

MEREMEES

Ilmub
(vaheajaga)
alates 1950. aasta
21. juulist

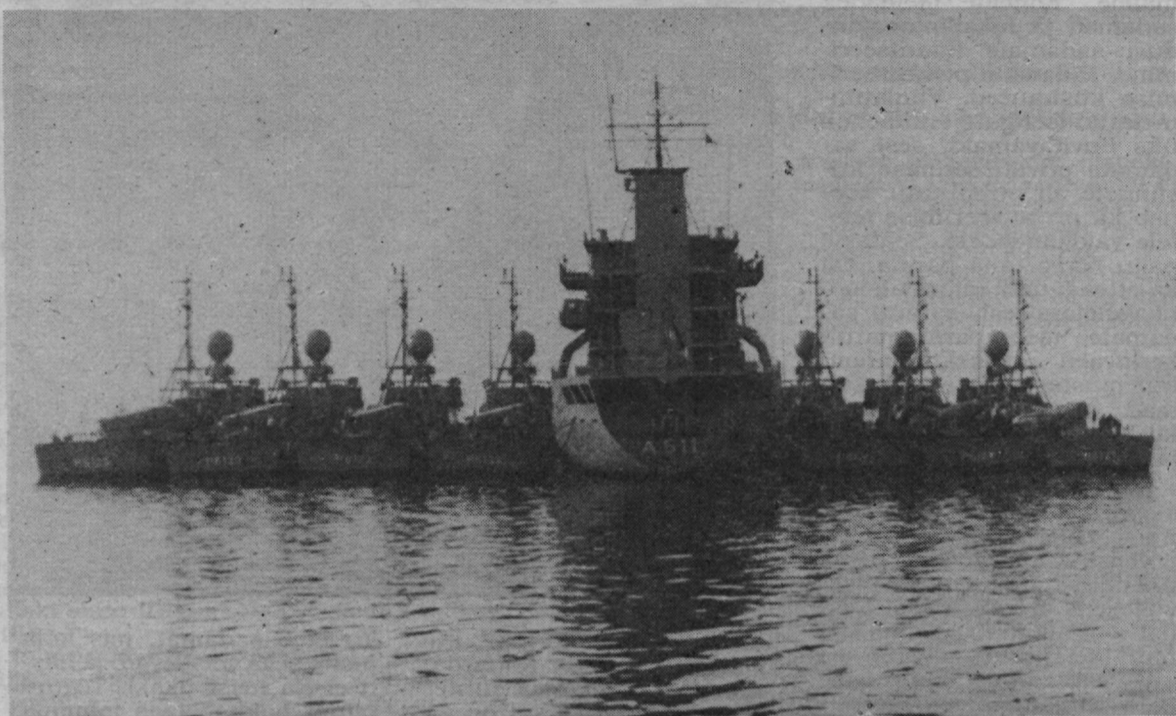
Nr. 11 (941)

Teisipäev, 25. mai 1993

Hind 1 kroon

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ Ministriga sadamaist lk. 2
- ☛ Pirita sadamas lk. 3
- ☛ Pärand lk. 4
- ☛ Kuidas nemad saavad lk. 5
- ☛ Trammikõnelus lk. 6
- ☛ Joh. Pitka mälestusi V lk. 7
- ☛ MerLe XL lk. 7



Ilusat mererivi demonstreerisid emadepäeva õhtul Saksa sõjalaevad. Lähemalt lk. 5.



Asutati ühendus „Hoiu Eesti merd!”

Arnold Rüütel enne asutamiskoosolekut

9. mail asutati Pirital Eesti Jahtklubide Liidu ruumes vabariiklik ühendus "Hoiu Eesti merd!"

Vastloodud ühenduse eesmärkideks on Eestit ümbritseva mere, saarte, veekogude ja veekogude äärse puhtuse hoidmine ning selle saavutamiseks soodustingimuste loomine. Ühendus soovib arendada koostööd kõigi merega seotud riiklike ja ühiskondlike organisatsioonidega ning tahab osaleda keskkonna- ning teiste loodus- ja maastikukaitset käsitlevates programmides-projektides. Suurt tähelepanu pööratakse ka meie noorte keskkonnakaitsealaste teadmiste täiendamisele.

16 asutajaliiget võtsid vastu ühenduse põhikirja, valisid juhtorgani, kinnitasid üksikliikme liikmemaksu (20 kr.) ja ühenduse logo.

Presidendiks valiti loodussõbrana tuntud **Arnold Rüütel**. Asepresidendiks sai **Rolf Karrento**, kes on Soome samalaadse organisatsiooni "Pidä Saaristo Siistinä r.y." tegevdirektor. Tema eestvedamisel ehitati mullu suvel Orissaare, Triigi, "Pirita Marina" ja "Kalevi" Jahtklubi sadamatesse ning Pirita sadama "Neste" bensiinijaama Soome süsteemiga jäätmehoidlad.

Ühenduse vastutavaks sekretäriks valiti ajalehe "Purjetaja" toimetaja **Peeter Leola** ja vanematekogusse ülalnimetatute kõrval **Eduard Hunt** ("Tallinna Sadam"), **Toivo Makk** (Eesti Raadio), **Tiit Kruuse** (Orissaare sadam), **Fred Jüssi** (Eesti Raadio), **Villu Astok** (Tallinna Tehnikaülikooli Keskkonnakaitse Instituut), **Peeter Volkov** ("Pärnu Sadam", Eesti Jahtklubide Liit) ja **Ain Purga** (Harju Looduskaitsealaste Liit).

Peeter Leola



"Aktuaalsele Kaamerale": Ma olen kõige muu kõrvalt eluaeg loodushoiuga tegelenud ja tegelen praegugi aktiivselt nii looduskaitsealaste kui ka mujal. Mulle tehti ettepanek osaleda ka selle loodava ühiskondliku orga-

nisatsiooni juures, mis on oma peamiseks eesmärgiks seadnud kaitsta Eesti merd. Kuigi tegemist jätkub — töotan ju veel Eesti Põllumajandusülikoolis ja ka mujal, ei suutnud ma ära öelda. Tahaksin tõesti, et Eesti meri saaks puhtaks.

Kui kaugema pilguga vaadata, siis nüüd, kui oleme pöördunud tagasi oma loomulikkude keskkonda — tähendab, suhtleme uuesti lähimate Läänemere-äärsete maadega, — meri ju ühendab meid. Ja ma olen veendunud, et mõne aasta pärast on meil sama palju purjekaid ja mootorpaate kui praegu autosid. See on vast üks toredamaid puhkevõimalusi — puhata merel ja käia tuttavate juures. Läbi aegade on ju eesti rahvas suhelnud praktiliselt perekonna tasandil küll soomlaste, küll rootslaste, küll teistega. Ma usun, et saame loodava organisatsiooni raames teha väga palju selleks, et meie rannad näeksid välja ilusad ja puhtad ning et ka sõbrad tahaksid meile külla tulla.

"Meremehele": Olen sündinud küllalt mere lähedal Riia lahe ääres, ainult paar-kolm kilomeetrit merest. Minu ema vanemate maa ulatus peaaegu mereni ja seal me siis töötasime. Käisime alati ema vanematel abiks, sest ka minu isatahi oli samas külas. Kui teised lõunavaheajal puhkasid, lipasin ma alati mere äärde. Meri on niisugune salapärase, küll peegelsileda pinnaga, küll mõõduka valge laineharjaga, või tormi ajal, küll hommikul, küll õhtul erinev ja võimaldab luua väga erineva meeleolu. Nii et ma tunnen end mere ääres ja merel kuidagi väga meeldivalt. See võimaldab puhata ja end ta-sakaalustada.

Mispeale võiks arvata: kui Teil oleks võimalik, siis ostaksite endale tõenäoliselt niisuguse uhke kaatri, nagu siin külalissadamas näha?

Jaa, võib-olla küll, aga see on ainult unistus ja tõenäoliselt jääbki unistuseks.

Hr. Rüütel arvas veel, et ta pole suurem asi kalamees, aga pere nälga siiski ei jää.

Madli Vitismann

Ministriga sadamaist

Teede- ja sideminister **ANDI MEISTER** tuli mõni aeg tagasi Sidney's peetud Rahvusvahelise Sadamate Assotsiatsiooni kongressilt.

Olime seal koos "Tallinna Sadama" peadirektor Peeter Paluga. Pidasime osavõttu väga tähtsaks, sest sadamate töö on omavahel eriti seotud. Kongressil räägitud võib võtta kokku ühte lausesse: maailma majanduses toimunud muutuste mõju sadamatele. Kõneldi teemadel: sadamad ja maailmamajandus; sadamate finantseerimine; sadamate privatiseerimise küsimused. Viimatini metatud loengute tsükkel oli üks huvitavamaid, sest sadamate privatiseerimise küsimuste all puudutatu laieneb ka privatiseerimise teistele valdkondadele. Seal oli palju kõrva taha panna. Oli ka ettekandeid informatsiooni vahetamisest, samuti sadamate töös paratamatult kerkivaist keskkonnahoiu küsimustest. Ent tähtsaimad olid ikkagi isiklikud kontaktid sadamate esindajatega üle terve maailma.

Balti Sadamate Assotsiatsiooni esindajana sõna võtnud Peeter Palu ettekande põhiosa puudutas selle ühenduse ajalugu ja tegevust, ent ta kõneles ka Eestist, "Tallinna Sadamast" ning meie vaadetest tulevikku. Peab tunnistama, et hr. Palu ettekanne oli konverentsil üldse üks menukamaid nende esinemiste kõrval, mis puudutasid sadamate privatiseerimist. Ta alustas tervitustega kevadisest Eestist sügisesele Austraaliale, millega terve saali hästi soodsale lainele häälestas. Muljet avaldas ka ta tõsise Põhjamaa mehe hoiak ja olek seal kõnepuldis, samuti tema raske, Eesti maamehe inglise keel, millega otsekui teerulliga auditoriumist üle sõitis. See oli hästi mõjuv. Suur hulk maailma sadamate ja sadamate ühenduste juhtivaid tegelasi nägid kõnepuldis ühi meest, kes ei olnud tulnud mitte meeldivalt aega viitma, vestlema ja sõpru taaskohtama, vaid kes muretses oma riigi ja sadama tuleviku pärast, Eesti kui transiitmaa tuleviku pärast, juhul kui piiri taga meid mõista ei taheta. Hr. Palu ettekandest hargneski teema, mida pärast kongressi kuuluarides elavalt käsitlesime. See seondus Vene Föderatsiooni tulevase sadamapolitikaga Balti mere regioonis.

Olen sellest varemgi ajakirjanikele rääkinud; mu juttu on muuseas ka nii mõistatud, et Eesti teede- ja sideminister võtab endale õiguse tungida naaberriigi siseasjadesse. Seda ei soovi ma muidugi kuidagi teha. Kuid ma eeldan ka, et igasugune arvamuste väljaütlemine peab rajanema võrdsuse põhimõtetel.

Luuga jõesuudmesse ja Soome lahe idapolsesse ossa planeeritavate sadamate kohta arvasime, et küsimust saaks lahendada ka teisiti, Tallinna sadama abil. Siin on väga soodsad looduslikud tingimused, sadam on praktiliselt aasta ringi jäävaba. Korralike ühenduste olemasolul võime Vene Föderatsiooni suhtes etendada um-



bes samasugust rolli kui Hollandile kuuluv Rotterdami sadam Saksamaa suhtes — Rotterdami sadam on ka Saksamaa merevärv. Rahvusvahelises plaanis investeringute otstarbekat jaotust silmas pidades avaldasin mõtet, et Luuga sadama looduslikud eeldused jäävad Tallinna sadamale tublisti alla; ka infrastruktuuri väljahitamine Luuga sadama regioonis nõuab väga suuri kulutusi. Ligikaudsete arvestuste kohaselt ulatuks see paari miljardi dollarini või ehk isegi natuke üle selle. Leidsin, et heade naabrite vahel ei ole mõtet niiviisi raha loopida. Me ei tõstnud küsimust teravalt üles, vaid kõnelesime kainele mõistusele tuginedes, ja need, kellega vestlesime, said asjast täiesti aru. "Tallinna Sadama" esindajana määrati Peeter Palu sadamate ehitamise ja planeerimise komisjoni, ning kahtlemata on tal neis küsimustes nüüd võimalik oma nõuandev sõna sekka öelda. See oli meile väga suur edu, et värskest maailma kaardile ilmunud "Tallinna Sadama" esindaja sellisesse rahvusvahelise ühenduse komisjoni sattus. Kahtlemata mängis niisuguse otsuse langetamises oma osa ka hr. Palu ettekanne.

