Seaduses seisab, et laevapere liikmepoolt sõlmitakse tööleping määratud ajaks, kindlaks reisiks või kindla töö tegemiseks. Meretöö erilisust arvestades peaks see kaitsma mõlema poole huve. Kui laevapere liige on võetud tööle määratud ajaks (kindlaks reisiks või kindla töö tegemiseks), siis pärast lepingu tähtsaja lõppemist tehakse temaga lõpparve ja meremees on vaba kohustustest laevaomaniku ehk tööandja vastu. Kui laevaomanik on laevapere liikme tööga rahul ja tal on soov ning võimalus meremehele uuesti tööd pakkuda, siis ta ka sellega arvestab. Samas annab see meremehe-

le võimaluse uue töölepingu sõlmimisel nõuda paremaid töötingimusi, sotsiaalseid tagatisi, suuremat palka. Ühtlasi kohustab selline säte meremeest tulemuslikumalt töötama. Praktikas annab säte tööandjale võimaluse meresõidu ohutuse, töödistsipliini tagamise, tööandja vara kaitse ning tööviljakuse huvides uut lepingut mitte sõlmida isikuga, kes ei sobi laevatööle. Laevapere liikmel, kes on kaksteist kuud viimase kahe aasta jooksul töötanud sama laevaomaniku juures ja kellel lõpeb tähtsajaks sõlmitud tööleping, on eesõigus sama laevaomanikuga sõlmida uus leping kuue kuu jooksul. Seadus võimaldab töölepingu sõlmimisel rakendada katseaega, mis aga ei või ületada nelja kuud, selline säte sisaldub ka Eesti Vabariigi töölepingu seaduses.

Üldjuhul sõlmib töölepingu laevaomanik, kapten võib töölepingut laevapere liikmepoolt sõlmida ainult laevaomaniku kirjaliku volituse alusel.

Seaduseelnõu loetleb ka töölepingu pikendamise, lõppemise ja lõpetamise tingimused. Tööleping pikeneb automaatselt, kui tööleping või katseaeg lõpeb merereisi kestel ning siis loetakse lepingu pikendamiseks kuni laeva esimesse sadamasse jõudmise päevani. Laevapere liige peab jätkama töötamist kapteni nõudel ühe kuu jooksul, kui tema asemele pole leitud uut inimest või kui laev selle aja jooksul jõuab sadamasse, kust kojusõit on odavam. Tööleping pikeneb ka juhul, kui välisriigi võimud ei luba laevapere liiget maale või nõuavad temalt tagatisi, mida meremees anda ei saa. Sel juhul pikeneb tööleping kuni laeva jõudmiseni esimesse sadamasse, kus mahamunsterdamiseks takistusi ei ole.

Tööleping lõpeb aga juhul, kui laev muutub merekõlbmatuks või kui kapten lahku- koos laevaperega laeva-

huku või õnnetuse korral. Seejuures on antud ka kaks võimalust töölepingu lõpetamiseks. Leping lõpetamine võib toimuda laevapere liikme või laevaomaniku algatusel. Laevapere liikme puhul on sätestatud viis alust, millele viidates võib ta töölepingu lõpetada. Need alused on: kui sadamavõimud on tunnistanud laeva eelseisvaks merereisiks sõidukõlbmatuks või kui laev ei ole mehitatud nõuetekohaselt või ei ole laeval tagatud meresõiduohtutuse nõuded, kapten ei täida laeva merekõlblikkuse kontrolli nõudeid, laev viiakse Eesti lipu alt ära või muudetakse meresõiduliiki või -piirkonda oluliselt, kui laevapere liige on tööle võetud kindlas meresõiduliigis või -piirkonnas. Laevaomanikul on õigus tööleping lõpetada seitsmel alusel: laevapere liige pole ilmunud kapteni määratud ajaks laevale, laevapere liige rikub töökohustusi, paneb toime kuriteo, vääritud teo, toimetab laevale mittelubatud kaupa, esitab välisriigi võimudele töösuhteid puudutava kaebuse või põeb laevasõliljatele ohtlikku haigust. Kui laevaomanik lõpetab töölepingu töökohustuste rikkumise, vääritud teo või mittelubatud kauba laevale toimetamise tõttu, moodustatakse kolmeliikmeline komisjon ja viiakse läbi teo arutamine komisjonis.

Töölepingut ei ole lubatud lõpetada laevapere liikme haiguse või vigastuse korral kuue kuu jooksul arvates haigestumisest või vigastuse saamisest. Kui laevapere liige on selle laevaomaniku juures töötanud viis või rohkem aastat, siis ei või töölepingut lõpetada kaheteistkümnelt kuu jooksul.

Töölepingu kohaldamisel ja lõpetamisel tõusetuvate vaidluste lahendamiseks võib laevapere nõuda läbirääkimisi laevaomanikuga või pöörduda kohtusse.

Margit Markus

## Läigivad, on värvilised ja maksavad palju

Kaks suvel ilmuma hakanud kalandusajakirja – üks "Kalastaja" ja teine "Vesikaare" nimeline – näevad tõesti head välja. Nagu viimatini-metatud esitlusel Meremuuseumi vaateplatvormil ehk Paksu Margareeta katusel lõplikult selgus, hakatakse toimima paarisrakendina: sel kuul, kui üks ei ilmu, ilmub teine. Või täpsemalt: paksem ja rohkem nagu harrastuspüüdjaile mõeldud "Kalastaja" ilmub ühel kuul ja poole kõhnem ning rohkem professionaale silmas pidades "Vesikaar" kahel järgneval. Ja nii edasi. Uuel aastal mõeldakse ühistellimuse, ja kes teab, ehk ka ühendtoimetuse peale.

Esialgu igatahes on "Kalastaja" toimetaja tõsine huumorimees Vladislav Koržets ja väljaannet rahastab AS AGENT KK, avanumbri sponsoritena on toimetajaloos kirjas BARREL BG ja ETSREX CHEMICALS. "Vesikaar" aga on olemas nii pea- kui ka lihtsalt toimetaja – esimene Tiit Mesila, teine kirjanik Jüri



"Vesikaare" esitlus. Toimetaja ja peatoimetaja Paksu Margareeta katusel.

Tuulik, samuti toimetuskollegium. Selle ajakirja väljaandja on AS Elav Teadus, initsiaator aga kalaamet, "kes koos Kalakapitaliga otsustas, et on aeg ametkondlike lehekste ja bületäänide juurest edasi minna /.../, nagu öeldud toimetaja sissejuhatavas artiklis.

Mõlema ajakirja nimetuse all on lugeda määratlus "Eesti merendus- ja kalandusajakiri".

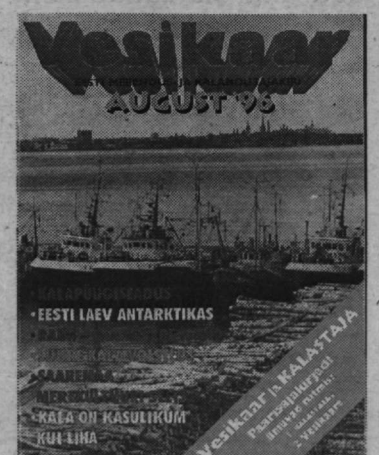
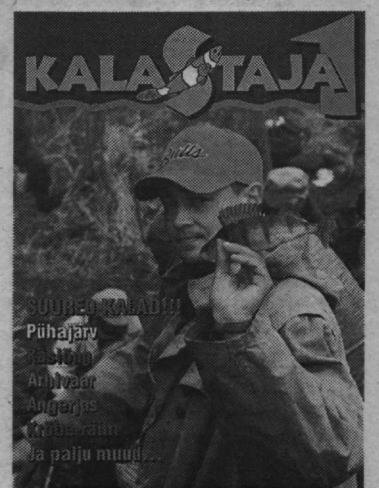
Esimeses "Kalastajas" on lugeda lugusid angerjast, Pühajärve kalapüügist, käsiõngest, pāramootorist, haugist, Eesti NSV Kalastajate Seltsi Tallinna Klubi Kirjanike Liidu sektsioonist (ja selle väljasureimisest), kalade ohusignaalidest, kummiülrikondadest, õngesõodast, suurest kalast, Aleksander III kalastusmajast, angerjana-hast tubakakottidest ja liivipüügist, kiirkulinaariast, kajaaloodidest ja Islandi kalandusest. Mõni kirjatöö on väga tõsine ja mõni üldsegi mitte. Ühel või teisel moel – kas siis autori, pildistatu või retseptipakkujana – esineb avanumbri suur hulk kalaarmastavat kultuurirahvast, peamiselt kirjamehi: Jaan Rannap, Lembit Rattus, Juhan Saar, Stass Davõdov, Ülev Aaloe, Mihkel Mutt, Uno Laht, Juss Pihõ, Lauri Nebel, Priit Amla ja koguni härra Männike.

"Vesikaares" on kalatoitude retsepte rohkemgi, ja ristsõna on pea sama suur kui kolleegidel, aga kõik muu on üksjagu ametlikum. Numbri suurim väärus on kahtlemata "Eesti Vabariigi kalapüügi-seadus", mis on kenasti ajakirja keskele paigutatud, nii et selle saab välja võtta. Pikkem jutt on kapten Ilmar Noorega, kes mõni aeg tagasi "Livoonial" Antarktikas turiste vedas. Kalandusväljaannete ajaloost kirjutab Juhan Peegel. Veel on juttu kalatopiste tegemisest, kalasportklubidest, Saaremaa Merikultuuri Seltsist, kalanduslikust mereharidusest, paadiõnnetuste vältimisest ja meie õnnetust Muhu tuurakalast. Lisaks õige mitu tervitust uuele väljaandele. Ja Jüri Tuuliku rätmessee.

Suure kala võistlus kuulutatakse välja mõlemas ajakirjas.

"Kalastaja" esimest numbrit müüdi 49.50 ja "Vesikaart" 19.50 krooniga.

Mari Vamba



# Hülgepeaga laevafirma teistest kavalam

Talve lõpul meremeeste ametiühingu ja ESTO peakomitee vahel puhkenud väitlus tõi ühe tulemusena kaasa uuesti, ilma hülgepeareklaamita trükitud ESTO kava. See suurtellimus tõi "Silja Line'ile" selletagi tubli kasu.

## Proovisildumine

Enne, kui reisijaid vedama hakata, on tavaks korraldada sadamas proovisildumine. Tallinnas on enne regulaarreiside algust käinud sadamasse sissesõitu proovimas ja kaid mõõtnas omal ajal nii "Sally Albatross" kui ka "Viking Line'i" "Isabella".

"Silja Line" teatas mullu jaanuaris soovist lisada Stockholm-Helsinki liinile vahepeatust Tallinnas. Mullu veebruaris Eesti ametiasutuste teada antud "otsene huvi" alustada uut moodi marsruuti ei toonud siiski lubatud ajaks, mulluseks juunikuuks, kaasa poole tunnist varahommikust sildumist Tallinna sadamas. Seda liini "Silja Line" veel ei sõida.

8. augusti hommikul saabuski tunniks ajaks Tallinna 203 meetri pikkune "Silja Symphony", pardal peale Stockholmist Helsingisse sõitjate veel ca 1000 ESTO '96st osavõtjat. Nii saadigi harjutada sadamasse sissesõitu, proovida kaid ja näha, kuidas laabub nihhasti reisijate maa-

leminek kui ka passi- ja tollikontroll.

## Äriidee ilu

Nii suure laeva sissesõit Tallinna maksab hiigelsumma. Suurim osa sellest on sadamale makstav nn. tonnažimaks, ligi nelisada tuhat krooni. Seda makstakse üks kord aastas, laeva esimesel sissesõidul sadamasse, mis teebki proovisildumisenä ettevõtetud sõidu igapäevasest liinisõidust kallimaks. Sadamale makstakse nii tonnaži- kui ka kai- ja sildumismaksuks veidi üle poole miljoni krooni. Riik peab saama tuletorni- ja lootsimaksuna 68 tuhat krooni, Agendile kuulub kahekümne tuhande krooni ringis, lisaks 20 krooni n.ö. pearaha iga laevalt lahkuva reisija eest - ka ligi 20 tuhat krooni. Seega kuulub nii suure laeva sissesõidule Tallinna sadamasse kokku üle 600 tuhande krooni.

Isegi siis, kui arvestada "Silja Symphony" piletitulu odavaimate, C-4 klassi piletihindade järgi, katnuksid 900 reisijat Tallinna sadamasse sissesõidu kulud (odavaim ühe otsa pilet maksis 700 krooni). Et kõigil reisijail ei saanud odavaimad piletid olla, jäänuks ehk raha ülegi. **Ilus** on seejuures aga see, et eraldi kulu pole toonud ei proovisildumise ega ka või-

malik, täpsemini paratamatu reklaam.

"Silja Line'i" varasema tegevuse põhjal võis arvata, et prooviti enamatki. Näiteks leida mõni händasüdameline ametnik, kes isamaalise ürituse heaks mõne sadama- või riigitasu osas *bonus* lubanuks? Siis võinuks "Silja Line" riigiettevõttele (sadamatasud) või riigikassale (tuletorni- ja lootsitasu) vähem makstava arvel uhke erireisi eest kasumitki teenida. ESTOI osalejate laevapileteid see ju odavamaks poleks muutnud.

## Proovisõit läks igati korda

Hommikul pidid laevad sadamavärvavas olema täpselt sõiduplaani järgi, sest iga viivitus põhjustanuks segadust kogu sõiduplaanis. Nii paluti "Silja Symphony" kai äärde kell 7.45, seejärel pidi sadamavärvavast sisse saama "Song of Flower", kell 8.30 "Kristina Brahe", kell 9 "Mare Balticum". Seejärel pidi "Silja Symphony" kohe väljuma, et sadamavärvavast pääseksid sisse küllatunud Rootsi sõjalaevad "Malmö" ja "Stockholm" ning enne kella kümnet "Viking Express" ja "Radisson Diamond".

