



MEREMEES

Ilmub (vaheajaga)
alates 1950. aasta
21. juulist

Nr. 2 (917)

Teisipäev, 4. veebruar 1992

Hind 1,5 rubla

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ Sadamaülema jutul lk. 2
- ☛ Kolm nädalat BIMCO-s lk. 3
- ☛ Turismimessil Helsingis lk. 4
- ☛ Tahad sõita, maksa! lk. 5
- ☛ Tunnetest ja rahast lk. 6
- ☛ Töötoajutt III lk. 7
- ☛ Roslageni purjekad lk. 7
- ☛ Ostaks õige kahuri? lk. 8



Kaks nädalat tagasi tuli "Dagens Industri" abisaadetis Kalasadamasse — lähemalt lk. 6.
Nädal tagasi harjutati mitmesuguste meeskondade koostööd kütuse lossimisel juba Uussadamas — nüüd Muuga sadamas —, lähemalt lk. 2

Eesti Meremeeste Liidus



se seisu". Põhikirjajärgsed eesmärgid on mõned juba elu enese poolt kaasa aidatuna ellu viidud (mis näitab omaaegse suunaseadmise reaalsust), samas aga on Liidu liikmetel tekkinud teatud segadus koondise määratle-

raha, tööd tehakse ühiskondlikel alustel, on kasutegur jäänud suhteliselt väikeseks.
Pärnu osakonna esindaja Arno Kase muhedal, kuid kindlal juhtimisel arutlesid kokku tulnud 72 meest ja

lehe vajalikkuse ning Roomassaare sadama tulevase 100. juubeli küsimuseni välja.
Sõnavõttudest selgus, kui väga ikkagi oleks vaja tegusat mere- ja kalamehi ühendavat organisatsiooni ("merd

kindlad pole ei tööandjate-töövõtjate vahekorrad ega muudki probleemid. Vastu võeti resolutsioonid (loobuda otsustati poliitilistest avaldustest ning tegelda konkreetsete valupunktidega).
Valiti 21-liikmeline voliko-

Sadama ülema jutul

Uussadama, nüüd Muuga sadama ülem ANATOLI KANAJEV, palun rääkige sadama tulevikuväljavaadetest ja võimalustest.

Voiks alustada kasvõi sellest, et täna tuli meile sisse esimene laev Soomest "Nestelt" saadava masuudiga. Esimene partii on 3500 tonni, üldse peaks seda saabuma 100 000 tonni ringis. Sadamas on üks kai masuudi vastuvõtuks kohaldatud, siit viiakse see autodega tarbijale. Tulevikus on kavatsus sadamasse ehitada mitu terminali, ühe neist ehitab aktsiaselts, mille moodustavad "Eesti Kütus" ja "Neste", ette nähtud on väga suur mahuti.

Muuga sadam on nüüd ühtse Tallinna Sadama koosseisus, kusjuures jääme ilmselt iseseisvaks juriidiliseks isikuks. Ühinemise eesmärgist räägib peadirektor Palu teile küllap põhjalikumalt. Kui lühidalt öelda, siis on eesmärk koordineerida sadamate arengukontseptsioone, hoida ühtset suunda, ajada ühtset hinnapoliitikat, ühtlustada tariife, samuti jaotada sadamate vahel tööd — et ei võisteldaks ühe ja sama kauba töötlemises. Sadamad peavad spetsialiseeruma.

Muuga sadamast saab eelkõige kaubasadam nii Eestisse tuleva impordi kui siit lähtuva ekspordi mõttes. Tähtis on ka transiit Venemaale, Valgevenesse, Ukrainasse ja teistesse endise N. Liidu riikidesse.

Tulevikus on tõenäoliselt siiski perspektiivikas vabasadam staatus. Meil on juba olnud hulk kohtumisi

loodavate aktsiaseltside kapitaliga. Võtame või kivisõeterminali. Praegu on meil ettepanekud mitmelt üsna suurelt ja tuntud itaalia, Saksa, Rootsi ja Soome firmalt, kes on huvitatud kindlast paigast Venemaalt ostetava kivisõe laadimiseks. Samamoodi on asjast huvitatud ka kaevandused, kes vajavad kindlat kohta oma kauba ekspordiks saatmiseks. Selle kapitalikontsentratsiooni osusel on kavas vastava terminali ehitamine.

Kas teie sadamas on piisavalt ruumi, et teised firmad ehitada saaksid?

Juba mitu firmat rendib meilt territooriumi, et tootmisvõimsusi arendada. Tuleb ka kauplusi — nii meremeeste kui sadamatöötajate tarvis. Samuti ehitatakse administratiivhoonet, kus sadamas tegutsevad firmad, ütleme näiteks "Inflot", saavad oma klientidega töötamiseks ruume üürida.

Muugale tehti ju algul suur elevaator. Kas edaspidi töödeldakse teil palju teravilja?

Ma arvan, et jah. Sest teist niisugust elevaatorit polnud ju terves N. Liidus, mitte ainult lähikonnas. Üks väiksem on Odessas, teine Novorossiiskis, rohkem sadamaelevaatoreid polegi. Meil on parim ja tänapäevaseim tehniline lahendus. Usun, et meie elevaator on ka tulevikus koormatud. Põhimõtteliselt saab seda mõlemas suunas kasutada.

Kas ka puuvilja saabumist on veel kunagi ette näha?

Eelmisest aastast jäi puuvilja märgatavalt vähemaks

läbi Eesti riigi ja mis toob raha sisse. See on väga tulutoov ettevõtmine. Hamburgi või Rotterdami sadamad toovad ju oma linnadele ja riikidele suurt tulu. Sama lugu peab olema meie sadamaga.

Kas sadama areng puutub ka Viimsi valda?

Sadam asub kokku nelja haldusüksuse pinnal: üks on Maardu linn, teine Tallinn, kolmas Viimsi vald ja neljas Harju maakond. Sa-

chitamata, sest puudub lainemurdja?

See probleem püsib. Esimene järk avati 1986. aastal. 2005.—2010. aastaks oleks sadam pidanud olema välja ehitatud, ja lainemurdja sealhulgas. Aga tsentraliseeritud finantseerimine lõppes juba hulk aega tagasi. Usun siiski, et projekterimisel tehtud töö ei lähe kaotsi. Tõenäoliselt leitakse tulevikus vajalikud summad

seoses sadama arenguga tekib ka uusi töökohti. Spetsialiste tuleb igatahes maksimaalselt säilitada.

Teie töötajatel olevat kenad soodustused — apelsinid, (varemalt) lõunasöögi- raha 5 rubla, lisaks sotsiaal-kultuurilise fondi hüved. Kes selle kõik välja on mõtelnud?

Meie, s.t. juhtkond. Me oleme loomulikult huvitatud, et meie töötajad oleksid turumajandusse minekul sotsiaalselt kaitstud. Nõnda siis otsimegi kogu aeg teid, kuidas seda teha. Alguses läksime välja tasuta toitlustamise peale. Ent toiduainete kallinedes leidsime, et see ei ole kõige õigem mõte. Ja otsustasime niivõrd palku suurendada, et inimesed võiksid väarikalt elada. Lisaks maksame 1. jaanuarist alates kuni Eesti raha tulekuni veidi valuutat, s.t. seda teeb ühtmoodi kogu Tallinna Sadam.

Mis puutub muudesse soodustustesse nagu näiteks apelsinid jms., siis püüame tõesti, et osa meie klientide vastavast kaubast läheks meie töötajate jaoks müüki.

Kuidas teil keeleseaduse nõudmistega hakkama saadakse?

Kõva õppimine käib, seda teeb ka kogu juhtkond. Iga päev kaks-kolm tundi.

See on küll raske! Ja mitte ainult keele keerukuse, vaid ka ajanappuse tõttu. Aga selgeks saame kindlasti.

Ja kuidas on lood teiste võõrkeeltega?

Pole väga vigagi. Merekeel on ju inglise keel, ja neet kes välismaalastega tegelevad, saavad hakkama. Esialgu paremini kui eesti keelega...

Kuidas teie defineeriksite mõistet firma ideoloogia?

Tuleb luua tingimused, et firma töötajad võiksid uhked olla, et nad just siin töötavad. Töötajad jälle peaksid firmamainet kalliiks pidama. Et see võimalik oleks, peab firma olema arengus; selleks ka eelkõeldud soodustused. Üldiselt tundub, et meie töötajad suhtuvad oma firmasse üsna hästi, on positiivselt meelestatud; nad tunnevad, et neid hinnatakse.

Küsis Madli Vitismann

Muugale tuli masuudilast esimest korda, seetõttu oli vaja tagada eri talituste sujuv koostöö. Korraga mahtus tüvetõrjujate valvsa pilgu all vooliku ligi 4 tsisternautot



Anatoli Kanajev

dam on nüüd Maardu linna all, aga maa ja vesi asuvad ikka Viimsi poolsaarel. Uued maaeraldused on seal, nii et oleme seotud küll.

Sadama eksploatatsiooni algusest möödus viis aastat. Aga see on lõpuni välja

nii abiobjektide kui lainemurdja ehitamiseks, tuleb see siis eelarvest või sadama enda teenitud rahast. Igatahes on see asi lahendatav.

Kus teie spetsialistid on õppinud ja kust neid tulevikus loodate saada?