Kongressil kuuldust jäi mulle eriti hästi meelde jaapanlastelt pärit mõte kurikuulsa konkurentsi kohta, millest meie kõik siin hästi teadlikult ja targalt räägime, kui kasulik see on. Oleme valmis Tallinna ja Narva vahele kolm raudteed ehitama, et need omavahel konkureeriks ja niiviisi piletihind alla läheks — arvestamata, kui palju raha nende kolme raudtee ehitamine ise nõuaks. Mingisugune konkurent ei tohi muutuda usundiks, öeldi Sidney's. Näiteks toodi Tasmaania saar, kus on 400 000 elanik-

ku ja 5 sadamat, mis kõik üksteisega võistlevad, ja hästi ei ela neist ükski. Teatud piirist hakkab taas toimima konkurentsi vastandvorm — koostöö. Sadamad nõuavad väga suuri investeringuid, ning seal on vajalik ja otstarbekas oma tegevus koostöö printsiipidel ära jagada. See oli minu meelest kuldaväärt soovitus.

Veel jäi meelde: riigiettevõtete privatiseerimisel mõeldakse kõigepealt neile inimestele, kes vastavates struktuurides enne töötasid. Neile säilitatakse teatud aastateks töökohad — vähemasti nii mulle seal väideti — ja võimaldatakse erastamisel aktsionäridena osaleda.

Olin sel kongressil assotsiatsiooni presidendi kutsel, milles nägin erilist märki selle kohta, et Eesti ja "Tallinna Sadam" on maailma kaardile ilmunud. Osavõtjaid oli 450 ümber, suurem osa abikaasade ja saatjatega. Meie muidugi ei saanud endale sellist luksust lubada. Muide, sadamate inimesed teadsid Eesti kohta küllalt palju, need on mehed, kes kogu maailmaga tihedalt läbi käivad. Mul polnud vaja selgitada elementaarseid asju, mida sageli õige lähedastest riikidest pärit inimestele selletada tuleb: miks me lätlastest ja leedulastest keeleliselt aru ei saa ja et ükski meie keeltest vene keelega sarnane ei ole, miks meil üldse kolm riiki on ja miks üht ühist raha pole teinud. Hiljutit autonoomia saanud Flandrias kohtasin alatasa imetust, et inglise keele sõnadest aru saan ja mõningaid häälikuid oskan välja ütelda.

Balti naabreid seekord kaasas polnud: ei tea, kas pidasid sõitu liiga kaugeks ja tegelevad lähemal? Endisest Idablokist oli veel vaid Rumeenia esindus, kellega kasulikku juttu ajasime. Põhjanaabrid olid kohal. Idanaab-

reid mitte. Pean ütleva, et viimast asjaolu me ei kasutanud ära nõ. iseenese kergitamiseks oma naabrite arvel, seda ei lubanud eetilised tõekspidamised. Ajasime seal oma asju. Loomulikult ei teinud me seal ka suurt propagandat näiteks Riia sadamale, usun, et sellega tulevad lätlased ise toime.

* * *

Meie põhivajadus ei ole kahtlemata enam mitte välismaise nõuande järele, mida kaks aastat tagasi tõesti tarvis läks. Nüüdseks on nõuandjaid õige palju, kusjuures igaüks annab seda oma mähta otsast ja eelkõige iseenda tulevikku silmas pidades. Nüüd on meil tarvis tegelikku, käegakatsutavat — on see siis abi, või laen, või veel midagi muud. Ja mida kohe hästi palju on vaja — see on mõistmine ja vastastikune arusaamine omal maal. Seda toonitati väga ka näiteks Flandrias. Sellest hoolimata, et seal on süsteemi kaua häälestatud ja see funktsioneerib hästi. Nemadki rõhutavad üksteise mõistmise vajadust riigi, linna ja linna lähedal asuvate omavalitsuste vahel. Sadamaterritooriumi mahamärgimine Tallinnas sõltubki nüüd linna ja sadama koostööst. Linn oleks hea meelega tahtnud võtta sadamat tervikuna enda omandusse. Kahtlemata on see üks võimalus, aga meie nägemist mööda mitte kõige parem. Meil pole tegemist ei valmis riigi ega valmis sadamaga. "Tallinna Sadama" üks funktsioone on tegutseda mitte üksnes Tallinnas, vaid aidata välja ehitada ka teisi, väikesi sadamaid, eriti saartel. Tegin linnale ettepaneku mitte hakata sadamat ühest omandist teise üle andma, varandust hindama jne. See võtaks aega ja pidurdaks arengut. Teeksime haldusnõukogu, mis sadama perspektiive käsitleks linna ja riigi poolt kahasse. Vastava määruse eelnõu on ette valmistatud, linnapea kooskõlastas selle ära. Muidugi toimusid vaidlused, aga loodame, et selle küsimuse oleme lahendanud. Haldusnõukogu nõ. sirmi all tuleb tarkadel asjatundjatel meestel maha istuda, koos toimetada ja otsustada, mismoodi sadama tulevik peaks välja nägema.

Tuleb valida kõige otstarbekam lahendus. Täiesti võimalik, et sadamate kompleks toimiks edaspidi nõ. *holding'u* sirmi all. Mis puudutab Tallinna rannajoont, siis paljud sadamad pole üldse ju veel meie valduses. Küll aga peaks tegevus rannajoonel, mis praegu sadama alla ei käi, olema nii reguleeritud, et ei tehtaks lollusi. Et ei hakataks näiteks välja ehitama mõnd uut hiiglaslikku reisisadamat meie oma kõrvale. See oleks tegelikult mahavisatud raha.

Tallinna sadamat saabki arendada vaid piki rannajoont, see annab vähem võimalusi kui mitmel pool maailmas, kus sadamad paiknevad sügaval sisemaal, süvendatud jõgede suudmetes (ka näiteks Antwerpeni sadam). Kaid tungivad sise-

maale. Nüüd on juba hilja Pirita jõge selleks kasutada.

Linnaisad tahaksid Tallinna merele avada — et linna väljahitamine kulgeks nagu merelinnale kohane, *city* avaneks sadamasse. Laevalt tulles satutakse praegu linna ühte kõige inetumasse osasse, tulijal ei teki muljet, et on saabunud vanasse hansalinnas. Sadam on siiski midagi suutnud juba ka ära teha.

* * *

Ei ole möötud, kui suure osa teede- ja sideministriumi tööst hõlmab veetransport. Oieti on nii, et on valdkonnad, millega tegeleb ministereium ning valdkonnad, millega tegelevad ettevõtted ja vastavad ametid. Minu ideoloogia seisneb selles, et iga ameti ja ettevõtte eesotsas peavad olema inimesed, kes oma rida energiliselt ja väsimatult veavad, kusjuures hoiavad kõiel samast otsast kinni, kust me kõik veame. Minister ei pea olema keppiga kubjas seal vahel. Kuid mu tegevus haakub tihedalt nende õigusaktide ja otsuste näol, mis peavad läbima valitsust. Need on tegelikult alati seoses ka kõrvalaladega, sest transport on selline ala, millel üksikult võttes polegi mõtet — transport teevad kõik.

Ministereiumil on oma nägemus, trükist on ilmunud transpordikontseptsioon. Tasapisi olen ka hulga nüanssidega kurssi saanud, millest enne aimu ei olnud. Raske pole mitte sellepärast, et neid transpordiharusid ministereiumi valdkonnas nii palju on. Ausalt öelda, raske on sellepärast, et väga paljud tippu tõusnud poliitikainimesed kipuvad kõike juhtima. Seetõttu sa enam ei tea, kes kusaigil midagi korraldab ja kes kelle või mille eest kusaigil vastutab. See on praeguse hetke üks põhiline mure ja kardan, et võimalike konfliktide allikas. Ma pole oma loomult mitte niivõrd poliitik, ehkki püsin kindlatel veendumustel, mis minus on olemas. Kuid ma püüan vaadata, kuidas on kõige otstarbekam seda tegevust juhtida; kas nii, et loome endale kunstlikke raskusi (nagu omal ajal öeldi nõukogude inimese kohta: *et need siis pärast kangelaslikult ületada*), või püüame võib-olla isegi oma nõ. poliitika-ühkuse kõrvale heita ja nõustuda, et me ei saa igale asjale oma kätt külge panna. Tähendab, peab olema kindel kohustuste jaotus. Kel on õigus midagi teha, sel kaasnevad ka kohustused; õiguse ja kohustustega kaasneb vastutus. Ja mina ei saa sellega leppida, kui keegi midagi mu selja taga otsustab ning pärast astub uksest välja ja vastutama pean mina või mingi ettevõtte direktor. Selliseid ilminguid esineb, need võtavad palju aega ja närvi. Aga ma arvan, et see tuleb kasvusraskustest, millest peaksime oma kogemuste najal üle saama. Et teinekord tuleb ette teravaid arvamustevahetusi, see käib praegu asja juurde.

Küsis **Madli Vitismann**
Isi **Trapido** foto



"Vironia" (AS "Korex").

Pirita sadamas on ilusa kevadilmaga kena ja-lutada, ei ühtki kurja tädi värvavas valvamas. Sadamakapten TOOMAS DRELL, teil paistis siin olevat mitmesuguseid rohkem või vähem isemoodi laevukest. Alustagem vast "VIRONIAST". Siin see nüüd jälle seisab, mehed peal sebatas ja mobiiltelefonidega helistamas.

Varem, kui sadamas oli Vene piirivalve, oli ta ka seal ülal tornis, ja niisugust asja ei juhtunud üldse, et keegi lihtsalt niisama sai välja sõita. Kui keegi, kelle kohta andmed puudusid või muidu kahtlane, sadamasuust välja läks, siis saadeti telefonitsi sõnum reidile ja piirivalvelaev tõi ta niikuinii tagasi. Praegu on see torn kahjuks tühi. Mõõdunud aastal, kui üks piirivalve teise välja vahetas, anti torn küll ka pidulikult üle.

Aga kui seal tornis praegu ka keegi oleks, ikkagi jääks üle vaid järele lehvitada?

Ei, osa Soomest-Rootsist saadud piirivalvekaatrid on veel Tallinna-mail. Osa on seisnud meil, osa vist reisisadamas. Tallinna lähel kontrolli teostamiseks peaks neid piisavalt olema.

Kas "Vironia" ei ole kusagil registreeritud?

See kuulub aktsiaseltsile "Korex", laeva paberid on endise N. Liidu endise 58. jahtklubi poolt välja antud. Aga uue seaduse järgi peavad kõik üle 12 meetri pikad laevad olema võetud Veeteede Ametis laevaregistrisse. Mina küll "Vironia" uusi laevadokumente näinud ei ole. Nii nad siin kai ääres seisavad, maksu maksavad. Viimane kuu on küll saamata, aga sõna on meesetele saadetud — ilmselt tulevad ja maksavad ära. Millal nad laevapaberid korda teevad, seda ei oska küll ütelda. Või kas nad üldse vaevuvad? Teine lahendus oleks, kui nad sõidaksid Vene lipu all. See tähendaks muidugi, et sadamamaks oleks väheke teistsugune — siis oleks ju välismaa laev.

Jah, aga seni on see laev Eesti lipu all oma tegusid tegema läinud. Meil on niisugune komme, et laevad, mis sõidavad meie vetes, ei pea tolli- ega piirikontrolli läbima. Piisab, kui nad käivad ja märgivad selle zurnalis ära. Need märkmed ongi meil kõik olemas, ka nende sõitude kohta, ainult et seal pole õiget sõidu sihtkohta näidatud — on öeldud, et Saaremaa või veel midagi. Kuna kontroll ei ole siis vist enam nii tihe kui mõned aastad tagasi, ongi olnud võimalus seesuguseid asju toimetada. Ja sõitude korraldajad on ilmselt olnud küllalt hästi kursis meie seadusandluse aukudega: "Vironia" mehed said ju vaid naeruväärse trahvi, sest seadus mereriigipiiri kohta polnud vist veel päriselt paika pandud.