Et "Silja Symphony" saaks sõita "Silja"-terminaali juurde, kus laev siiski paar meetrit kaist pikemaks osutus, pidi seal kõikoha vabastama Eesti reisilaev. Selleks tuli reisijad varem äratada, neile süüa anda ja nad tavalisest tund aega varem laevast välja saata. "Miks estolastel Eesti lipu all ei sobinud sõita, ja miks meie reisijad peavad nüüd seetõttu kannatama!" pahandati tol hommikul laevaperes.

## Sõitjad jäid rahule

Ilmaga oli estolastel Stockholmist alates vedanud. Ka laevasõit oli ilus, ning nõrk idakaarte tuul (2-3 m/s) ei takistanud üle 200 meetri pikkuse laeva sissesõitu Kesklinna sadamasse. Loots Rein Kasak asus laevale juba Stockholmis, eestikeelset infot jagas sõitjatele "Silja Festivali" konverentsiosakonna juhataja Jouni Saastamoinen.

Laeval tublisti üle südaöö kestnud laulupidu veenis kaasasõitnud "Silja Line'i" juhtisikut, et tegu on eriliste reisijatega. Sedasama uskusid ka maaletulijate kiireks vastuvõtuks põhjalikult valmistunud piirivalvurid. Nemad tulid ligi üheksasaja reisija ja 25 sõidugauga probleemideta toime vähem kui tunniga. Veel kiiremini saanuks siis, kui estolased oleksid kiiremini liikunud. Paraku ei olnud keegi reisijate erilisust arvestades terminaali rohkem pagasikarusid varu-

nud, olemasolevast 35-st jäi seekordsete maaletulijate jaoks väheks. Mõeldagu vaid, kui palju tüli võib reisil tekitada kaugelt kaasa võetud rahvarõivakomplekt.

## Laeval olid ka tavareisijad

Tallinnast sõitis "Silja Symphony" kell 9 edasi Helsingisse, pardal tavalised Stockholm-Helsinki liini reisijad. Selle laeva ülipidulik vastuvõtt jättis seepärast kaksipidise mulje. Estolastel läks muidugi süda soojaks, kui neile tuli vastu Eestis ehitatud "Pikker" ja kui nad kuulsid "Sulevilt" meeskoori laulu. Samas äratas mõneski imestust, et Eesti Vabariik saadab sõjalaeva merel vastu võtma välisriigi reisilaeva, mille pardal igapäevased reisijad. Sedalaadi etiketitundmatust peeti lastehaiguseks, mis aastatega üle läheb. Eestis tegeleb merepäästega piirivalve, seetõttu arvasid naljahambad: piirivalvelaevad saadeti merele, et midagi ei juhtuks.

## "Silja" äri õnnestus ülihästi

Rahule pidi jääma ka "Silja Line". Sissesõit Tallinna oli sedavõrd õnnestunud äri, et äratas imetlust asjatundjateski. Üheaegselt suutis "Silja Line" teha mitu kasulikku asja: 1000 sõitjaga liinireisi Stockholm-Helsinki, lisaks

867 sõitjaga **üürireisi** Stockholm-Tallinn, samal ajal tehnilise **proovisildumise** Tallinna sadamas ja tasuta **reklaami**, mida see reis paratamatult pakkus.

Ka "Silja Line'i" otsene rahaline kasu on imetlusväärne. Varem välja arvatud maksudest ei tulnud tasuda peaaegu ühtki.

Tallinna Sadamale maksta-vaist maksudest suurim olu- nuks laeva esmakordsel sildumisel makstav nn. tonnažitasu. Ent "Silja Line'i" leping sadamaga võimaldab maksta kindla summa näiteks saja sissesõidu eest **mistahes** "Silja Line'i" laevaga. Riigile makstavat lootsi- ja tuletornitasu vähendaski heasüdamlik kõrge riigiametnik poole võrra. Selle reisi eest eraldi tuli maksta ainult terminaaltasutuse iga laevalt mähatuleva reisija eest, mis on tavaliselt arvestatud piletihinnas. Ning Tallinna ja Helsingisse kokku oli ju müüdnud ligi 2000 piletit.

Eestis pole veel õpitud jõhkra turunduse võtteid kohates väarikalt keelduma. "Näe, sisse pressisid. Eks nad varsti hakkagi siia käima," arvas kogunud sadamaametnik, kui pillikoor reisiterminaali ees lõi algavale ESTOLE sobiva pidumeeleolu.

Madli Vitismann



Kohe jõuab. Lippu nii varasel kellaaajal ei ole.



Ka seda laeva sai panna firma oma terminaali juurde.



Nii pikk, et ei mahtunud fotole...



... ja ka kai jäi veidi lühikeseks.

## Läti Mereadministratsioon korraldatakse ümber

Lätis on välja töötatud plaanid mereadministratsiooni ümberkorraldamiseks riigi mittetulunduslikuks aktsiaseltsiks.

Läti transpordiministeriumi esindaja Uldis Peters on on selgitanud Läti merelehele "Juras Vestis", et merendusadministratsioon täidab järgmisi avalikke kohustusi: laevaliikluse kont-

roll, päästetegevuse juhtimine, hüdrograafiateenistus ning sadamakapteeniteenistus. Nende ülesannete täitmiseks peaks merendusadministratsioon tegelema majandustegevusega, mille aluseks on sadamatasudest kogunenud vahendid. Muudatused on vajalikud, et teha ressurside jaotamise protsess avalikkusele jälgitavaks

ning haarata kaasa võimalikult rohkem inimesi. Kavas on moodustada praeguse administratsiooni töötajatest juhatus, määrata riigi esindajad, merendus- ja rahandusajandajad. Praegu vastutab Läti Merendusadministratsioon vaid moraalselt poliitiliselt vastavalt töökoodeksile, aga aktsiaseltsi juhatuse liikmed ja volitatud isi-

kud vastutavad oma varaga. Ümberkorraldamise projekt on juba valmis ning seda loodetakse ellu viima hakata sügisest. Ümberkorraldused ei tulene rahulolematusest Läti Merendusadministratsiooni tööga, vaid vastupidi, ministerium on rahul selle tegevusega.

Läti Merendusadministratsiooni peadirektor Bruno

Zeilins on väitnud, et ei ole kusagil maailmas kohanud seda tüüpi aktsiaseltsi, ei nime ega tegevusvaldkonna osas. Teha tuleb sama tööd mis ennegi. Aktsiaseltsiks ümberkujundamist peab ta lihtsalt moele lõivu maksimiseks.

Ajalehest "Juras Vestis" Reet Naber

# Vabariigi äärel

## Ruhnu on niiii kaugel!

Kui Pariisi-sõidu võib korraldada iga reisibüroo, üksiküritajad pealekauba, siis Ruhnu nii lihtsalt ei pääse. Eriti pärast seda, kui tänavuste üritajate "reisi"laev on leitud 0,5-1 m sügavusest veest, aga laevas oli vett 70 cm kõrguseni. Tähendab, põhjas.

29. augustil, kui Ruhnu pidi sõitma seltskond piirivalveameti töötajaid, et teha ettevalmistusi järgmisel päeval saabuvate külaliste vastuvõtuks, ilmses, et Tallinnast Roomassaarde saab kiiremini ja kergemini kui Roomassaarest Ruhnu. Kolme piirivalvelaeva abil kulus lõpuks vähem kui ööpäev, aga proovile pandi seejuures nii mere- kui ka maapiiri-



Kus viga näed laita...  
„Selle nimi on knaap,” teatas kaptenmajor Jaan Kapp, kui oli lipu piirivalvekordonis meremehe kombel kinnitanud.

valvurite vastupidavus. "Tiir" oli sunnitud tagasi pöörduma, sest kagutuul ajas lained laevaga resonantsi. "Kõu" ei mahu Ruhnu sisse sõitma. "007", millega kohale jõuti, on aga väike kaater.

### Lennujaam on, sadamat pole

See sai üsna piltlikult selgeks järgmisel hommikul saabunud külalistele. Saare maavanem Jüri Saar kaaskonnaga ja kahe maasturiga sõitis kohale "Tiiruga". Rootsi välisabiminister kaaskonnaga toodi Rojast "Kõuga", sellelt maale "Tiiruga". Sigbert Davidsson Rootsi kaitsematerjalide administratsioonist saabus kaastellega väikesel Rootsi desantkaatril. Kolm Eesti ministrit, piirivalveameti peadirektor ja ajakirjanikud lendasid saarele kop-teriga.

Rootsi laevajuhid püüdsid kaatrit mitte ära lõh- kuda ja läksid ooteajaks merele, kus laine käiguta laevukest pillutas.

Kuni Ruhnul küllalt sügavat sadamat ja kindlat kaid pole, peab igaüks, kes sel saarel midagi ka- lendri ja kella järgi tahab teha, ilmataadiga väga täpselt kokku leppima.

Päev pärast Rootsi ministrit oodati Rootsi sõjalac- vade visiiti.

Esimene saarel vastutulnud tsiviilisk osutus all- veeklubi "Viikar" sargis Aleksander Baumanniks AS-ist Merin. Mõõdab sadamas sügavusi.

### Mis ühist on Ruhnul Pariisiga?

Eiffeli torni ja Ruhnu tuletorni on ehitatud sama firma. Firmamärk on tuletorni uksele: *Chantiers de la Mediterranee, Havre 1875*. Veidi kõrgemal korri- geeritakse: *Majak Ruhnu, oznamenovaniye stoletija so dnja postroiki, 1877-1977*. Vana kiriku kõrvale on 1890. aastal maetud Anton Palkin, *osmotritel majaka*.

Tuletornivahti möödunud sajandil ehitatud ela- mus on nüüd piirivalvekordon, väikeste klaasruu- tudega veranda külge heiskavad rohelises vormis noormehed igal hommikul riigilipu. Vanal laudpõ- randal on moodne radar. Näitas kätte, millal "Kõu" Läti Rootsi külaliste järele jõudis.

Öösel on see Ruhnus ainus valge koht, sest elektri- jaam lõpetab töö südaööl ja alustab hommikuti kell 7. Radar aga vajab elektrit ööpäev läbi, seetõttu ei pea kordoniski küünlavalgel olema. Tuletorn näi- tab meresõitjatele teed ka öösiti, aga sadama liinitu- lede süütamiseks tuleb elektri jaam öösel tööle pan- na.

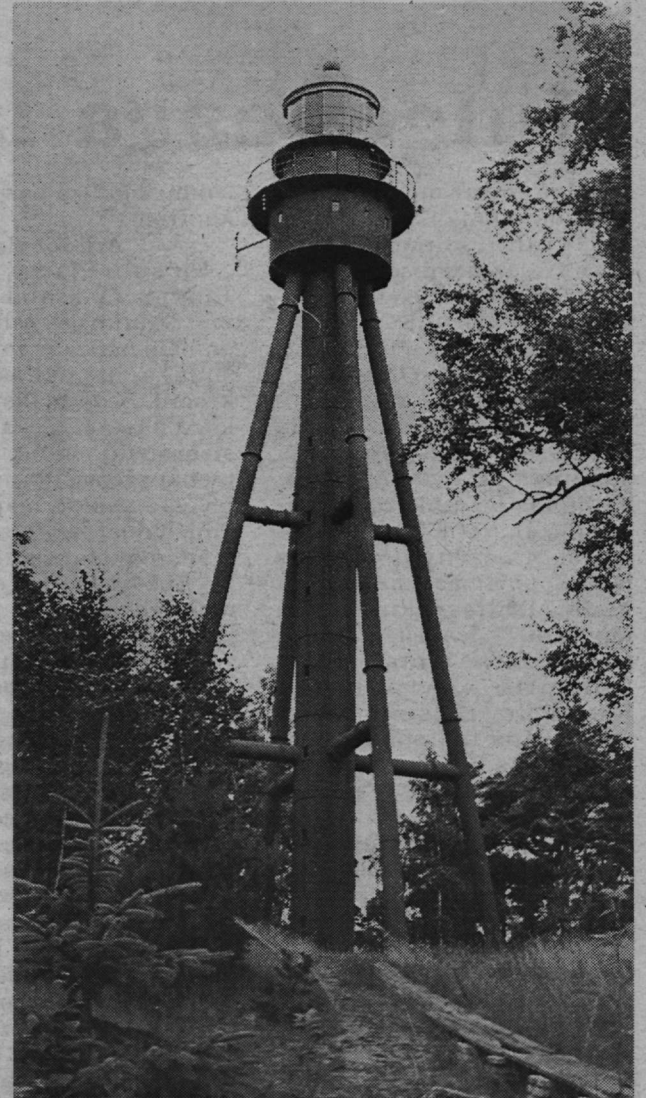
Pärast radarimasti valmimist pole tuletorn enam saare kõrgeim punkt. Piirivalvurid, kes on pidanud radari juurest masti suure binokli juurde jooksmata "visuaalset vaatlust teostama", on saavutanud tub- li rekordi: sadakond meetrit ülesmäge ja 45 meetrit metalltorni treppe, kus metsast kõrgemal tuul kõr- vus vingub, on parimal läbitud ajaga 1 min. 17 sek.

Kordonis on paberil radari kasutuselevõtmise efekt: maikuus on vihikusse "Ruhnu piirilõigu eba- seaduslik ületamine" kirja pandud 28 Läti kalalae- va, kuid esimese päeva 5 laeva on suurim tulemus. Järgmised on ühe- ja kahekaupa - ju saadi radari olemasolust teada, see võimaldab aga piiriületami- se täpselt fikseerida.

