

Ilmub
(vaheaegadega)
alates 1950. aasta
21. juulist

M E R E M E E S

Nr. 20 (950)

Teisipäev, 21. detsember 1993

Hind 2 krooni

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ Aastalõpp lk. 2—5
- ☛ Eesti Merejõud — 75 lk. 8
- ☛ Kotka Merekool — 125 lk. 9
- ☛ Eesti Saarte Kogu lk. 10
- ☛ Linn algab vanglaga lk. 11
- ☛ Meremuuseumis lk. 12
- ☛ Eesti
Veeteede Amet — 75 lk. 14
- ☛ MerLe XLVI lk. 15



Dmitri Prantsu foto
Ehemalt lk. 6—7

Eesti Veeteede Ametis

Kui heita mõttes pilk viimasele kaheteistkümneme kuule ja püüda leida seda, mis on kõige iseloomulikum Veeteede Ameti arengule aastal 1993, siis jõuad tahes või tahtmata järeldusele, et mõeldud oli suure ja kiire juurdekasvu aasta. Järgnevatel aastatel nii suurt lisa enam oodata ei ole. Kindlasti on teinud iseloomulik joon — meie töö muutus enam rakenduslikuks.

Allpool püüan eelöeldud mõne näitega kinnitada.

1. jaanuaril alustas tööd rannavalvetalituse koordineerimiskeskus. See tegeleb riigi merepääste ja mere-reostuse likvideerimise koordineerimiskeskusena.

16.—21. jaanuaril korraldati rannavalve üldjuhtimisel operatsioon punkerlaeva "Kihnu" avarii kõrvaldamiseks.

Jaanuari- ja veebruarikuu vältel lisandus ametile tuletorniteenistuse Tartu osakond ning 7 jõelaeva ja -kaatrit. Sellega laienes meie tegevus ja vastutus kõigile riigi siseveeteedele.

3. augustil kirjutati alla tuletorni-hüdrograafiaalane leping Eesti ja Vene vahel.

Septembrikuus ilmus trükist esimene sõjajärgne eesti merekaart.

Samal kuul ostime soome kolleegidelt kolm lootsikaartrit.

1. oktoobrist alates on Veeteede Amet ainuvastutav laevaliikluse ohutuse riikliku tagamise eest riigi rannikumeres. Paari kuuga lisandusid meie bilanssi kõik riigi tuletornid ja -paagid, poid ja toodrid, 8 laeva, sadam jmt. rajatised.

18. oktoobril võtsime pidulikult vastu kaks uut rannavalvealust, mis ehitati Soomes.

2. detsembril sõlmisime lepingu ja heitskasime Eesti riigilipu jäämurdjajä "Tarmo". Samal päeval saabus Eesti kõigi aegade suurim jäämurdja Tallinna.

Arvudest lisan veel nii palju, et töötajate arv Veeteede Ametis suurenes u. 380 võrra ja on praegu u. 490. Laevade arv tõusis 7-lt 28-le. Tuletorne ja -paake on u. 300, poisid ja toodreid u. 700.

Mööduvasse aastasse jääb laevaagentuuride litsentseerimise kehtestamine. Sellesse jääb Veeteede Ameti, Me-

rehariduskeskuse töötajate ja kadettide ning laevapere juhtkonna vormirietuse ja ametialaste eraldusmärkide kirjelduse jõustamine.

1993. aastal osales Eesti delegatsioon esmakordselt IMO assambleel, selle 18. istungjärgul.

1993. aastaga lõpeb Eesti meresõidudiplomite ja kutsetunnistuste väljastamine N. Liidu blankettidel.

Mööduval aastal tähistasime Eesti Veeteede Ameti 75. sünnipäeva.

See oleks lühiloevaade Veeteede Ameti mõeldudvast aastaringist, mis kahtlemata jääb omanäoliseks ja kordumatuks. Igast arvust ja sündmusest võiks kirjutada pikalt ning võib-olla seda kunagi tehaksegi. Praegu ei ole see eesmärgiks ja eks aasta vältel ole "Meremees" mitmeid seiku ka käsitletud.

Eesti Veeteede Ameti poolt soovin kõigile rahulikke jõule ja head uut aastat!

3. detsembril 1993

Eesti Veeteede Ameti
peadirektor
Tarmo Ojamets

Dmitri Prantsu foto



*Kõigile meremeestele
kauneid jõulupühi ja
parimad soovid uueks aastaks!*

Teede- ja sideminister ANDI MEISTER
Teede- ja sideministeeriumi kantšler
NATHAN TÖNNISSON

Eesti Meremisjon



soovib jõulurahu kõigile meremeestele, kes kaunil jõuluõhtul teevad oma rasket tööd kaugedel meredel, aga ka neile, kellel on võimalus olla sellel õhtul koos oma lähedastega.

Töö- ja õnnistusriikast uut aastat!

Parimate soovidega
Meremisjoni nimel
misjoni
pastor Jaan Jaani.

PRESSITEADE

Teede- ja sideministri avaldus

1994. aasta riigieelarve eelnõu arutelul Riigikogus hääletati maha dotatsioon perioodiliste väljaannete kojukandeks maa-elanikkonnale ning vähendati olulisel määral ühistranspordi dotatsiooni. Selle tagajärjel kannatab tugevasti infolevi maal ning ühistranspordi kasutamine Tallinna linnas muutub elanikkonna vaesemale kihile praktiliselt kättesaamatuks. Nimetatud sammud ei vasta Teede- ja Sideministee-

riumi transpordi- ja sidepoliitikale ega eeldatavalt ka ERSP seisukohtadele.

Kuna tegemist on väga põhimõttelise küsimusega Valitsuse poliitikas, pean oma kohuseks teha 11. detsembril ERSP volikogule ettepaneku kaaluda valitsuskolitsioonist väljaastumist.

Andi Meister
Teede- ja sideminister
Tallinnas 10. detsembril 1993. a.

Aastalõpp

Vaadates tagasi 1993. aastale, mõeldes tehtule ja tege-mata jäänule, tuleb nentida, et Eesti Meremeeste Liit pole paljutki suutnud ellu viia. Mõõdunud aastate põhiline eesmärk, "Eesti Meremeeste seaduse" eelnõu sai esitatud 1992. aasta lõpul Riigikogusse. Seal saadeti see Veeteede Ametisse seisukoha võtmiseks ja kahjuks sinna ta seisma ka jäi kui mitteva-jalik.

Nagu eelmistel aastatel, nii ka sel aastal oleme tegelnud keeleseaduse rakendamise-ga laevadel. Et olukord pole muutunud, on igale sõitvale meremehele selge. Eesti Me-rekoodeksi nõuet, et kapte-nid peavad olema Eesti Va-barilgi kodanikud, on taas edasi lükatud. Eesti laevadel on endiselt kasutusel vene keel. Eesti keele õppimiseks on Merehariduskeskuses or-ganiseeritud mitu kursust, kuid osavõtt neist on kesine. Kindlaid nõudeid laevadel eesti keele kaitseks pole.

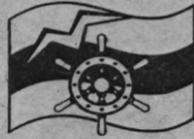
Eesti Meremeeste Liidu ju-hatusel ja volikogul on üha raskem sel alal midagi ette võtta. Tundub, et Eesti Mere-meeste Liit ise seisab teeristil küsimustega "Olla või mitte olla?" ning "Ja kui olla, kui-das olla?" Tundub, et käes-oleval hetkel on inimestes tekkinud mingi passiivsus ühistegevuse suhtes. Elu-mured ja olme-probleemid on surunud inimesi iseenesesse, üksindusse oma muredega. Ei huvitava ühistest problee-midest. Tahame seda tunnis-tada või mitte, kuid Eesti Me-remeeste Liidu osakondades Pärnus, Saaremaal ja Haap-salus valitseb vaikus. Osa-kondade esimehed on kes pikemalt, kes lühemalt, merel, teised aga osakonna juhtimi-sega ei tegele. Ka Tallinnas on huvi Liidu tegevuse vastu langenud. Nii on siinsest

395 liikmest tasunud seni-ni aastamaksu vaid 61. Meie häda on selles, et oleme Liitu juhtinud ühiskondlikus korras. Enesekriitiliselt pean mainima, et minu põhitööko-ha, Meremuuseumi direktori töömaht on niivõrd kasva-nud, et mul lihtsalt pole aega küllaldaselt tegelda Liidu juhtimisega. Kui tahame töö vilju, peame leidma sellele tööle inimese, kellele see oleks põhitööks. Ümber tuleb vaadata Liidu tegevuse põhieesmärgid. Määrata kindlaks prioriteetsed suu-nad, kuhu liikuda. Mõningal määral oleme asunud seda ellu rakendama. Nii on Liidu juhatus ja volikogu sel aastal põhiliselt tegelnud mere-meeste ametiühingu problee-midega. Selleks valiti kolme-liikmeline komisjon koosseis-us Aadu Nurmsalu, Ants Pärna ja Rein Raudsalu. Seda küsimust on arutatud Eesti Ametiühingute Kesklü-du esimehe Raivo Paavoga.

Milline on siis olukord ametiühinguliikumises me-realal? Peab ütlema, et kehv. Eesti Veetranspordi Töötaja-te Ametiühingute Föderat-sioonist on merd sõitvad me-hed enamasti välja astunud. Föderatsioonil pole hetkel isegi esimeest.