Kahjuks on tõesti nii, et sadam vajas spetsialiste, keda Eestis ette ei valmistatud. Nad tulid Venemaalt ja veel suuremal määral Ukrainast. Odessa vastav kõrgkool valmistab ette just inseneriharidusega kaldatöötajaid. Praegu töötab sadam normaalselt — järelikult oleme õiged inimesed valinud.

Uute spetsialistide saamine ei ole nüüd tõesti lihtne küsimus.

Kas koos palgatõusuga tuleb ka koondamine?

Kaadrioolavus meil oli, aga nn. tööjõuturu tekkimisega on see märgatavalt vähenenud. Mis puutub koondamisse, siis töötajate arvu järsku vähenemist ma ausalt öelda ette ei näe, sest



ühe Taani firma esindajatega, kes tegeleb vabasadam kontseptsiooni väljatöötamisega. Lähitulevikus saab see idee loodetavasti teoks.

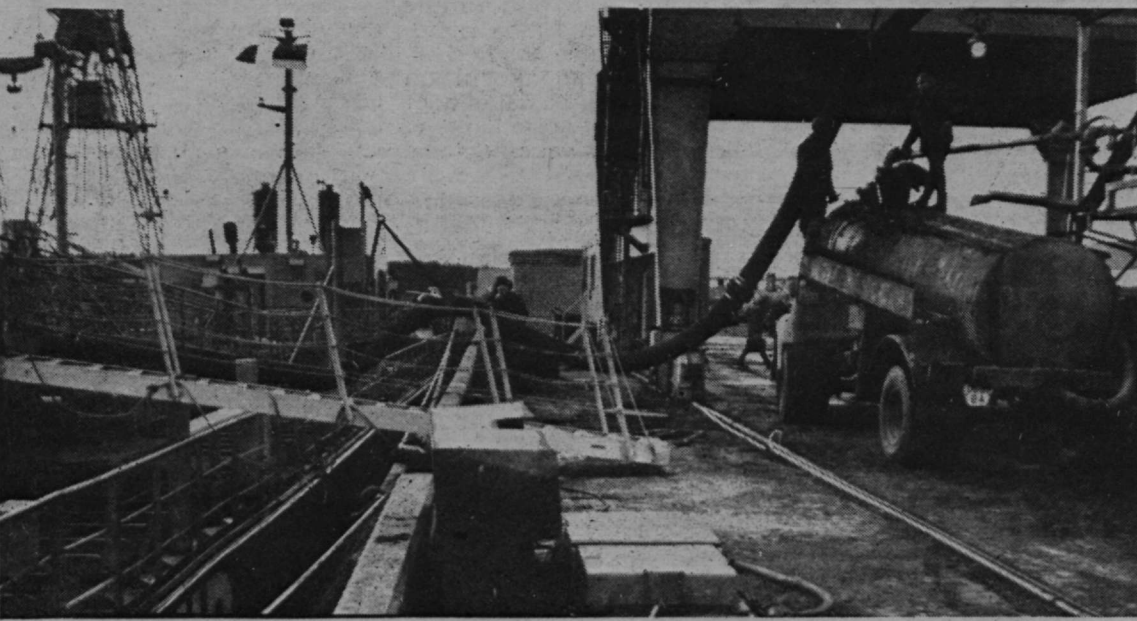
Mis asi on vabasadam? Eelkõige võimaldab see mitut laadi tegevust. Peamine on muidugi sadam kui sadam — kaubalaadungite töötlemine. Aga tuleb samuti kaubandust, vähemal määral ka tööstuslikku tootmist — kõik sadama territooriumil. Spetsiaalsed tollieeskirjad reguleerivad kogu tegevust. See käib nii soodustingimustega tolliladude, laadungite töötlemise kui tootmise kohta.

Ei tule tsentraliseeritud kapitalimahutusi nagu vanaasti, vaid uusi terminale hakatakse ehitama asjast huvitatud partnerite poolt

— n.ö. delikatesside jaoks ei jätkunud enam raha. Aga usun, et kõik seegi kunagi jälle sadamasse jõuab ja ka meie polettidele tagasi tuleb.

Mõnikord on arvatud, et Eestile polegi vaja nii suurt sadamat nagu teie oma. Mida teie sellest arvate?

Arvan, et see on valetõlgendus, vale suhtumine. Kui üks riik asub mere ääres, on ta saatus merega seotud, see aga tähendab sadamaid. See tähendab suhtlemist ja kauplemist välisilmaga, ka Eestis pole ses suhtes erand. Olgu ajad missugused tahes, sadamad on ikka olemas olnud. Saatusel on Tallinnas nüüd suur, tehnoloogilises mõttes kaasaegne sadam. See on jaotussadam, mis eeldab transiitvedusid



Kolm nädalat BIMCO-s

BIMCO (*Baltic and International Maritime Council*) on rahvusvahelises merendusringkondades tuntud ja tunnustatud organisatsioon, mille peakorter on Kopenhaagenis. Seal asuvad BIMCO sekretariaat ja väljaannete toimetus (*BIMCO Publications A/S*). Nende tööd juhivad ja korregeerivad BIMCO peasekretär, kelleks kuni möödunud aasta novembrini oli hr. **Torben C. Skaanild** ning tänu kelle ametlikule kutsele avanes mul võimalus kolme nädala jooksul tutvuda selle firma tööga kohapeal.

Hr. Torben C. Skaanild viib Tallinas Eesti Merelaevanduse külalisena möödunud aasta oktoobris. Tema visiidi kohta oli võimalik lugeda ajalehtedes "Eesti Meremees" ja "Õhtuleht", ning seepärast polegi ehk mõtet pikemalt peatuda selle visiidi eesmärkidel ja tulemustel. Ehk vaid niipalju, et hr. Skaanild huvitus tõsiselt Eesti Merelaevandusest ja selle arenguperspektiividest, aga ka Tallinna sadamatest, nende tulevikust ja arengukontseptsioonidest.

Lahkumisel Tallinnast soovis hr. Skaanild, et kontaktid BIMCO ja Eesti merendusettevõtete vahel oleksid tulevikus tihedad ja tulemusrikkad. Omalt poolt lubas ta selleks teha kõik temast oleneva. Oma sõnade kinnituseks saatiski ta kutse tulla tutvuma BIMCO sekretariaadi tööga Kopenhaagenis.

Kolm nädalat jõulueelses Kopenhaagenis olid täis sisutihedat tööd ja huvitavaid kohtumisi. Mind ümbritsesid toredad inimesed, kes ei väsinud andmast selgitusi oma töö kohta ega vastamast minu küsimustele.

BIMCO-sse saabudes ulatati mulle minu jaoks ettevalmistatud programm, mis kolme nädala jooksul võimaldas mul tutvuda kõigi osakondade tööga, saada igakülgset konsultatsiooni ning täiendada end mitmes valdkonnas. Tänu võimalustele tutvuda kõigi BIMCO-s sisestulevate teleksitega sai mulle põhiliselt selgeks kogu küsimuste ja probleemide spekter, millega BIMCO-l iga päev tuleb kokku puutuda.

See probleemidering on väga lai ja puudutab praktiliselt kõiki valdkondi, mille-

ga tuleb laevaomanikel, maakleritel ning BIMCO-ga assotsieerunud liikmetel tegeleda. Olgu see siis kauba-veolepingute või nende üksikute punktide mittetähtsate konkreetsetel juhtudel, mitmesuguste maksude ebaõige või mittetähtsate tasumine, jääolude või poliitilise olukorra kommentaarid maailma eri piirkondades, soovid tellida üht või teist perioodilist väljaannet, oma-poolne informatsioon riiklikest pühadest oma maa kalendris jne.

Eeltoodud küsimustering

(*Global Communications Network*) "BIMCOM", mille abil on tagatud info kiire hankimine ja edastamine.

BIMCO Publications A/S toimetab mitut perioodilist väljaannet.

Nädalaleht "BIMCO Weekly News" trükitakse kohapeal oma trükikojas. Selles antakse kõige operatiivsemat teavet olukorra kohta maailma eri sadamates, muudatustest sadamamaksudes, *marketingi* uudiseid ning lisaks mitmesugust komertsinfot.

Mahukam ajakiri "BIMCO

likatsioon. Info hankimisel ja süstematiseerimisel on tegevad mitu osakonda: *Services Division*, *Marketing Division*, *On-Line Services* ja *Technical Division*.

Tänuväärset tööd tehakse spetsialistide koolituse alal. Mitmesuguseid kursusi, mis aitavad BIMCO liikmetel olla kursis tänase ja homse merendusega, korraldab BIMCO regulaarselt ning maailma kõigis piirkondades.

Minu töölaud asus BIMCO *Technical Divisionis*. Selle osakonna töötaja mrs. **Catherine B. Christensen**, väga

heste minutite jooksul vajaliku teleksi, faksi või kirja üles leida, ekraanile projitseerida ning ka paberile kopeerida.

Arvestades, et kogu eeltoodud tekst annab BIMCO tööst vaid väga kokkuvõetud ja pögusa ülevaate, saab ilmselt siiski kokkuvõtlikult öelda, et BIMCO-s tehakse palju tööd ja vajalikku tööd, et seal on kompetentne ja võimekas meeskond, et BIMCO ettepanekuid arvestataks ja hinnataks, tal on kõrge maine ning seda hoitakse.