### Riigi servas

Teenistus saarel, kus kellelegi muule loota pole, nõuab piirivalvureilt tavalisest enam. Tuleb tulijai- le üht-teist korraldada, nii et oma töö ei kannataks, muidu aga riiki valvata. Igal ööl on ärkvel mees ain- sas tulevalgusega toas Ruhnul. Sellegipoolest ilm- nes, et radaririkke korral on võimalik ilusa ilmaga ja piisava ettevaatusega Ruhnus öösel märkamata maale tulla. Piirivalvurid peavad plaani, mis ette võtta, et edaspidi nii ei juhtuks.

Ruhnlased teenindavad riiki või üksteist. Valla- vanema teatel tootmisest keegi ei ela. Küll aga võib suurenev turistidehulk ettevõtlust suurendada ning teenindustöökohti juurde tuua. Selleks aga on vaja jällegi sadamat. Esialgu jahtidele, sest jahitu-



Ruhnu tuletorn on Eiffeli torni sugulane.

ristidel on kõik hädapärane omal kaasas. Kuigi ka Ruhnus on paljugi olemas: pood, võõrastemaja, tel- kimisplats, raamatukogu, postkontor ... Ja lennu- väli. Kord nädalas on ruhnlastele liikumisvõimalus tagatud - kui ilm lubab.

Madli Vītismann



Kas „Kõu” on juba lähedal?



Sadamahituse klassika: pehkinud puidust rostvärk, laialivajunud kivid ja kõveraks paindunud roostes raudvaiad.



Piirivalveameti ainuke laev, mis sadamata toime tuleb. Paraku kõrget merd ei kannata.

# Rootsi riistad Ruhnul



Radaritorn on Ruhnu kõrgeim ehitis.



Peadirektor ja neli ministrit. Vasakult: Tarmo Kõuts, Pierre Schori, Andrus Oövel, Märt Rask ja Tiit Kubri.

Rootsi abi on eriti sümbolne Ruhnul, kus enne sõda elasid rootslased. 30. augustil saabus kingitud radarit pidulikult üle andma Rootsi välisabiminister Pierre Schori. Eesti poolt olid kohal sise-, kaitse- ja regionaalminister.

## Rootsi laevad

Eesti piirivalvelaevastik sai neli aastat tagasi alguse Rootsi kingitud rannavalvelaevast. Seekord võis Ruhnu sadamas näha Rootsi mereväe uusimat: Pärnust tulnud külalised tõi kohale Rootsi dessantkaater, Eesti liputa ja Eesti lootsita. Hoolimata veekahurite võimaldatavast 35-40-sõlmelisest kiirusest kulus sõidule kõrge merega 3 tundi.

Metsseapeakujuline laiguline kaater äratas piirivalveameti peadirektoris Tarmo Kõutsis nii mere- kui ka sõjamehehuvi. Siinmail varem nägemata sõiduriist peatub täiskäigult 25 meetri järel. 3-liikmelise meeskonnaga kaater võtab peale paarkümmend sõdurit. Kaks aastat tagasi alles katsetamisel olnud kaatril on 3 raskekuulipildujat. "Lööb platsi eest puhtaks ja laseb mehed võõrirambist välja," selgitas hr. Kõuts laevajuhitooli proovides.

## Rootsi radar

Taani päritolu radarit häälestas veel varahommikulgi eelmisel öhtul kohale jõudnud firmaesindaja. Ent piirivalvekordoni üle vaadanud ministrite saabumisaajaks oli radarimasti ümber veetud lipuvärves lint ning tuulgi ei keerutanud enam mastirõdul riigilippe ümber varda.

Piirivalveameti peadirektor **Tarmo Kõuts** lõpetas oma tänukõne sooviga, et edaspidi oleks Ruhnu sadamas palju Rootsi lippe. Siseminister **Märt Rask** rõhutas piiril vajalikku täpsust, ka juriidilist. Ning meenutas, et näiteks piirivalveameti eelmine peadirektor **Andrus Oövel** jõudis Rootsi abina vastu võtta ainult ühe laeva - kuid tähtis polegi see, kes mida sai, vaid järjepidevus piirivalve arengus. Ning piirivalvel on Rootsi abina saadud varustuse nimekiri üsna pikk.

Saanud teada, et ka kaitsevärvi jalgrattad piirivalvekordoni ees on Rootsi päritolu, tegi Pierre Schori korrasoleku kontrolliks sealsamas väikese sõiduproovi.

## Rootsi kirik

Vana, 1622. aastal valminud puukiriku kõrvale 1912. aastal ehitatud kivikiriku materjal toodi Rootsist, selleks tehti Limo randa sadamakoht. Saaremaa ehitajate rootsipärane töö on Eestis ainulaadne, külalistele korraldati kirikus väike orelikontsert. Ka kalmistul puhkab hulk rootsi peresid.

Vallavanem **Vello Kümmel** tutvustas vallamajas valla tänapäeva, kuid rootslaste tagasipöördumise võimaluse kohta ütles ta, et neist, kes läksid, polevat tulijat seetõttu, et nende järelpõlv pole enam Ruhnust huvitatud. Ruhnurootslased ise on aga liiga vanad.

\* \* \*

Rootsi delegatsiooni kuulus ka Eesti sõber Rootsi välisministereiumis - eelmine suursaadik Eestis **Lars Grundberg**. Nüüd Balti ja Ida-Euroopa riikidega tegelev diplomaadil oli värvikaid mälestusi oma esimesest Ruhnu-külastusest. Öuele valge varikatuse alla kaetud lõunalauas leidsid Rootsi külalised üksmeelselt, et see saar on väga võluv. Küllap mõningi neist püüab leida võimaluse veelkord tagasi tulla.

Eesti külalistest vaatas kaitseminister **Andrus Oövel** üle oma valduse, esimest korda Ruhnus viibinud regionaalminister **Tiit Kubri** käis vallavanema juures võõrusel. Vallavanem püüdis angerjamaitsmise kõrval mõnd regionaalprobleemi selgitada, minister kuulas, vaiks ja naeratas. Lahendused, s.t. raha, konkretiseerusid ehk siiski.

Lehvitanud lahkuvatele külalistele järele, ei saanud ei vallavanem ega kordoniülem **Arvo Veski**, see suurevaevanägija, kaua hinge tõmmata - järgmisel päeval oli oodata Rootsi sõjalaevade visiiti.

Madli Vitismann



Pierre Schori kontrollib jalgratta korrasolekut.



Mis siis, et liputa ja lootsita, aga külalised tõi ilmast hoolimata kohale.



Moodne kaater pakkus Tarmo Kõutsile suurt huvi.

# Võitlused Läänemerel

Mereajaloolane Mati Õun esitles 28. augustil oma järjekordset uut raamatut, seekord on kirja pandud "Legend, oletusi ja veidi tõttki võitlustest Läänemerel, ta rannikul ja saartel", nagu öeldakse tiitellehel. Seekordne raamat hõlmab aastat 1941. Mere-museumi vaateplatool asetleidnud esitus oli mõnusehmoorikam kui ükski varem nähtu, ehkki on tegu meile küllaltki sünye sisuga teosega. Päevakord oli nimelt selline:

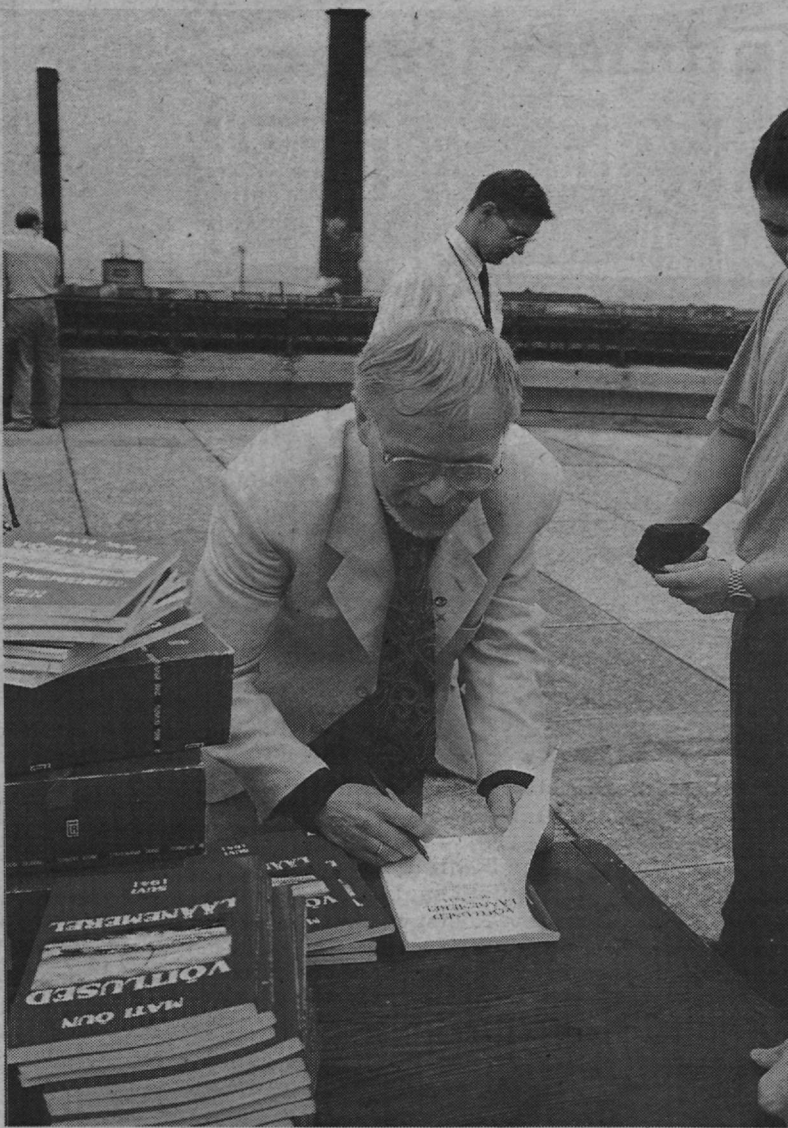
esiteks kiidab autor end ja oma raamatut, teiseks jagab autor raamatuid mõnele tasuta, sel ajal kui kõik ärevuses ootavad, kas neile ka antakse. Kolmandaks saavad need, kes tasuta raamatut ei olnud ära teeninud, endale raamatu osta. Kellel raamat käes on, need hakkavad tasapisi vahuveini jooma. Siis saavad need, kes tahavad, autorit kiita. Edasi on vaba tegevus.

Selle esimese päevakorrapunkti juurde pajatas autor: "See oli sügaval stagnaajal, kui mu õpilased tehnikumis, kus ma ajalugu õpetasin, et tepaneku tegid mind Kodanike Komiteesse esitada.

Mina ütlesin, et poisid, ärge jamage, ma parem kirjutan selle ajaga raamatu valmis. Eks teised teevad Eesti Vabariigi ära ja teevad mulle ka."

Lähiminevikus on Mati Õunal ilmunud 3 raamatut, ise ütleb, et tal on veel mitumitu käsikirja järjekorras ootamas.

"Võitlused Läänemerel" on kajastatud seotult üldise sõjalise olukorraga selles piirkonnas, sest praegu ei ole veel ka asjalikku sellase sõja



Mati Õun andmas väärtuslikke autori autogramme.

käsitlust. Nii algabki raamat Läänemeremaade riigipiiride tutvustamisega Saksa-Vene

sõja eel, vastaspoolte maa- ja õhujõudude ning eraldi sõjalaevastike ülevaatega. Üle-

vaade antakse ka rannakaitse olukorrast Läänemere idaosas.

Sõjategevuse käsitlust alustatakse laevastike teemaga "Laevastike dislokatsioon ja esimeste miinitõkete panek". Järgneva materjali hulgast leiame lisaks mere-sündmustele ka sõjasündmused Peipsil.

Raamatu lõpuosa moodustab materjal, mis käsitleb üht kõige ohvriterikkamat perioodi Eesti merenduses, Tallinna evakueerimist 1941. a. augusti lõpul. Raamatu ilmumisaajaks sai neist päevist just 55 aastat. Teksti täiendavad arvukad kaardid ja tabelid, nagu ka eelmiste teemade puhul.

Raamatu lõpust leiame lisad, kus on ära toodud Saksamaa, Soome ja N. Liidu mereväelaste auastmed Teises maailmasõjas ning loetelu laevadest, mis hukkusid Läänemerel 1941. a. juunis-juulis-augustis. See kurb nimekiri algab Läti auriku "Gaismaga", mis hukkus 22. juunil Gotlandi lõunaotsas ja lõpeb Eesti pukseri äramärgimisega, mille täpsed andmed veel leidmist vajavad. Aga vahepeale mahub 184 kurba laevasaatus Eesti, Vene, Saksa, Läti ja Leedu osapooltelt.

Raamatu kasutaja otsimisvaeva aitavad vähendada ka isikunimed ja laevade registrid.

NB! Kuna autor andis kirjatöö välja oma kuluga, sest teisi asjastuhvituid ei leidunud, siis oleks kena, kui igaüks, kes on otsustanud oma merekirjanduse valikut laiendada, raamatu kiiresti ära ostaks.

Reet Naber

## "Kotermann"

Juulinumbri valgustatakse "Mare Balticumist" pärastpoole "Meloodiaks" saanud laeva nimekonkurssi kulgemist, "Regina Baltica" tulekut naaberfirmasse, "Vana Tallinna" baarimeni Margus Kuusmani osalemist kutsevõistlusel Malagas ja tutvustatakse AS Hansatee uut finantsdirektorit Sergei Debelit. Tehakse ka kokkuvõtte firma poolaasta töötulemustest: Tallinki firma osa Helsinki-liimil oli 46%, Siljal 37%, "Eestin Linjal" 13% ja Vikingil 4%.