Eesti Kaptenite Klubis AS Esman poolt välislaevadele suunatud meremeeste tar-beks on loodud Eesti Vabade Meremeeste Ametiühingute Liit. Mõningaid küsimusi tek-itab selle ametiühingu nimi. Huvitav, kas Eesti lae-vadel töötavad meremehed ongi sellepärast "mitteva-bad", et nad pole organiseerit-ud. Teiseks, milliste ameti-ühingute liit see on.

Eesti Kalanduse Ameti-ühingute Liidu tegevusest pole samuti midagi kuulda. Eesti Meremeeste Liidu tege-vuse eesmärgid pole mitte



ametiühingu suunitlusega, vaid suunatud eeskätt Eesti merenduse arendamisele ja populariseerimisele. Kuid meie põhikirja punkt 2.5. ko-hustab meid tegelema ka Eesti Meremeeste Liidu liik-mete kutsealaste, majandus-liku ja sotsiaalsete huvide kaitsega. Ausalt öeldes oleme sel alal üsna mannetus olu-korras, teha pole selles vallas midagi õnnestunud. Tun-dub, et peame loobuma oma "kultuurhariduslikust" tege-vusest ja ümber kujunema ametiühinguks. Või kasuta-da hoopis nimetust "Kutse-ühing". Miks ka mitte. Meie liikmed loodavad meilt ju es-mast kaitset just selles vald-konnas, praegusel kujul meie Liit seda aga pakkuda ei suuda. Ja selle tulemuse-na ongi paljud meie liikmed lahkunud.

Kuid küsimus pole mitte ainult Eesti Meremeeste Liidus. Küsimus on ametiühin-gutöö ümberkorraldamises kõigis mereasjanduse alastes asutustes ja organisatsioonides.

Tänapäeval on kujunemas enesestmõistetavaks, et ühel pool seisavad tööandjad, s.o. laevaomanikud, laevafirma-de juhid ja neid esindavad kaptenid ning teisel pool lae-vas töötavad mehed, ühel pool organisatsiooni omanik või juht, teisel pool töötegi-jad. See vastasseis ei tohi olla vaenulik ja verine, vaid tsiviliseeritud kombel üks-teist mõistev, asjalik ja aru-saav.

Eesti laevaomanike huve on asunud kaitsma selle aas-ta juunis loodud Eesti Lae-vaomanike Liit, kes küll sip-leb sünnijärgsetes raskus-tes, kuid kogub hoogsalt jõu-du oma tegevuseks.

Milline on aga vastasrinna seisukord, sellest rääkis-in juba eespool. Kurb ja lootu-

setu. Eesti Vabade Mere-meeste Ametiühingute Liitu Eesti laevaomanike tegevus ei huvita. Või kui, siis seda-võrd, kui palju see toodab vaba tööjõudu, mida saaks kasulikult välislaevadele suunata. Seega, mida kitsam olukord on tööturul, mida vähem on meremehed Eestis koondunud ja mida vähem nad kaitsevad oma huve Ees-ti merenduses, seda käsuli-kum neile. Kurb, aga tõsi.

Eesti Veetranspordi Töötaja-te Ametiühingute Föderat-siooni on koondunud niivõrd erinevate ettevõtete töötajad, et see omakorda sellisena ei huvita Laevaomanike Liitu. Ainult meremehi huvitavate küsimuste lahendamiseks on ta väga laialivalgav.

Eesti Laevaomanike Liidu peasekretär Olev Leino ütles ühel jutuaajamisel selgelt nende seisukoha: "Meie hak-kame töö asjus laevadel läbi-rääkimisi pidama ainult me-remeeste organisatsiooniga, mitte sadama ja kaldaettevõ-tete töölise omadega". Selge ja arusaadav. Seega tuleb selline organisatsioon luua. On kujunemas selline arva-mus, et tuleks luua omaette ühingutena

- Sadamate Ametiühingu-te Liit
- Laevatehaste Ametiühin-gute Liit
- Sisevete Laevnike Ame-tiühing
- Eesti Kaptenite (Kut-se)ühing
- Eesti Meremeeste (Kut-se)ühing

Võib tekkida eriarvamusi kahe viimase nimetamisega kutseühinguks. See on minu ettepanek, mis tuleneb aja-loolisest järjepidevusest. Aastail 1919—1940 eksistee-ris "Eesti Laevakaptenite Selts" ja aastail 1919—1933 "Üle-Eestimaaline Mere-meeste Liit". Seejärel 1933—1935 olid eraldi "Eesti Teki-meeste Ühing" ja "Eesti Küt-jate Ühing". 1935. aastal lii-tusid need "Eesti Meremees-te Ühinguks". 1942. aastal jätkas see tegevust Rootsis ja nimetati 1951. aastal ümber

"Eesti Meremeeste Ünio-niks".

Küsimus polegi täpses ni-mes. Selle määravad kind-laks loojad. Küsimus on teh-tavas töös, selles, milleks see ühing luuakse. Väljapaku-tud kujul saaks luua kõigile Eestis eksisteerivatele me-reasjanduslikele tööaladele omad kutseorganisatsioonid. Kõiki neid ühendavaks võiks olla "Eesti Meremasjanduslike Ametiühingute Liit" või "Föderatsioon", mis peaks kind-lasti kuuluma ka IIT-i.

Mereasjanduslike kalda-asutuste töötajad võiksid oma asutuste ametiühingu-tega ühineda mingi amet-kondliku või tööalase ame-tiühinguga.

Näiteks Merehariduskes-kuse töötajad võiksid ühine-da kas "Eesti Meremasjandus-liku Ametiühingute Liiduga" või "Eesti Haridustöötajate Ametiühingu Liiduga".

Omaette küsimusena tuleb lahendada kalurite, eeskätt aga kalanduses töötavate laevajuhtide, mehaanikute, madruste ja motoristide kuulumine mingisse ameti-ühingusse. Energiliselt tule-leks tööle rakendada muidugi Eesti Kalanduse Ameti-ühingute Liit. Kas kalalae-va-del sõitvad meremehed kuu-luvad sellesse või Eesti Mere-meeste Kutseühingusse, olgu nende endi lahendada.

Kõik need küsimused va-jaksid läbirääkimist, arutelu, erinevate arvamuste ja ette-panekute ärakuulamist. Ükskord tehtu peaks jääma püsima aastaks.

Lugupeetud meremehed, eeskätt kõik Eesti Meremes-te Liidu liikmed! Palun saat-ke oma arvamusi ja ettepa-nekuid Liidu juhatusel: **EEOOO1 Tallinn, Pikk 70.** Arutagem neid koos kaaslas-tega laevadel.

Tahaksin loota, et minu tä-nane artikkel ärgitab ärksa-maid mehi mõtlema oma ametiühingu üle ja nad oma arvamustest kirjutavad ka "Meremehele".

Ants Pärna

Merejõudude rahvusvahelisel sümposionil

7.—10. novembril võttis Ameerika Ühendriikides Lae-vastikusümposionist New-portis Rhode Islandi osa Piir-valveameti peadirektor **Tarmo Kõuts**. Tema lühikom-mentaar:

"Seekordne Merejõudude sümposion U.S. Naval War College's oli järjekorras ka-heteistkümnend, kõik need toimuvad samas kohas, Newportis, kuhu iga kahe aasta järel kutsutakse kokku merejõudude esindajad üle maailma, enamasti merejõu-dude juhatajad.

Seekord olid kohal 72 riigi esindajad, lisaks ka ÜRO. Olid kutsutud ka Eesti, Läti ja Leedu, ülejäänud eksnõu-kogulastest oli veel Ukraina. Eestist olin üksinda, Leedust oli merejõudude juhataja, Lätist terve delegatsioon, kuna nad olid seal kohaliku Läti kogukonna kutsel sõja-koolidega tutvumas. Kahe päeva jooksul olid töögruppi-des arutelud, meie kolm riiki olime Põhja-Atlandi ja Lää-nemere töögrupis, kus pea-tähelepanu oli meie pööra-tud. Põhiline küsimus, mis esitati, oli: mida me NATO-st tahame, miks me ennast sin-

na topime. Madalmaade ad-mirali küsimusest sain ma just nii aru. Me siis seletasi-me talle, mida me tahame. Rääkisime kollektiivsest jul-geolekust ja integreerumise-st jne., kontaktidest. Pais-tis, et sellest saadi aru.

Kirjalikult esitasin ka lühi-kese ülevaate Eestit ohusta-vatest teguritest, mis jagati töögrupis laiali. See jättis nalle hea mulje, et olime esi-mest korda kutsutud ja juba midagi ära teinud. Lubati ta-gasi kutsuda.

Samuti tunti huvi, kuidas Eesti, Läti ja Leedu integree-ruvad ühisoperatsioonidesse uimastite ja illegaalsete im-migrantide vastu. Meil oli hea rääkida koostööst Soome ja Rootsi vastavate organi-satsioonidega ja sellest, kui suurt vilja see kannab. Soomlased toetasid meid, eriti kontradmiral Visa, et moodustada komitee, aita-maks noortel riikidel sõjajõu-de luua.

Kogu sümposiooni käigus jäi kõlrama arusaam, et lae-vastikud on liiga suured, soomused liiga paksud, lae-vastik liiga võimas, sest po-tentsiaalne vaenlane on

nüüd kadunud ja kogu me-rejõudude edasine vajadus oleks suuremalt jaolt regio-naalse julgeoleku tasakaa-lustamine ja ÜRO operat-sioonide täitmise peamiselt embargo kehtestamisel. Kuna see on pikaajaline ope-ratsioon, aastane või pikem, on suurte laevade kasutami-ne väga kallis. Arvati, et kõi-ge parem on kasutada väik-semaid, odavamaid, vane-maid laevu. Põhimõtteliselt patrull-laevu.