BIMCO sekretariaadis on tõeliselt suurepärase kollektiiv, mis on internatsionaalne selle sõna kaunimas tähenduses. Seal töötavad nii noored kui ka soliidse eas inimesed kõigilt maailma kontinentidelt (peale Antarktika). Neid kõiki ühendab inglise keel, BIMCO töökeel. Peale selle valdavad nad kõik, kes paremini, kes halvemini, ka taani keelt.

Ma naasin Kopenhaagenist vahetult enne jõulupühi, kaasas jõululingitused lastele ja mahukas pakk mitmesugust erialast informatsiooni Eesti Merelaevandusele. Endale jäi aga teadmine, et kolme nädala jooksul esindasin ma Taani Kuningriigi ühes asutuses taasiseseisvunud Eesti Vabariiki ning selle suurimat merendusettevõtet. Loodan, et suutsin seal äratada inimestes huvi Eestimaa eelse ja tänase vastu, tutvustada Eesti probleeme ja muresid nii hästi, kui oskasin. Lahkudes jäi mällu teadmine, et Kopenhaagenisse jäid mitte ainult minu head tuttavad ja kolleegid, vaid ka sõbrad.

Tahaks väga loota, et Eesti Merelaevandus kui BIMCO liige tihendaks oma kontakte selle organisatsiooniga, kasutaks aktiivsemalt BIMCO abi mitmesuguse vajaliku info hankimisel, ning et BIMCO-l oleks ka tagasiside Eesti Merelaevandusega. Sama soovis ka BIMCO peasekretäri asetäitja kapten **Steen Stender Petersen**, sest siiani on side endise N. Liidu merelaevandustega olnud enam kui tagasihoidlik. Selles, et BIMCO oma abist ära ei ütle, võib kindel olla. Selline juba on kord selle organisatsiooni *image*.

Raivo Veskus



BIMCO sekretariaadi hoone

on vaid väike osa probleemistikust, mille lahendamiseks BIMCO tegeleb. Selle järgi, kui võrd aktiivselt kasutatakse BIMCO infoteenusid, võib järeldada, kui kõrge on selle firma autoriteet rahvusvahelises merendusringkondades. Koondab ju see organisatsioon üle 60% kogu maailma laevaomanikest. Peale selle veel maaklerid ja klubid.

BIMCO sekretariaat kui organisatsiooni täitevorgan on hästi organiseeritud töökorraldusega kontor, kus erinevates osakondades töötab umbes 50 oma ala hästi tundvat spetsialisti. Seal on kasutusel *MODEM-side*, *ON-Line-süsteem* ja ülemaailmne kommunikatsioonivõrk

Bulletin" pakub merendusse pühendatuile peale lühinfo ka mahukamaid artikleid mitmetelt oma ala prominentsetelt isikutelt. Mitu lehekülge on reserveeritud reklaamile. Peale eelpoolmainitud väljaannete toimetatakse veel põhjalikke ja informatiivseid aastaväljaandeid "Port Costs", "Freight Taxes", mitmesuguseid soovitusi ja nõuandvat teavet sisaldavat "Check before Fixing", riiklike ja kohalike pühade kalendrit "BIMCO Holiday Calendar", merekaubanduses kasutatavate veolepingute ja kauba saatedokumentide vormide näidiseid sisaldavat "Forms of Approved Documents" ja veel mitut muud tarvilikku pub-

sümpaatne ja nooruslik daam, tegeles põhiliselt informatsiooniga, mis puudutab maailma laevastiku tehnilist seisukorda, samuti eri kvalifikatsiooniga meremeeste ülemaailmset nõudlust ja pakkumise vahekorra. Seegi on vaid üks väike osa tööst, mis kuulub selle osakonna kompetentsi.

Catherine oli ka see inimene, kes sageli korregeeris minu kohati konarlikku inglise keelt, mille eest ma talle väga tänulik olen.

Kogu BIMCO-st läbikäiv informatsioon talletatakse mikrofilmile ning arvutisse. Selle hoidmisega tegeleb *Support Division*. Informatsioon on süstematiseeritud ning vajaduse korral võib vä-

tagama raha teenimise, s.t. tehnika ja kaadri. Neist kõrgemal on kontserni taseme osakonnad — ühine raamatupidamine, finantseerimine, majandus. Peadirektoril on kaks abi — üks tsiviilkaitses alal, teine üldküsimustes — tegeleb kantselei, koristajate jm. majapidamispoolega. Uus amet on peakapten, selleks saab **ROLAND LEIT**. Kes saab peachitajaks, pole veel teada. Vajame ka arendusosakonda, mis tegeleks süsteemi ja inimeste arendamise ja väljaõppega.

Uue juhtkonna kinnitamine viib muuhulgas mõttele, et Eesti Merelaevandus hakkab paremini keeleseadusest kinni pidama. Kas on lootust?

On lootust. Siiski on nii, et kuigi võime kogu laevanduse juhtkonna teha eestikeelse, on 85% töötajast niikuinii venekeelsed. Peale koondamist ilmselt eesti keele oskajate osakaal suureneb, aga põhjalikumad muutused võtavad palju aega.

Kui ulatuslik tuleb koondamine?

Jutt on tõenäoliselt ühest kolmandikust. On osakondi, kus pole vaja kedagi koondada, näiteks eksploatatsiooniosakond või finantsistid. Aga muidugi on parem maksta rohkem palga vähemale arvule töötajale, kui töötada nagu seni. Laevadel on koondamised juba olnud, vabanes u. 700 meremeest.

Küsis Madli Vitismann

Mis uudist?

Aktsiaseltsi "Eesti Merelaevandus" vastne peadirektor TOIVO NINNAS:

20. jaanuaril oli meil aktsiaseltsi juhatuse koosolek, selle otsustest teatasime laevadele raadio teel.

Juhatus pani paigale minu, peadirektori asetäitja eksploatatsiooni alal **REIN MEINDOKI**, peadirektori asetäitja tehnika ja kaadri alal **ENN ROO** ning majandusdirektori **IVAN LOVETSKI**. Ka pearaamatupidaja kinnitab juhatust. Hr-d Meindok ja Lovetski asusid tööle kohe, hr. Roo nädal hiljem.

Aktsiaseltsi juhatust arutas ka Eesti Merelaevanduse tulevast struktuuri, kuid põhjalikumalt arutletakse struktuuri üle 2.—3. veebruaril seminar-nõupidamisel "Georg Otsal". Praegu võib selle kohta öelda niipalju, et jääb laevandus ja kümme osakonda iseseisvat ettevõtet, mille direktorid määrab juhatust. Näiteks määrab juhatust "Transfloti" direktori, kes otsustab ise, kui palju töötajaid töö äratemiseks vaja on ja millist palka on võimalik neile maksta.

Mis puutub laevandusse kui peatavõttesse, siis selles on kaks eri poolt. Üks teenib raha: reisilaevad, laevaliiniid, trampilaevad jmt. Teine pool, mis otseselt raha ei teeni, peab

Ümberkorraldatud parvlaevandus

Seoses majandustegevuse edasise täiustamisega ja Eesti Merelaevanduse reorganiseerimisega on k. a. 1. jaanuarist parvlaevaühendus ümber korraldatud tütarettevõtteks "Eesti Rannikulaevandus". Ettevõtte direktoriks sai **Toomas Saarepere**. Parvlaevandus on üle viidud iseseisvate bilansile. Eesti Merelaevanduse 24. jaanuari raadiobülletään

Tõlkinud Madli Vitismann
Kuuldavasti jääb see mitmemiljonilise planeeritud kahjumiga ettevõtte siiski Eesti Merelaevanduse koosseisu. (Tõlk.)

16.–18. jaanuarini peeti Helsingi messikeskuses turismimesi "Matka 92". Novembri algul toimunud Tallinna turismimesil pakusid huvi eeskätt laevafirmad. Seekord nihkasti need kui la see, kuidas Eesti teiste kõrval paistab.

Helsingi messikeskuse hall on suur, ruumi leidub kõigele tarvikule: mitme sissepääsu juures on hulk kassasid, mitu riidehoidu, kohvikud, restoran, konverentsiruumid. Näitusesaal on liigendatud tänavateks, mille ääres paiknevad eri maade või firmade boksid. Suurus ja asukoht inimselt vastavalt jõukusele. "Tänavaristidel" — kellel moodne reisibuss, kellel vanaauto. Või hoopis karutopis. Selles kirevuses on vaja pilku püüda, külastaja tähelepanu endale tõmmata, sundida seisatama — siis saab huvi äratada. Mida kõike selleks küll ei kasutata: oli rahvariideid ja rahvamusiikat, rahvustoitte, firmasümbolika oskusiikku kasutamist ja muid muusikat. Ja firmade kaupa läikpaberil trükitiseid: turismireiside prospekte, hinnakirju, plakateid, vaatealbumeid.

Kõigest sellest ei paistnud veel piisavat — vaja sundida külastaja peatuma just siin, vaatama just seda, mida vaja. Ja nii pakuti veel midagi, kui jõukus lubas: vaja täita imeilhtne vikoriinileht, milles peaküsimus näiteks firma uue laeva nimi, ja võib osaleda merematke priipileti loosimisel. Või ka mitte nii lihtne: Ahvenamaa reisile võib pretenderida siis, kui eelteadmised on veidi põhjalikumad. Et aga eelteadmisi oleks, palun, pildiraamatud.