Antakse ülevaade tiibu-reil tehtud reisijaküsitlusest.

Tallinki firmalehe augustinumbri esikülj on pühendatud "Meloodiale". Räägitakse lahti nimevõistlus, loetakse üles kopsakate preemiate saajad, kirjeldatakse uut korstnamärki ja aetakse juttu kapten Rein Önniseaga.

Lehe sees on terve külg rikkaist ja ilusaist rohelistel niitudel ehk Tallinki rahastatud Eesti ja Soome golfklubide mitteamalikust maavõistlusest Niitväljal.

Üks lugu on veel lääne kolleegidest ehk RAS-ist Saarte Liinid, teine võimalikust sõidust laevaga Helsinki loomaaeda, kolmas Väikese väina tammi sajandast aastapäevast ning neljas – tohutult pikk ja tõsine kirjeldus ühest Tallinki laevadel müüdamast nahahooldus-sarjast pealkirja all, mida teatud tapvalt lolle tele-reklaame silmas pidades esmapilgul ironiliseks kipud pidama ("Pehmem, puhtam ja parem tunne").

Diagrammide kujul on näha ka reisijateveo tulemused juulikuus, mis on teadagi head.

Mari Vamba

## Ka Ruhnus on nad olnud



Tee Ruhnus olnud Vene sõjaväeosasse on rohtunud. Džip rühib mööda rattarööpaid, takjad-putked teepervel ulatuvad katusele. Legendikul avanev pilt on ootuspärane.

Kahest suuremast tühjade aknaaukudega majast pole ühel enam katust – eterniiti läks kellelgi tarvis. Ent muud, mida sõjaväekasarmus maas – vanu saapaid, vormiriideid, kaltsu, paberit, lõhutud klaasi – pole keegi vajanud. Võib ära tunda kõõgi, söökla, pesuruumi, arestikambri – arvatavasti kasarmu. Väljas on hunnikusse käärdatud kaitseroheline radariantenni metallvõrk.

Paika kaitse- ja regionaalministrile näidanud vallavanema sõnul ei ole seda, mis seal leida, enam kellelgi tarvis.

## Ministrikommentaar

**Kaitseminister ANDRUS ÖÖVEL:** 1994. aasta lõpuni polnud kellelgi mingit ülevaadet, kuipalju neid objekte on, kus ja millises seisus. Täna võime öelda, et neist 1694st – arv on täpselt teada ja kirjeldused olemas –, on kaitseministeerium 90 arvanud riigikaitse tagamiseks vajalike objektide nimekirja, s.t. riigivara hulka. Ülejäänud on antud valdadele ja linnadele munitsipaliseerimiseks, erastamisagentuurile erastamiseks või oksjoni korras müümiseks. Täna võib kaitseministeerium öelda, et Vene sõjaväeobjektid on valitsuse korraldustega määratud omanikule.

Aga ei saa öelda, et probleem sellega lahenenud oleks. Näiteks siinne objekt: pole kohalikul omavalitsusel raha ei selle inventeerimiseks ega ka buldooseriga mahaliikkamiseks ja äratasandamiseks. Probleem on see endiselt, aga on vähemalt ülevaade toimuvast.

Enne oli kaitseministeerium 1500 objekti mingi umbmäärane omanik. Ei teadnud ise, mis ta omanduses on ega tundnud ka suuremat huvi selle vastu. Täna on selgeks tehtud objektide nimistust, aga see võib täieneda veel mõne objekti võrra, mida me ei tea. On ka valitsuse korraldus selle kohta, kellele on mõni objekt antud. Aga mitte alati pole see, kellele on antud, objekti ka vastu võtnud, sest iga objekt nõuab rahalisi kulutusi ja

omavalitsused on raskustes, mis sinna teha.

*Et viiki kividki kivimurdu tagasi... Praegu ei ole kedagi, kes suudaks sellest lagast muruplatsigi teha.*

Tagantjärele oleme kõik targad, aga oleks olnud kaks võimalust. Üks oleks olnud see, mida rakendas piirivalve, kui objektid võeti üle käest kätte. Vene piirivalve lahkus, Eesti piirivalve tuli asemele ja nõdal aega toimus üleandmisprotsess. Akte ei koostatud formaalselt, vaid kuni teekannu-deni võeti objektid üle käest kätte. Seetõttu on piirivalve-kordonid säilinud samas korras, nagu need üle anti. Seal, kus Eesti piirivalve on suutnud oma rahaliste vahenditega neid parendada, on seda tehtud. Vähemasti ei ole neid objekte rüüstatud.

Kahjuks paljude objektidega nii ei toimitud. Ühelt poolt rüüstasid neid Vene sõjaväelased, teiselt poolt kohalikud elanikud – sellest ongi jäänud niisugused ahervared.

*Vene sõjavägi lõhkus 90-ndate algul hooned, mida neil polnud siis enam tarvis.*

Samamoodi juhtus Paldiski ja Nõva kordoniga. Nõva kordon tehti praktiliselt maatas ja Paldiski kordon lõhuti puht lõhkumishuvist. Olin sel ajal Vene-Eesti läbirääkimiste töögrupi liige. Nii Paldiski kui Nõva kordonist tehti parkumend ülevõtet. Järjekordsel töögrupi plenaaristungil küsiti kõigepealt piirivalvevägede tollase ülevaade käest, mis-

moodi Nõukogude Armees hinnatakse piirivalve osatõhtsust ja ettevalmistust ning isikkoosseisu moraali. Ja pärast seda, kui ma olin kuulnud pika loengu sellest, kuidas piirivalve on eelivõrgi, panin ma need 20 pilti läbirääkimiste lauale ja küsisin, kas see jutt, mis te praegu rääkisite ja see teguviis, mida me praktiliselt oleme kogunud, kuidagi haakuvad üksteisega. Sealtsamast paigast läksime koos piirivalveülema ja nende 20 pildiga telefoni juurde ja võin öelda, et ma pole eluski nii mahlakat venekeelset kõnet kuulnud, kui seal telefoni paistis. Mispeale Tallinna salga ülem tuli piirivalveametisse ja vabandas selle pärast, et Nõva ja Paldiski kordonis on nii juhtunud, aga näitas ühtlasi ka sellesama piirivalveülema käsku, kus seda oli kästetud teha. Tõepoolest, pärast seda anti kõik kordonid üle sellises korras nagu nad olid, ega see kord küll väga hea olnud.

Teine võimalus olnuks, kui oleks nõutud, et nad ise lükkaksid kõik buldooseriga kokku. Seda oleks olnud ilmselt raskem nõuda. Tšehhid ja poolakad seda nõudsid ja lõpptulemus oli, et tegid ikka ise. Nad soovisid ja lootsid, et tehtaks, aga lõpuks palusid – ärge tehke, sest siis saab veelgi hullem.

Täna pole midagi parata, tuleb kohalikes eelarvetes need vahendid leida, et seal, kus on parem muruplats, see muruplats teha ja seal, kus ettevõtte on valmis neid hooned kasutama, neid siis kasutada võiks.

Madli Viitismann





# Presidendiga Vaindlool

Eesti Vabariigi iseseisvuse (taas)väljakuulutamise 5. aastapäeval suundusid Kunda sadamast (linnas olevat aastamine võrreldes eelmise aastaga vähenenud 250 (!) korda, nagu teadis sadamakapten Aadu Nurmsalu, aga kogenematu silm seda küll ei märka) Eesti põhjapoolseima saare poole piirivalveameti alused "Pikker" (ristiema Helle Meri ning teised ametisikud pardal), PVL 102 ja 100 ning saare all ankrus olnud O14. "Pikker", kohalike laevaehitajate käetöö, annab merel asjaliku sõjalaeva mulje välja. Eriti võrreldes ülejäänud alustega, millest neljakümneaastane "102" ka veel üsna hästi teenib. Hr. Meril oli õigus nentida, et Eesti on ju tõesti mereriik.

## Kõned

Briti suursaadik Charles de Chassiron toonitas oma eesti keeles peetud kõnes, et hoolitsedes oma alamate haudade tähistamise eest (ka Naissaarel ja Tallinnas) demonstreerib Suurbritannia valitsus oma toetust demokraatia ülesehitamisele Eestis. Ta avaldas tänu neile, kes aitavad Briti meremeeste mälestust jäädvustada. Tarmo Kõutsile kingiti mälestuseks admiral Nelsoni elulugu käsitlev raamat.

President Lennart Meri avaldas lootust, et tulevikus ei ole vaja kaotusi kanda ning tegi ettepaneku mälestada merel hukkunuid leinaseisakuga.

Maavanem Marko Pomerants tutvustas lühidalt saare minevikku.

## Mälestusmärk

Mälestuskivil on eesti- ja ingliskeelne tekst "Siin puhkavad Jumala rahus 1721. a. laevaõnnetuses hukkunud inglise meremehed John Wilbey, Harry Wilbey, William Dayton ja tundmatu".

President Meri kutsus ajakirjanikud ekstra lähemale ja palus neil tähele panna, et ingliskeelses tekstis olev lõpufraas "...and one sailor known only to God" on just nimelt inglise merekeele termin.

## Vaindloost

Vaindloo on Eesti kõige põhjapoolsem paik (59°49'12"). Saare pikkus on ligi 500 m ja laius kuni 170, pindalaks annab see 6,2 ha. Kunda rannast on saar 28 km NNW-i. Kõige paremini iseloomustab saart ta rootsikeelne nimi "Stenskär" (kivisäär), rannas on ka üks Eesti suuremaid rändrahne (480 m<sup>3</sup>, 7,7 m kõrge).

Enne viimast sõda asus saarel Eesti Merejõudude mereside post, kus teenis aega ka mälestusmärgi taastamise algataja Roman Karu.

Mereside oli Eesti Vabariigi Merejõudude eriväeosa, mida eriti tugevdati pärast 1924. a. 1. detsembril mässukatset ja selle koosseisu kuulus ca 100 meest. Väeosa ülesandeks oli fikseerida juhtumid, mil NSVL Balti laevastiku laevad või vesilennukid rikuvad Eesti merepiiri. Raadiojaamu oli kasutada 4, lisaks Vaindloo omale ka Tallinnas, Põõsaspeal ja Ruhnus. Eriti ohtlalt olevatki piiri rikutud Vaindloo juures, kus Eesti

piir oli saarest kõigest 4 miili põhja poole. 1930. aastatel on sealt üks radistki röövitud.

Kuna tollal kaalutleti hoolikalt, kuidas kasutada riigi raha, täitsid nii mõnedki teenistused mitmeid erinevaid, näiteks mereväe ja piirivalve, piirivalve ja veeteede ameti jms. ülesandeid.

Mälestusmärgi hävitasid nõukogulased pärast sõda kui tarbetu, paadisillast ja päästepaadist pole tänaseks loomulikult midagi järele jäänud. Küll aga on alles tsaarajal ehitatud hoone ja ka vana kordonihooned. Nõukogude võim püstitas saarele mitu erineva kvaliteediga väga vajalikku hoonet, näiteks aastaarvu 1955 kandev on korralikult ehitatud ning kui vahepeal katust läbi sadanud poleks, oleks hoone kindlasti praeguseni heas korras.

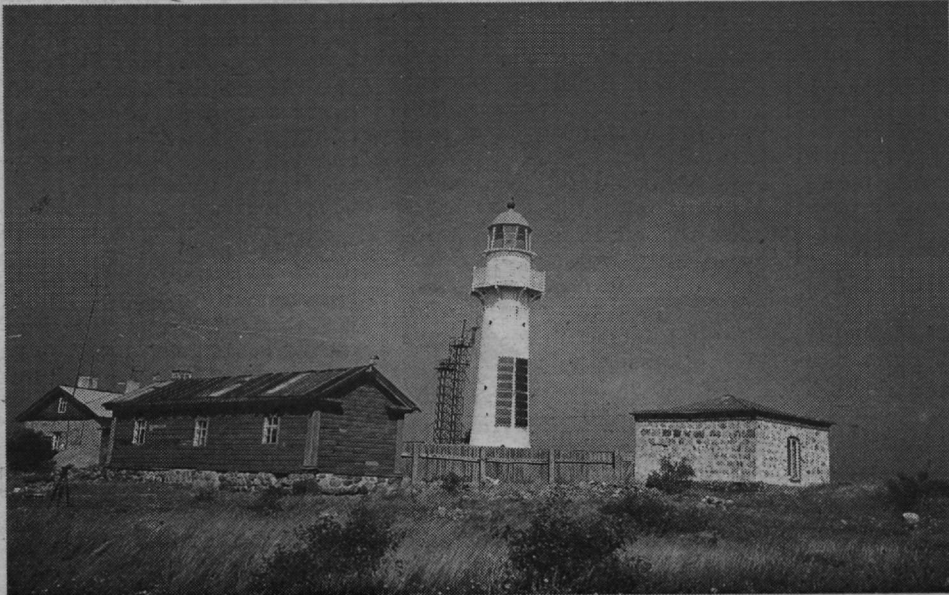
Vaindloo tuletorn on ehitatud 1871. a. ja on 17 m kõrge. See on üks neist, mis kenadest malmdetailidest kokku pandud. Praeguseks on aatomipatareid vahetatud päikesepatareide vastu ja sealsetel piirivalvuritel kiirguseohtu pole peljata.

Piirivalvurid on 1994. aastast kohal kahemeheliste vahetustena, suvel nädala, talvel kaks või kauemgi, kui ilm vahetust ei luba. Praegu veel küllaltki kaootilist olemist on püütud siit-sealt elamiskõllilikuks säilitada ja remont on ootamas. Ka tavapärane penramaa ei puudu täiesti meheliikust majapidamisest. Rõõmsast valgest penist rääkimata.