Tunti huvi, mismoodi meie näeme oma tulevasti mere-jõude, kiideti meie arusaam-ist, et meil peaksid olema kiired, väikesed, odavad pat-rull- ja raketikaatrid. Selline oli praegu valitsev arusaam.

Arutusel olid ka miinikait-se küsimused ja ühistöö Soomega meie merepoolse riigikaitse ühiskontseptsio-ni väljatöötamiseks.

Kõige olulisem oli võimalus suhelda vahetult suuremate kuulsuste ja asjatundjate-ga. Oli ka juttu meie võimalikust abistamisest. Norralased lu-basid uuesti üles võtta küsi-muse kahurpaatide osas, mis olevat Eestile lubatud, kuid poliitilistel põhjustel kõrvale jäetud. Sain sellest juhuslikult teada, meil siin infot polnud. Kui Norras oli-me, püüdsin asja kohapeal selgitada ning meile lubati saata kahurpaatide tehnilis-taktikalised andmed. Soom-lastega rääkisime kahest või-

malikust laevast tuleval aas-tal. Nad kirjutavad need en-dal maha, sest need neile kontseptuaalselt enam ei sobi.

Siin oli ajakirjanduses mitu interpretatsiooni meie töögrupi töö kohta. Sümpos-ion ei ole selleks, et seal mingeid dokumente alla kir-jutada. Selleks seda kokku ei kutsuta, et mingeid otsuseid vastu võtta. Seal lihtsalt aru-tatakse läbi ja soovitatakse teatud töösuunad, mida kõi-gi maade ülemjuhatajad püüavad oma riikides võima-luste piires järgida.

Esinesid mehed ettekanne-tega situatsioonist oma re-gioonis: Aafrikast, Peruust ja ka Kuveidist, seesama mees, kes juhatab Kuveidi laevas-tikku Iraagi sõja ajal. Ta oli siis kõige lahingulõhnalisem.

Väga huvitav oli kuulata ettekandeid globaalproblee-midest just sõjalaevastiku seisukohalt, me pole nende-ga kursis olnud aastaküm-neid."

Kust peaksid tulema meie mereväehvitserid?

"Rääkisime admiral **Visa-ga**, ta leidis loomuliku olevat, et nad aitavad neid välja koo-litada. Meil peaks aluse pa-nema Merehariduskeskus, Piirivalvekool annab spet-siaalkoolitust, mis puudutab piirivalveaiast spetsiaaltea-dust, piirimenetlust ja mõ-ningaid momente, mis puu-dutavad kiirkaatrite kasuta-

EESTI MEREHARI-DUSKESKUSES ON TRÜKIST ILMUNUD UUED ÕPPEVAHEN-DID: K. Laigna "Ookeanograafia ele-mendid. Lainete ja loo-dete teooria alused", K. Kerge "Lineaaral-gebra ja analüütili-ne geomeetria" ning M. Kivistiku ja J. Pääsukeste koosta-tud "Väike käsiraamat arvutiõpetuse prakti-kumiks", millesse on lülitatud kõige oluli-sem sellest, mida ar-vutikasutaja peaks teadma operatsiooni-süsteemist DOS, teks-ti- ja tabelitöötluse alustest ning andme-baasisüsteemist Fax-BASE+.

mist. Ohvitser peaks tulema Eesti Merehariduskeskusest, selle lõpetanud võiksid näi-teks Soome edasi õppima minna, sest meil endil pole veel vastavat koolitajate kaadrit."

Eesti Merejõudude kues ja viimane juhataja Johan-nes Santpank oli ka Soomes õpetust saanud. Ta oli nelja-kümne aastane, kui ta ülem-juhataja karjäär lõpetati.

Reet Naber

Aastalõpp

RAS Eesti Merelaevandus peadirektor **Toivo Ninnas**:

Auhinnatud

Olime üks 50 Ida-Euroopa ettevõtte hulgas, kes sai tänavu auhinna nimega "Euromarket Award". Eestist oli selle saajaid veelgi: Muuga sadam, "Enelin", Saku Olettehas, "Liviko" piiritusevabrik. Seda annab välja Euroopa Ühenduse juures olev Turu-uuringute Keskus, eraldi regioonide kaupa: suvel anti Lääne-Euroopa maa-dele, talvel Aafrika riikidele. Ei ütleks, et sel auhindamisel tunduksid olevat väga kindlad kriteeriumid — see saadakse lihtsalt eduka tegevuse eest oma alal, kui on kaasa aidanud kaubavahetuse arengule Euroopas, oma tegevust hästi korraldatud jne.

Auhindade kättemõõne Brüsselis oli pidulik. Peeti kahepäevane seminar turumajandusest ja Euroopa pangandusest, oli pidulik õhtusööök kontserdiga, kus soovitati smokingit kanda. Kogu tegevus toimus hotelli sees, ei mingit vahet, kas asusid Brüsselis või Londonis. Saajale on auhinnast niipalju kasu, et saab seda oma ametlikele paberitele, visiitkaartidele jne. kirja panna. Mõne firmaga lepingut sõlmides võib see muljet avaldada.

Vanadest laevadest lahti

Turumajanduses pead enast ise vajalikuks tegema, oma koha eest palkese all võitlema. Võitlemist raskendab tunduvalt, et "Eesti Merelaevanduse" laevad on keskmiselt 18 aastat vanad. Seepärast pole me võimelised võitlema kõiki neid omades. Juhatus eesvedamisel võttis valitsus augustis vastu meie ettevõtte saneerimine ja restruktureerimise programmi, mis eelneb laevanduse privatiseerimisele. See oli meie jaoks aasta tähtsaim sündmus ja tähendab suuri muutusi, võimaldab maha müüa vanad laevad, mida praegu ka hoogsalt teeme. Oleme müünud Venemaale ja mujalegi, sinna, kus rohkem maksti. Tingimata pakume laevu müüa ka Eestis: vastavalt seadusele avaldame pakumise kõigepealt "Aripäevas". Ühe laeva isegi ostis üks Eesti firma, vist kuidagi teise kaudu. Ainult et Eestis ostes tekib probleem käibemaksuga, mis teeb ostu praktiliselt võimatuks: meie peame kätte saama oma hinna, aga ostja peab ju viitendiku võrra veel rohkem maksuma. See on väga tõsine asi. Kui müüme laeva otse Eesti firmale, siis tähendab see, et too firma ei ole pärast enam konkurent-sivõimeline.

Vene firmad pakuvad kaks korda rohkem kui teised: nad on palju raha teeninud, ja ei tunne võib-olla laevandust nii hästi, loodavad suuri kasumaid.

Kui laev on üle 15 aasta vana, siis hakkavad temaga igasugused pahandused. On riike, kus vanu laevu sadamas vastu ei võetagi.

Laevu eksploateeritakse üldiselt niimoodi, et omanik pigistab esimese 10 aastaga välja kõik mis võimalik, ja müüb siis vähemarenenule maha. See teenib temaga ka veel midagi ning müüb siis omakorda Kreekasse, Pakistan, Indiasse või mujale mugavslipu alla.

Omal ajal s a i m e laeva (ei ostanud ju, vaid anti bilanssi bilanssi) ja holdsime temast 25 aastat kinni. Seejärel kanti lihtsalt maha. Aga välismaine laevaomanik os-

tab ja müüb neid kogu aeg.

Tähtsime ikka inimestele töökohti säilitada, aga elu on karm. Programm on selline, et peame vanad laevad maha müüma, ja ära kasutades uuemate laevade pantimise võimalust ning vanade müügist saadavat raha, tellima uusi laevu. Juhatus kinnitas detsembri alguses 5 konteinerlaeva tellimise Hollandist.

Hollandi ehitab, aga tellib diisleid Soomest, radareid, ütleme, Saksamaalt jne., jne. Laevahitamine on tänapäeval väga rahvusvaheline tegevus. Põhimõtteliselt tuleks ka kaubalaevade ehitamine Eestiski ju kõne alla, näiteks Balti Laevaremonditehas, aga see on siiski kallid löbu — selleks peab väga palju asju olemas olema: küllalt suured ellingud, kaader laevade projekteerimiseks, nagu juba öeldud, laiaulatuslik rahvusvaheline koostöö jne. Taseme küsimus polekski nii hirmutav. Peaks saama küllalt suure algatuse, suure tellimuse. Maailmas poleks lihtne läbi lüüa. Remondiga on lihtsam.

Meeskonnad väiksemaks

Olen püüdnud öelda igal foorumil kus võimalik, et ei ole võimalik teha tööd nagu sotsialismi ajal ja saada palka nagu kapitalismis kohane. Meie palgad on väiksemad ja meeskonnad suuremad kui Läänes. Tahame või ei taha, aga peame igal pool meeskondi vähendama. See on küllaltki valuline protsess, sest laevad on vanad ja tööd palju. Nüüd, kui palgad on suuremad, on mõistlik paljud tööd kaldal lasta ära teha. Vanasti, väikeste palgade ajal, tegid meremehed töid, mille peale ükski kapitalist ei tuleks. Miks peaks tal madrus näiteks roostet maha taguma? Ka pole neil nii palju raha, et iga päev kuidagi värvi peale määrdada — värvimisel on oma tehnoloogia, seda tehakse tehases. Nii et palju asju peame oma hinges ümber hindama, ja hindame kah.

Madruste palgad lähenevad meil tegeflukult ITF-i tasemele, laevajuhtkonna palgad jäävad alla — ka omamoodi sotsialism.