Punavalge "Viking Line". Veel uuem, veel uhkem laev (esitletud teatri laevana) — m/l "Europa". Palun, proovige, ehk veab loosionnega. Sari Pasonen, vist küll kõik soomlased on vähemalt korra-paar "Viking Line'i" laevaga Stockholmist sõitnud. Kuidas küll õnnestub neid veelgi juurde meelitada? Kutsutakse esinema tuntud muusikuid, pakutakse laeval

mitmesugust tegevust järjest suuremas valikus. Korraldatakse mitmesuguseid võistlusi, ka selliseid, mida TV üle kannab. Jah, ja nüüd mõeldi välja varieteeteatriga laev.

Sinivalge "Silja Line". Hülgepeaga tuletoorn plingib kutsuvalt, aga sellestki on veel vähe. Kui teate, et meie uus laevapaar on "Festival" ja "Karneval", osalege loosimises. Soovite näomaalingut? Palun. Näidised on firma teenistujate pöskedel. Erilise firmatruuduse märgiks ühel neil tutv hülgepea.

"Sally" — "Sally Clipper" ja uhiuus "Sally Albatross" — loosimisele, palun. Võimatu on mitte märgata, et "Sally Albatross" demonstreerib hiigelsuurel pinnal lastetuba, kus mõnus mürada.

"Tallink" pakub ühtaegu priipiletit loosida, muusikat kuulata ja eesti leiba maitsata. Jaak Jürisson ja Raivo Tafenu, muusikud endisest "Troikast", mängivad nüüd "Tallinki" ansambliis. Kuidas on? Nagu käüksime kodunt teel, ainult päevad on pikemad. Meisse suhtutakse hästi — kui teeme korralikult tööd, võetakse omaks. Muidu on suhtumine eestlastesse just niisugune, nagu nad on ära teeninud. Igaüks võiks arvestada, et tema järgi tehakse üldistusi teiste eestlaste kohta, samuti kui tema tunneb teiste eestlaste kohta tehtud järelduste mõju. "Ära siin jutusta ühti, vaja tööd teha!" ja lugu läheb jälle kahel pillil.

"Saimaa Lines" ja "Estonian Shipping Company". Ilus, aga igav. "Georg Otsa" ja "Karelia" sõiduplaanid ning vaagen kommi. Mõõda kõndides pistetakse kommi suhu sõiduplaani poole vaa-

tamata. Kümnekond loosi pandud priipiletit oleksid võinud siin paraja sagina tekitada, nagu oli Tallinna turismimesil — sellises kirevuses on vaja midagi, millega tähelepanu äratada.

Hispaania. Oo, Barcelona — ja külastajad pakivad plakateid kotti. Kreeka, Küpros, Hiina, Tai. Ja veel palju-palju teisi.

Ida tänav: Vasakul matrojokad — "Sputnik" reklaamib "kaht Vene pealinna". "Inturistil" — kas vana harjumust mööda — on reisi-prospekti sisukorras ka Tartu ja Saaremaa. Ei, seekord reklaamitakse "häid naabreid".

Üle tänavat viro. Ühte boksi on end mahutanud terve nimekiri turismifirmasid. Ühise "Kalevi" kommikausi üm-

kele: käivad ekskursioonil ära, söövad lõunat ja lähevad laevale "koduseinte" vahele ööbima — sinna Permi maffia ja dressinimesed ei pääse. Edaspidi tulevad ehk autoturistid.

Loodame, et edaspidi tuleb Eestisse suuremal hulgal Saksa turiste. Aga sakslane on sakslane: ta ei nõustu elama mingis ühiselamus, vaid tahab väga korralikku hotelli, ka "Olümpia" ei sobi neile. Kui nad kodus viis korda päevas tänavaid ja aknaid pesuvad, tahavad nad, et mujal oleks sama puhas. Jänkidega on isegi lihtsam: kui nad on vanalinnas ära käinud ja leidnud midagi nii vana, kui neil endil pole, jäävad nad rahule. Aga sakslastele pole Eestis eksotikat,

see on nende enda kultuur ja arhitektuur. Meelsasti tuleksid Eestisse ungarlased, aga see jääb raha taha pidama. Nende uusrikkad veedavad weekendi Viinis, nagu meie omad Soomes või Rootsis, aga näiteks õpetajail, kes tuleksid heameelega, ei jätku selleks raha — pilet teeb reisi kalliks. Soomlastele on aga Eesti lähedal ja pilet odav.

Meie valitsus peaks selgeks saama, et turism on ikkagi image. Kui meie trimesed sõidavad välismaale, kuidas nad seal käituvad — rootsi lauas, hotellis jm. Turism, kuigi bisnis, on seotud kultuuriga. Image'it loome eeskätt kultuuriga. Turismi infrastruktuur on meil nagu on, seetõttu peavad hinnad olema küllalt odavad. Seejuures tuleb jälgida, et ei tekiks vastuolusid kohalike elanikega — kui leiba ei jätku endalegi, ei saa ju külalisi kutsuda. Tuleb osata esitleda oma kultuuri — muuseume, teatreid, kontserte. Näiteks kontserdile Niguliste kirikus tuleksid paljud — kultuurituristid on piisavalt. Olen Tallinnas Turismibüroos töötamise ajal vastu võtnud palju erialagruppe: arste, õpetajaid, sportlasi. Ja pensionäre. Kui meil on pensionärid reisi-imeks kõrvale jäänud, siis näiteks Soomes hoolitsetakse pensionäride eest. On väga tore firma "Yhtösmatkat", kes on spetsialiseerunud pensionäride turide korraldamisele. Olen Soome pensionäridega kokku viinud Tombi-klubi pensionärid, see on mõlemale poolele rõõmu teinud.

Eestis on praegu 50 tegutsevat turismifirmat, registreeritud litsenseeritud oli omal ajal ca 300. Hiljem muutis valitsus litsenseerimise nõuet,



"Tallink" pakub leiba ("Viljaveski" Rakvere singiga, muide, talongivabalt) ja muusikat

ber igaühe oma tutvustus paberil — Haapsalu, Saare ja Hiiu, Tartu, "Soots Turism" jt. Paber pole muidugi see, mis mujal, ka värvi- pillile pole kuigivõrd — kahju! Aga teavet saab. Keskel askeidab boksi perenaine, Eesti Turismifirmade Liidu esinaine Daisy Järva. Kellele loodate?

Kes on meie klient praegu ja tulevikus? Loota miljonid prantslasi või inglasi oleks nativsus. Üksik fanaatiline inglase või jänki, kes on juba terve maailma läbi käinud, muidugi tuleb. Aga põhiline Eestisse tulev mass, tahame seda või mitte, on nädalalõpu-soomlased. Rootslased kardavad rohkem meie maffiat ja korralagedust, nemad tulevad meelsamini meremat-



→ või hulgakesi koos



→ Ühtedel üksi ruumi laialt,

→ teised kahekesi



Tahad sõita, maksa!

"Georg Otsal" ja "Tallinkil" uued piletihinnad



Eesti Turismifirmade Liidu esinaine Daisy Järva.

nüüd võib igaüks tegelda, millega tahab. Ja puudub kvaliteedikontroll.

Me oleme siin paaril aastal varem vaatamas käinud, enne kui julgesime oma boksiiga möödunud aastal esimest korda välja tulla. See maksab mõistagi õiget raha ja koopereerumine Turismifirmade Liidu egiidi all on kõige õigem lahendus. Et misel aastal käidi meiega lihtsalt tutvumas, seekord aga sõlmitakse konkreetseid kokkuleppeid hindade ja teenuspakettide kohta. Muidugi peame hoolega end reklaamima, sest ilmselt võib leida mõni

23. jaanuaril teavitasid kahe Helsinki vahet sõitva suure laeva omanike esindajad, peadirektorid **Toivo Ninnas** ("Eesti Merelaevandus") ja **Peeter Veegen** ("Tallink") ajakirjanikke autest piletihindadest. Mis mõistagi üsna põhjalikult tõusid.

Toivo Ninnas: Mis meid selleks sunnib? Kõigepealt: rublakütuse aeg on läbi, peame seda ostma valuuta eest. Kõik hinnad on tõusnud, elates meeskonna palkadest, toidust ja sadamamaksudest. Iga inimese pealt, kes Helsingis maha läheb, peame praegu maksma 5 marka, olenemata sellest, mis vääringus tema on pileti ostnud. Kui see 5 marka oksjonil maha müüa, kui palju me saaksime?...

Algul oli meil arutamist ja mitmesuguseid ettepanekuid: näiteks võtta iga piletiostja käest mingi summa valuutas. Aga mõtlesime, et see ei ole ikka õige. Ja otsustasime, et Eesti, Läti ja Leedu alatistel elanikel, kel ei ole töö- või elamislooma välisriikides, on võimalus ka pärast 12. veebruari osta pileteid rubla eest. Ja nende hin-

kogu sõit maksab vaid 150 rubla, siis võib arvutada, mis on ühe päeva teenistus, ja see töö ei ole väga tolmune.