Reet Naber



20. augustil avas president Meri Vaindloo saarel taastatud mälestustahvli Briti meremeeste, mis nõukogude ajal oli hävitatud. Osalesid Briti suursaadik Charles de Chassiron, piirivalveameti peadirektor Tarmo Kõuts, Kaitseväe juhataja Johannes Kert, maavanem Marko Pomerants jt. Mälestuskivi taasavamise algataja on 1930. aastal Vaindlool aega teeninud Roman Karu. Tema ajal oli eelmine mälestusmärk veel alles ning ta oli sellele oleva teksti pähe õppinud. Pärast-sõjaaegsed vintsutused läbi teinud, leidis ta möödunud aastal olevat õige aja nende meremeeste mälestuskivi jälle taastada ning võttis ühendust Suurbritannia saatkonnaga. Ettevalmistustega tegelesid Briti saatkond, välisministeerium, piirivalveamet.



Vaindloo tuletorn ja abihooned.



Eesti ja Suurbritannia lippude vahel peab eestikeelse kõne T. E. de Chassiron. Mälestuskivi on veel katte all.

## Plahvatus ammooniumnitraadi jäätmetega

Eesti sadamates käideldakse igal aastal väga suurt kogust ammooniumnitraati. Ammooniumnitraat on isegiireneva lagunemisega plahvatusohtlik aine ja kuulub ohtliku kauba kategooriasse.

See ei ole ohtlik, kui peetakse kinni ohutu veo eeskirjadest. Eksides ohutuse vastu, võivad ammooniumnitraadi käitlemisel olla tõsised tagajärjed. Väga suurt tähelepanu tuleb pöörata ammooniumnitraadi jäätmete hoidmisele ja likvideerimisele.

Plahvatus, mis leidis aset eelmise aasta mais Argyle's Lääne-Austraalias ja vigastas kaht inimest, rõhutas vajadust tõhustada lõhke- ja teiste ohtlike ainete jäätmete käitlemist.

Vahejuhtum leidis aset ammooniumnitraadi ja naatriumnitriti jäätmete õnnetul kokkusegamisel.

Naatriumnitriti lahus oli asunud rohelises jäätmete plastkonteineris ligikaudu 10 nädalat. Tänu aurumisele muutus lahus selle aja jooksul küllastunuks, moodustades kontei-

neri põhja naatriumnitriti kristalle.

Teine, sinine konteiner, sisaldas mahavalgunud ammooniumnitraadi jäätmeid ja sodiga segunenud emulsiooni produkte.

Nende materjalide segunemine leidis aset siis, kui töötaja vajas tühja konteinerit uute jäätmete tarvis. Ta tühjendas rohelise konteineri sisu sinisesse konteinerisse. Nähes valget kristalset ainet konteineri põhjas, mõtles ta, et roheline konteiner sisaldas ammooniumnitraadi jäätmeid ja läbipaistev lahus seal oli vihmavesi eelmisest sajast.

Kahes konteineris olevate ainete segamisel tekkis keemiline reaktsioon

ja kahe tunni pärast oli näha suitsu tõusmas sinisest konteinerist. Kolm töötajat lähenesid konteinerile kavatsusega tuli kustutada, kuid lähemal vaatlemisel osutas üks neist vajadusele evakueeruda sündmuspaigalt. Teised kaks ei kuulnud seda käsku ja jäid järgneva plahvatusse kätte. Üks sai pindmisi kahjustusi plastikkildudelt. Teine kannatanu sai muude kahjustuste hulgas mõlema jala lahtise luumurru.

Millised järeldused tehti sellest õnnetusest?

- Kemikaale käideldes ei tohi erinevate kemikaalide jäätmeid kokku segada.

- Jäätmete konteinerid peavad olema märgistatud, ei

piisa ainult eri värvi konteinerist.

- Märgates auru eraldavaid või suitsevaid kemikaale, eriti lõhkeainete asukohas, tuleb nende lähedusest silmapilkselt evakueerida inimesed.

- Jääke tuleb likvideerida sagedasti.

Nende nelja punkti praktiline rakendamine viib seletamatute keemiliste reaktsioonide toimimise jäätmemajanduses miinimumi.

Eha Urbas,

Veeteede Ameti ohtlike veoste vaneminspektor

Refereeritud ajakirjast "Hazardous Cargo Bulletin", mai 1996

Kapten Vello Mäss vahendas allveearheoloogilise teate, et Vaindloo saare lähedal on avastatud merepõhjas ühe laevavraki jäänused. Nii-sugune jutt paneb mälestuste kuhja liikuma ja sealt alt tulevad lagedale vanad mälu-pildid ajast, mil olin 1930. aasta paiku Vaindlool, teenides ajateenija kohustust seal Meresides madrusena: signalist, tuletorni süütaja, merevalve laevaliikluse, eriti välismaiste sõjalaevade avastamiseks ja meteoroloogilised vaatlused. Olin ka määratud hooldama, sõitma ja juhtima saare mootorpaati sidepidamisel mandriga, proviandi ja posti saarele toomisel ja ülemuste ametisõitudel.

Eelmainitud laevavrakk oli aimatav, sest räägiti varematega aegadel tormidega randa uhutud mustaks tõmbunud laevaosadest. Minu saarel olles ajasid lained randa umbes ühe meetri pikkuse süsimusta laevakaare jupi. Küllap sinna hukkus vanasti palju laevu, nagu võib arvata, enne tuletorni ehitamist 1871. aastal. Saarel on ka väike surnuaed, kuhu on maetud mitu inglasi-meremeest, keda saarele tulnud kalurid leidsid nälga surnutena. Nad maeti sinna saarele ja olid isegi nimelised ristid haudadel. Õudne olukord ja ka selkohused jutud, et saarel kuuldi häält ja kolistamist, kuni kirikuõpetaja saarele tuli ja kuulutas selle koha pühitsetud matusepaigaks. "Siis jäänud inglased rahulikuks."

Üks suurema purjeka kere oli Vaindloo põhjapoolsel karril päris kuival maal, kuhu see kunagi oli randunud ja tormilained kuivale maale olid üles tagunud. Aga vist 1938. a. sügisel oli eriti raske läänetorm ja maru, väga kõrge merevee seisuga viisid suured lained selle laeva jälle merre ja saarelt minema.

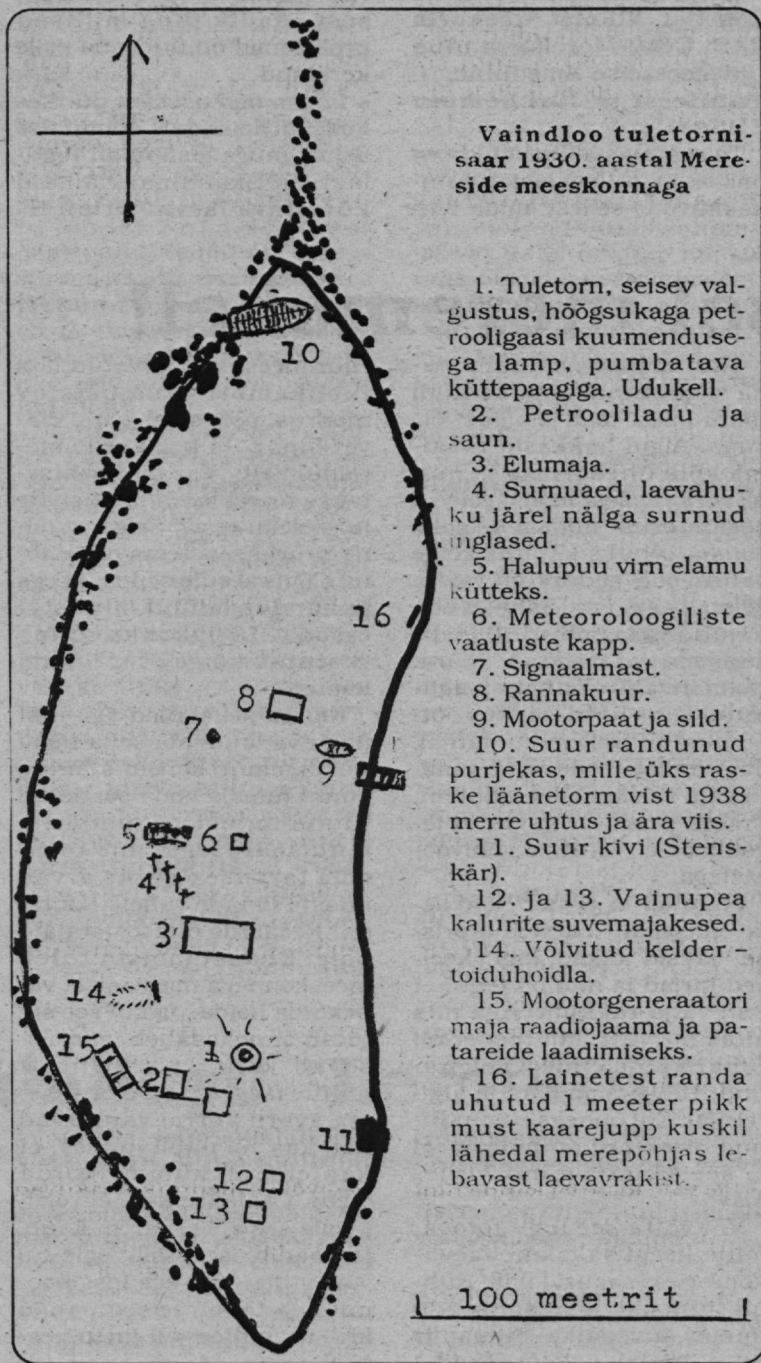
Kui Tallinnas Mereväe Ekipaazis meie noormadruste rivi-õppeaeg läbi sai, saadeti pärast uut aastat meid, kolme madrust, Toolse Mereväe-side posti ülesandeid täitma ja signalistiks õppima, ka natuke navigatsioonikursust anti. Juba enne Toolsele sõitu teadsin, et suvehooaeg tuleb olla Stenskäril, nagu Vaindlood siis ametlikult nimetati. Et Vaindloo mootorpaat oli Toolsel talvekorteris, tuli minul seda suve vastu korraldada ja paadi juurde kuuluvat üle vaadata. Paadis oli 8-hobujõuline kahe silindriga "Seiler"-mootor.

Kui merejää oli kadunud, läks sõiduks Vaindloole, mis oli minimaalne ümbrus. Silal oli vastas talve üle elanud allohviter ja kolm madrust, peale nende suur mustavalgekirju hülgepüügi koer, kelle Tütarsaare hülgekütid olid talvel sinna jätnud.

Saarel tuli tutvuda ettetu-levate ülesannetega ja elamisvõimalustega. Seal oli ka kaks väikest Vainupea kalurite suvemajakesi või onni, kus ühes oli kahes tünnis talvel tütarsaarlaste poolt soolatud hülgeleha ja üks nad viimaks tulidki, võtsid oma koera ja hülgeleha paati. Aga enne andsid minule paarikilose kantsaka sellest lihast ja sõitsid koju tagasi, kuhu oli talvel üle 50 kilomeetri kõndida. Minul oli hülgeleha hea meel, kuigi teised ei olnud sellest üldse huvitatud.

Saarel oli suvel kena elada, kuigi juhtus ka ebamugavusi. Tuleb meelde paar huvita-

# Mälestusi Vaindloolt



Vaindloo tuletorni-saar 1930. aastal Mereside meeskonnaga

1. Tuletorn, seisev valgustus, hõõgukaga petrooliigaasi kuumendusega lamp, pumbatava küttepaagiga, Udukul.
2. Petrooililadu ja saun.
3. Elumaja.
4. Surnuaed, laevahuiku järel nälga surnud inglased.
5. Halupuu virm elamu kütteks.
6. Meteoroloogiliste vaatluste kapp.
7. Signaalmast.
8. Rannakuur.
9. Mootorpaat ja sild.
10. Suur randunud purjekas, mille üks raske läänetorm vist 1938 merre uhtus ja ära viis.
11. Suur kivi (Stenskär).
12. ja 13. Vainupea kalurite suvemajakesed.
14. Võlvitud kelder-toiduhoidla.
15. Mootorgeneraatori maja raadiojaama ja partareide laadimiseks.
16. Lainetest randa uhutud 1 meetri pikk must kaarejupp kuskil lähedal merepõhjas laevavavrakist.

vat päeva, millal Viinistult Vaarmann oma suure mootorpaadiga külla tuli, sest tema oli endine Vaindloo majakamees.

Temal oli ka üks räimevõrk kaasas, mille mina õhtul merre viisin. Hommikul oli võrgus ainult 40 räimest, sai siiski natuke maitsta.

Majakameheks olles kalastas seal ka ja soolas need silguks tünni. Temal koos teise mehega olnud kord elukardetav seiklus, kui hilissügisel mandrireisult paadiga Vaindloole tagasi purjetasid, olles juba nii saare lähedal, et ulatasid saarel olijatele hüüdma.

Seal kohtasid nad õhukest

külmavat ajujääd, kust läbi ei suutnud sõuda, see ei kandnud ei inimest ega paati. Jää viis neid saarest kaugemale ja kaugemale. Õnneks oli paadis toitu, mis oli mandrilt ostetud saarele toomiseks. Kuidagi suutsid nad ennast surnuks külmumise eest hoida ja oletada võib, et nendel olid lambanahast, villad seespool, kasukad seljas ja purjet sai kasutada kahemehe magamiskotina. Ja rohkem kui nädala pärast jõudsid nad saarele tagasi, vedades paati kaasa juba kandval jää.