Ametiühingut on tunda

Igal aastal oleme ametiühinguga kollektiivlepingu sõlminud. Alles hiljuti jagasime näiteks praamimeeste puhkusi. Mitu korda on olnud, et ametiühing paneb küllalt teravalt küsimuse püsti. Ma küll tunnetan meil ametiühingu olemasolu. Olin üllatunud, kui hiljuti ilmnis, et üle 1100 meremehe on meil ametiühingus — üldse on umbes 2800 meremeest. Vahepeal oli neid ametiühingus vähem, aga nüüd hakkavad tagasi tulema. Ei tuleks ju, kui ta olemasolu ei tunnetaks. Kusjuures enam ei ole niimoodi, et kõigilt peetakse liikmemaksu laevas lihtsalt kinni. Igaüks, kes tahab, otsustab ja maksab ikka individuaalselt.

Ametiühing pole muidugi see, mis enne — jagada pole tal enam midagi. Me peame inimesele andma normaalse palga, korteri ja asjad las ostab ise.

Kontserniseaduse ootel

"EMINRE" tekkega, mille üks omanik "Eesti Merelaevandus" on, meie roll reisiaevanduses vaevalt ja väheneb — see lihtsalt konkretiseerub. Seni on meid takistanud kotserniseaduse puudumine

Eestis. Eelnõu on 3 kuud olemas, aga Riigikogu pole selleni jõudnud. Meie-tunne saab tekkida väiksemate allüksuste olemasolul, nii et igaühel on piiritletud ülesanded. Põhimõtteliselt on uus struktuur valmis, igasuguste nõuandjate abiga. Jaguneb, nagu see maailmas ikka käib: on omaette tütarettevõtted, kellelt raha läheb kokku näiteks holdingfirmale, kes siis jälle finantseeri-

me. Ballastist peab vabanema, loogika peab muutuma. Uutel firmadel, kel mõnes asjas on meist raskem, on see suur eelis, et neil mitte midagi niisugust ei ole.

Loksal on meil meremeeste puhkemaja — 2 korrust, neljased toad. Seal võib inimene puhata küll. Aga me maksame sellele peale. Kas see on meie funktsioon? Inimene ehk ei tahagi sinna minna,



Toivo Ninnas demonstreerib auhinda "Euromarket Award". Samasuguse sai merendusettevõttest ka Muuga sadam.

misküsimustega tegeleb. Mõte selles, et juhtimist kitsamalt suunata, et iga mees teaks täpselt, mille eest vastutab. Ainult et praegu ei saa niimoodi teha: iga tütarettevõtte oleks omaette bilansis ja seega riigi ees ka omaette maksuobjekt. See tähendaks, et saarte praamid jääksid järgmine päev kohe seisma. Ookeaniliinid elaksid hästi, Euroopa-liinid samuti enam-vähem korralikult, aga trampilaevade osakond läheks pankrotti.

Praamidele maksame peale, see on tõsine asi ja ei lähe kuidagi turumajandusega kokku. Saartel peavad inimesed töesti elama. Meie oleme riigiaktiivselt. Kui mulle öeldaks: kulla mehed, teie funktsioon on ülal pida saarteliiklust — palun! Aga olgu siis nii, et tunnista-tagu meie osa — võetagu tuhumaksu vähemaks või näidatagu seda kuidagi teisiti, öeldagu, et olete nii palju maksnud, see on teie omaniku-tulu. Aga nüüd muudkui maksu ja maksa, pärast sul polegi midagi. Riigi ja riigiaktiivselt funktsioone segi ajada ei tohiks. Kui pead normaalselt võitlema maailmaturul, seejuures aga teema midagi niisugust, mida ükski maailma ettevõtja vabatahtlikult, ilma rahata ei tee, siis ei tule sellest midagi välja.

Mitteomastest funktsioonidest priiks

Oma elumajad oleme peaaegu kõik üle andnud — chitasime maja, andsime seal korteri ja siis hakkasime peale maksma... Hiljuti loobusime basseini, millele 150 000 krooni peale maksi-

Õnnitleme!

9. detsembril kättes Tallinna Pedagoogikaülikooli teadusnõukogus edukalt kasvatusteaduste magistrakraadi Eesti Merehariduse Kesku-se õppejõud **Vapper Sirk**.

Kolleegid õnnitlevad.

ne vanade eesti meremeestega, kes enamjaolt 30-tel aastatel maailmameredele läinud, ja nüüd Kanadas pensionipõlve peavad. Neil on seal Laevajuhtide Liit, umbes 40 meest. Enamik neist pole pärast kodunt lahkumist Eestis käinud, aga tunnevad suurt huvi, sealhulgas ka meie merehariduse vastu. Küsiti, kas poisid-tüdrukud peavad pärast lõpetamist ka kohustuslikus korras tööta-ma? — Ei pea. — Aga kes merekooli eest maksab? — Riik. — Miks siis riik maksab?

Tõepoolest, miks? Ei tule Soomes ega kusagil pähe mõtet seda kinni maksta. Haridus on minu kapital, kui ma õppima lähen.

Minu õpingud maksis riik kinni. Lõpetamisel öeldi: kallis sõber, siin on pilet Kaug-Itta, Sahhalitni laevastik on seal kusagil maailma otsas, mine. Ma pidin minema.

Hea küll, me oleme vaesed, igaüks ise ei jõua maksta. Aga miks ettevõtte ei võiks mehe tellida, tema eest maksta või laenu anda. Meeldib see meile või ei meeldi — kindlasti ei meeldi, eriti veel, kui oled noor, — aga lõpetades oled võlgades. Kuid tööd tehes jõuad kinni maksta. Või läheb mees, sõidab kõigepealt madrusena, hiljem õpib juba oma raha eest.

Mereharidus on küllalt kallis. Riik peab vaatama, missugust haridust ilma rahata anda. Ilmselt riigikait-selist, poliitsellist jne.

Muidugi, hea on niisama targutada, aga eks katsu kõik see mõistlikult paika panna.

Laev nagu maja

Laevanduse erastamine hakkab 1996. aastast. Ma ei näe põhimõttelist vahet maja- ja laevaomaniku vahel, mõlema jaoks peaksid tagastamisel kehtima samad seadused. Laevu endid enam kahjuks ei ole, mida tagasi anda. Järelikult tuleb kompenseerida.

Soomlaste kasvatus

Olen Soomes töötanud ja praegugi Soomega seotud. Täna, 6. detsembril on neil töesti suur päev, iga soomlane võtab iseseisvuspäeva tähistamisest mingil moel osa. Kasvatust on neil niisugune, et ühtegi lootsungit ei ole väljas, aga tunne on tohutu. Kõnnid nad on kõigi akende peal. Kõik vaatavad muidugi televisoorit: kes presidendilossi on kutsunud, kes ei ole ja kes oleks pidanud olema. Kõik käivad hommikul lipu heiskamisel, Mannerheimi hauale pannakse pärgi.

Soomlaseks olemine on väga kapitaalne mõiste, see on igaühel sügavalt sees.

Väikese näifena võtame või lipusse suhtumise. Sünnib laps — lipp tõmmatakse üles, on mehel sünnipäev — lipp üles, sureb ära — lipp heisatakse poolde vardasse.

Meremeeste lehte

loen, päris huvitav on. Minu meelet peab ikka olemas olema. Venekeelne mereleht on ka nüüd kadunud, "Meremees" ongi ainuke.

Sponsoriks olemine

Palveid on palju, aga väga vähesed on võimalik rahuldada. Meditsiini ja, ütleme, spordi alal on küsimine õigustatud, aga on ka väga imelikke palveid. Oleme püüdnud rahaküsimisi selekteerida ja aidata, kus see vajalik — vähemalt meie arvates. Aga paljudel inimestel on niisugune imelik arvamus, et keegi peaks lihtsalt nerde asemel maksma nende kulutuste eest.

Kes peaks merehariduse eest maksma?

Muidugi küsitakse meilt ka selleks otstarbeks. Midagi me anname, aga kõike ju ei saa. Kanadas oli mul kohtumi-

Aastalõpp

E-Liini AS tegevdirektor, ühtlasi "Estonia" laevateeninduse AS tegevdirektor **Johannes Johanson:**

"Estline" nagu ka "Tallink" on nüüd ainult liini nimetusena alles jäänud. E-Liini AS on laeva omanikfirma. "Estonia" laevateeninduse AS on "Estline AB" tütarfirma, nemad teenivad liini Rootsi, meie Tallinna poolelt.

Mina võin "Estonia" tööd hinnata sellest ajast alates, mil olen sellel tööpostil — 1. maist. Ühe sõnaga, olen näinud kevadet, suve, sügist ja lähenevat talve. Laeva käivitamine oli raske aeg: uus meeskond peale võtta, restorani ja hotelli pool välja koolitada. Sellele tohtu suure töö ja vaeva nägid minu eelkäijad ära. Kui tulid, siis laev juba töötas.

Reisijate arvulist dünaamikat jälgime iga päev, samuti kauba- ja autode veo näitajaid. Tipp-päevad on olnud juulis ja novembris — 4. novembril oli 1270 reisijat. Kui nädalat vaadata, siis nädalalõpu kruisireisijad tõstavad kõvasti arvu. Pühapäeva õhtul on rahvast vähem; nädala keskelt hakkab sõitjate arv uuesti tõusma.

Mõtlesime, et suvel on Eesti reisijaid rohkem, aga ei. Nende osakaal suvel isegi langes, sest kruisireisijaid oli rohkem. Reedel-laupäeval moodustab nende suurim hulk vahel pea poole, aga on ka päevi, kus neid pole üle kolmandiku.