Meie sadamas seisab ka Saksamaalt saadud "BRITTA" ja on valmis päästeteenistuseks. Talle tehti äsja Haapsalus väike remont; "Anita" jäigi Haapsallu.

VENETSIA GONDEL on arvel linnavalitsuses. Kotka merepäevadel näidati seda puulaevade väljapanekul. Ongi parem, kui ta väljas seisab. Mõned aastad tagasi, soojas ellings seisnult, tuli tal kõigepealt nädal aega vee sees turduda lasta ja siis välja tõsta, et puhastada, värvida ja lakkida.

TRALERI PUITKEREL on ka omanik olemas. Algul tahtis suure hooga teda ehitama hakata — näiteks lõbusõidu-mootorpurjekas "Rock City" on samasugusest laevakerest tehtud. Ainult et see töö nõuab palju aega, tahtmist ja muidugi raha. Ja iga aastaga läheb ikka kulukamaks, ka ise tehes, sest materjalid on hirmus kallid.

Too **KAABLIPANEMISE (ALLVEE) LAEV** kuulub nüüd kaugpurjetajatele, kes on koondunud "Vene purjeseltsi". Kui 58. jahtklubi likvideeris, tekkis neist mitu organisatsiooni, ka nood kaugpurjetajad. Nad hankisid selle aluse, et pontoonkaid teha. Esialgu on see tahtmiseks jäänud, sest tegemist pole lihtsa tööga: alus tuleb välja võtta ja keevitada, et uueks otstarbeks mugandada.

KAITSELIIDU "KL-101"-"Erika" kuulus kõigepealt ALMAVÜ-le, siis selle organisatsiooni järglasele tehnikaspordiklubile. Ja kui Eestimaal need hõivamised hakkasid, siis Kaitseliidu mehed võtsid selle endale. Natuke on korrastatud — väljanägemine on väheke parem. Niipalju kui ma tean, tahtakse sellele tulevikus hakata noorkotkastele merealast õpetust ja praktikat andma. Sõgisel pääses kõva tormiga lahti, aga ühiste jõududega saime selle ikka kai äärde tagasi.

Praegu tekib vägisi mulje, et Pirita sadam sobib pelgupaigaks neile, kel laevaga kõik päris korras pole.

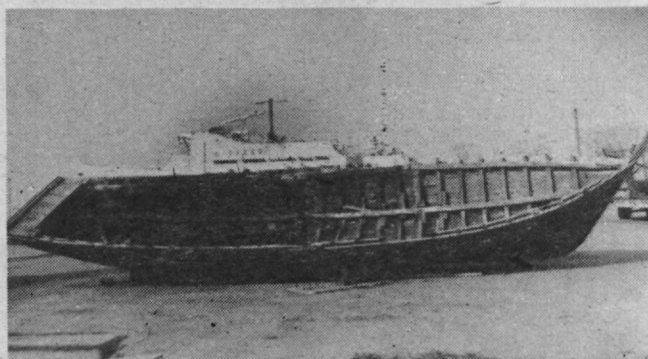
Nii see küll ei ole. "Vironia" on siin aastaid seisnud ja eelmiste omanike ajal pole mingeid sekeldusi olnud. Praegu hirmsa väljanägemisega puulaev on olnud lihtsalt kalatraaler, millel tekiehitused maha võetud. Kõik need kolhoosidevahelisest laevahituskontorist tulnud alused, kui nad just päris uued pole, ongi niisugused. Mitte nagu Soomes,

Sadamakapteni jutul

et kalalaev on vuntsitud ja värvitud, nagu lähaks näitusele. Meil on nii, et kui mehed pealt läinud, siis pärast neid tulgu mis tahes. Kalatraali elu on lühike, ette nähtud 10 aastaks. Mõni mees ajas selle palju vähema ajaga klaariks, teise käes võis veel 10 aastat otsa teenida. Paremini hoitud keredest püütakse nüüd siis lõbusõidulaevukest ehitada.

Ega nad ilusad ole, aga kõigil on omanikud olemas ja maksud õiendatud: kellegi välja ajamiseks põhjust ei ole.

Oleme rendisadam — Eesti Jahtide Liit on selle rentinud RAS-ilt Tallinna Olümpiapurjespordi Keskus. Nii 80% tulust läheb TOP-ile ja ülejäänud 20%-ga peab sadama ära majandama. Aga näiteks süvendamine on nii kulukaks läinud, et selle rahaga üldse välja ei tule. Viimase süvendamisega oli tore lugu. Saksa sõjalaevade eskaader pidi siia sis-



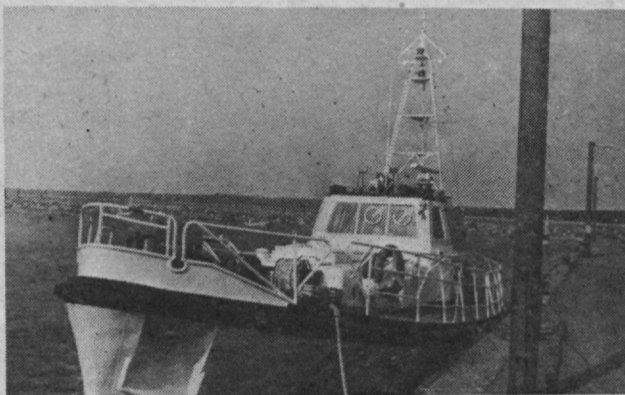
Nimetu traalerikere.

male laevale või kaatritele on võimalik ka lihtsalt oskaja mees palgata.

Kuidas on korraldatud alla 12-meetriste aluste arvelevõtmine?

Siin ongi väike vaakum: väikelaevade inspeksioonist vist õieti ei tegeleta ja ka Veeteede Amet ei taha neid oma peale võtta. Spordilaevaregister on eraldi. Enamik on seal jahid, aga jäänud on ka võistluste teenindamiseks vajalikud kaatrid.

Praegu on veel natuke vara Pirita sadama üle otsustada, alles mai lõpuks — juuni alguseks on enamik meie laevukest juba sees ja sadamaelu läheb õieti käima.



"Britta" (Vetelpäästeselts).

se tulema. Kaitseministeeriumi asjameestele sai öeldud, et kui nad "Eestirannale" kütuse viivad ja töö kinni maksavad, siis ehk on see võimalik. Süvendamine tehti ära, aga Saksa eskaadri ülem ja teised mehed vaatasid sadama plaani ja ütlesid, et ei riski siiski sisse tulla, manööverdada on mõnevõrra ohtlik.

Hiljuti toimunud **PAADINÄITUSELT OSTETUD ALUSE** omanikuga sõlmisime äsja lepingu sadamakoha peale.

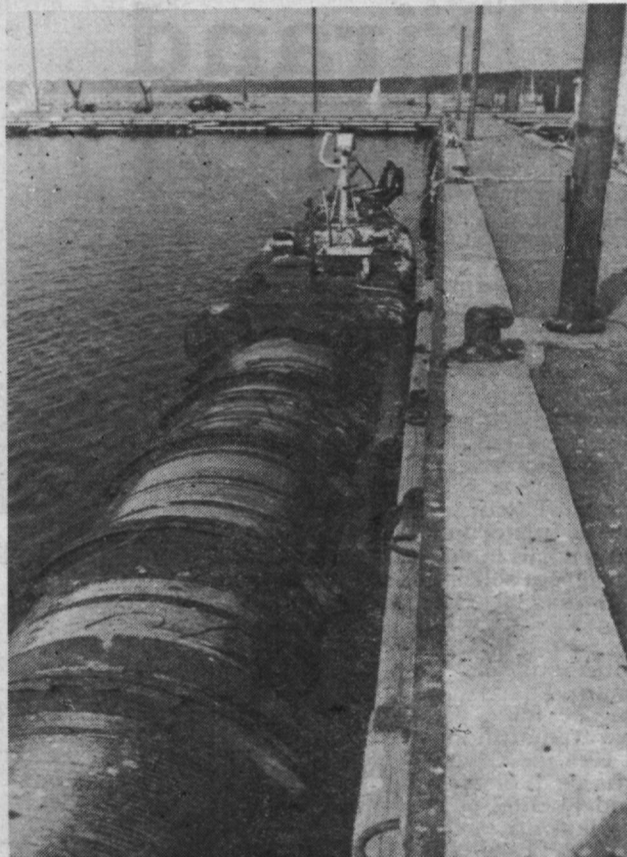
Hakkame jõudma sinnamaale, et uhked autod, majad ja olmetehnika on olemas ja saabub aeg veesõidukeid omandada.

Tõusikud vee peal?

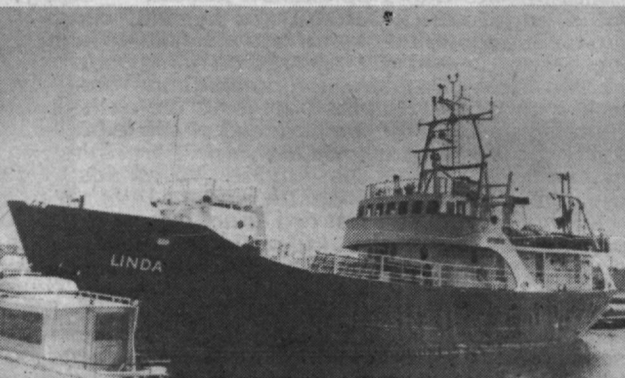
Mitte tingimata. Ka näiteks Eesti Lennukompanii ostis ühe — tehing on vist sõlmitud, sest kaater on juba siin, seisab vastaskais. See on tükk maad uhkem kui paadinäituselt ostetu: Itaalias ehitatud 50 jala pikkune Asimuut-tüüpi alus, üks kenamaid ja kallimaid, mis meil siin sees käinud.

Kas praegused ostjad on need, kes alati on tahtnud isiklikku veesõidukit või on enamasti tegu Lääne järgi joonduvate võhikutega?

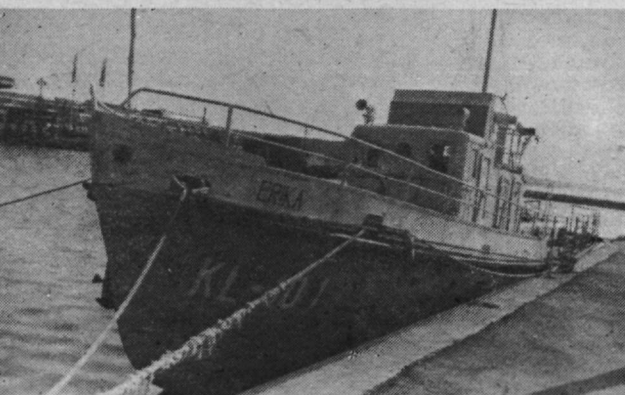
Päris võhik ise sõita ei saa, on ju vastavad nõuded. Võib käia kursustel nagu autojuhiloa taotlemisel, ainult et maanteepraktikat on nagu lihtsam saada kui merekogemusi. Aga tänapäeva purjekad ja kaatrid on nii hea navigatsioonivarustusega, et kursi ja asukoha määramisega raskusi ei ole, automaatpiloodid ja muud asjad lisaks. Ja suure-



Tundmatu otstarbega nimetu ujuvvahend.



"Linda" (Merehariduskeskuse õppelaev).



"KL-101"-"Erika" (Kaitseliit).



Värske sisseost, hindki veel peal.

Mida te soovitate, kui teile tuleb sisse näiteks keegi Helsingist ja tahab sõita edasi, ütleme, Roomassaarde, aga kaarti tal ei ole?

Linnas on Mereturismi Assotsiatsioon ja nendel on olemas atlase moodi põhikaart, selle järgi saab tellida. Need on samad, mis admiraliteedi kaardid, aga korrigeeritud ja ladinatähestikulise ületrükkiga. Eesti oma kaardid saavad valmis ehk paari aasta pärast, mitte varem. Kõiki andmeid peab kontrollima, enne kui trükki anda. Vanasti said kaardi kaardikambri ja allkirja vastu, nurgas märkus "Ametialaseks kasutamiseks". Ma loodan, et need ajad on nüüd möödas. Tulevad meie oma kaardid, mida igaüks, kel vaja, võib vabalt osta.