Üks paha, tänapäevani veel selgumata lugu juhtus. Sellel korral oli saarel Mereside

posti ülemaks allohviter Neider, kellel oli lähemaid tutvusi Kundas ja siis tema püüdis küsida Tallinnast staabist maaleminemise luba mitmel ettekäändel. Ühel korral, kui luba ei olnud loota, tegi Neider minule korralduse: uued riided selga ja sõidame Toolsele ja Kunda. Ega mina teadnud, kas luba on või mitte. Nojah, Kundas pidu ja teater, perekonnas lõuna, päris lõbus. Saarele jäid telegrafist ja kaks madrust. Ja meie pidu lõppes järsku nagu suurtükipauk, kui madrused kaebasid telefoniga: nemad ei leia telegrafisti saarelt ega ka sõudepaati.

Postiülem salaja maal? Uurimised, kõige raskemad kahtlustused, aga ei mingit selgust. Madrused seletasid, et nad olid öösel majaka tulle ja merevalves ja siis magasid poole päevani ja ärgates oli mees kadunud! Vist lääne tuul viis koos paadiga minema, ehk Vene sõjalaevad? Õnnetu Neider, hiljem teenis ta Ruhnu Meresides, leiti 1941 Kuressaare lossi keldrist.

Suvi läks ja kadus käest ja siis tuli pikk pahailmaperiood, sest oli mitu päeva loodest "noor torm". Oli vaja Kundasse sõita toiduliselt osta. Viimaks ei saanud enam ilusat ilma oodata ja pidi hädapärast poodi minema. Kes teiseks meheks kaasas oli, kui mandrile sõitsime, ei mäleta. Samal päeval tagasi sõita ei jõudnud ja sõiduaja määras Vaindloo ohvitser. Ilm oli paha edasi. Siis tuli telefoniteade saarelt, et tangu-pudru on pliidiil pajas keemas ja midagi muud toitu järel ei ole. Kas julgete saarele sõita? Ega mootorpaat ilma kartnud, olles varustatud pika veekaitsetelgiga, ega kartnud mina ka mitte. Ei tea milleks, aga Toolse madrus Keek tuli ka kaasa. Sõitsime idapoolt Uhtju saari möödudes, seal sai vähe maad sõita lainevarjus. Meid oodati Vaindlool pikisilmi ja kui toidukasti paadist sillale viskasime, ei jõudnud Viini-poiss, kange kui karu, minult reisunuga küsida, et leiba lõigata, vaid löi hambad sisse otse terveleiva kannikasse.

Kui sügis õieti hakkas peale suruma, siis tuli aurulaev "Kompass" Tallinnast kõrge-mate ülemustega Vaindloo-Stenskäri Mereside posti kontrollima. Kui pootsman Vasko oli kaasas, ei tohtinud

tema ligi anda, sest temal oli terav taskunuga ja kellel olid püksid tehtud 30 sentimeetrit laiaks, inglismööd, siis siuhti olid pükste vahesillud läbi lõigatud. "Kompass" tõi ka talveks toiduvastust, suhkrut, soola, jahu, tangu ja riisi, mida meie, madrused, pidime sillalt lattu tooma. Oli nagu pidulik päev ja meri oli saatnud randa kümneliitri-se kannu keelekastet (see tegi õieti muret), sest 96%-list või -kraadilist oli nendel aegadel vahel meres loksumas. Sõõglajal lubasid jõumehed-madrused 100 kg riisikoti seljas rannast ühe joonega lattu tuua. Enne taheti siiski värsket jooki proovida, seda lahjendati kohvikannu ja kaks kanget madrust läksid seda nautima üles 15 meetrit kõrgele tuletornirõdule. Aga alla nad tulid õiget teed treppidel ja läksime randa. Jook ei teinud poisse tugevamaks, hoopis vastupidi, sest kõigi jõupingutuste kiuste jäi riiskott poolele teele kari peale maha, hea, et lõhki ei läinud vastu teravaid kive. Tegin juttu, et kuna kiiret ei ole, läheme väheks ajaks tuppa puhkama, mis ka õnnestus. Abi sai ühe rattaga kärust ja enne pimedat olid kaubad aidas.

Minu mureks jäi mandrilt paadiga saarele talvetoitu tuua. Rakvere laadalt tõin tükeldamata terve sea lihaks. Kundast Leetsmanni poest veel ühte-teist nimekirja kohaselt. Poemehel oli tore hobune, keda sai laenata poekauba ja raudteejaamast sea sadamasse paati toomiseks.

See oli tõsine mure, kuidas meeskond ära elab pool aastat ilma poes käimata. Ah jaa, Toolsele Veisbachilt ostsin kartulid, kapsad ja kaalid.

Ilmad läksid külmemaks ja saunast tuppa tulles külmad juuksed nagu nõelad püsti pealaale.

Jätsin saare ja sõbrad hüvasti ja sõitsin Toolsele, kuhu paat talveks jäi. Mootori võtsin paadist välja, tegin kasti ümber ja Toolse hobu-reega transportisin Kunda raudteejaama, Tallinna Mereväe töökotta saatmiseks. Läksin minagi sama teed Ekipaazi Meresidesse, kust käisin veetede valitsuse maja katusel asuvas vahiputkas merevalves. (See majakene lennanud katuselt alla, kui 1943. aastal sõjamoonaalaev sadamas plahvatas.)

Ajateenistus oli läbi ja poiss sai koju.

**Harald Aksberg**

Lidingöl, märtsikuul 1994. aastal



Stenskär — Vaindloo. Madrus Aksberg tegi selle eistuki saarele.





10. augustil, kenal laupäeva hommikul kell 10.50 sai veeteede ameti koordinatsioonikeskus teate, et Aegna saare liinil sõitev Tallinna Trammi- ja Trollibusskoon-disele kuuluv mootorlaev "Kloogarand" on sadamast väljumisel Vare saarele otsa sõitnud ja sinna kinni jäänud.

Tuulevaiksel hommikul mõnikümmend meetrit kaist eemaldunud laev oli sattunud laevateelt välja, aluse pardal reisijaid ei olnud. Kell 11.15 sõitis olukorraga tutvuma veeteede ameti laevakontrolli osakonna kaater "EVA 010", mille kapten kinnitas, et info on tõene.

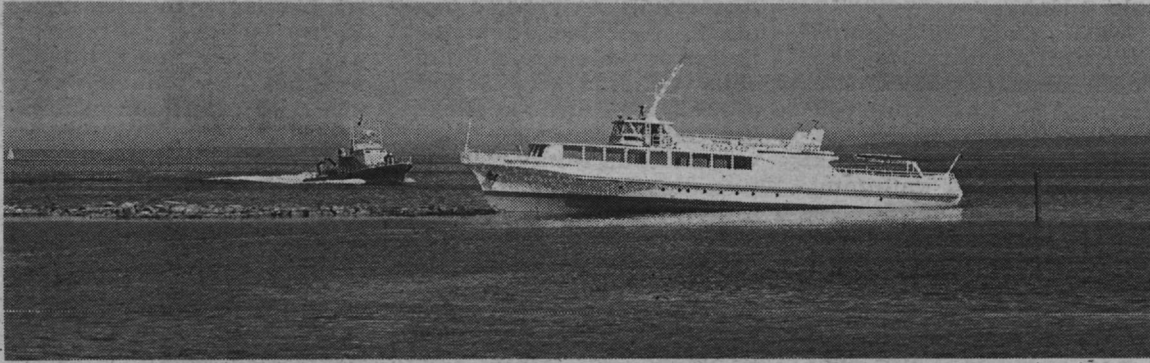
Veeteede amet teatas õnnetusest piirivalveameti merevalvekeskusele, kust saadeti välja piirivalvelaev 003 "Pikker". Tund aega hiljem võis Linnahalli kaitl näha, kuidas piirivalvelaev püüdis mitmel korral "Kloogaranda" tagurpidikäiguga kividelt maha tirida. Vaatamata sellele, et ka "Kloogarand" käivitas mõlemad masinad, jäi tagasikäigust lahtipääsemiseks väheks. Ahtriga ei riskinud laevnikud Vare saarele läheneda. Päästetööd Tallinna linnale lähima saare kividelt kestsid mitu tundi, veeteede ameti koordinatsioonikeskuse teatel olevat laev karilt lah-

## Aegna laev käis kivide otsas

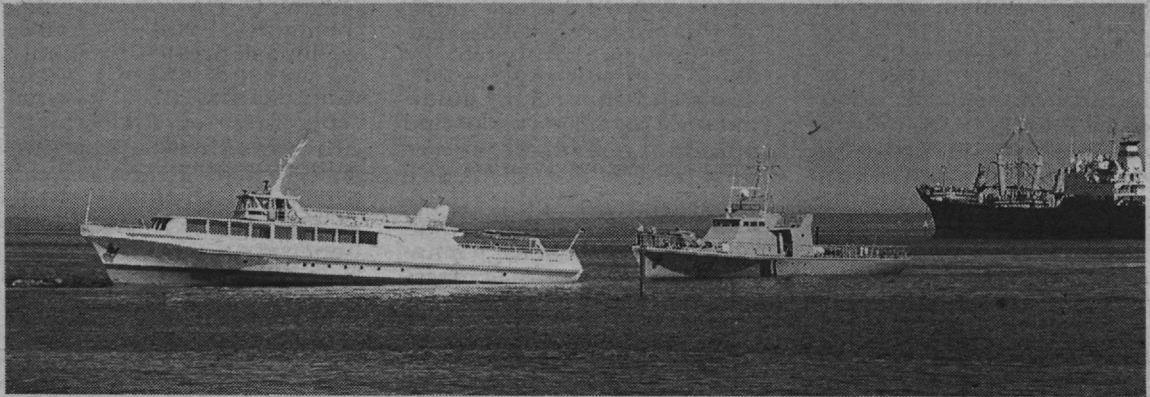
ti saadud kell 13.25. Seda tänu "Pikri" manöövritele ja mööduva laeva tekitatud lainetusele.

Tagantjärele repliigina võiks kahelda, kas maksu-maksja rahast masinaid käitav alus peab ikka kividel is-

tuvat erafirma laeva lahti tirima. Ei olnud ju alusel reisi-jaid ega muud kiiret kõrvaldamist vajavat ohuolukorda.



Piirivalvelaev "Pikker" tuleb kiirel käigul Vare saare otsas abitult lamavale "Kloogarannale" appi. Otsad pannakse kinni, päikesepruunid piirivalvurid teevad ettevalmistusi sikutamiseks.



## Suویتاجاد harrastasid laevateel ujumist

Ühel südasuvisel laupäeval tekkis Tallinna lähel ohuolukord: 10. augusti pealelõunal reisisadamast väljunud katamaran "Viking Express III" kohtas üldkasutataval laevateel valatuid suplejaid. Kella 14 paiku Tallinna sadamast väljunud reiskatamaraani kapten teatas kell 14.15 veeteede ameti liikluskontrolli teenistusele, et 3,9 meremiili kaugusel kesklinna sadama värvatest on üldkasutataval laevateel takistus. Kapteni teatel ulpis laintel vabalt luikvalge lõbusõidukaater parda-numbriga EAM 5132, selle ümber sulistas aadama- ja eevaülikondades supelsaksu.

Reisilaeva kapten sai liikluskontrollist juhised vähendada laeva käiku ja ujujatest ohutult mööduda: esmasel muljel olnud vees enam kui tosin lõbutsejat. Kohe sai toimuvast teate veeteede ameti laevakontrolli osakonna kaatri "EVA 010" meeskond, kes väljus Pirita sadamast olukorraga tutvuma.

Kell 14.45 jõudis "EVA 010" lõbutsejate kaatri juurde, selleks ajaks oli otsitav triivinud Kopli suunas, kuid oli ikka veel ohtlikult laevateel läheduses. Arvukas seltskond kaatri ahtril oli aga sättinud end isuäratavat õhtusööki maitsma.

"EVA 010" kapten Sulev Nuutman kinnitas hiljem, et kaater takistas reiskatamaraani teed Tallinna liinidel kolmanda poi asupaiga vahetus läheduses. Kapten ütles, et suve jooksul on olnud teisigi juhtumeid, kus meresõiduks vajalike kogemuste ja oskusteta lõbusõitjad Tallinna niigi tihedalt kasutatavatel laevateedel peamiselt teadmatusest liiklust takistavad. Paadihuligaanid ei kuula reeglina eetrit ja kui neil raadio rupkanurgas krõbisebki, siis tavaliselt teadmatusest vales kanalil. Sellest tulenevalt pole võimalik neid ka hoiatada.

Lõbusõidukaatri EAM 5132 kapteni antud seletustest veeteede ameti ja piirivalve töötajatele ilmses, et mees ei teadnud üldse, mis on laevateel ja kuidas seda kasutatakse. Kui "EVA 010" kapten andis korralduse laevuke kiirelt Viimsi poolsaare poole kalda alla ajada, kurtis paadiomanik, et teda kiusatakse. Ta ei uskunud kuidagi, et lähenemas on järjekordne katamaran, vaid avaldas arvamust, et ametimehed teevad poide vahel mingit poliitikat. Kaatri kapteni sõnul olid lõbusa väljasõidu põhjustajaks Odessast saabunud külalised, kellele ta Tallinna lahe võlusid demonstreeris.

**Küllike Rooväli**  
Liiklushuligaani puhkeag: laevateel lõbutsenud kaatri omanik on hommikuks rumaluste tegemise lõpetanud ja naudib kaatri kõhus õiglase und.



## Politseiladu paatidest pungil

Suurde lattu Stockholmi Hammarbyhamnis on pressitud umbes 40 varastatud või mahajäetud paati, mis merepolitsei on leidnud saarestikus patrullides.

"Varastatud paatide eest hoolditseta on saanud meie peaasjaks. Siiani on neid aasta jooksul laos olnud 100 ringis," jutustab Stefan Ahlgren merepolitseist.