On ka Eesti-poolseid kruisireise, aga vähe. Sel teemal on järgmiseks aastaks mõtlemisainet piisavalt: tuleks Stockholmis rohkem teenindust pakkuda, võimalust rohkem ringi vaadata. Üks päev on liiga lühike aeg. Aga siis tuleks nad üle ühe reisi alles tagasi viia, ja see teeks

asja kalliks. Ei teeks paha, kui meie liinil iga päev saaks sõita, see tähendaks muidugi teise laeva muretsemist. Kuid firma on laeva ostmiseks võlgu võtnud, need tahavad maksmist. Meil läheb suhteliselt hästi, aga ega kerge ole. Ent loogiline on, et kui sinul kusagil miski jääb tegemata, siis võib juhtuda,



et tuleb ja teeb keegi teine. Nii et peame mõtlema.

Kaubavedu on eelmise aastaga võrreldes praegu täpselt kaks korda suurem. On tõesti juhtunud, et midagi jääb ka kaldale maha, seda just viimastel päevadel. Detsembri keskpaigas on praegu laev eriti täis. Kõik tahavad oma kauba enne jõule ära vedada ja siis rahulikult puhkama minna. Nii saamegi detsembris kõva tulemust. "Nord Neptunus" on samuti täis.

Usun, et tunduvalt mõjutab Narva piir — see, et transiitvedusid enam nii ei raputata. Kuigi asi võiks seal veel paremini sujuda. Kui Narva piir laitmatult töötaks, oleks sellest kasu nii Eesti Vabariigile kui ka idanaabrile. Ikka esineb põhjendamatuid taga-

sisaatmisi Vene poolele. On juhtunud, et saadame oma kaubaveo osakonnajuhataja Narva vaatama, milles asi.

Ise ei tahaks kiita, aga hinnangud meie tööle on väga head. Kevadel, kui personal alles hakkas koos tööle, oli väikesi mõõdalaskmisi, aga asi on hakanud laabuma. Öeldakse, et "Estonia" laeva teenindus ei ole sugugi halvem kui näiteks "Vikingil". Jõuluajaks teeme eriti hubase olemise: vastavad kaunistused, jõulutoidud jne.

Lõbustusteenindust korraldab "Estline AB" pool, nendega on tehtud vastav leping. Kokkulepe näeb ette, et on Eesti ansamblid, samuti Rootsi omad.

Ise niisugust juhust ei tea, et mõni teenindajaist ei oskaks eesti või reisijate keelt. Aga kui ta valdab inglise keelt? On küsitav, kas me peame rootslastega rootsi keeles rääkima. Ent kui teenindaja eesti keelest oma eriala piires aru ei saa, siis seda küll ei tohi olla. Et kõik laevas rootsi keelt kõneleksid, seda me praegu teha ei suuda.

Uuest aastast jääb Rootsi konsultante laevas vähemaks, osa jätkab veel 31. maini. Ja siis jääb alles 5–6 inimest neil erialadel, millega me praegu ise hakkama ei saa: arvutikeskused, peakokk ja mõned peaspetsialistid. See on loomulik protsess, et konsultandid hakkavad ära kaduma.

Meeskonnaga olen samuti rahul, teeb head tööd, ja ega see töö kerge ole. Inimesed on kaks nädalat töö, kaks puhkavad. Eriti kaptenite koormus on väga suur. Rootsi saarestikus tuleb neljapäev olla suure pinge all — enne seda pole viga —, ja järgmine päev sealt uuesti läbi tulla: kaptenid ei puhka välja. Peame leidma võimaluse, et lasta neil pikemalt kui kaks nädalat puhata. Meil ongi praegu kolm kaptenit, kes selle laevaga sõitnud, nad kõik on väga kõrgel tase-

mel. Tuulise-tormise ilma ja külgtuulega Tallinna sisse tulekuks peab olema mustkunstnik. Kui suured võõrad laevad on Tallinnas sees käinud, on nende mehed alati imestanud, kuidas tuule ja tormiga siin sisse-välja käitakse.

"Nordström & Thulini" ja "Eesti Merelaevanduse" vahel on ülesanded jagatud nii, et laevanduse kaadriosa-kond hoolitseb ka meie kaadri eest: oleme seal arvel, seal tehakse kõik vahetused.

Sellest on juba nii palju aega tagasi, kui Rootsis saatkonnas tööl olin — aastail 1977 kuni 1981. Üldiselt oli see, jah, kõige süngem stagna-aeg. Mõned asjad tunduvad takkajärgi täiesti üle mõistuse ja lapsikud. Et lähed saatkonnast välja mõne sõbra poole ja õõseks tagasi ei tule, see oli täiesti välistatud. Aga teisest küljest: ma lõpetasin Rahvusvaheliste Suhete Instituudi 1975. aastal ja seda aega arvestades olin tööga väga rahul.

Instituudi kohta ei ütleks, et seal valitses totaalne usaldamatuse õhkkond. Võis muidugi olla, et ma ei näinud ega teadnud mõningaid asju. Olukord oli raskem siis, kui õppisin Tallinnas merekoolis, kuna olid ju vastavad teenistused, mis pidid otsustama, kes saab viisa ja kes ei saa. Mõnigi poiss jäi pealekaebuse pärast sellest ilma, sai n-ö. telse viisa — kalameeeste juurde näiteks. Minu meelest oli see aeg isegi keerulisem. Kas üle noatera või mitte, aga esimese viisa ma sain sellest hoolimata, et käisin hüppes, tegin sporti, mängisin orkestris. Kaebusi oli palju, aga kõik läks normaalselt.

Rahvusvaheliste Suhete Instituut oli aga endise N. Liidu üks paremaid ja tugevamaid selles mõttes, et meid oldi sunnitud koolitama, arvestades välismaad ja seda, mis mujal ilmas toimub. Lõpetajad läksid üldiselt välis-

maale tööle. Kantida nad maatas mingisugusesse niisugusesse kappi, kust inimene ei ole võimeline saama kontakti Lääne kodanikuga — pea kandiline, ei oska mõelda ega analüüsida — polnud mõtet. Sellest saadi väga hästi aru.

Võõrkeeled ja ajalugu olid instituudis olulised. Lõpetasin norra, soome ja inglise keelega. Töötasin neli aastat Rootsis, ja nii kujunes norra keelest aegamööda rootsi keel, mis normaalses tööolukorras on täiesti tarvitamiskõlblik. Soomes töötasin kaks komandeeringut. Rootsi keelt seal veel natuke rääkida sai, aga inglise keelt hoopis vähe. Nüüd tahan hakata keeltega rohkem tegelema.

Usun, et tunnen siiski Rootsit, ehkki võimalused ringi käia olid suhteliselt piiratud. Tunnen sealse rahva iseloomu ja omapära, oskan võrrelda soomlastega, kellega puutusin kokku juba vabamal ajal. Üldiselt rootslased mulle meeldivad. Nad on võib-olla natuke uhkem rahvas, nende väljapeetust ja korrektsust võrdleksin isegi sakslaste omaga. Neil on Saksamaaga ajaloolised sidemed, seda on ka keeles tunda. Nagu meilgi.



"Estonia" kapten Rein Erlach.

Lembit Leiger arvas: "Meremehed vajavad ametiühingut siis, kui hakkavad tööta jääma. Praegu on veel võimalik, et Eestis tööta jäänud meremehed läheb välisliipu alla. Aga siis, kui näiteks Norra laevaomanik peab eestlasele samapalju palka maksuma kui norralasele, ei vaja ta enam eestlast. Ning siis vajavad meremehed otsekohe pensionikassat, töötubaikassat ja ametiühingut seljata-ga.

See ei teki otsekohe. Ent siis, kui vajadus ametiühingu järele teravaks muutub, oleks vaja, et ta oleks olemas. Ning pensionikassasse võiks juba praegu raha koguda. Kuigi öeldakse olevat juba kolm ametiühingut, ei tunneta me praegu ühegi olemasolu.

See, kes hakkab ametiühingut tegema, peaks ju käima laevast laeva, igatühega rääkima. Sellest, kui palju see maksab, mida selle raha eest saab praegu ja mida tulevikus, kuidas ametiühing saab oma liikmeid kaitseda. Selline alustamine ei ole kerge töö, kerge oli ametiühingukomiteel külmpakke jagada. Nüüd enam nii ei saa.

Näis, kas 1994. aasta kujuneb meremehete ametiühingu loomise/kujunemise aastaks. Meremehete kongress peaks igatahes tuleval aastal toimuma.

Madli Vitismann

ESTLINE'i Rootsi poolel uus tegevdirektor

Estline'i laevaliiklus Tallinna ja Stockholmi vahel on viimasel aastal edenenud jõudsalt. Veod on kasvanud kõigi näitajate osas. Eriti hoogsalt (üle 50%) on kasvanud kaubavedude maht.

Kasvutendentsi näitavad veod ka Rootsi maismaa ning Gotlandi saare vahel, mida arendab "Estline'i" Rootsi-poolse osaniku "Nordström & Thulin AB" tütarfirma "N&T Gotlandslinjen AB". Tänavu on oodata sellel laevaliinil rekord aastat — umbes 920 000 reisijat (13% enam kui mullu).

Teatavasti juhib seni nii "Estline AB" kui "N&T Gotlandslinjen AB" tööd Hans Laidwa.