Soome võimud on Poola laevadel viina- ja sigaretmüügi suhtes, samuti idapiiril, juba võtnud tarvitusele olulisi erimeetmeid ja on selge oht, et nad võivad seda teha ka Tallinna laevade suhtes. See kahjustaks nii nende liinide prestiiži kui inimeste huve, kes asja pärast sõidavad. Siit loogiline järeldus: piletihind peab olema nii kõrge, et pudeli-paari pärast poleks mõtet Soome sõita. Soome võimud on melle selles suhtes igatahes muret avaldanud ja öelnud, et peavad võib-olla mõningaid meetmeid kasutusele võtma. Tugevdatud tollikontroll juba on: laevast ei saa normaalse 20 minutiga maha, see kes-

läbi, kui meil monopol oli. Praegu peab ärisaladust kaitsma.

P.V.: Muide, laevaäri laienemisest. Paar aastat tagasi oli ühes lehes väike komaviiga: "Georg Otsa" tuludeks öeldi 5C miljonit. Tegelikult oli see 5, täpsemalt 4,5 miljonit. Näis, et just eriti selle peale hakkasid kõik vanu väikesi kalalaevu ostma ja kauba- või koguni reisilaevadeks ümber ehitama, et ka Helsinki vahet sõita. Aga lisaks komaveale on ju veel niisugune asi, et loeti Moskvasse minevat raha, kuid unustati see, mis seal tulnud. Keegi ei arvestanud, et laevad olid riigi poolt käes, kõike osteti rublade eest ja palk oli rublades. See mõte elab rahva hulgas ehk praegugi veel, et meresõit on üks väga kerge võimalus raha

teie teenuse pealt põhjendamatuult palju. Kas "Eesti Merelaevandusel" pole olnud mõtet oma pisikest turismiorganisatsiooni luua?

T.N.: Ma arvan, et pisikest pole mõtet luua. Kui, siis midagi tõsisemat.

P.V.: Kui jutt on Tallinnast lähtuvatest reisidest, siis on muidugi mõttekas mõelda niisuguse turismifirma peale, mis müüb just laeva võimalustel baseeruvat turismi üle maailma. Ainult Helsinki turismireisi jaoks pole ehk mõtet turismifirmat teha, aga mingisugune organisatsioon võiks ju olla, mis teeb mingi paketi valmis ja müüb siis turismifirmadele. Seda näiteks kavatseb "Tallink" teha.

Kas teie arvates on reisi- jaid küllalt?

T.N.: Kunagi pole küllalt! Ja koormus on väga ebaühtlane.

P.V.: Kui laeva keskmine täituvus on 50%, siis ometi on päevi, mis väga koormatud. Eriti täis on reedene Helsingi-Tallinna reis ja pühapäevane Tallinn-Helsingi suund. Soome turistid tulevad nädalalõpuks Tallinna. Aga ka vabatahtlikud mees-



Rootsi päevaleht jõudis Rootsi valitsusest ette

22. jaanuari varahommikul jõudis Kalasadama lõunakäe äärde "Nefterudovoz 45M". Lastiks oli 1700 tonni Rootsi päevalehe "Dagens Industri" kingitud masuuti külmetavale Tallinnale. Kolme päevaga suutis päevalehe peatoimetaja Hasse Olsson organiseerida masuudi ostu ja Tallinnasse-toimetamise. "Superoperatsiooniks" nimetatud hea tahte avaldus oli oma hinnast (1,2 miljonit SEK-i) hoolimata mõeldud bürokraatiase mattunud Rootsi riigiametnike tegutsemakutsumiseks. Asi selles, et valitsuse tasemel abilubadusest pole siiani tegelikku abi tõusnud.

Kalasadamas pumbati kingitud masuut vaguneisse ja toimetati lru soojusjaama. Oli ka viimane aeg — lru mahutid olid praktiliselt tühjad ja tervet Lasnamäe ähvardas külma kätte jäämine. "Dagens Industri" kavatses Eestile kinkida veel 900 tonni masuuti. See kogus ostetakse otse Venemaalt ja saadetakse siia raudteitsi.

Elmar Ots



Arnold Green annab akrediteerimistunnistuse Ago Markvardtile.

24. jaanuaril saadeti Eesti Näituste Sinises paviljonis teele Eesti olümpiavõistkonna suusatajaid ja kahevõist-

Eesti Olümpia-komitee ja sponsorite ühisjõul

lemaid, laskesuusatajad juba olid Itaalias MK-etapil. Arnold Green andis kätte akrediteerimistunnistused. Täna sponsoreid, kes tagasid varustuse ning ettevalmistuslaagrid. Demonstreeriti olümpiakoondise vormiriietust, mis valmis Soome firma "Terinit" ja Tallinna Moemaja ühistöös. Kindlustusfirma "ASA" andis kaasa kindlustuslepingud kogu võistkonnale.

Delegatsiooni juht Tiit Nuudi sõnas: "Tähtis on, et meie sportlased võivad õelda: nad on iseseisvas Eestis saanud olümpiakomitee ja sponsorite ühisjõul niisuguse ettevalmistuse, et võivad olümpial esindada Eesti riiki. Võistlejate hulgas on

kindlasti neid, kes esinevad väga hästi, aga kõik annavad endast parima. Ja 24. veebruaril, Eesti iseseisvuspäeval, oleme tagasi vaba Eesti esimeselt olümpialt."

Võistkonna mäenedzer Raimo Eppner, kas siis, kui Teie võistlesite, tuli vahel mõte, et võiks Eesti võistkonnaga olümpiale pääseda? "Ei, siis ei saanud selle peale mõeldagi. Aga minu treeningukaaslane Tõnu Pääsukese õpilased Urmas Kaldvee ja Kristjan Oja lähevad. Merenduslehes võiks tänada "Tallinki", kes hoolitses Urmas Välbe ja Elmo Kassini eest, ning Eesti Merelaevandust, kes toetas meid Sveitsi-laagrist alates."

Madli Vitismann
Dmitri Prantsu foto

Tunnete kõrval läheb vaja kõvasti raha

Vanade, oma elutöö teinud laevade saatuse on kõne all kõikjal maailmas. Arvestades meie ette kerkinud (vaid) probleeme, on kursisolemine naabrite tehtavaga ülimalt oluline.

Oktoobri lõpus korraldati Turus konverents "Muuseumilaevad. Meremehed" põhitalhelepanuga laevade säilitamise ja kohandamise probleemidele. Tõise arutelu põhieeldus oli, et ettekandjad ja suurem osa publikust olid üksteise tööde-tegemistega hästi kursis. Spetsialistid Soomest ja Rootsist ütlesid, et kahe eestlase kohalolek muutis seminari rahvusvaheliseks. Kuulajate hulgas

oli aga ka vanu meremehi, merehariduse omandajaid, purjetamishuvilisi.

Soomlased on asunud koostama oma "laevapärandi" registrit nende laevade kohta, millel on ajaloo, kultuuri või tehnikaalooline väärtus. Naabrite merendusajaloolist tööd koordineeritakse MUSEOVIRASTOST (mida vahel on küll nimetatud Vene tsaaribürokraatia viimseks kantsiks Soomes). Riigi antav raha ei kata kaugeltki kõiki kulusid. Nii on registri üks eesmärk laiema tähelepanu tõmbamine vanadele laevadele, rahakate ringkondade huvi äratamine ning omanikes suurema aja-

loohuvi virgutamine.

Seni on andmeid kogutud 137 tähtsama laeva kohta — need on nii purje- kui auru-laevad, kauba- ja sõjalaevastikut. Stockholmis mere-muuseumi direktor Sibera Haasum rõhutas ka purje-jahide ning mootorpaatide säilitamise vajadust. Hõyry-purssiseura OY esindaja meelest aga on liiga tehtud kõigile masinatega laevadele, millest palju enamad tuleks vanarauaks lõikamisest päästa. Tuntumad on ja laiemat huvi äratavad suured purjelaevad, fregatt "Suomen Joutsen" (ehit. Prantsusmaal 1902) ja parklaev "Sigyn" (ehit. 1887 Rootsis) Turus ning "Pommern" (ehit. 1903 Glasgow's) Marienhamnis. Meie "Suure Tõlluga" üht masti jäälohkuja "Tarmo" (ehit. 1907) on seni vaeslapse osas olnud, alles möödunud aastal võeti remont tõsiselt ette, aga 1992. a. loodetakse põhiliste töödega valmis jõuda.

Lisaks sellele on naabritel Suomenlinna dokk — see viis aastat tegutsenud ainuke vanade puulaevade taastamise paik vajab samuti tuge. Olakse seisukohal, et just sin-

na tuleks koondada vana pärandi andmepank.

Seminaril arutati hõlmas mitme eriala esindajate poolt eri vaatenurkadest tõstatatud probleeme. Näiteks:

* Ebareaalne oleks riigil kõiki laevu ülal pidada. Mõnest võiks teha kasvõi 10-meetrise mudeli, et oleks võimalik kõik detailid ära näidata.

* Enne remondi-rekonstrueerimis-restaureerimistöödele asumist on vaja kasutada kompetentse ja erapooletu komisjoni nõuandeid, komisjon peaks jälgima ka tööde käiku ja raha kasutamist.

* Kas repliike (uute laevade ehitamist vanade koopiate-na) üldse vaja on, eriti kui praktikas tuleb välja, et originaali ehitamiseks kulub 6 kuud, uuele 5 aastat.

* Kui vähegi võimalik, katstada laev hoida elavana, s.t. käigus.