Paate säilitatakse laos, kuni seaduslikud omanikud on üles leitud. Töö on läinud raskemaks sestpeale, kui paadiregister kaotati. Kui omanikke üles ei leita, müüakse paadid ülejääkide realiseerimisena.

Igal aastal varastatakse Stockholmi läänis 1500 paadi ringis. Kõigest kümnendik vargustest selgitatakse välja.

Et varastatud paati kergemini tagasi saada, soovib Stefan Ahlgren paadiomanikel üles märkida nii paadi kui ka mootori tehase numbrid ja kõige parem, märgistada nähtaval kohal, paadinumbriga.

Hea idee võib olla ka ühinemine vabatahtliku lõbusõidupaadiregistriga.

"Metro", 3. august

## Suurkülustus Nynäshamnis

"Queen Elisabeth II" on oma 293 m pikkusega maailma suurim reisilaev. Täna sildub ta väljapool Nynäshamni. Laev on nii suur, et ei saa Stockholmi sadamasse sõita. Sel liikuvall lõbupaleel on 13 tekki, 14 lifti, 5 restorani, 8 baari, 106 "ühikäelise bandiiti", 3 ujumisbasseini ja 500 kohaga kino. 50-ndate kesk-Šotimaal ehitatud laev mahutab 1790 reisijat, sel on ca 1000-liikmeline laevapere.

"Metro", 2. august

## Veel kaks ülikiiret laeva

"Kvaerner Masa Yards" ja "Attica Enterprises" kirjutasid alla 200 miljoni dollarisele lepingule kahe superkiire reisi-autolaeva ehitamiseks.

Neid hakatakse ehitama Turku Uues tehases ning valmis peaksid need saama 1998. a. Nimeks on pakutud "SuperFast III" ja "SuperFast IV". Need laevad on plaanitud veidi suuremana olemasolevaist SF I ja SF II, mis valmisid möödunud aastal Saksamaal "Bremer Vulkan" tehases. (Tehast ennast see pankrotist ei päästnud, "Masa Yards" löikas konkurendi probleemidest kasu.)

"Kvaerner" oli varem teatanud oma otsusest vallandada Turku tehases sügisel 500 inimest, sest kõigile ei jätku tööd. Kuid see tellimus koos Soome marga kursi langusega ning Soome valitsuse otsusega viia sisse 9%-line laevaehitussubsidiium muutis tehase olukorda. Soome kaubandus- ja tööstusminister on küll väitnud, et Soome ei suuda seda subsidiiumi maksta alates septembrist, nagu teised Euroopa Liidu riigid on seda otsustanud.

"Fairplay", juuli 1996

## Rotterdam sadamast

Rotterdam sadamavõimud on teatanud oma otsusest investeerida 1996. aastal ca 350 miljonit kuldnat (205 miljonit dollarit) sadama infrastruktuuri arendamise projektidesse. Seda on tunduvalt vähem kui 1995. aastal ning see märgib sadamavõimude otsust muuta oma roll sadamas *landlordist port manageriks*.

1995. aastal oli Rotterdami sadama kasumiks näidatud 46 miljonit kuldnat, 1994. aastal oli see olnud vaid 1,7 miljonit. 1996. aasta algul tekkisid Rotterdami sadamavõimudel lahk- arvamused valitsusega. Nimelt taotlesid nad teataval määral vabasadamana staatust, et kergendada bürokraatiat, mis on tingitud sellest, et suuruse tõttu tuleb sadama tegevuses järgida mitme eri provintsi seadusi. Seda mõõndust sadamale ei tehtud.

Rotterdam sadama väljaarendamine *landlord-tüüpi* sadamaks on olnud eeskujuks ka Tallinna Sadamale. "Fairplay"

Siiani on selliseid päästetööd korraldanud asjaomased firmad eritehnikaga ja loomulikult vastava tasu eest.

"EVA 010" kapten Sulev Nuutman ütles ajakirjanikule järgmisel päeval, et alkoholihoobe kahtlust tal laeva meeskonna suhtes polnud: "Kloogaranna" meeskond oli päästmise ajal teki töötamas ja "kõik seisid sirgelt".

Samal õhtul "Kloogaranna" tehtud tuukriülevaatusel avastati laeva korpusest värvivigastusi ja põhja alt üks suurem mõlk. Vigastusi, mis edasist navigatsiooni ohustanuks, ei ilmnenu. Küll olid aga peale avariid seadusjärgselt kehtivuse kaotanud laeva registridokumendid ja seega ka veeteede ameti väljaantav sõiduluba.

Kuigi õnneliku mereõnnetuse tagajärjed jäid õnneks tagasihoidlikeks, pole siiani teada antud avari põhjust. Kas laevuke oli kai äärest omapäi valla pääsenud või muul põhjusel hooleta ja juhtimiseta jäetud ning seetõttu kividelt triivunud? Mingit ametlikku informatsiooni õnnetuse põhjuste kohta pole avalikkusele siiani antud. See on tekitanud mereringkondades arvamuse, et ega selle Aegna laeva karilesõiduga kõik ikka päris korras pole.

**Küllike Rooväli**

## Reisijad evakueeriti madalikule

### sattunud laevalt

Eile õhtul lõpetati 935 reisi- ja laevapere liikme evakuatsioon Veni ja Landskrona vahel madalikule sattunud merematkelaevalt "Gripsholm".

"Gripsholmi" järelevaatus näitas, et kruvi ei saanud madalikule sõidul vigastada. Seetõttu saab laeva lahti tõmmata niipea, kui osa kütust on laevast välja pumbatud.

Reisijate evakuatsioon alustati lõuna paiku. Nad viidi Landskronasse laeva oma 12-meetrise mootorpaadiga, edasi aga bussiga Kopenhageenis ja Kieli.

Enamik reisijaid oli tulnud Saksamaalt ja Ukrainast, kapten ja osa laevapere on norralased.

"Gripsholm" tuli Kopenhagenist ja oli teel Kieli, kui ta üleile õhtul sõitis üle Oresundi liivamadalikule.

"Metro", 6. august

\*\*\*

Sama päeva "Dagens Nyheter" käsitles juhtumit pikemas artiklis, teatades, et "Gripsholm" istus madalikul 300 m laevateest kõrval. Üksik operaatori, Bremeni "Transocean Turisti" ametnik ei tahtnud madalikule sõidu põhjust kommenteerida. Üksnes Helsingborgi politsei oli lisanud, et sel pole pistmist alkoholiga. "Dagens Nyheteri" teatel oli enamik üle 600 reisijast saklased, kuid Bahama lipu all sõitva laeva laevaperes on esindatud 42 rahvust.

Laevaomanik on "Cunardlines" ning 1964. aastal Prantsusmaal ehitatud laev kandis veel kaks nädalat enne juhtumit nime "Sagafjord". Varem sama operaatori käes olnud Ameerika-laeva "Gripsholm" järgi, mida Saksamaal hästi tunt, anti teisele laevale sama nimi.

Vilepäevane merematke Bremerhaven-Oslo-Kopenhageen-Kiel oleks lõppenud esmaspäeva hommikul ning samal päeval oleks alanud uus Peterburi, kuid madalikule sõideti pühapäeval, kui enamik reisijaid viibis õhtusõõgilauas.

**Madli Vitismann**

Kaks viimast ESTOt on olnud Eestis näha peamiselt telepildi vahendusel, seekordne oli aga kättesaadavas kauguses. Mõnele päevale oli kuhjatud sedavõrd palju erilisi üritusi, et paratamatu valik neist andis igaühele oma pildi.

**Stockholmis**

koondus ESTO peale maitsekalt korraldatud avamiskontserti kompaktselt konverentsikeskusesse, kus olid näitused, infolaud, väiksemad kokkusaamised ja kohvik. Saalid, milles toimusid kontserdid ja etendused, olid kuni kvartali kaugusel. Seetõttu võis konverentsikeskuse ümber ja lähimate bussipeatuseni kohata elavalt vestlevaid seltskondi, ESTO kaart rinnas. Vaid õhtune kokkusaamiskoht – salakõrts – asus kaugemal, ent sinna sõites buss oli pärast kontserti eestkeelset juttu täis.

Stockholmi eestlased püüdsid toimuvast võimalikult palju osa saada, seetõttu oli tiheda ajakava tõtu üksteisest mõõda kiirus-tajate põhiline tervitus: "Kas sa juba käisid? Lähed sa ka...?" Saalid olid täis. Palju loodeti von Krahli teatri etendusest – pea ainus kodumaine kaup! –, kuid asjata. Seevastu kirjandusõhtu ja Kanada eestlaste laulukava teenisid sooja kaasaelamise ja pisimategi nüansside

# ESTO – võõrsil ja kodus

publikupoolse äramärgimise.

Konverentsikeskuses said kokku ka väiksemad seltskonnad. Kodueestlastelgi kulunuks kuulda, missuguseid etteheiteid tehti Eesti ametisikutele näiteks siiras abistamissoovi ilmutanud Välis-Eesti Sotsiaaltöötajate Koondivise kogunemisel.

Mitmeid üritusi kaunistas Eesti kõrgeima ametisiku kohalviibimine. President pidas avamisel ilusa kõne, lubas endale head äraolekut konverentsikeskuse kohvikus, kuulas suure tähelepanuga väliseesti kirjanike esinemist ja kinkis Eesti Majale eestikeelse gloobuse.

**Tallinnas**

oli ESTO mõõda linna laiali ja koondus peale avamist Raekoja platsil ainult laulupeoks. Samuti näitused, etendused, kontserdid – palju ja üheaegselt. (Kurb oli küll kavast lugeda, et mere-museumil oli välja pakkuda üksnes tavaline ekspositsioon.) Ning väiksemate seltskondade kokkusaamised: koolide, seltside, sõjapäraade kokkutulekud. Ja samuti mitu kihistust: paraadpool kontsertide ja etendustega, sh. Maailma Noorte-



Suvi tuli Stockholmi ESTO avapäevaks. Stadshuseti aias arvati olevat üle tuhande inimese.

koori kontserdid ja ball, mille pilethinnad mitte väiksemad kui Stockholmi üritustel. Salakõrtsi ainult estolastele Eestis ei olnud: sellest, mida korraldajad välja pakkusid, tuli välja vaid ühe ööklubi täiendav reklaamivõimalus.

Palju rõõmu pakkusid eakatele vilistlaste koolide kokkutulekud, näiteks Westholmi koolis oli koos ühe saja sõjaeelse vilistlaste. Viimase lennu enne

sõda oli lõpetanud Ameerika laevaehitaja Heino Valvur, eelviimase presidendi eelmine, merendushuviline käsundusohvitser Paavo Loosberg.

President osales ka: pidas laulupeol ilusa kõne. Ent ta liitis sellele veel teise – valimiseelse kihutuskõne, mis ei olnud enam ilus. Aga järgmist ESTOt näitab jälle üksnes telepilt.

**Madli Vitismann**



Ka kolmas põlvkond laulab eesti keeles – ansambel „Lehmapoisid“ Scala teatrilaval.



Avamine Tallinnas: eestlaste päritolumaade lipud Raekoja nurgal.



Üllatusetendus Stockholmi salakõrtsis Wasahallenis.



Wikmani poisid: Westholmi gümnaasiumi sõjaeelsed vilistlased sätivad end ühispildile.

## Tallinn on siiski ilus sadamalinn

Niimoodi ta paistab tõesti – ütle mis ütled – sõites Russalkast mööda, ikka edasi Pirita silla ja jõesuudme poole, kust tuleb järsku paremale pöörata kohta, mida Pirita-Koseks kutsutakse. Russalka juurest alates on ju sadam näha, paistavad kraanad, laevasilutid ja purjekad, luiged ujuvad, kivid mõnulevad vees. Igale eestlasele, igale estolasele on see võrratu vaatepilt.

Meie väikebussis on 11. augustil kella kümne paiku hommikul peale autojuhi ainult kolm sõitjat. Kolm kunagist flakipoissi: kaks neist teenisid kõrvuti oma 3,7-sentimeetrisel, kolmandal oli kasutada-käsitada nn. soolovierling, mille mürsud olid kahestimeetrise läbimõõduga. Kõigi kolme kodumaa on siin, ainult et see soolovierlingi mees elab nüüd Californias, USA-s ja on j ä l l e siin.

Suviselt päikesepaistelisest Pärnust oli Pirita-Kosele sõitjad teisigi. Kes olid oma vahipäevad ette ära teinud nagu siinkirjutaja, kes tuli pensionärina isiklikul automobiilil, kes sõitis rongiga.

Meie, helferite neljas kokkutulek ei olnud üldse suur, ta uppus kaelanil üleüldise kena ESTO sisse ära ja mitte ükski ajaleht pole seda siiani ära märkinud. Ja milleks? Ei olnud seal lugupeetud sõjalaaloprofessorit Rein Helmet, ei olnud ühtki Eesti kõrgemat sõjaväelast, nagu 1994. aasta kokkutulekul, ei olnud ka mitte kedagi Saksa saatkonnast. Aga olime me i s e v ä l l i s - ja kodu-Eestist.

Paljudel-paljudel sadadele, kui mitte tuhandetele oli 1944. a. sügisel nende e s i m e s e k s merereisialuseks mingi saksa dessantlaev või kaubaaurik. Ja kõik nad olid ainult r e i s i j a d. Reisijad tundmatusse. Nad kõik lootsid, et väike Eesti saab vabaks, kas või mingilgi moel, mingilgi viisil. Lootsid asjalt. Nüüd oldi rõõmsad, lapselikult rõõmsad, et elus ja suhteliselt terve ollakse! No mida sa, inime, veel paremat tahta oskad?!