Seoses liikluse suurenemisega mõlemal liinil jõudsid Eesti Merelaevandus ("Estline'i") Eesti-poolne osanik ja "Nordström & Thulin AB" Hans Laidwa kokkuleppele, et kahe firma tegevdirektori ametid lahutatakse. Muudatus hakkab kehtima alates 1. jaanuarist 1994. Hans Laidwa, kes on viie aasta vältel edukalt töötanud "Estline'i" loomisel ja ülesehitamisel, lahkub oma ametikohalt ja hakkab juhtima ainult "N&T Gotlandslinjen AB-d". Samal ajal on ta valitud "Estline'i" juhatusse. "Nordström & Thulin AB" 10-aastase kontsessiooni Rootsi riigiga kehtib kuni 1997. aastani, kuid juba järgmisel aastal algavad tehniliselt ja ärioluliselt aeganõudvad läbirääkimised tulevase laevaliikluse suhte Gotlandi ja maismaa vahel. Hans Laidwa hakkab esindama "Nordström & Thulin AB-d" ka erialastes organisatsioonides.

"Estline AB" uueks tegevdirektoriks on määratud Mats Björud (41), kes on erialalt majandusteadlane. Senini on ta töötanud "Stena Line'i" inglise tütarfirma "Stena Sealink Line'is", juhtides liinide Dover-Calais ja Dover-Dunkerque tööd. Hiljem on ta olnud vastutav selle firma tegevuse eest Prantsusmaal. Mats Björud on olnud tegev ka "Scandic Hotelli-grupi" tegevuses, sealhulgas kui "Scandic Hotel Internationali" tegevdirektor Brüsselis ja müügi- ning marketingidirektor Rootsis.

Stockholm, 6. detsembril 1993. a.
Nordström & Thulin AB

Aasta "Estoniat"

Kolm ja pool aastat Rootsi-liiklust on toonud liinile tõesti suure ja nüüdisaegse laeva. Ning andnud Eesti meremehete käsutusse seadmed, mida alles hiljaaegu võts välismaa laevadel kadestamas käia, samuti kui mugavaid töökohti ja kajuteid, mille mõnused täie endastmõistetavusega kasutatakse. Ent nagu mujalgi, on ka uuel, seejuures Eesti meeskonnaga sõitval laeval olnud algusaastal kriginat ja hõõrdumisi.

Reisijatepool oli adventiajal üsna sile ja pidune. Kaubanduses on oma koha leidnud "Madise" leib ja eesti juust, muidugi ka soojad ja ktrjud villased kudumid. Toitlustuses on üheks uhkusejaks pidulikult serveeritud rootsi laud. Seal on, mida uudistada: rõngasse keeratud lõhe, pörsaks vormitud pasteet, singletti ehiv loomapea, õun suus; muidugi on kohal ka rootsi rahvusroad — "Janssoni kiusatus" ja lihapallid. Piparkoogimajake on pakitud tulevalgel sädelevasse tsellofaani, tordid "pakitud" punase martsipanilindiga. Valges mütsis kokk lõtkab soovijale sooja jõulupraadi ning joogikaardil on Saku õlu "Priipsiga" ühes tulpas ja ka hinnas.

Merematkeprogramm on päev, aga eriti õhtu ja õõ kõikvõimalikku üritusi tih-

dalt täis, ideed selleks tunduvad olevat lääne pärtolu. Õlebaaris teeb võluva rohkusega kokteile ja valab õlut Rootsi hokitäht Börje, jagab soovijale autogramme ning reklaamib seejuures oma firma Kanada õlut. Aga raha rändab leltit kassasse üsna vilunud liigutusega. Merematkeliste lõbus melu kestab kõigis lõbustuskohtades veel südaöögi.

Kapten Rein Erlach, kuidas on esimene aasta läinud?

"Laev on hea, meeskond kokku töötanud — saame hakkama. Ei usutud, et tuleme aastaga nii hästi toime. Täna on laev nii välja müüdnud, et ühtki vaba kajutikohta pole. Juba tuleme toime ka köögi-poolle. Järgmise aasta 1. juulini jääb meeskonda veel 4–5 rootslast, seejärel saame ehk üldse ise hakkama."

Vanemmehaanik Lembit Leiger: "Laev oli ühe peremehe käes olnud ja seetõttu suhteliselt heas korras ning töötab hästi. Aga reisilaevas muutuvad muud asjad, köök ja reisijatepool, justkui tähtsamaks kui masin. Seda, mis peamasinas toimub, keegi ju ei näe, aga see, kui kajutis miski rikkis on, torkab kohe silma."

Masinaruumis rääkisime üle ka paljukuuldud kurtmise, et meremehed ei tunne oma selja taga ametiühingut.

Aastalõpp

Inreko Laeva AS direktor Ülo Kollo:

Aasta on läinud keskeltläbi normaalselt. Mingit erilist edu eelmise aastaga võrreldes ei oskagi nimetada. Aga kui arvestada, et liiklus oli tunduvalt intensiivsem, siis reisijate arv, eriti tiiburitel, oli tunduvalt suurem. Aga "Corbiere'i" graafik on kehva, ja lamatses on nii Soomes kui Eestis. "Corbiere" sõitis siis hästi, kui tegi neli reisi päevas: kolm aktiivset ja ühe n.-õ. tühireisi. Mingil määral rikkus meie elu konkurents katamaraani näol. Aga kuu- luse, et sinne partner jõudis omanikuga riidu minna, ja nüüd ei ole teada, kuidas järgmisel aastal katamaraani siiatulekuga on.

Et "Tallink" hakkas äraläinud "Roslageni" graafikus sõitma, siis mingit auku ei tekkinud. Nelja laevagi jaoks on reisijaid vähe, mida veel viiendaga teinud oleks?

Inimeste veo seisukohast on praegune seis küllaldane, kuid autodega on alused mõnel nädalapäeval veel üle koormatud. Aga "Eesti Mere-laevandus" on pannud käiku ro-ro-laevu, mis ülejäävat autotehnikat Muuga sadamasse veavad.

Laevu juurde rentida ei kavatse, küll aga mõne välja vahetada. "Saint Patrick II" on meie käes praegu sügisel, talvel ja kevadel, aga suvel mitte. Oleks vaja laeva, mis kogu aeg siin saaks sõita.

"Corbiere" on võetud 2,5 aastaks, millest 2 aastat on täis.

KIIRLAEVAD

Kiirraevadega üritame jätkata. Kaks väiksemat, "Jaanika" ja "Monika", oleme hiinlastele praktiliselt maha müünud — kui raha tuleb, saadame need Hiinasse ära. "Liisa" ja "Laura" jäävad sõitma. Peame juurde saama kas ühe "Laura" või uue "Liisa".

Nii tiiburraevadel kui katamaraanidel on oma head ja vead. Kiirraevade poolest on esimesed teistest üle. Jääga on katamaraanid kehvad. Aga nende eelis on laius ja väike süvis, neid kõigutab vähem.

Võistlus tuleb teha.

"EMINRE"

Edaspidi on kõigi Tallinn-Helsinki liini laevade personal jaanuarist tegutsema hakkava "EMINRE" oma, ei kuulu ei "Eesti Merelaevandusele" ega Inreko Laeva AS-le, kelle laevad seda liini sõidavad. "EMINRE" koolituskeskus tegeleb personali õpetamisega. Kujutan ette, et tehakse kursusi nii meie poole peal kui ka Soome ja Rootsi laevades, kus inimesed hakkavad väljaõpet saama.

Püüame kramplikult vältida nende inimeste töölesatustumist, kes ei oska ei riigikeelt ega reisijate keelt, aga on näiteks kellegi proua või tütar. Kui inimene käib läbi konkursiõela, oskab oma asja ja oskab keelt, siis olgu ta muidugi kelle tahes sugulane.

Aga personali keelteõpe tuleb muidugi viia kõrgele tasemele. Seoses Saksamaa-liini avamisega oleme uurinud — meil on nii palju saksa keele oskajaid küll, et üks korralik meeskond kohe kokku panna. Kuid õpetama peab ikkagi. Oleks hea, kui seda teeks keegi, kes oleks ise laevas tööl.

Ohutuskeel on meie laevades ilmselt eesti keel.

KAUBAMÄRK

Kaubamärk Estonian New

Line on meil 1. jaanuarist patenteeritud. Ehkki me seda ise ei kasuta, ei luba me teistel seda siin kasutada. Kuidas Soome kasutab, on nende asi. Aga Soomeski on see patenteeritud vist "Inreko OY-l", mitte härra Ojalal.

Katamaraani-liini tegemise tahtmine oli Soome poolel algusest peale. Kas ta seda



hästi või halvasti tegi, ei oska öelda. Kasutas ära meie nime, meie rahastid — see firma Soome poole peale on ju meie loodud. Peab ütleva, et lõikab meie firma töö vilju. Katamaraani ilmumisel ei saanud reisijad algul arugi, mille peale istusid — arvasid, et kõik need laevad käivad ikka üheskoos. Võtsid nime häbitult üle, selleks erilist õigust omamata. Nagu ka Helsinki kontori.

"EMINRE" töö alguseni jäänud lühikesel ajalõigul pole mõtet kõike enam lahus hoida. Treenime oma koosseise koos "Tallinkiga" juba 6. septembrist alates. Meie kaubamärgiks jääb "Tallink", kes on endale hea nime teinud. Tahame selle ilusasti ära kasutada. Oleme oma laevadele Tallinki juba külje peale pannud, et inimesed harjuksid.

Inreko Laeva AS kui laevaomanik jääb alles, samuti "Eesti Merelaevandus". Mõlemad annavad oma reisilaevad ajalepinguga opereerivale firmale, mille nimi on "EMINRE". Laevaomanikele jäävad meeskonnad ja tehniline hooldus. "EMINRE" peadirektoriks hakates jään oma eelmises firmas mingi konsultandi seisusse, heidan laevadele ikka pilgu peale.