Kuigi oli kuulda häält: "Meie olud on nii rasked, ei saa ju kuidagi hakkama. Vaat inglaster, neil on hoopis teine majanduslik olukord", võiksime meie siin ja täna siiski otsustada, et olgu ajad, millised nad on, oma kunagi-

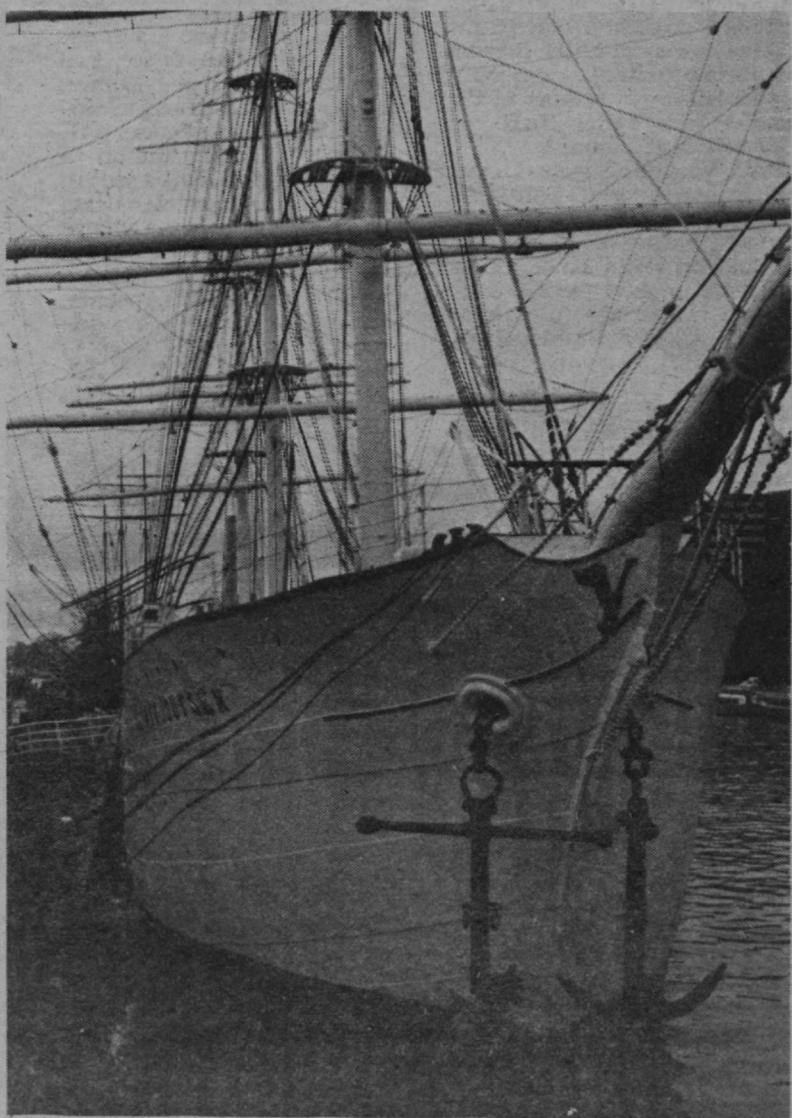
se lipulaeva "Suur Tõll" peaksime ühisjõududega ikka korda saama. Idanaabrid saatsid oma hellitavalt vene jäälohkujate vanaisaks tituleeritud kuulsa "Jerma-ki" ju vanarauaks.

Lõpetuseks väheke emotsionaalsem diskussiooniline. Nimelt avaldas Ahvenamaa meremuuseumi direktor Göte Sundberg oma ettekandes arvamust, et nende "Pommern" võiks tulevikus välja näha nagu laev, millel on merele minekuni jäänud aega 14 päeva. Kõik pole veel valmis. Päevamäär oli innustavaks mõttevahetuseks, ja siis arutleti pikka aega, kas poleks mitte targem välja pakkuda väljanägemist 14 päeva pärast sadamasse tulekut — pole veel jõutud kõike pikal reisil räsitud korda seada. Ka niisuguste asjade peale tuleb muuseumitöötajal mõelda!

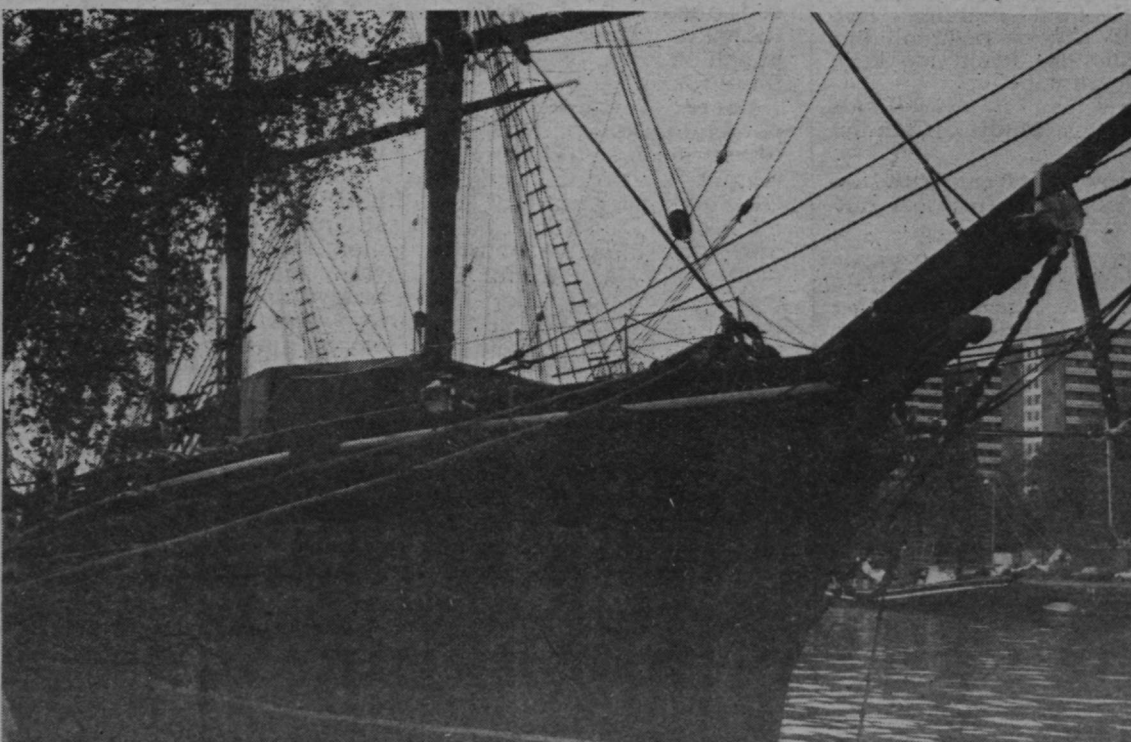
Nagu ikka, jäi selle vähem käegakatsutava, mereajaloo tegija — meremehe — probleemide käsitus ideede ja diskussioonivaheks.

Reet Naber
Raimo Päiviö fotod

"Suomen Joutsen"



"Sigyn"



(Algus 17. detsembril "Eesti Meremehes")

Mulle öeldakse, et sa oled ise ka kodunt ära läinud. Läänud-läänud, aga ma pole meelega, kurat, läinud. Mina olin laevas, vedasime sõja lõpu poole "Ariadnega" soome lapsi siia. Neid toodi nii 9 kuni 11 tuhat kodunt ära: lapsed ei saanud küllaldaselt süüa, oli vitamiinipuudus. Kui oli teada, et laev Soomest enam siia ei tule, hüppasin maha — mis ma sinna Soome tagasi lähen.

Arutasime Soome konsuliga, mis teha. Viisa variant ei olnud hea, see tahab pikendamist. Tuli siis põgenikuks hakata. Et interneeritud saada, selleks pidi kuus päeva vangis istuma. Hea küll, mõtlesin, lähen siis vang. Tegelikult neli päeva olin: nad rehkendasid esimese päeva täie ette ja viimase ka, mil juba rongis istusin. Ülekuulaja tuli, küsis: kas see mees on sõõnud? Ei ole? Ei siis ole miskit juttu. Ma ei osanud siis ju keelt ka. Läks natuke aega, siis tuli üks punaste põskedega tüdruk, vitstest korb käes, suur valge põll ees. Pifma tõi, ja võleiba ja midagi verikaki moodi, lõigatud nagu vorstisii-vid. Rootslased ise ei salli seda sööki, aga mulle maitsetes küll. Alles siis hakati üle kuulama: no kirjutati üles, miks tulid, kust tulid, nimi, sünniaeg. Mõne päeva pärast anti üks erarides mees, vist politseinik, kaasa, see oli rohkem närviline kui mina, see pidi mind Stock-

holmi tooma. Rongi peal inimesed hakkasid rääkima, aga tema ei lubanud: see on põgenik. Inimesed siis vaatasid...

Stockholmis sõitsime takso-põgenikelaagrisse. Seal oli suurem grupp meremehi, hakkasime laevu mõõda Rootsi randa kokku kabama. Meie põgenikud tulid ju siia ja sinna üle mere. Suurem osa tuli küll Gotlandi, aga mõni pani mõõda ka. Kes teab, palju neid põhja läks... Hakkasid ju pahad ilmad, Rootsi sõjalaevad korjasid neid. Ühel sõjalaeval sündis veel laps, kapten oli talle ristisaks või ristis teda...