Juttu ajas Madli Vitismann



Päränd

Meie toimetusel on ajalehe nii lühikese ajaloo jooksul üks ring täis saanud. Juulis 1991 sai meremuuseumi väikesaarte-ekspeditsioonile tänu juhusele kaasa ka meie toimetuse liige. Esimese elamusena uudistasime tol korral "Mare" pardalt Peetri-aegse Keri tuletorni varisenud müüri. Hiljem maabusime saarel ja nägime kõike lähedalt, kuid ei suutnud kuidagi tuvastada, kas varing on juhtunud eile, paar kuud või aasta varem. Viimane episood tol kolme väikesaart hõlmanud ekspeditsioonil: jalutasime mereandidega üle külvatud Aksi rannal ja arutasime, kui palju võiks Eestis olla inimesi, kes on näinud ja teavad sedasama, mis meiega. Taipasime, et teame midagi niisugust, mida Eesti valitsuski ei pruugi teada.

Tollest varisenud paemüürist sai oma nime sari "Päränd". Kujund tuli iseenesest keelele, kui mõelda, et tuletorn oli Peetri-aegadest peale üle elanud kõik sõjad ja võimuvahetused, aga Nõukogude sõjavägi sai sellest lõpuks siiski jagu.

Samas oli selge, et niisugust teadmist tuleb kohe levitada — tegu on ju rahvusliku varaga. Tõsi, esimene publikatsioon jäi putši jalgu ja lükkus seetõttu sügisele. Ent tollest kihvunnikust alguse saanud sari on nüüdseks toonud toimetusele unikaalse foto- ja muljekogu, kujunedes seejuures paratamatult süüdistuseks Vene sõjaväe vastu.

Üks meie lugejast on koguni arvanud, et valitsus peab olema kurt ja pime, kui ta lõputult lõhutud akende ja risu täis põrandate fotosid nähes midagi ette ei võta. Aga polegi nii lihtne midagi ette võtta. Ka valitsus või mõni muu riigiasutus vajab Vene sõjaväe valdustesse vaatamisel sellesama Vene sõjaväe luba. Seetõttu tuleb hoolitseda selle eest, et need valdused, ka tuletornid, poleks Vene sõjaväe omad. Ning hoida pilk peal, et lahkumisel midagi olulist ei lõhutaks. Klaasideta ja sageli ka raamideta aknaauke on Eestile niigi väga palju jäetud. Et hüdrograafiateenistuse üleandmine on kavandatud 1. juuliks, võib järeldada sellestki, et toidukraami on näiteks Keri asukale veetud just nimelt 1. juulit arvestades.

Niisiis õnnestus uuesti Kerile sõita nüüd, kaks aastat hiljem. Kolmeteistkümnnes "Päränd" on ringiga alguses. Pererahvas on sama ja mäletab toonaseid külalisi. Tookord taipasid nad, et saarele võib veelgi külalisi sattuda, ning vaatasid oma maalapil peremehepilguga ringi. Pärast tookordseid koristustöid tuli neil kaua oodata, ent nüüdseks on tulnud oma valdusi näidata isegi külalisle "Finnairist".

Perenaine näitab uhkusega akende alla tuulekiuste kasvama pandut — ehk jõuab veel suvel lilleõisigi näha. Aga vastaskorteris on uued naabrid, kes oma saarelvibimist ajutisena võtavad, sestap on sealpool vaid võililli näha.

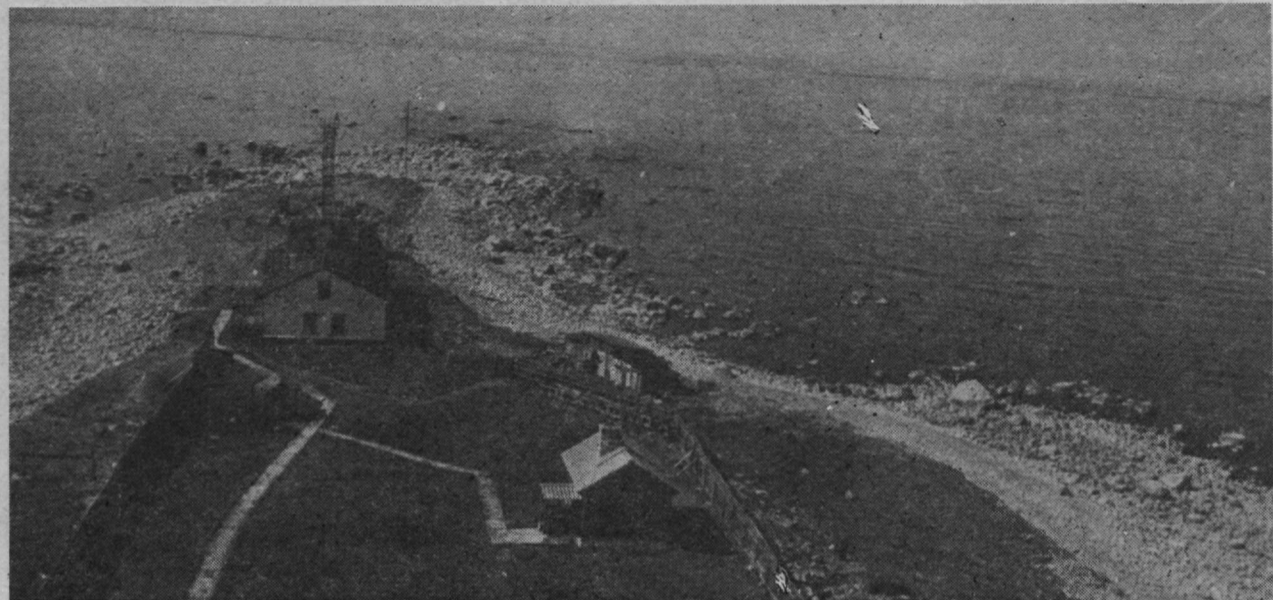
Tuletorni sein on veelgi varisenud, kihvunnik suurem. Et varingu kohal lõpeb müüritrepp ja läbi ukse saab sisetrepile, ei jää ka ülalt alla vaatamata. Elumaja ees on kallas veelgi rohkem sügistormi käes kannatada saanud, hõredat murukarvastiku on akende alla jäänud vaid kummekond meetrit.

Sõjavägi lahkub, jäävad inimesed. Neid võib käsitada kui hulka, mille igal ühikul on oma normeeritud vajadused. Nii ongi seni enamasti tehtud. Aga võib ka suhelda kui üksikute, kindla näo, nime ja vajadustega inimestega — Keri pererahvas; Naissaare pererahvas... Ja probleemid saavad teise näo. Mis üksikute hulga puhul võib olla õige, ei näi seda üksiku inimese seisukohalt. Võib proovida teed juues asetada end natukeseks ajaks vöörustaja lauapolele.

Lootsiraamatuid meremeestele tuttav siluett. Keskmist maja enam pole, on vaid rohtunud vundament.



Niipaljudest seda saart ongi. Meri on mõlemal pool elumaja akende all.



Tuletorni perenaise teelauajutt

Lihakonservid — no mis sa neist keedad, puha rasv. Vanasti vähemalt lõhnas hästi, kui purgi lahti tegid, nüüd on need ka kuidagi imelikud, lehkavad kahtlaselt, justkui koera jaoks. Kartulid on otsas, sööme makaronitooteid. No ela siis sedasi, hammusta või kive.

Mina tulin noorest peast, mis ma olin — neljakümne kolmene? Elasime Tšernigovi lähedal. Ei, vanem — nüüd juba kümme aastat siin saare peal olnud. Üks poeg teenis Afganistanis, pärast tuli Eestisse, pika rubla järele, nagu öeldakse. Ühesõnaga, lihtsalt tööle. Siis polnud ju veel mingeid probleeme, ei Eestisse tuleku, ei millegi muuga. Saatis mulle kirja: memm, sa oled veel noor inimene, tule siia endale kooperatiivkorterit teenima! Tein pool ei tahtnud sõita, aga mina ei saa ilma oma lasteta elada, lähen sinna, kuhu nemandki. Nad on mul väga head lapsed. Meie isaga oleme lühikest kasvu, aga poisid on meil pikad ja ilusad. Üks on Mohnil majaka peal, teine Uussadammas majaka-üllem.

Me saame tegelikult harva kokku. Mõõdunud aastal ütlesin ülemusele, et vii mind ometi laste juurde. Viiski, kaks tundi istusin seal. Jah, harva saame kokku... Teist poega näen muidugi sagedamini, seda, kes Tallinnas elab, tal läksid juba lapsed kooli.

Mul on üks aasta pensionini jäänud — noh, ja nüüd pandi otsa... Nutsin, kui lugesin: pead 15 aastat siin töötanud olema, aga meie oleme ju kümme. Staazi on meil küll, aga see on nõukogude oma. Mul on seda 32 aastat, neljateistkümnepäevase aastast hakkasin tööle... Kallake veel teed, tee on hea. Ja võtke pontšikuid! Ma ise peaaegu ei söö leiba, kastan ikka rohkem kuivikuid tee sisse. Pärm läheb ka vanaks... Oi, ei tea kohe, kuidas olla või mis teha! Kui siin saarel veel viis aastat elada...

Ei, mina lähen küll vist ära linna, olgu see rahvapension siis nii suuruke, kui antakse... Mõtelge, viis aastat veel! Me kuivame siin ju päris kokku! Muidugi, oma kooperatiivi me ehitasime siin saarel teenitud raha eest, kõik on välja makstud. Üürilist ei ole, ei taha kedagi oma korterisse võtta. Üks lukus, ja sees pole midagi. Nii kui linna saame, ei söö ega joo ka enne, kui läheme maksame kõik maksud ära, siis alles... Need ju aina tõusevad — maksud... Te

ütlete, et tõusevad veel ja veel?! Head inimesed, millal see ometi lõpeb? Oi, ma ei tea... Miks teie ise ometi vait olete?! Meie, venelaste asi on vait olla, aga teie peate protesti avaldama. Kirju kirjutama, ja kaebama, nõudma peate! Kelle käest... Oh hoidku, raske on.

Kõik see aeg oleme ju ainult selle jaoks tööd teinud, et kooperatiivkorter osta. Et oleks order ja puha. Et mitte lastel kaelas olla. Pole ma endale midagi niisugust lubanud, mida ikka naised enda jaoks ostavad. Ainult korterit olen tahtnud. Hea korter, kahetoaline, lähed istud maha...

Jah, ei tea kohe, kuidas olla või elada. Andsime kodakondsusesse astumise avaldused sisse, öeldi, et tulge 1. juulil keeleeksami. Sain õpiku, nüüd katsun kirjatähti teha. Suur täht, väike täht... Kui välja ei tule, hakkam teine päev otsast pihta. Uuesti ja uuesti — üht tähte kolm päeva.

Mina arvan, et kui inimene kord juba siia jääb, siis ta peab kodanik ka olema. Ühed tuttavad läksid oma Venemaale tagasi, aga ei mina sõida siit küll enam kuhugi. Sinna pole kedagi jäänud: isa on surnud, ema ka... Ja mis seal Venemaal toimub! Siin muidugi jälle teised asjad... Seltsimehed, kallid inimesed, saage must õigesti aru! Ma tulin siia saarele, ühtki puud ei olnud. Kadakad. Istutasin kirsse, sõstraid. Ronisin ükskord kirsipuudega lennukisse, võeh, kus üks naine hakkas öiendama... Ütlesin talle, et istutan saare peal maha — ma ei la n seal. Ja kui mina minema lähen, tulevad teised inimesed... Juurvilja hakkasin maha tegema. Peab ju inimese kombel elama.

Ei, saarel ei taha enam olla. Aga muidugi, linnas on aina koondamised, rahvas jääb tööta... Saartel töötavad need, kes ennast ei hoi. Ausõna, majakavahid riskivad oma eluga. Pole siin ju poliitikut, kui midagi viga on.