Koos oleme Tallinn-Helsinki liinil tugevamad kui enne üksikult. Ega see uute konkurentide tulekut väldi, aga meie ühinemine lükkab seda vast edasi. Tulevad uued kiirraevad, tulevad katamaraanid, selles ei kahtle ma sugugi. Aga meie peame püsima aja tasemel ja mitte laskma ennast ära süüa.

Ei usu, et Eesti reisijad meie ühinemise tõttu kannatavad. "EMINRE" juhatus otsustas, et Eestis piletihindu ei muudeta.

Meie aastalõpu traditsiooniline küsimus: kuidas meremeeste lehega rahul olete?

Leht on päris hea, pole midagi öelda. On algusaegade ja isegi mõõdunud aastaga võrreldes paremaks läinud. Teemad on huvitavamad. Valgustate päevakohaseid probleeme, mille käsitlemist varem pool aastat andis oodata. Saaks võib-olla rohkemgi teha, aga hea, et nii palju on tehtud. Leht on leheks muutunud.

"Tallinki" peadirektor Peter Veegen:

1993. on meil olnud kirju liblika aasta: nii palju muudatusi, pole saanud rahulikult töötada. Põhitöö on muudatustest hoolimata siiski ära tehtud. Ükski reis pole ära jäänud, välja arvatud need "Georg Otsa" remondist hilinemise tõttu tingitud segadused.

Suur töö oli juba "Georg Otsa" ümberehitamine. Sellest sai ikkagi uus laev, märgatavalt parem kui enne. Võimalik oli see seetõttu, et tegime julge sammu ja rentisime "Saint Patricku". See oli risk. Aga "Saint Patricku" 24-tunni huvireisid läksid hästi, ja pärast remonti on ka "Georg Ots" väga tulemuslik olnud. See remont tabas end lühikesel ajaga ära.

"Ots" on meil kõige noorem laev, aga projekteeritud ja ehitatud on teised ehk paremini. "Tallink" on ehitatud 1972. ja "Saint Patrick" 1973. aastal, "Georg Ots" aga 1980. Viimase kuju ei ole väga sale. Tugeva lainega peksab, vastu lainet ei saa hästi sõita. Ta on 10 meetrit "Patrickust" pikem ja pool meetrit kitsam. Aga peamine on see, et ta eksploatatsiooniomadused on juba projekteeritud väga kesised. "Saint Patricku" reisijate üldarv on 1500, "Otsal" 1200, kajutikohti on vastavalt 812 ja 200, autosid läheb esimesele umbes 2,5 korda rohkem peale kui teisele. Palju rasket rauda võtab "Georg Otsal" ruumi ära, nii rumalasti on ehitatud. Noh, palju baare on seal ka. Aga üht suurt ruumi, kus show'sid või konverentse korraldada, ei olegi. Kõigest 100–150 inimest mahub seal suurimasse ruumi; "Saint Patrickul" saab aga 400 inimesele koos midagi korraldada.

"Georg Ots" on tehniliselt väga heas korras, tema meremehed on 12 aasta jooksul tubli tööd teinud. Ja laeva vigadest hoolimata — ta on saadud ju riigi "paranduse-na", tema eest pole vaja võlgu maksta.

Tööd meil igatahes jätkub. Soomlased on harjunud reisima, ja kui Kanaari saartele enam lennata ei jaksa, siis tullakse Tallinna. Tahame hakata pakkuma temaatilisi huvireise: söögid-joogid vastavas stiilis, muusika ja kõik muu sinna juurde kuuluv samuti. Mõõdunud aastal läks hästi mererõõvite reis, nüüd aasta algul teeme uuesti. Tahame ka Hispaania-teemat pakkuda. Vanemad ja keskealsed soomlased on enamik seal maal käinud, ja kui nüüd enam minna ei saa, miks mitte siis siin niisugune nostalgiline reis teha: hispaania vahuvein ja road, muusika ja tantsud. Miks mitte.

"EMINRE" ettevalmistamisel on koostöösuhted "Inreko" käiku läinud, ja usun, et sellest on kasu. Praegu on "Tallink", oma endise arvega küll, teatavasti "Eesti Merelaevanduse" allüksus. "Tallinki" asutamise peale on olnud üks vastutuult purjetamine, kerge pole sel firmal kunagi olnud. Merelaevanduse allüksusena töötamisel on nii omad eelised kui puudused. Eelis on, et selja taga seisab suur jõukas riigifirma, mis aitab vajadusel finantside mõttes kitsaskohtadest üle saada, aitab tagada dunaamilise arengu. Aga kontseptsioonid töö ja arengu suhtes pole meil "Eesti Merelaevandusega" kahjuks algusest peale kokku läinud, näeme paljusid asju erinevalt. Näiteks oluks ma merelaevanduse asemel, poleks ma Kaliningradist tellinud kaubalaevu mingile umbmäärasele ookeaniliinile,

Aastalõpp

mida ei Eesti rahval ega riigil vaja ei ole, ja mida tänapäeval ilmselt väga raske on panna kasumit tootma. Oleksin vast hoopis mõned parv- või ro-ro-laevad võtnud. Meil on vaja liinilaevu Soome, vaha Saksamaale. Peame kallil raha eest vanu rentima, aga oleksime võinud ehitada.



Jah, arengukontseptsioonid ja -nägumused ei lähe alati kokku. Aga küll nad minema hakkavad. Lõpetasime Rostocki-liini, sest, öeldi, et seda ei ole vaja. Aga nüüd avatakse uuesti. Pool aastat on vahet olnud, ja nüüd tuleb liin uuesti sisse sõita, see aga on kulukas tegevus. Mõõdunud aasta lõpus oli plaan teine tõsine laev "Transtonia" kõrvale panna, et liini tugevamaks teha. See liin lonkas ühe jalaga: nädala lõpul oleks pidanud olema väljasõit mõlemast otsast, siis oleks see liin tugev olnud.

"EMINRE"st loodame, et tuleb rohkem tegevusvabadust uute asjade käimapanemisel. Tundub, et siin on inimesed rohkem valmis kohe uute asjadega kaasa minema. Saksa reisijate-liini on sealsed härrased valmis aktiivselt edasi tegema. Olen laevanduses seda kaks aastat püüdnud läbi suruda, aga mõte pole seal kõlapinda leidnud.

Võiks rääkida, miks "EMINRE"t vaja on, miks seda üldse tegema hakata. Vaatevinkleid võib sellele mitu olla, aga kaks asja on põhilised.

Kaikohtadega on raskusi nii siin kui Helsingis. "Tallink" sõidab sellise kaarde, kus ta ei saagi kaupa vedada — aparelli ei ole. Nüüdsest saab sõidugraafiku ratsionaalsema teha ja reisijatele paremaid võimalusi pakkuda. Tekib muidugi kohe süüdistusi monopoliseerimise kasutamises, selles et hakatakse hindu tõstma ja rikkaks saama. See ei ole võimalik. Maailmas on olnud niisugune seisukoht, et reisilaevade pidamine on luksus, mida ainult jõukad kaubalaevafirmad saavad endale lubada. Ja paljudes kohtades on see praegugi nii. Aga ma ei ütleks seda siiski enam tänapäeva kohta, eriti parvlaevade puhul, mis nii kaupa kui reisijaid veavad, ja huvireisilaevade puhul. Viimane on uus tõsine majandusharu, seal on nii raha kui võimalusi. Aga näiteks liinilaevaga hakata reisijaid Euroopast Ameerikasse vedama ja lennundusega konkureerima — see ei tule kõne allagi. Tiiburite kiirus võrdub peaaegu

lennuki omaga, ja nende saabumiskoht ei ole 50 kilomeetrit linnast väljas nagu lennuväli. Sel juhul on konkurents muidugi võimalik. Kiirraevadel on samuti kauba- ja reisijatevedu kombineeritud, ja see muudab olukorda, parvlaevad ei ole sel juhul perspektiivsed. Eriti meie tingimustes, kus meeskonna palgakulu on rahvusvahelise mõõdupuuga võttes suhteliselt madal. Reisilaevades on meeskonnad suuremad, aga palgakulutused Läänega võrreldes väikesemad.

Üks võtmeküsimus on laevade teenindav personal. Aga Eestimaal on küllalt teotahetelisi ja õpiahimulisi inimesi, kel on tööks motivatsioon. Laevades on palgatase siiski võimalik kõrgemal hoida kui kaldal. Nii et tänapäeval on kõik võimalused saada häid töötajaid. Aga tase ei tule küll ilma koolitusega. Kasutame ära oma Soome sõprade-töötajate teadmisi ja kogemusi, nii nagu "Estline" kasutas rootslasi. Ja inimesed on väga tublid õppima, ei ole midagi öelda.

Kui nüüd "EMINRE" loomise põhjuste juurde tagasi tulla, siis teine oluline asjaolu on vajadus ühendada jõud tugeva välismaise konkurentsi vastu. Niisiis eesmärk ei ole monopolit loomine. Vaja on valmis olla uuteks investeeringuteks, kui on tarvis uusi suuremaid laevu. Laev, mida sellele liinile vaja oleks, maksab umbes üks miljard Eesti krooni. Meil ja "Inrekol" paralleelselt niisuguseid investeeringuid teha tähendanuks mõlema firma hukku. Sel juhul tulnaks üks onu suure rahakotiga, pannuks dumpingtonidada ge liini käima ja oluuskid asi otsustatud. Laevandus on ala, mis nõuab väga tõsiseid kapitalimahutusi ja need on alati suure riskiga seotud. Laevad tuleb välja maksta paljude aastate jooksul; majandustingimused, rahakursid ja mis kõik veel võivad nii pika aja jooksul muutuda. Meil pole mõtet Andrest—Pearut mängida, see ei anna häid tulemusi. Ning ka tervele Eesti merendusele on see koostöö kasulik.