Olin sadamakapten, seal oli 126 paati ja laevu ka neli- viiskümmend tükki. Muist inimesi elas laevades. Eks oli tööpuudus, saadeti metsa tööle, aga sinna ei tahetud minna...

Muide, tööpuudusest ja vastupidi. Kunagi vene saadik rääkis siin TV-s, et meil on tööpuudus, aga teil 8 miljonit toolist puudu. See on sama palju kui rootsi rahvas... Ja näidati filmi nõukogude konservivabrikust. Neli naist pakkis ühte kasti kala. Kuule, mina vaatasin, et need on ju üksteisel päris jalus. Ei olnud Lääne propaganda — film oli venelaste endi tehtud...

Rootsi valitsus maksis põ-

genike laevad välja, aga need olid ju merekõlbmatud. Need poleks prahtisid saanud. Pändi siis saadud rahad kokku ja osteti siit laevu. Aga see ei kestnud kaua. Uusi laevu ehitati peale, ja nood eestlaste ostetud ei kannatanud konkurentsi välja. Ei oodanud keegi, mil-lal üks vana laev oma apelsinikastiga tuleb...

Siis hakati perekonnalaevu ehitama, 700- või 1000-tonniseid. Aga sel ajal ehitati palju teid ja hakati kaupa kaugsõiduautodega vedama. Kaupmehele kohe õue, ei mingit ümberlaadimist. See konkurents käib veel praegu. Nüüd hakkavad jälle üt- lema, et laev võttis ikka palju laadungit peale ja on miljöösobralikum...

Kuidas teist siin tol ajal sadamakapten sai?

Ega polnudki sadamat. Aga tekkis niisugune olukord: üks tuleb ja paneb puu külge oma paadi kinni, teine tahab ka, ja ongi riid majas. Keegi pidi seda asja korraldama. Ma sain selie eest koguni palka.

Eks need põgenike paadid-laevad, mis Rootsi valitsus omanikele välja maksis ja venelastele välja andis, jäid kõik Eesti randadesse laiali. Merel käimine keelati ju ära. Näiteks "Hiiu", võrdlemisi uus laev, jäi Pärnu randa, kaared praegu meres püsti.

Lihtsalt lagunies ära. Jumala uus laev.

Aga tol ajal veel kaevati, et kuhu need siit tagasi viidud paatide magneetod on jäänud. Meil olid nad siin kõik nummerdatud, lipikud küljes. Kui venelased neile järele tulid, pandi puukastidesse saepuru sisse. Kastid visati jäämurdja tekile, aga niisugused laevad on madalad. Eks meres käis laine üle, viskas saepurukastid vett täis. Kui Tallinna said, siis lükati kuhugi kuuri alla ja magneetod seisid kuude kaupa märja saepuru sees. Numbritega lipikud tulid muidugi küljest ära ja ise läksid rooste. Eks nad kuhugi sinna jäid.

Kas see paatide siit tagasi viimine oli rohkem jõudemonstratsioon?

Ei, mina arvan, et see oli rohkem eestlaste oma püüdlikkus. Venelastel oli peale sõda tonnaaži tarvis. Moskva saadeti paberid, et siin on nii palju laevu. Ega nood seal Moskvas teadnud, mis-sugused need on. Oleksid suured härrad neid laevu näinud, ma ei usu, et oleksid ühtegi tahtnud. Eesti ametihed tahtsid ehk kannuseid teenida, see on minu arvamine.

Minul seisis tol korral seal põgenikepaate, mis Eesti rannas juba olid keskelt pooleks saetud — et rahvas

merele ei pääseks. Aga need olid lauaukkidega kokku loodud, üks koguni puuhalgudega, ja ometi tuldi nendega sealt ära. Ühel paadil oli mingi vana auto mootor — "Stalinets" või GAZ või mis ta oli — raam oli läbi saetud ja auto esimene ots paati tõstetud, ja kardaanvõll läks välja. Tammepuuklots oli naeltega taha loodud, sealt läks välja, propeller oli otsas. Sellega tuldi ka ära.

Paljudel inimestel ju muud süüd ei leitudki, kui et tal lihtsalt paat oli.

Jah. Aga see äraviimine... Sai kiikriga vaadatud, kohe kahju, et tol ajal filmiapaaraati ei olnud. Üks tagasiviidav paat ei mahtunud alla laevaruumi, toodi siis saed ja saeti tükk maha... Seda ei tea, kas tükk ka kaasa pandi.

Räägid praegu seda lugu, öeldakse, et nii hull ei võinud see ometi olla...

Jah, niisuguseid lugusid on olnud, et kirjuta kohe anekdoodiraamat, aga kes see usub.

Ega ma ei räägi: kui ise mõnda asja esimest korda näed, imestad ka. Ameerikas on praegugi inimesi, kes kirjutusmasinat pole näinud — kogu selle koletu suure tehnika juures! Ja need Vene mehed, kusagilt metsast ja mägedest ja steppidest toodud, nägid ka paljusid asju esimest korda. Aga mis mind ärritab, on see, et kõike seda olnud räägitakse teistmoodi.

(Järgneb)

Roslageni purjekad



Hans Eklund

1989. aastal ilmus Rootsis raamat pealkirja all "Roslagens skutor". Paljude fotode, jooniste, kaartide, akvarellide ja õlimaalide reproduktioonidega illustreeritud raamat jutustab iidsetest aegadest kuulsast Roslageni — Rootsi viikingite päris kodu randlaste tööst ja nende käesoleva sajandi algusaastate traditsioonilistest veesõidukitest.

Raamatu autor arheoloog Hans Eklund, ühes isikus ka etnograaf ja kunstiajaloolane, on osutunud selle materjali käsitlemisel nii-öelda jumalast õnnistatud merehuviliseks kirjameheks. Ma ei tea, kuidas võtab selle raamatu vastu linnamees, kuid laevu ja sadamaid näinud inimene tunneb juba esimesi raamatulehti keerates piltlikult öeldes mitte trükivärvi, vaid tõrva, kala,

ROSLAGENS
SKUTOR
HANS EKLUND



ja tema raamat

kanepi ja kasehalgude lõhna.

Stockholmi sadama vaated — Nybroviken ja Strandvagen kubisemas täislaadungis halulaevadest. Pildid skääridest.

Hilding Nymani akvarell "Den stora hōbåten" kujutamas meeolukat pilti pardani vettevajanud paadist tohtu heinakooruga hilsõhtuses saarestikus. Fotodel ausad meremeeste ja sadamatöölise näod, nende naised ja lapsed. Meremehed pommil. Kalaturg. Sõõgikohad. Naturaalne elu.

Eraldi laeva- ja paadiehitus. Viis purjelaevatüüpi: skārbåten, sandkil, klyvskutan, vedjakten ja slupen. Kõik Rootsi idaranniku traditsioonilised ühemastilised purjekad, enamikus küll juba ajalukku läinud, osa neist aga lugupidamisega

säilitatavad.

Laevatööstusest, erilised töövõtted, käsitöö, etnograafia. Kõik, mis mahub raamatu pealkirja alla ja on nende purjelaevadega kuidagi seoses. Ka minevik. Informatsioon tänapäeva Norrmalmstorgi tänavasillutise alt ning Stockholm Centraleni metroojaama ehituse käigus väljatulnud laevaleidudest. Raamatut sulgedes jäin mõtlesse, kus on taoline raamat Tallinna Vanast Kalasadamast, Hiiu- ja Saaremaa halukaljastest; Ruhnu jaaladest, Pakri saarte ühepuupaatidest, hülgeküttidest ja kaluritest?

Tõsi, on olemas Ants Pärna "Meri ja mehed", Robert Kurgo "Rannalautritest il-mameredele", Rein Orase ja Jaak Sammeti "Lahekaarust ookeaniavarustele". On ka Herman Sergo, Juhan Smuul, Aadu Hint, Albert Uustulnd, vennad Tuulikud, Viljo Anslan ja Jaan Kello, rääkimata August Mälgust. Kuid võiks olla ka taoline põhjalik, igati terviklik ning rikkalikult illustreeritud pildiraamat, mille lehti keerates mere- ja adrulõhn trüki-värvist üle lööks.

Meenub vast aastat viisteist tagasi nähtud pilt Hiiu-maal Puulaius kōdunevast halukaljastest "Triin". Pärast pikki kõhklusid loovutas selle laeva omanik, kaheksaküm-nendais aastais mees oma maja katuseräästa all säilitatud "Triinu" masti Meremuuseumile. "Vist ei lähe enam endal vaja?", kahtles ta. Seda kõhklusid ei tohi kuidagi võtta naljana. See mast oli suur osa selle mehe elutööst ning võib-olla mingil

määril tema elutugi kuni kõrge vanaduseni.

Nüüd ulatub selle kaljase mast tugevasti lühendatuna läbi Meremuuseumi kolme korruse. Ta näib küsivat vähemalt minu käest: "Kellele esitada arve segipaisatud rannaalu, hävinenud laeva-

de ja paatide, kogumata materjalide, pildistamata fotode, maalimata akvarellide ning kogu katkenud järjepidevuse eest? Ka taolise raamatu ilmumataolemise eest?" Ma ei tea.

Vello Mäss,
Eesti Meremuuseum

Uuesti elluäratatud vedjakten (halulaev) "Sofia Linnéa" purjete all 1988. aastal.