Kui nüüd Pärnu sadamas mõnda lausa "alasti" piirivalvekaatrit näed, mõnda väiksemat sõjalaeva, siis mõtled tahtmatult aastakümneid tagasi ja asetad mõttes nende võõri või ahtrisse tollesama neljatorulise Vierlingi, kui paremat saada pole. Me ei vaja relvi mitte kellegi ründamiseks, vaid kaitseks ja t e a d m i s e k s, et meil r e l v a d o n.

Kuuldavasti seesama sõja kaotanud Saksamaa pole meid siiski unustanud. Omal peenel demokraatlikul moel andvat (kinkivat, müüvat?) ta meile taas kaks väiksemat sõjalaeva. Aitäh sellegi eest!

Aga, tagasi sõites, sedasama teed, Russalkast mööda, koju Pärnusse, näed ja tunnetad veel kord, et pea- ja sadamalinn Tallinn on t õ e l l i s e l t ilus.

**Otto Taul**

**Viljo Anslan.**  
**Auk raudses eesriides.**  
Kujundanud V. Anslan.  
AS Valmar, Paide 1996,  
286 lk.

Suvel ilmus Viljo Anslani järjekordne merehõnguline juturaamat "Auk raudses eesriides". Seekord on autori tähelepanu pälvinud poliitilise seikleja või vabaduseotsija tüüpi inimesed, kes (mere)meheliku väärtushinnangu esindajatena ei ole katlakütja tüüpi mõtisklejad-õõnestajad, vaid teistmoodi – tegutsejad.

Varasemast tuttavamoeline Volter Parkenson alustab oma tegevust ses jutus äratuntaval Läänemaal. Seal algab ka seiklemine laia ja vabasse maailma, osalemas kahtlase olekuga Robi-Ruudi Infeld-Kabanen, Krivoi Rogist pärit piirivalvur Pjotr

Vassiljevits Lopuuga ja traalpaat TRP1558. Seekordses raamatus on sündmusi, mõtteid, õpetussõnu, väljamaaja omakeelseid tsitaate ja muiduvaimukusi nii palju, et jätkuks mõne teisegi paksu kõite jaoks. Aga siin nad on – kõik läbisegi ja üksteise otas ja üksteisega läbi põimunud.

Raamatus on natuke kõike: rannaküla elu ja sealset mitmepalgelist filosoofiat, öndsat kolhoosikorda, "kuiva seadust" enne selle ametlikku väljakuulutamist, "Ookeani" ja "Eströbpromi" asjaajamist, onupojapoliitikat ja rahvuslikku vaenu, aga ka natuke sõbralikumaid ja intiimsemaid suhteid.

Põhiline on meresõit. See algab pärast intsidenti nõukogude piirivalvuriga, lõikab üle koduse Läänemere, põikab Roots, Trelleborgi. Kui

sealsed suguvennad siinseid vabaduseotsijaid viisakalt edasi saadavad, pannakse kurss maha üle Atlandi seilamiseks. Ka sellega saadakse edukalt toime, tormist eluga läbi ning lõpuks Halifaxi kai äärde.

Vahepeal leiavad meenutamist mitmesugused üleelamised vastavalt sellele, mis elul seekord ühte paati pandud meestele varasemast varuks olnud. Arvata võib, et hakkajatel ja oma kohta otsivatel isikudel on ka varem meenutamist väärt elujuhtumeid olnud. Loomulikult on Volteri-nimelisel meenutusi ja õpetusi eelnevatest ookeanikalapüügipäevadest kui varrukast raputada.

Robi-Rudolf on oma elu jooksul jõudnud Karu-koolis käia, mingit Kesk-Aasia baid orjata, dokumente vahetada ja lõpuks koju tagasi põgene-

miselgi õnnestuda. Vaene õnnetu rahvavaenlaste punti tõmmatud Petja on see-eest õigusega uhke oma proletaarsele päritolule ning kogu perekonna revolutsioonilisele minevikule. Kõik kolm on mehed nagu muistegi.

Omaette kinolik on see osa raamatust, mida võiks parafraseerida "Eestlaste seiklused vabas maailmas". Keegi on välisvendade käest küll kõvasti sakkida saanud. Nii, et see ka hiljem pole lasknud vähematki andeksandi leida. (Muidugi on see kommuks kahtlustamine, eriti sulaselge näkkupaiskamine jube kogeda, eriti neil, keda kaks kuulsusrikast organisatsiooni väananud.)

Aga elu läheb edasi ja eesti mees, saati veel meremees, häтта ei jää. Leiab (ikka kõik kolm koos) hoopis tänu hohlli leitud armastusele

Nancyt töö soojas ja mõnuses Miami kandis ja hakkab head raha tegema. Mis sest siis ikka, et tuleb välja – tegu on hoopis narkootikumikaubandusega. See kaks eesti meest lõpuks tagasi vabaks saama hakkavasse Eestisse ka toob.

Päris lahe lugemine on. Niisamasuguse natuke mitte-üleliia-dramatiseeriva tooniga, kui oli kunagi Silver Anniko "Rusikad". Meresõit on see, mis autoril vaieldamatult professionaalselt paberile tuleb. Kellel siis veel! Hea, et ikka keegi on, kes mereasjadest seesõlnuna kirjutab. Aga kirjavead võtavad küll osa lugemismõnust ära. Sinna ei saa midagi muud parata, kui et järgmises trükis lasta need ära parandada.

**Reet Naber**

## Harald Aksbergi mälestuseks



**HARALD AKSBERG**

17. augustil suri Danderydi haiglas Stockholmis oma 87. eluaastal kaluripaadiehita ja krikumees Harald Aksberg.

Harald Aksberg sündis 26. oktoobril 1909 Aksi saarel lasterikkas kaluripaadide ehitaja perekonnas seitsme

venna ja ühe õe hulgas kolmanda pojana.

Hariduse andmiseks nii oma kui ka teiste Aksi saare lastele organiseeris Harald isa oma kullul 6-klassilise algkooli, mis alustas tegevust ta enda majas. Õppimisest vabal ajal abistas Harald vanaema kalapüügil ja paatide ehitamisel. Kooli lõpetanud, oli Harald järgmisel hommikul töötoas isa kõrval oma esimest paati ehitamas. Juba kuueteistkümnendal täitis Harald oma kodusaares Statistika Büroo kalanduskorrespondendi ülesandeid ja oli ühtlasi ka Aksi saare kalurite usaldusmehiks saagi Tallinna turule toimetamisel. Peagi kutsuti ta Prangli saarele Kalurite Ühingu uuele kalaveopaadile "Viigar" motoristiks ja kalamüüjaks.

meresides Toolsel ja Vaindloo saarel, siirdus ta kaugetele randadele, sõites mootorpurjekal "Mars" motoristina Euroopa sadamate vahel.

1934. a. meelitasid kodusaares Haraldit tagasi Aksile, kus ta tegeles lõhe-, angerja- ja siiapüügiga Põhjaranniku vetes. Head kalaveed meelitasid Haraldit kodusaareselt Lohusallu, kuhu ta kavatses elama jääda ja kalapaaditööstuse luua. Kui sinna rajati Vene baasid, oli Harald sunnitud pöörduma tagasi kodusaares.

1937. aastal abiellus Harald Jõelähtne kirikus õmblejanna Helmi Klamasega Rammu saarelt ja see õnnistatud kooselu kestis kuni Haraldil surmani. Nende abielust on kasvanud neli poega ja kümme pojalast.

1944. aastal jättis Harald

oma kodusaares ja asus elama Soome Uusikaupunkisse, kus tegeles sealsete saarte elanike postivedamisega. Sügisel oli ta sunnitud Soomest põgenema üle Botnia lahe Rootsi Öregrundi. 1945. a. varakevadell viis teekond Söderhamni põgenikelaagrist Lidingöle Gustafsson-Anderssoni laevade-paatide ehitusdokki, kus tuli alustada sõjalaevade remondiga. Sõja järel algas seal lõbusõidupaatide ehitamine. Paar aastat hiljem asus Harald uuele töökohale Bröderna Molanderi paaditööstusesse, kuhu jäi kuni pensionile minekuni. Talvel 1958 aitas Harald ehitada 16 m pikkust luksusjahuti, kuulsat Rootsi võidusõidupurjekat "Dione" Grönsta paaditööstuses. Paadiehitajana kuulus Haraldile ka mootorite paatidesse mon-

teerimine ja elektrisüsteemide sisseseadmine.

Pärast päevatööd ehitas Harald kodutöökojas veel paate oma tarbeks ja ka tellimise peale. Haraldil uurija- ja leiutajahing tundis oma töötulemustest palju rõõmu ja rahuldust.

Kutsetöö kõrval on Harald Aksberg töötanud paarkümment aastat EELK-i Stockholm koguduse kirikuvanemana. Alates 1980. aastast oli ta Eesti Kalurite Koondise esimees. Ta on kirjutanud koduloo-uurimise ja paadiehituse alaseid artikleid Stockholmis "Eesti Päevalehes" ja ajakirjas "Eesti Kalur" ning koguteoses "Eesti kalanduse minevikust".

Harald Aksbergi jäävad leinama tema abikaasa Helmi, pojad perekondadega, õde, vennad, kümme pojalast ja üks lapselapselaps ning kaluritest sõprade pere paljudel maadel.

Elmar Pettai

### 9. septembril seisid RE Tallinna Sadam sadamates:

#### Kesklinna sadamas

"Alexius II" (Malta) — laadis rauda  
"Eser Kaptanoglu" (Türgi) — laadis rikastatud rauamaaki

#### Muuga sadamas

Tanker "Rosa Damato" (Itaalia) — laadis naftat  
Tanker "Dana Ustern" (Saksa) — laadis naftat  
Tanker "Siiri" (Soome) — lossis bensiini

### Kes meil käivad

"Kapalna Vilbrus" (Poola) — laadis väetist  
"Ar-Rabu" (India) — laadis paberit  
Kolm laeva ootas reidil.

#### Kopli sadamas

"Dolnati" (Norra) — laadis naftat  
"Kika" (Küpros) — lossis pigi  
"Mets" (San Vincent) — lossis soola  
"Viola II" (Eesti) — lossis soola

#### Paldiski sadamas

Praam "Polar" (Rootsi) — laadis puitu



**Uus restoran vanal aurulaeval!!!**

Lootsi 17, Admiraliteedi bassein  
AVATUD 12-24

Salongid 56 kohta • Öllekubrik 20 kohta  
Suvetekk 40 kohta

**Reserveerimine 8 25 060066**



**TALLINK**  
EstLine



**INREKO**  
INREKO LAEVA AS



**ESTMA**



### Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 9. septembril:

### Neile, kes ootavad...

"ELMAR KIVISTIK" — teel Dakarist Bandar Imam Homeinisse  
"ALEKSANDER ABERG" — teel Göteborgist Baton Rouge'i  
"PAUL KERES" — teel São Francisco do Sulist Finisterresse  
"KRISTJAN PALUSALU" — teel Suezist Ust-Dunaiskisse  
"GUSTAV SULE" — teel Paranaguast Gdyniasse  
"ALEKSANDER KOLMPERE" — teel Varnast Aasovi-Musta mere basseini  
"HAAPSAALU" — Peterburis  
"VILJANDI" — Providence'is  
"RAKVERE" — Helsingis  
"NARVA" — teel Veracruzist Antwerpenisse  
"VALGA" — Morehead Citys  
"SAKALA" — St. Malos  
"SOMPA" — teel Porto Margherast Constantzasse

"KEHRA" — teel Tunisest Roueni  
"KUIVASTU" — remondis Vene-Balti sadamas  
"KUUSALU" — Doualasse  
"PARILA" — Pireuses  
"RAKKE" — teel Lomest Fortalezasse  
"VALKLA" — teel Rouenist Doualasse  
"PIHTLA" — teel Rio Grandest Callaosse  
"NAISSAAR" — teel Bandirmast Terneuzeni  
"VAINDLO" — La Nouvelle'is  
"KASSARI" — teel Port San Louisist Marseille'sse  
"MUHU" — Istanbulis  
"ABRUKA" — teel Dordrechtist Tallinna  
"VILSANDI" — teel Imminghamist Tarragonasse  
"MUUGA" — teel Tallinnast Felixstowe'sse  
"VIRTUSU" — teel Antwerpenist Stockholmist  
"KALANA" — teel Hamburgist Muuga sadamasse

"KAPTEN KONGA" — Drammenis  
"KAPTEN VOOLENS" — remondis Peetri sadamas  
"MEHAANIK KRULL" — teel Stockholmist Antwerpenisse  
"KESSULAI" — teel Århusist Muuga sadamasse  
"VIIRELAI" — teel Tallinnast Rotterdamist  
"SUURLAI" — teel Antwerpenist Vanasadamasse  
"PAKRI" — teel Ceutast Corsori  
"KABALA" — Ambarlis  
"MOHNI" — teel Ceutast Raumasse  
"RAPLA" — teel Ripostost Aveirosse  
"SOODLA" — teel Tilburyst Ceutasse  
"KLOOGA" — teel Szczecinist Istanbulist  
"TRANSESTONIA" — Århusis  
"DONATA" — Muuga sadamas

Väljaandja  
Eesti  
Meremeeste Liit

\*Meremehe\* üksiknumbreid saab osta ka Meremuuseumi kassast.

Arvutiküljendus: Märt Kullo, montaaž: Merle Pihlakas

Järgmine number ilmub oktoobris

Toimetuse postiaadress: EE0001 Tallinn, Pikk 70, „Meremees“ tel./faks 6 461 318

Toimetuse asukoht: Pärnu mnt. 67a, trükikojakorpus

Valvetoimetaja on kohal teisipäeviti kell 15-18

Mobiltelefon: 8-25-238 088; peiler: 40710 (operaatori telefon: 6304050)

\*Printall\* Tellimuse nr. 3938 Toimetaja MADLI VITISMANN