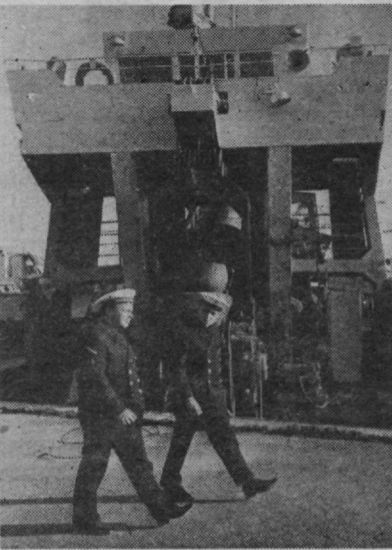
Mõtlesin, et nüüd saab pensionile, aga säh sulle, 15 aastat! No selge, seadus. Aga õelge mulle, kuidas on siin saarel võimalik 15 aastat elada ja töötada?! Rääkida ei ole kellegagi. Mismoodi sa siin keele selgeks saad? Inimeste hulgas elades oleks mul praktika, aga nüüd ma ju kardan rääkima hakatagi!

Tulge, tulge jälle teed jooma!

"Meremees"



Tallinn Saksa meremehi täis



10. – 14. maini oli Tallinnas visiidil Saksa *Bundesmarine* eskaader eesotsas õppelaeva "Gorch Fockiga". Pärast 1939. a. mälestusväärset "Hipperi" külaskäiku oli see esimene Saksa laevastiku visiit pärast sõda. Küll oli mõningaid saksa laevu NATO eskaadri koosseisus siin enne käinud. Alused said kõikoha kaubasadamas (oli kuulda jutte plaanist sõbralik laevastik Kopli sadamasse paigutada, õnneks jäi see ära). Pä-

rast parajat platsi puhtaks lükkamist kesklinna sadamas elavdas uhke parklev koos viie halli (aga asjaliku) kaaslasega sadamapilti päris kenasti.

Külaliste programm oli koostatud tihe, sinna mahtus nii ametlikke vastuvõtte meie ja nende poolt kui ka erinevaid üritusi. Korrektsed vormis mereväelasi jätkus linna igale poole. 18 meest 7. raketikaatri eskaadri laevadelt käis tutvumas allveelaevaga "Lembit". Teatavasti on selle laeva sõjaline tegevus olnud II maailmasõjas Saksa laevastiku vastu võitlemine, alates miinide panemisest Bornholmi saare lähistel ja lõpetades laevade torpedeerimisega. Punalipu ordengi selle eest saadud.

Sakslased korvetikapten (kaptenmajor e. kapitan *tretjogo ranga*) **Lothar Hoppe** juhatusel olid laeva ehitusest ja varustusest sügavalt huvitatud. Spetsialistid ikkagi. Lothar Hoppe selgitas noorematele kolleegidele põhjalikult, millise revolutsioonilise tähtsusega oli see laev ehitamise ajal. Tehnika uusim sõna, nii "Lembitul" kui "Kalevil" oli

võimalik kasutada nii miine kui ka torpeedosid. (Selle teabe edastamiseks polnud tal vaja ekskursioonijuhti ega tõlki.)

Laev põhjalikult üle vaadatud, tehti kokkuvõte: "See on äärmiselt huvitav laev. Ja nii heas korras! Kes selle hoidmiseks raha on andnud?" Kaitseministeeriumid. Enne NL, nüüd meie enda oma. "Tore, kui te nii jätkate, õnnestub ajapikku ehk ka algupärane väljanägemine taastada."

Lothar Hoppe vastas küsimusele, mis talle Tallinnas kõige rohkem silma on hakanud: vanalinn ja selle puhutus. Julgeksin kahelda, aga ta ütles, et on Ida-Euroopas palju hullemat näinud, ka endises SDV-s. Seda kinnitas ka üks neist vähestest Ida-Saksamaa mereväest üle tulnud ohvitseridest, kes grupis oli.

Mis hakkas silma Saksa mereväelaste käitumist jälgides? See, et nad kõik olid rahulikud ja korrektsed. Sõjaväelaski tervitus ei ole selline kandade kokkutagumine, kui oleme filmides näinud, ei mingit demonstratiivset agressiivsust, hoopis sisemine väarikus paistab ka kõrvaltvaatajatele. Nemad oskavad teise ära kuulata, katkestamata, vahele rääkimata isegi siis, kui nende endi jutule on vahele segatud. Mitte üks saksa mereväelane ei astunud laevale ega lahkunud sellelt meie laeva lipule au andmata.

Kolmapäeval oli Raekoja plats laulu ja pillimängu täis. "Gorch Focki" noormehed laulsid ja mängisid pilli, linjarahvas ja meeskonnakaaslased kuulasid. Ka shantisid, mida kõik kohal olnud mereväevormis mehed rõõmuga kaasa laulsid. Küsisin ühelt kaasalauljalt, kui tihti nad neid laule laulavad. "Üsna tihti, eriti armastame Hamburgi lemmikshantit "Blow, Wind, Blow", mis purjekal nagu "kodulaul" olevat.

Kaitseminister **Hain Rebas** oli koos mitmete asjameestega ka kontserti kuulamas. Palusin tal oma hinnang Saksa laevastiku visiidile anda.

"See on tore, et Saksa meremehi meie linnas näha võime. Vaata, Raekoja platsil inimesed naeratavad, meremeeste laul on loonud rõõmsa meeleolu. Jens Volker Kronisch ja Thomas-Georg Hering on suurepärased meremehed ja mereväeohvitserid, kellelt on palju õppida. Praegused Saksa meremehed on maailma näinud, NATO laevastiku koosseisus on nad saanud hea lihvi, inglaslikku soliidust on juurde tulnud. See



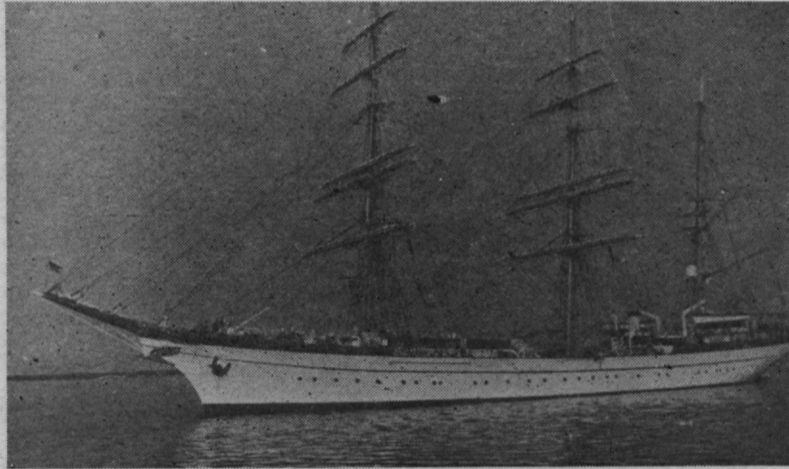
kõik on mereväelastest teinud suurepärase käitumise-ga mehed. Nad pole enam sellised järsu käitumise ja olemisega, nagu traditsiooniliselt ollakse ette kujutanud. Osaksime ainult silmad lahti hoida ja õppida!

Kultuuriinimene Kåo kuulab "Lili Marleeni" ja ohkas kõvasti: "Linn jälle okupante täis".

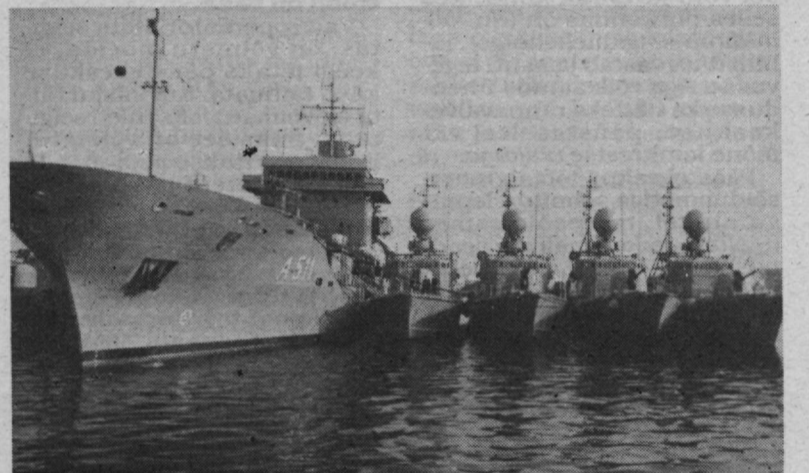
Pealelõunal sättisin end purjekale minema. Kui Pak-

sust Margaretast välja tuln, nägin üht pikka mereväelast tulemas. Otsustasin tee pealt mõningaid muljeid kuulda ja tülitasingi "Entschuldigen Sie, bitte...", et nagu meremeestelehe korrespondent ja nii edasi. "Oi kui tore, mina olen just "Gorch Focki" pres-siatašee **Achim Winkler** ja Herr Hoppe teatas mulle, et olete tulemas!"

"Gorch Fockist" edaspidi. **Reet Naber**



Ilusat pühapäevaõhtut Tallinna saabumisel vedeti mõnusasti nii puu- kui ka raudlaeval.



Rivi oli sirge nii merel kui ka maal.



Kuidas nemad saavad ja miks meie ei saa

Viimase aasta jooksul on palju juttu olnud sellest, kuidas peaks Eesti merepiiri valvama ja mismoodi ülesandeid territoriaalvees ametkondade vahel jagada. Sageli on viidatud lääne-naabrile, ajades seejuures segi mõisted *piirivalve-rannavalve-rannakaitse*. Eri tasandite ametiisikutega vesteldes on selgunud, et Eestis puudub **koostöösoov** ja **side**. Seetõttu võiks huvi pakkuda, mil moel on Rootsi territoriaalvees toimimiseks need kaks tähtsat asja tagatud. Seda selgitas ja joonistas skeemidega paberile Stockholm Raadio Merepääste Koordineerimiskeskuse juht **Lennart Johansson**.

Too koordinatsioonikeskus ei paikne kuskil sadamas, kiirkaatrid ootevalmis, nagu

võhik võiks arvata. Kõrghoone fuajees on ülal hoopis näitus kõikvõimalikest mobiiltelefonidest ja pihuraadiotest. Hoones endas paikneb Stockholm Raadio, mille üla-korruse ühes tiivas on rivi sideoperaatoreid. Nende ülesanne on tagada side laevade ja lennukitega, milles neid abistab tihe kaldaraadiojaamade võrk. See on kindlate tarilifidega kommertstegevus. Ühes suures toas on aga merepäästkeskuse operaatorid õöpäevases valves. Seal on merekaardid, seinatahvil oma piirkonna rannavalve-laevade asukoht (tuttav "KBV-274" oli näiteks teel Slitesse) ja ümberringi kõikvõimalik **side**.

Koostöösoovi tagab 1986. aastal kehtestatud päästetienstusseadus, mis regu-



Lennart Johansson.

leerib Rootsi päästetalituste ülesehituse ja vastutuspiirkonna. Merepäästet korraldab §27: "Meresõiduamet vastutab nende inimeste kohta teadete kogumise ja nende abistamise eest, kes on võivad kardetavasti olla merehädas, ning haigete transportimise eest laevadelt." Seadus annab päästetehnikale võimaluse ära kasutada **kõik** ühiskonna ressursid, mida ta peab vajalikuks kaasata.

Merepäästkeskusi Televerketi rannaraadiojaamades on 3: peale Stockholmist veel Härnösandis ja Göteborgis. Peale selle on 3 merepääste allkeskust, üks neist Gotlandil.

Koostööd tegevaid, st. ujuvaid, lendavaid ja sidevahendeid omavaid ametkondi on terve hulk:

- meresõiduamet (vastutav võim): laevad
 - raadio: merepäästkeskused
 - rannavalve: laevad, valvelennukid, võitlus keemia- ja õlireostusega
 - merepäästeselts: laevad
 - politsei: laevad, helikopterid, maapatrullid
 - merejõud: laevad, helikopterid
 - üldpäästeselts: laevad, võitlus keemia- ja õlireostusega
 - õhujõud: helikopterid, lennukid
 - ilmteenistus: ilmataev
 - maavägi: helikopterid, maapatrullid
 - maakonnavalitsused: ter-vishoiuresursid.
- Lennart Johansson selgitas, et hõõrdumist ja kriginat (Järg 6. lk.)