Ostaks õige kahuri?

Kui Miiduranna sadamas harva käia, võib seal üht-teist huvitavat leida. Nagu nüüdki. Ühel pool kaid o'ü "Esmar" kaubalaev "Leesi", mis nüüd valmis ja Rootsi-ning Saksamaalgi käinud. Kõrval a/s "Aali" "Aal", mil juba kolmveerand meeskonda vahetunud. Teisel pool kaid talvekorteris meremuuseumi "Mare" kaitsel kaks halli piirivalvelaeva. Merel "Mare" pardalt nähtuna üsna hirmuäratavad, tekitavad sellised nüüdki veidi kõhust. Nimeks number — ühel 645, teisel 631 —, seisavad need vaikselt paigal. Aga miks just Miidurannas?

Laevad on nimelt erakättesse müüdnud. Müüja sai olla vaid N. Liidu sõjavägi, osta saab aga nii vabas riigis, kui Eesti praegu on, vist küll kõike. Kui aritsetakse püsside-püstolite ja gaasiballoonidega, miks siis mitte ka kahuritega.

Miiduranna sadamas maksab laevade eest kaimaksu a/s "Favora", aga milleks ta moodsaid, heas tehnilises seisukorras sõjalaevu tarvitab, ei tohiks vist kellessegi puutuda. Kas müüa edasi Soome või mõnele arengumaale, on ärimeste ärisaladus. Kui kõik on ostetav-müüdnud-vahetatav, mis sel-

les siis halba, kui keegi tahab 390 000 rubla (kuuldavasti niipalju olevat laevapaar maksnud) soodsa kursiga usaldusväärsemaks rahaks vahetada.

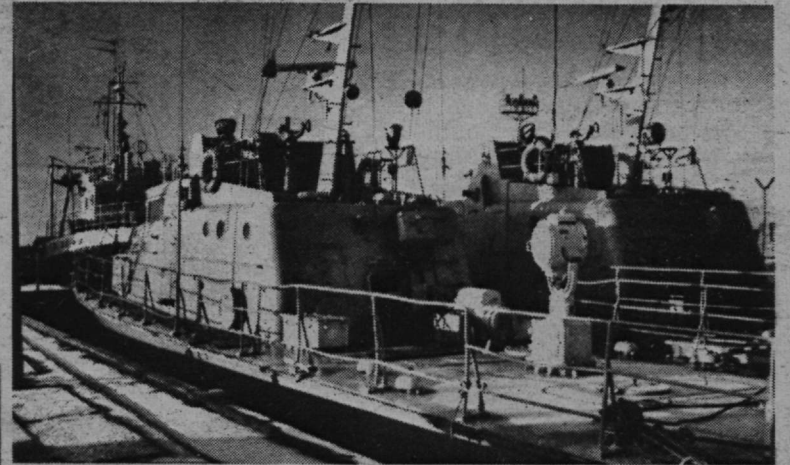
Vastu olevat vaid Riigi- ja Piirikaitseamet, kes sõjaväe vara Eestile tasuta üleandmise ootuses laevad plommis. Ainult et nüüd pole need enam sõjaväe vara. Seevastu loodetakse, et plommid takistavad laevade lahkumist sadamast. Ega selleks praegu muud jõudu olegi kui peenike plommiraat ja sõna jõud.

Muldugi vajab niisuguseid laevu loodav Eesti ranna-

kaitse, aga kust neid võtta? Osta? Kellelt? Vaevalt soovib a/s "Favora" neid laevu ise jõudesvaina pidada, ilmselt oli ikkagi mingi kasulootus mängus. Seetõttu ei maksa vast loota, et need osteti Eesti Riigi- ja Piirikaitseametile kinkimiseks. Või mine tea?

Madli Vitismann

Ehk pakub huvi? III järgu piirivalvelaev: pikkus 24,6 m laius 5,2 m süvis 1,9 m veeväljasurve 60 t 2 diisliit, 2400 hj kiirus 34 sõlme. Optimaalne variant loodava Eesti armee jaoks.



Laevad nagu kaksikud nii eest kui tagant



Austatud merendushuviline!

Kui soovite tellida 1992. aastaks ajalehte

"Meremees",

saatke enne 20. veebruari rahakaart

30 rublaga aadressil:

200 001 Tallinn, Pikk 70

Eesti Meremeeste Liit

ning märkige rahakaardi lõigendile

oma täpne aadress.

Asutused võivad tellida pangaülekandega:

a/a 2700949 Sotsiaalpangas 500168151

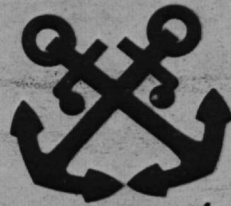
kood 420101551 Eesti Meremeeste Liit.

ESTIMA

Estonian Maritime Agency Ltd.



ESTLINE



inreko

KOMMERTSKESKUS

Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 2. veebruaril:

"IVAN BABUŠKIN" — Aughimishis
 "ALEKSANDER ABERG" — teel Sorelist Baie Comeausse
 "PAUL KERES" — Peterburis
 "KRISTJAN PALUSALU" — teel Bukpyongist Long Beachi
 "GUSTAV SULE" — Peterburis
 "ALEKSANDER KOLMPERE" — Hamburgis
 "EMHAVEN" — Gdanskis
 "VILJANDI" — teel Odessast Vahemerre
 "TALLINNHAVEN" — teel Antwerpenist Dakari
 "NARVAHAVEN" — teel Perflitist Hamburgi
 "VAALHAVEN" — teel Felixstowe'st Istanbuli
 "LENINSKAJA GWARDIJA" — teel Batast Takoradisse
 "KEILA" — teel Tallinnast Antwerpeni
 "ANDREI ANDREJEV" — teel Monroviast Nantes'i
 "KADRINA" — teel Tallinnast Las Palmasesse

"UNITRADER" — Montrealis
 "LOKSA" — teel Rouenist Las Palmasesse
 "JOSSIF DUBROVINSKI" — Tallinnas
 "NIKOLAI ŠVERNIK" — teel Luandast Conakrysse
 "JOHANNES LAURISTIN" — teel Freetownist Lomésse
 "AEGVIIDU" — teel Antwerpenist Bandjuli
 "OLGA VARENTSOVA" — Santanderis
 "IVAN, RUSSAKOV" — teel Tartunist Genti
 "PAVEL DAUGE" — teel Las Palmasest Tallinna
 "MIHHAIL KEDROV" — teel Bandirmast Rotterdami
 "VALKLA" — Freetownis
 "ALEKSANDR VINGKUROV" — teel Abidjanist Rotterdami
 "VERA LEBEDEVVA" — Tallinnas
 "IVAN POKROVSKI" — Havre'is
 "VILJANÓ" — Tallinnas
 "GRUMANT" — Conakryss
 "GULBENE" — Conakryss
 "KOHTLA" — Emshavenis

"PAIDE" — teel Kalinigradist Birkenheadi
 "POVENETS" — teel Ceutast Marina di Carrarasse
 "RISTNA" — Tallinnas
 "HELTERMAA" — teel Ceutast Bremenisse
 "SEGEŽA" — teel Saguntost Tallinna
 "UNICARRIER" — Tunises
 "VAINDLO" — Hankos
 "IVAN RABTŠINSKI" — teel Riiast Raahesse
 "MUHU" — teel Husumist Alexandriasse
 "HUDOŽNIK PIMENOV" — Alexandrias
 "VILSANDI" — Rotterdamist Tallinnast
 "KAPTEN KONGA" — teel Tallinnast
 "KAPTEN VOOLENS" — teel Tallinnast
 "MEHAANIK KRULL" — remondis Tallinnas
 "JUNOI PARTIZAN" — remondis Loksal
 "KESSULAI" — Helsinki
 "VIIRELAID" — teel Tallinnast Fredericiasse

"MANILAI" — teel Tallinnast Cowesi
 "SUURLAI" — Århusis
 "HEINLAID" — Helsinki
 "VIINISTU" — Tallinnas
 "KOLGA" — teel Tallinnast Hamburgi
 "GLEB SEDIN" — remondis Loksal
 "VOOSI" — Tallinnas
 "PAKRI" — Rotterdamist
 "AMBLA" — Vordingborgis
 "ANDJALFELD" — Peterburis
 "AEGNA" — Fecampis
 "KABALA" — Peterburis
 "MOEN" — teel Ventpsilsist Moerdijki
 "RAPLA" — teel Rotterdamist Tallinna
 "RAUGI" — Tallinnas
 "TENERKA" — Moerdijkis
 "VITŠU" — teel Tallinnast Rotterdami
 "SUURUPI" — Rotterdamist
 "OSMUSSAAR" — remondis Loksal
 "OTEPAÄ" — Moerdijkis
 "TAHKUNA" — remondis Loksal
 "LIVONIA" — Tallinnas

Väljaandja
 Eesti
 Meremeeste Liit

MEREMEES

Järgmine number ilmub 25. veebruaril

Toimetuse aadress: 200 105 Tallinn, Estonia pst. 10. Valvetoimetaja on kohal teisipäeviti kell 15–17

Tallinna Ajakirjandustrükikoda Ofsettrükk Tellimuse nr. 467 Trükiarv 1500

Toimetaja
 MADLI VITISMANN