Kuidas nemad saavad ja miks meie ei saa



Sideoperaatorite põhitöö on tasuline raadiotelefoniside.

(Algus lk. 5)

ette ei tule, ka sõjaväega mitte. See tähendab, et sõjaväelasedki täidavad vastuvaidlemata tsiviilvõimu käsku. Arvatavasti saadakse hõõrumiseta läbi seetõttu, et laevu kasutaval ametkonnal, st. merepäästkeskusel, endal laevu ei ole. Seega ei teki ka probleemi, et omi eelistataks või üleliia koormataks. Päästeoperatsioonide korraldamisel võib kutsuda kõiki, kes selles piirkonnas on (nn. *allmänrop* e. igamehehõige), lähim ühik vastab ja asub tegevusse. Aga võib astuda ühendusse ka näiteks rannavalvekeskuse, päästeseltsi või mõne konkreetse ühikuga.

Päästkeskus töötab meresõiduametiga sõlmitud lepingu alusel: meresõidumäet (*Sjöfartsverket*) maksab seadmete ja personali eest. Need, kes keskuses töötavad, on endised kaubalaevastiku raadiotelegrafistid, kes on lisaks merepääste tehnoloogiat õppinud. Hr. Johansson ise on samuti raadiotelegrafist, aga ka kapten. Päästeoperaatorid peavad teadma,

päästeseltsi päästelaevad. Või helikopterid. Need jõuavad 1 tunniga Läänemere keskosas, et hädasoleva laeva meeskond ära tuua.

Tuleb sealmailgi distsipliinprobleeme ette. Võib kulu- da 0,5–2 tundi, kuni helikopter õhku tõuseb, see-eest on see suuteline tunniga Ventspilsis jõudma. Seni oli takistuseks Nõukogude võimude suhtumine – võib juhtuda, et lennuluuba saadi järgmisel päeval pärast juhtumit. Ent merepäästkeskuse pak-



Ants Aavik.

sus külalisraamatus (1981. aastast peale) on palju õnnsaid venekeelseid sõnu humaanse tegevuse kiituseks mitmesugustelt *Morfloti* delegatsioonidelt. Kord on õnnestunud ühe sellise delegatsiooni hulgas olla "Eesti Merelaevanduse" raadiojaama ülemalgi. Rootslaste hinnang on karm: "Nõukogude võimud ei teinud midagi merepäästeteenistuseks merel. Seetõttu peab Eesti selle ise

üles ehitama, kuid Rootsi ja Soome saavad aidata."

Hulk ametkondi, kes merepäästkeskusega koostööd teevad, kuuluvad Rootsis kaitseministeeriumi haldusalasse. Seetõttu oli heameel kuulda, kuidas Rootsi kaitseminister Anders Björck luges 18. mai pressikonverentsil Eesti ajakirjanikele üles mitut laadi abi, mida Rootsi saab meile osutada. Enamasti varustuse ja väljaõppe osas. Lubatud varustuse hulgas olid ka rannavalvelaevad (mis võivad küll siin otse üleandmishetkelgi piirivalvelaevadeks muutuda) ja nii maa-, õhu- kui ka merepiiri valvamiseks sobiv moodne elektrooniline jälgimissüsteem.

Rootsi merepäästkeskustel on aastas tegu ca 3000 juhtumiga. Neist 70% on lõbusõidulaevadega, 10% kalalaevadega ja 5% kaubalaevadega. Lõbusõidulaevade jaoks trükitakse igal kevadel teatmik, milles õpetatakse, kuidas ühendust

võtta ja hädasignaali anda ning mida seejuures on oluline öelda.

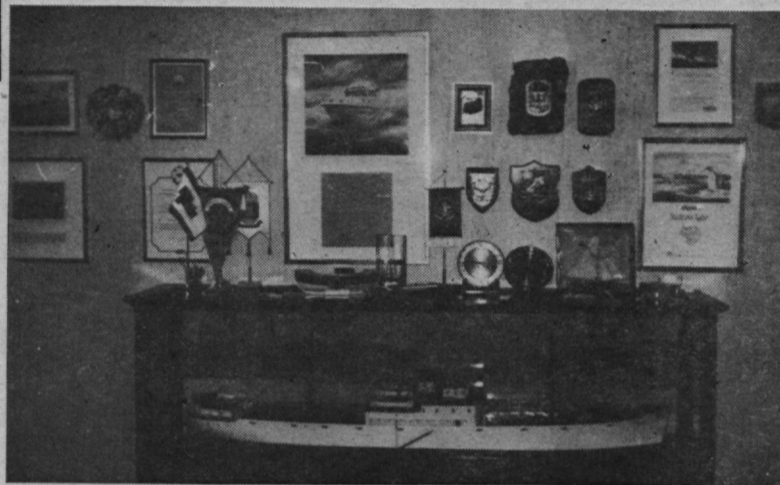
Tänuga meenutati iseseisva Eesti esimesi ponnistusi mullu suvel kadunud Rootsi jahti otsides. Tagantjärele oli huvitavgi merepäästkeskuse logiraamatust tolaeegseid sissekandeid lugeda ja teadete andjaina tuttavate Eesti ametiisikute nimesid näha. Lennart Johansson meenutas tänuga Eesti võime, kes rannavalve lennukile kiiresti loa andsid Eesti ranniku kohal lennata ning resümeeris: Rootsi sai tubli õppetunni eestlaste abivalmidusest.

Ent ka Eesti sai tubli õppetunni, nähes, kuidas Rootsi riik ei säästnud vahendeid, et kolme nädala vältel otsida kaht noort inimest.

Nagu igas maailma sadamas võivad eestlasi kohata, on ka Stockholmi Merepäästkeskuses üks – pere nõudmisel meresõidu lõpetanud raadiotelegrafist Ants Aavik.

Madli Vitismann

Nagu ikka merendusasutuses, on puhkeruumis laevamudel.



Trammi- kõnelus

(reklaami asemel)

Mitut laadi sotsioloogilised uurinud on tõestanud, et noortele on mistahes valikute tegemisel eriti tähtis eakaaslastelt saadud info. Sellele andis kinnitust juhuslikult pealtkuuldud trammi kõnelus. Ühtlasi saab eelmise põlvkond teada, et noorsugu polegi veel hukas: mõistab olulise ja vähemolulise vahel vahet teha ning haridust ja ametit väärtustada. Mõned ametiisikud aga võivad end tabavate ja täpsete hinnangute peeglis näha. Jutt algas Vabaduse väljaku kohal.

"Ja tead, ma läksin nüüd süa, nad läksid ju nüüd kõrgkooliks. Ah tema? Ta ei saanud sisse, läks sadamate ekspluatatsiooni õppima."

"No ta saab ju ka tähtsaks ülemuseks."

"Mis siis. Mul ikka vedas, et meremeheks sain."

"Kas nüüd läheb viis aastat?"

"Kos praksidega läheb ligi viis aastat ära küll. Paar kuud saigi õppida, kohe tuli praks."

"Kas sa pead praktikakoha ise otsima?"

"Kui on aruipraks. siis ei pea. Muidu küll. Mul vedas, ma sain Inrekosse."

"Inreko on jama. Mul sõber on Tallinkis – seal on palgad! Ja graafik on parem."

"Graafikust ma ei tea. Aga ma saan Inrekolt stipendiu-

mi. Ja viie aasta pärast on mul töökoht nende juures olemas."

"Nojah, Tallink" on ju nüüd Merelaevanduse oma. Ja mis see "Estline'gi" muud on. Aga Merelaevandus maksab paremini."

"See-eest mõtle, mis teeb välja viis aastat iga kuu stippi saada! Ja praktikakoht – muidu kaubalaevastikus on nii: kaks kuud on praks, kuu aega oota laeva, et teha mingi kahenädalane reis."

"Oled sa vanem ka?"

"Grupivanem? Ei, sellest

hoian ma küll eemale. Sellegagi on tegu, et jõuda enda eest vastutada. Aga teiste eest ka – ei, seda ma ei taha."

"On seal nüüd puha eestlased?"

"Jaa, üsnagi. Aga venelasi on ka üksjagu. Neil on ju tung suur, mõtle, kui palju tahujaid on. Eestlasi tahab tulla tunduvalt vähem. Ma pean sellest kohast nüüd kümne küünega kinni hoidma – meie grupist ühele juba pandi sulg sappa."

Telefonikommentaar

Kui palju teil on stipendiaate ja mida neilt ootate, Inreko Laeva ASi tegevdirektori asetäitja PEETER KANGRO:

Võtsime stipendiaate kokku 10: 5 tüürimeest ja 5 mehaanikut. Vallisime nad kooli soovitusel ja vestlesime nendega põhjalikult. Kui poisid hästi õpivad ja lõpetavad, tulevad meile tööle. Kui aga õpiedukus kukub või on koolil pretensioone – noormees kustutatakse nimekirjast, tähendab, me oleme valesti valinud. Praktikant teevad nad meil, praktikantidega pole meil kunagi probleemi olnud.

Võtsime stipendiaadid selle perspektiiviga, et kasvatada endale eesti kaadrit. See võtab küll aega, aga siis on ta meie oma – viie aasta pärast on meil spetsialist, kes hakkab firma huve kaitsma. Meie põhimõte oli selline, üks elu näita, mis sellest saab. See, mida te kuulsite, näitab, et oleme õigel teel – just selliseid noormehi tahamegi kasvatada.

Telefonikommentaar

Esimene katse "Eesti Merelaevanduse" kaadriosakonnas andis vastuse, et praktikante võetakse piiratud arvul, sest ükski asutus ei taha endale liigseid kulusid ega vastutada inimeste eest, keda ei tunne. Pealegi pole merelaevandusel praegu vaja endale kaadrit kasvatada, sest töölepaikjaid on küll. Muu hulgas arvas küsitletud daam: kellelegi ei peaks probleeme tekitama, et praktikantidega tegeleb venekeelne töötaja.

Teine katse. Kas on stipendiaate ning kuidas on korraldatud

praktika, RAS-i Eesti Merelaevandus kaadriosakonna juhataja TOOMAS SONGI?

Praktikantide suunamiseks on meil nimekirj, mille järgi saab praktikakoha. Võib juhtuda, et laev, millele praktikant on suunatud, on veel sadamasse tulemata, nii võib mingi ooteaeg ette tulla. Kohti ühel laeval piirab ka päästevahendite arv. Praktikantidega tegelev härra õpib praegu hoolega eesti keelt.

Tänavu me kedagi stipendiaadina suunanud ei ole. Meil on tegu, et neid tööle paigutada, kes vabariikliku suunamisega on Peterburi merekõrgkooli lõinud ja nüüd lõpetavad. Aga kui on inimene, kellest näeme, et tuleb firmale kasu, võime ta suunata kasvõi kuhugi lõaneriki õppima. Ent meil on aruvis kõik, kes on käinud end tööle pakkumas, saame tööpooldest valida valmis tööjõudu.

Kaadri kasvatamine on merehariduskeskuse ülesanne. Meie toetame merehariduskeskust, ehitame uut õppehoonet ja aitamegi. Oleme ikkagi huvitatud oma, kohalikust kaadrist, ka keelenõudeid tähtsustades.

Aastaga on "Eesti Merelaevanduses" eestlaste osakaal tõusnud 16%-lt 30%-ni, viimati tööle võetud madrustest on üle 80% eestlased.

Jääb loota, et hr. Songi suudab oma mõtteviisi ka alluvalle siendada. Toomas Songi lubas, et tema üksikasjalikum artikkel "Eesti Merelaevanduse" kaadriprobleemidest jõuab ühte meie ajalehe lähimaist numbreist.

Koolikommentaar

Eesti Merehariduskeskuse rektor TARMO KÕUTS:

Ükski firma ei pea endale kaadrit kasvatama. Aga stipendiaate idee oli meil juba 1990. aastal, nüüd on see tänu Ülo Kollale esimest korda teoks saanud. See on kahtpidi kasulik: ühelt poolt motiveerib õppimist, teiselt poolt motiveerib firmat õppetöös osalema. Firma on huvitatud, et praktika mõõduks edukalt, sest praktikant tuleb hiljem firmasse tööle. Praktikant aga tutvub praktika ajal selle firma laevadega selle firma liinidel – ka meremeesteni on nüüdisajal jõudnud kitsama spetsialiseerumise vajadus.

Meie kooli õppureil on täielik ülalpidamine koos pisikese taskurahaga, on ka teoreetiline võimalus õppelaenu võtta. Teiste kõrgkoolidega võrreldes on meie noortel seetõttu palju kergem. Meil on kokkulepe "Eesti Merelaevandusega", et praktika ajal makstakse väikest päevaraha, kuid praktikant tasub end kulddest hoolimata tööjõuna firmale ikkagi ära. Praktikant on käidud ka võõramaa lipu all – ei ole ju mõtet saata kõiki sunniviisil ühes laevas ühte suunda.

Madli Vitismann

Joh. Pitka. Minu mälestused

(Algus "Meremehe" nr. 3)

Töö lõppedes andis ta mulle koju kaasa õppeülesanded, mis tulid temale järgneval hommikul ette kanda. Nii algaski mu õppimine otsekohe.

Kui algas korraline koolitöö, oli umbes 45 meremeest koos. Alguses olid kõigil ühed ja samad ained, sest kaugsõidu tüürimeeste ja kaugsõidu kaptenite eksamiteks valmistatud olid sunnitud eelmiste kursuste õppeaineid kordama. Kaua see aga ei kestnud. Rannasõidu tüürimeeste eksamiteks valmistatud jäid varsti maha ja teised läksid edasi.

Kuigi ma olin tulnud rannasõidu tüürimehe eksamiks valmistuma, sest ma sain enne seda ainult lühikest aega Käsma merekoolis olla, siiski arvas kapten Prinz, et ma suudan kaugsõidu tüürimehe eksamiks valmistuda, milleks mul ka meresõiduaega jätkus. Nii siis õppisin edasi kaugsõidu tüürimehe eksamiks.

Õpiahimuliste meremeeste seas, kes Kuressaare merekoolis sel semestril õppisid, olid mulle Käsma saadik tuttavad: Peeter Saling, Priidu Kõmmus, Andrus Jaagu ja vana meresõidu kaaslane Ado Hanslepp, kõik hiidlased. Esimesed kaks tulid valmistuma kaugsõidu kapteni eksamiteks, viimased tüürimeeste eksamiteks. Peale nende tulid veel kaptenikursustele August Pichel ja laevaomanik Kiil, mõlemad saarlased. Viimane ehitas samal ajal oma suurt kolmemastilist "Jupiteri". Kõige viimasena tuli kaptenikursusele Tallinna vana kuulsa kaupmeeste perekonna liige Brockhausen.

Ei puudunud meie seas ka üks balti aadli võsu, nimelt parun B., kes eelmisel semestril oli rannasõidu tüürimehe eksamil läbi kukkunud ja nüüd tuli uuesti õne katsuma, ja nimelt õne katsuma, sest mehike oli nii degenererunud, et ta kõige lihtsamast ülesandest ise jagu ei

saanud, vaid aitas end alati välja teistelt maha kirjutamisega, mille peale ta haruldast osav oli. /.../

Vene keele ja aritmeetika õpetajaks oli umbkeelne venelane Konstantinov, eht vene tšinovnik, keda esimesest päevast kõik vihkasid samuti kui vene keeltki. Meie arvasime, et vene keele õppimine oli meie kalli aja raiskamine, sest meil oli palju tähtsat ja tarvilist õppida, et osata laeva navigeerida. Vene keele asemel oleksime hea meelega õppinud rahvusvahelisi merekaubanduselisi termineid, samuti korrespondentimist ja arvepidamist. Sellest see viha vene keele ja selle õpetaja vastu.

Kui saarlane Kiil kooli tuli, siis andis Konstantinov tema kätte mulle Jalgsama ministeeriumikoolist tulnud õppeaamatu "Russkaja Retš" ja tegi talle ülesandeks järgmiseks vene keele tunniks näidatud osa ära õppida. Kiil, kes oli keskealine mees, suure kasvu ja laia habemega, vaatas naerava näoga alla väikesekasvulise K. peale ja lausus: "Mina ep hooli sellest ühti — mo poeg õpib sellest." Kogu klass pahvatas naerma ja vaene umbkeelne venelane K. oli kahvatanud ja kokkunud ega teadnud, mis teha või kuidas olla. Ja nii jäigi. Konstantinov kuulutas küll hiljem ette, et ta Kiili eksamil läbi kukutab, kuid sellest ei tulnud midagi välja. Kiililt keegi vene keelt ei küsinud ja oma eksami tegi ta puhtas saaremaa keeles, sest nii vana meremeest, kes oli hulga aastaid kaptenina sõitnud oma laevadel, ei hakanud keegi eksamineerijaist vene keelega vaevama.

Seesama Konstantinov oli ise laisk ja lohakas, kuid seejuures kõrk ja upsakas. Kunagi ei ilmunud ta õigel ajal klassi; mõnikord hilines ta isegi 20 minutit. Oma tunnid pidas ta ikkagi täis ja laskis vaheajadest Prinzi oodata. See pahandas meid kõiki südame põhjani, sest kellelgi polnud huvi Konstan-

tinovi tundide vastu, küll aga suur huvi kõigi Prinzi tundide vastu. Ühel hommikul viibis Konstantinov eriti kaua — 20 minutit oli juba üle, ja veel polnud teda uulitsa otsastki näha. Mulle oli see juba liig! Tõusin pingile püsti ja hüüdsin üle klassi: "See on välja kannatamata, lähme minema!" "Aga kuhu?" hüüti läbi-segi. "Lähme Plitidi kõrtsi!" hüüdis hiidlane Peeter Saling kaptenite klassist. "Lähme, lähme!" hüüti igalt poolt, ja krabinal tõusid kõik istmelt ning varsti venis pikk rida nagu ankrutett merekoolist kõrtsi poole, parajasti kui teises uulitsa otsas ilmus nähtavale K. Keegi temast enam välja ei teinud. Kooli kojamehelt kuulsime pärast, et ta oli klassi uksest sisse vaadanud ja siis, mitte hingeagi seest leides, ümber pööratud ning läinud Prinzi kaebama.

Kui Prinz oma tundi tuli, olime kõik kohal, igaüks oma töö juures. Algas ülekuulamine. "Kes oli algataja?" küsis Prinz. Ma tõusin püsti ja ütlesin: "Mina algatasin, sest meie ajakaotus on iga päev 20 minutit x 45 meest, kokku 15 tundi iga päev: see teeb kevadeks kahe semestri klassi aja välja."

Vaevaga naeru tagasi hoides ütles Prinz: "Teine kord peate sellest mulle teatama, aga ei tohi mitte sedaviisi klassist lahkuda ja kohe kõrtsi minna." (Nähtavasti oli K. enne Prinzi juurde minekut välja uurinud, kuhu meie "vaibusime".) "Ega tarvidust enam tulegi!" hüüdis keegi. Ja nii see oligi, sellest saadik ei hilineud K. kunagi enam.

Olime paar kuud pinevalt päid mürdnud igasuguste keeruliste ülesannete arvutamise kallal, mida Prinzi oli lõpmata tagavara, üks kangem teisest. Meie õhtused kõrtsiskäimised hakkasid sa-genema. Nende peaohtujaks oli Saling, endine "jenki" (meremees, kes välislaevadel sõitnud) ja väljaõppinud tuuker, rikka Hiilu tuukri ja laevade omaniku Mihkel Jaago väimees.

Meelelahutust oli vaja, aga kõrtsiskäimine oli liiga hädaohtlik õppimisele ja rahatagavaradele. Peale vennaste Jaagode, Salingi ja veel mõne üksiku olid kõik kehavad meremehed, kes end omateenitud kopikatega koolitasid.

Sellepärast hakkasin mõtet liigutama, et üht merekooli pidu toime panna, mille ettevalmistamine ja toimepanek mehed kõrtsist eemal hoidis. Mõte leidis rõõmsat vastukõla ja koolijuhataja oli otsekohe sellega nõus. Aga juba esimesel sammul oli suur takistus ees, sest Kuressaare tuletõrje ei lubanud meile oma orkestrit. Selgus, et tuletõrjel oli merekooliga "ninaving" juba eelmisest semestrist saadik, kuna merekooli õpilased osutasid juba algusest peale nende noortele meestele kibedateks võistlejateks, sest Kuressaare õrnem sugu mingil põhjusel eelistas jalgata merekooli õpilastega.

Hea nõu oli kallil. Prinz arvas, et mis pidu see on, kui tantsu pole. Üks hiidlane Aaron, kes rannasõidu tüürimehe eksamiks valmistus, oli osav harmoonikamängija ja tal oli kaasas mitmerealine suur harmoonika. Energilisel otsimisel õnnestus mul laenuks saada üks vana hea viul. Ajaviimatult asusime koosmängu harjutama. Igal õhtul hilja õõni muutus minu väikene "kajut" kõrvu vaevavate häältsegude allikaks. Kuid kauaks see nii ei jäanud. Andeline harmoonikamees leidis varsti õige kaas-mängu viisi ja peagi kõlasid päris korralikult vanad Jalgsama "Võiduküla moosekantide" palad: esimese numbri-na teadagi "Kuivara polka", siis "Jalgsema labajala valss", siis viisakas "Reiländer" ja kõige parema palana hopp-valss "Lainetel", mis alati kõik paarid põrandale manas. Isegi 6/8-taktilise ja 7-tuulilise fransseest võtsime oma programmi ja harjutasime ilusasti välja, kuid kahjuks ei leidunud selle tantsijaid, ja see jäi kõige oma viimase tuuriga — 2/4-takti-

lise galopiga pidu "kontsertpalaks".

Piduks oli ka ära õpitud üks pantomiim, kuid lõviosa pidust sai ikkagi tants. Piduruumideks olid üks suur ja teine väike saal ning üks väike tuba, mis oli ukse läbi ühenduses suure saaliga; sellesse väikesesse tuppa asus pidu "orkester", see on: Aaron oma suure harmoonikaga ja mina viuliga ning veel kaks moosekanti, üks trummiga, teine triangliga. Neid viimaseid instrumente mängisid nn. "amatöörid", õigemini — need, kes tantsust väsisid. Eelharjutustel oli ainult paar meest, teised arvasid, et nad kui tantsumehed niigi küllalt hästi takti tunnevad, ja mis trummil või trianglil muud vajagi, arvati.

Kohalikkudele kommetele vastavalt olime sunnitud akende luugid avama, et kontvõrad võiksid akende tagant vabalt sisse vaadata. Et mitte oma orkestri head nime rikkuda (sest esimesest tantsupalast peale tõusid meie kiitused laeni), mängisime pimedas toas nii, et ei pidu- ega kontvõrad akende taga ei näeks meie koosseisu ega meie instrumente. Eriti rohkesti oli akende taga näha vaskkiivreid, kes olid imestunud, kust meie orkester pärit on.

Piduliste lemmikpalaks sai hopp-valss "Lainetel", nagu ette arvasin. Proua Prinz oli kogemuste tõttu kaasa võtnud pool tosinat suuri taskurätikuid, kuid need olid kõik Prinzi higest läbi ligunenud juba ammu enne pidu lõppu. Kui siis proua Prinz, kes ise vähe tantsis, oma abikaasale korduvalt suure viisakusega ette pani koju minna, vastas Prinz iga kord: "Meine liebe Frau (nende kodune keel oli saksa keel), erlaube mir noch mal am diese schöne "Lainetel" zu tanzen." ("Mu armas naine, luba mul veel üks kord nendel ilusatel lainetel tantsida.")

(Järgneb)



kaphoorner, *cape horn*, laevapere liige, kes purjekaubalaeval on sõitnud mõnda Hoorni neemest (Kap Hoornist). Neid ühendab org. Association Amicale Internationale des Capitaines au Long-Cours Cap-Horniers; asut. mais 1937 Saint-Malos, rahvusv. a-st 1950. Org-l on sektsioonid 11 Euroopa riigis, sealhulgas Ahvenamaal, ja Austraalias. Korraldatakse aastakonverentse (iga 5. Saint-Malos). Kuna 20. saj. II poolel pole Hoorni neemest purjekaubalaevu mõõdunud, väheneb liikmete arv pidevalt, mille vältimiseks võetakse liikmeiks ka purjesportlasi. K-id jagunevad: a) l) batrossid, ka a) l) batrossid (laevakaptenid), noored a) l) batrossid (ingl mollyhawks, tulevised kaptenid) ja t) u) v) i) k) u) d) (ingl cape pigeons, laevapere liikmed, sh. purjesportlased).

kapten (pr *capitaine* < hillislad *capitaneus*), *captain*

(*master*) of the ship, laeva ja laevapere ainujuht, kelle korraldusi (mis on antud tema võimkonna piires) peavad kõik laeval viibivad isikud tõrkumata täitma (siit ütlus: *kapten laevas — jumal taevast*); ka kõrgema ametiastmega isiku viibimine laeval ei piira k-i võimupiire ega vabasta teda vastutusest. Merel ja välissadamates on k. oma ametiala piires riigi, laeva- ja laadungioomaniku seaduslik esindaja. K-i õigused ja kohustused on kindlaks määratud vastavas teenistusmäärustikus. Laeva hukkamisel lahku k. viimasena laevalt. See nõue on paljude mererikide seadustes, Prantsusmaal juba 1765. a.

kaptenipilt (*ship's portrait*) kuulub marinistika harru, mis hõlmab tõetruult maalitud purje- või aurulaevade pilte. Laevu kujutati külgevaa-tes, täispurjedega raad sõidusuunas ning detailid (purjestus, lipud, laeva nimi jt.) täpselt esile toodud. Pildil on

ka märged laeva kodusadama ja kapteni kohta. Maalide tellijateks olid põhil. laevade kaptenid. — K-i traditsioon sai alguse arvat. Itaalia sadamates 18. saj. keskelt; levides üle maailma, saavutas õitsengu 19. saj. ning kestis kuni I maailmasõjani. K-st tehti ka fotokoopiaid, mis olid hinna poolest kättesaadavad ka lihtmeremehele (nt. 20. saj. alguses maksis maalitud k. u. poole tüürimehe kuupalgast). K-de loojad olid reeglina endised meremehed, neist tuntuimad belglane J. H. Mohrmann (1857—1916), sakslane W. Stoll (1799—1878), rootslane L. P. Sjöström (1820—96) jt. K-de kogud (sh. Eesti Meremuuseumis) on sisuliselt ajaloodokumente varamud ning väärtuslikud meresõiduajaloo uurijatele. Mõnikord on k-i tähenduses kasut. ka nime-tust l a e v a p i l t, mis võib sama täpselt edasi anda konkreetset laeva (kuid pole tellimustöö, vaid maalitud

marinisti enda algatusel). Vt. ka meremaal.

karakk (pr *caraque*, port *caraca*), *carra*, sõja- ja kaubalaev, levinuimaid Vahemere purjekatüüpe 14—17. saj. K-i oli karveelplangutus, hrl. 3, 16. saj. ka 4 masti, suhteliselt pikk ahtrihitis, võri-kastell ja sirge ahtertäav, fokk- ja grootmastis olid raa-purjed, besaanmastis ladina-purjed. K-d olid omaaja suurimad purjelaevad, relvastuse võis olla üle 100 (hrl. 30—40) suurtükki. Võrreldes *karavellidega olid nad raskema ehitusega, pikemad ja laiemad. K-ke peetakse purjekatüübiks, millest arenesid edasi suured 3—mastilised purjekad. 16. saj. mereveod Portugali ja Hispaania ning nende asumaaade vahel toimusid pms. k-dega. Ehituselt on k-ga sarnased *nao ja *hulk.

karantiin (it *quaranta giorni* 'nelikümmend päeva'), *quarantine*, ohtlike nakkushaiguste (nt. katk, koolera, kollapalavik) leviku tõkestamise abinõu. Mer laev, mille pardal on esinenud kahtlust-äratavaid haigusjuhtumeid või mis on saabunud haiguspiirkonnast, isoleeritakse kindlaks ajavahemikuks koos meeskonna ja reisijatega. K-is olev laev paigutatakse

se teistest eraldi reidil olevasse k-i k o h t a, mis on tähistatud kollaste poide, paakpoide või toodritega, või k-i k a i äärde, laev ise tähistatakse k-i-s i g n a a l i d e g a (msg. kollased lipud). K-i kestus oleneb haiguse peiteajast (kuid mitte üle 40 päeva). Võimaliku nakkuskindluse avastamiseks kontrollib sanitaar-epidemioloogiateenistus kõiki sadamasse saabuvaid laevu. K-i rakendati esmaselt Itaalias 14. saj.

karavell (hisp *caravella*), *caravel*, 13. saj. portugali ladina-purjeteusega kalapaat, 14. saj. kahemastiline ladina-purjeteusega rannasõidukaubalaev. Seoses *suurte geograafiliste avastustega arenes sellest pikkadeks meresõitudeks sobiv suhteliselt sale karveelplangutusega (*plangutus) kolmemastiline ladina-purjeteusega laeva-tüüp, millele oli iseloomulik kõrge ahtrikastell (*caravela latina*). Hiljem võeti fokk- ja grootmastis kasutusele raa-purjed (*caravela redonda*). K-ks nimetati tihti (eriti 15. saj.) kõiki alla 100 t kandevõimega laevu. K-d olid 14.—16. saj. merekindlaimad purjelaevad. Vasco da Gama, Kolumbuse ja Magalhãesi laevad olid enamuses k-d.



Mehaanikute ja laevajuhtide võistkonnad sõuavad võidu.



Võitis kalandusteaduskonna paatkond, roolija Sergei Matvejev.

Mõnus spordipäev puhkpillimuusika saatel

Merehariduskeskuse kevadine spordipäev peeti seekord mere ääres, kavas ka üks veepealne ala – võistlusõudmine. Lähemalt rääkis kooli spordimeeste ettevõtmisest kehakultuuri kateedri juhataja Teet Kolk.

Sporti tehti muidugi kõvasti, oli üle 300 osavõtja, ka õppejõude. Viimatini metatud võistlesid viskeliini heitmises, täpsusvisetes ja krossijooksus. Kadettidel oli kavas võistlusõudmine (kolm teaduskonda ja ametikooli esindus), kõievedu (teaduskondade koondised), krossijooks, viskeliini heitmine, võistlused turnimisedelil ja neidudele lisaks veel täpsusvisked. Kõik ju atraktiivsed alad, ja ilm oli ilus ning kaitsejõudude puhkpilliorkester mängis – nii et loodetavasti oli nii osavõtjail kui pealtvaatajail tore olla. Mis ongi ju peamine. Ehkki oli ka sportlik hasart ja loomulikult olid võitjad. Aga siinkohal ei jõua neid kõiki üles lugeda. Oelda tasuks ehk niipalju, et võitnud koondvõistkonnad said suured kringlid ja ega individuaalalade võidumehedki autasudest ilma jäänud.

Mari Vamba
Isi Trapido fotod.



Mehaanikateaduskonna koondvõistkond.

Veaparandus

Toimetuse süül on meie eriväljaandesse "Kalamees" lipsanud eksitav viga. 6. leheküljel, artikli "Viinistus, aga tõenäoliselt mujalgi" eelviimasel lõigus juhatatakse teavet otsima Narva maanteele. Eesti Veeeteede Ameti meresõiduhutuse talitus paikneb Tartu mnt. 13.

Juhime lugejate tähelepanu

sellele, et kuulutus meie eelmises lehenumbris, milles Veeeteede Valitsus teatas, et müüb merekaarte, pärineb 1936. aastast. Tänavu Veeeteede Ameti merekaarte ei müü, ent sealteatati: merekaarte pidavat saama osta Piirivalveametist. Näiteks Paldiski sadama oma, kuigi veel mullu oli see "soveršenno sekretno".



ESTLINE



inreko

KOMMERTSKESKUS



ESTIMA

Estonian Maritime Agency Ltd.



EEL
Estonian Euro Lines Ltd



TALLINK

Eesti Merelaevanduse laevade asukoht
24. mail:

Neile, kes ootavad ...

"ELMAR KIVISTIK" — teel Gibraltarist Brasiiliasse
"ALEKSANDER ABERG" — remondis Gdanskis
"PAUL KERES" — teel Aqabast Singapuri
"KRISTJAN PALUSALU" — Batumis
"GUSTAV SULE" — Porsgrunnis
"ALEKSANDER KOLMPERE" — Riias
"EMHAVEN" — Hamburgis
"VILJANDI" — teel Kaliningradist Torontosse
"TALLINNHAVEN" — Pembroke Dockis
"NARVAHAVEN" — teel Kaliningradist
Newport-News'i
"WAALHAVEN" — teel Istanbulist Beirutisse
"ANTSLA" — teel Owendost Amsterdami
"KEILA" — teel Walkomist Jeddah'sse
"KUNDA" — teel Porto-Praia Mindellosse
"KADRINA" — teel Doualast San-Pedrosse
"PALDISKI" — Freetownis
"LOKSA" — teel Rotterdamist Cotonou'sse
"MAHTRA" — Abidjanis
"SOMPA" — teel Takoradist Nordenhami
"KEHRA" — Tallinnas
"AEGVIIDU" — remondis Koplis
"KUIVASTU" — Koplis
"KUUSALU" — teel Karwarist Tuticorini
"PARILA" — teel San Pedrost Gdyniasse

"RAKKE" — Lagoses
"VALKLA" — teel Marina di Carrarast Antwerpenisse
"TAMSALU" — Santa Cruz de Teneris
"PIHTLA" — Freetownis
"ORJAKU" — Antwerpenis
"TOOTSI" — Liverpoolis
"GRUMANT" — teel Beirutist Izmiri
"GULBENE" — remondis Loksal
"PAIDE" — Tallinnas
"KÖPU" — teel Berdjanskist Ashdodi
"RISTNA" — teel Iskenderunist Liverpooli
"HELTERMAA" — teel Gibraltarist Tallinna
"ORU" — teel Viiburist Felixstowe'sse
"NAISSAAR" — Tarantos
"VAINDLO" — teel Tripolist Euroopasse
"FRISOHAVEN" — Istanbulis
"MUHU" — teel Caenist Peterburi
"ABRUKA" — teel Bizertast Bourgasesse
"VILSANDI" — Livornos
"KAPTEN KONGA" — teel Tallinnast Rotterdami
"KAPTEN VOOLENS" — teel Stockholmist
Antwerpenisse
"MEHAANIK KRULL" — Antwerpenis
"POOTSMAN KIBUS" — Antwerpenis
"KESSULAI" — Helsinki
"VIIRELAI" — Stockholmis

"MANILAI" — Oslos
"SUURLAI" — Københavnis
"HEINLAI" — Helsinki
"VIINISTU" — Tallinnas
"KOLGA" — Tallinnas
"PURTSE" — teel Ventspilsist Antwerpenisse
"VOOSI" — teel Riias Delfzijli
"PAKRI" — teel Rotterdamist Ventspils
"AMBLA" — Tilburys
"ANGYALFJÖLD" — Shorehamis
"AEGNA" — teel Ventspilsist Antwerpenisse
"KABALA" — remondis Loksal
"MOHNI" — Rotterdamis
"RAPLA" — Peterburis
"RAUGI" — Tallinnas
"TORMA" — teel Tallinnast Peterburi
"VIRTUSU" — Tallinnas
"SUURUPI" — teel Tallinnast Rotterdami
"OSMUSSAAR" — Tallinnas
"OTEPÄÄ" — teel Dordrechtist Tallinna
"TAHKUNA" — Tallinnas
"SOODLA" — teel Kemist Tallinna
"KLOOGA" — teel Kaliningradist Tallinna
"GEORG OTS" — Tallinnas
"LIVONIA" — Tallinnas
"TRANSESTONIA" — Arhusis

Väljaandja
Eesti
Meremeeste Liit
MEREMEES

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

Järgmine number
ilmub
juunis

Toimetuse aadress:
EEO 105 Tallinn, Estonia pst. 10.
Valvetoimetaja on kohal teisipäeviti kell 15–17,
sel ajal telefon 44 48 39

"Printall"
Tellimuse nr. 2246

Toimetaja
MADLI VITISMANN

EESTI
RAHVUS-
RAAMATUKOGU