Kui veel rääkida "Tallinki" 1993. aasta töötulemustest, siis pean oluliseks, et oleme saavutanud küllalt ühtlase teenindustaseme kõigil meie Tallinna ja Helsinki vahel sõitvatel reisiparvlaevadel. See on täiesti võrreldav suurte luksusaevade omaga. Laevad on küll ise vanemad ja kehvemad, aga sedavõrd ka odavamad. Personali tase annab lootust ja julgust tulevikku vaadata ning uute trasside peale mõelda.

Saavutus on ka meeskondade ettevalmistamine suhteliselt lühikesel ajajooksul — nende inimeste leidmine, koolitamine ja õige koha peale panek. Kolm laeva sõidab, ja ilma häireteta.

Et töö on inimene, kes ei oska ei riigi- ega reisijate keelt, seda juhtub veel, aga juba harva. Ma arvan, et seda juhtub üha vähem — need inimesed ei tegele enam otseselt reisijate teenindamisega. Hiljuti kuulsin, et ühte laeva oli tekinud arst, kes ei osanud reisijate keelt. Kohe tekkis küsimus, kas niisugust arsti üldse tarvis on. See oli suur erand. Aga muidugi võib üks juhust väga muljet rikkuda.

(Järg lk. 11.)

Aga kui tänavu jääd ei tule?

"Kas te "Karu" teate?"

Nii küsis Peeter Veegen ja jutustas:

"Leidsin selle juhulikult 1986. aastal Naantalis kai ääres, ootas naelteks lõikamist. Otsisin üles selle omaniku, kes ta Merenkulkuhallitusele ära oli ostnud, siis käisime teda vaatamas. Oli imeheas korras 28 aastat vana laev, laktitud puutekiga. Kogu tekiehitus oli väga heas korras; kõik, mis küljes pidi olema, oli küljes. Ja isegi generaatoreile ja masinaile olid masinaruumis presendid peale tõmmatud, et tolmusisse ei läheks.

Ostsin "Karhu" ära, sest Tallinna sadamal jäämurdjat ei olnud, ka Muuga sadam oli juurde tulemas. Pidasin esialgu silmas, et seda oleks vaja Muuga sadamas näiteks suurte laevade kai äärest äratõmbamiseks — seal on ju jõudu vaja ja tal on väga hea puksiirscadeldis. Jaksab vajaduse korral ka sajatuhandetonnise laeva kai äärest ära tõmmata — selleks on jõudu vaja.

2 miljonit Soome marka

ehk 276 000 valuutarubla, ca 500 000 \$ — korras jäämurdja jaoks oli hind üsna väike. Aga probleeme tekkis sellega, et tal ei olnud rahvusvahelist klassi — sellega oli pärast veel tükk tegu, nende paberite kordaajamiseks kulus kaks kuud.

Sügisel ostsin laeva ja 1986/87 tuli väga raske talv. Siis ta aitas hädast välja mõlemad, nii Tallinna kui ka Muuga sadama. Töötati täie tämbiga, Aivo Pitt oli seal kapten. Meilt küsiti: "Mis te arvate, kaua ta niiviisi vastu peab?". Arvasime, et kui kolm aastat, siis on ostuhinna tasa teeninud. Aga nüüd käis "Karu" Saksamaal remondis, sinna pandi seekord rohkem raha sisse kui ostuhind oligi, ja nüüd teeb ta ilmselt veel kaua tööd.

"Karu" ostis end esimese talvega välja.

Soomlased töötavad ju niiviisi, et meeskond on kogu aasta peal. Ühe kuu nad streigivad — sügisel, kui jää tuleb —, seejärel kolm kuud töötavad ja ülejäänud aja hoiavad-korrastavad laeva. Nii seal töö käib ja kõik on rahul."

Neil juba jätkub

Soome uue põlvkonna jäämurdjast "Fennica" oli meie ajalehes sügisel põgusalt juttu, peatselt tuleb tehastest sama tüüpi "Nordica". Eelmine põlvkond jäämurdjaid on Katajanokka riigilaevade sadamas näha. Need on "Urho" (ehitatud 1975), "Sisu" (1976), "Otso" (1986) ja "Kontio" (1987).

"Urho" kapten Tom Artela rääkis, et laevale on nimi pandud president Kekkonen auks. Võimsus on 22 000 hj, sellest peaks piisama. Talvistest ületundidest ja nädalalõppudest koguneb suveks üsna palju vaba aega. Tööd aga jätkub, sest remondi- ja hooldustööd tehakse suuresti oma jõududega. Kevadel olla laevatehastest palju töölisi lahti lastud, sest sealne töö on läinud kallimaks kui omatehtu ja pole kvaliteetki alati nii hea kui vaja. Kui laev oli veel uus, oli meeskond 46-liikmeline, nüüdseks on 12–13 võrra vähenenud ja peab edaspidi vähenema 27ni. 20 päeva ollakse laevas, 10 vabaid, ja kui vaja, võib meeskonnaliikmeid juurde saada.

"Meil on hea koostöö rootslastega," rääkis Tom Artela, "saame neilt ettekandeid laevaliikluse kohta. Kui on kõva talv, kasutame Botnia lahe jäämurdjaid kooskõlastatult nii meie kui ka Rootsi sadamates. Ka teil võiks tulevikus mõeldav olla, et sadamad vahetaksid infot. Oleks näha, milline laev kust ja millal on läinud, ka meie poolelt. Hädalukorras abistamiseks võib sellisest infovahetusest kasu olla.

Kas Soomel on nii palju jäämurdjaid vaja? On küll, isegi tavalisel talvel. Kuigi pikemat aega, alates 1987. aastast, pole õiget talve olnud ja mõni arvab, et jäämurdjaid polegi enam vaja. Ma ei usu, et külmad talved möödaks on. Usun, et kui kõik meie sadamad on 1971. aastast peale lahti hoitud, pole ka sellist poliitilist jõudu, mis suudaks saadikute kaudu otsustada, et me võiksime nüüd mõne sadama talvel suletuks jätta. Ka sadamate konkurentsil on seejuures oluline osa."

... ja hakkab ülegi jääma

Uute jäämurdjate ehitamine võimaldab Soomel vanematest loobuda. Seni olid Katajanokkal veel rivis üleelamise põlvkonna omad, 8800 kW-sed "Tarmo" (1963), "Varma" (1968), "Apu" (1970) ning vanim, 1954. aastal valminud ja 1979. aastal põhjalikult rekonstrueeritud "Voima". Tol olevat vanast alles jäänud vaid kere ja põtkurimootorid.

Neil, kes põlastavad vanu laevu, tasuks Soome "vanakestega" lähemalt tutvuda. Nii seest kui väljast on nood niivõrd siledad, et annavad silmad ette nii mõnelegi uuele. Siseruume mööda käies aga võib aru saada, et on olemas valdkond, mida võiks nimetada laevaarhitektuuriks. Disain suurtes, väiksemates ja lausa pisiasjades peale selle. Jälle kord tuleb meelde sageli kuuldu, et sealmail ehitatakse laevu "inimese jaoks". Inimene mõistab aga tänuil olla, seetõttu ei anna miski märku kulumisest, määrdumisest või katkiminekust.

Nüüd, kui Eestil on vaja ise oma sadamad jäävabad hoida, kardeti "Karust" üksi vä-



Lepingu allakirjutamine: (vasakult) Heino Jaakula, Tarmo Ojamets, Kyösti Vesterinen ja Lennart Hagelstam.



Soome lippu langetamas olid samad mehed, kes selle 30 aastat tagasi heiskasid.



Jaan Jaani kinkis laevaperele piibli: "Kapten ei pea laeval olema üksnes kapten, aga ka preester. Nendel hetkedel, kui mehemeel raugab, kui nõu otsa saab, nendel puhkudel leiab kapten piiblist endale lohutust ja sõnumi ka oma meeskonnale."

heks jäävat. Soome Merenkulkuhallitusega saavutati kokkulepe "Tarmo" müümiseks leasinglepinguga. Lätlastele saab "Varma". Ka ukrainlased olla Soome jäämurdjate vastu huvi tundnud.

Soomes lippu vahetamas

"Tarmo" anti Eestile üle 2. detsembril. Esmalt kirjutati kaptenisalongis alla üleandmislepingule, Soome poolt Merenkulkuhallituse peadirektor Kyösti Vesterinen ja jäämurdjate osakonna juhataja Lennart Hagelstam, Eesti poolt Veeteede Ameti peadirektor Tarmo Ojamets ja välissuhete osakonna juhataja Heino Jaakula. Onnitud ja šampanjapokaal ning üritus jätkus laevatekil.

Orkestri mängitud hümniga saatel langetas Soome lipu "Tarmo" pootsman — seesama, kes oli selle 30 aastat tagasi Wärtsilä laevatehases heisanud. Kyösti Vesterinen soovis uuele laevaperele head toimetulekut ning "Tarmo" soodsaid tuuli ja jääd.

Tarmo Ojamets andis uuele kaptenile üle liputun-

nistuse ja Eesti lipu, mille õnnistas meremissjoni pastor Jaan Jaani. Lipu heiskas "Tarmo" vanemtüürimees Ando Tõrs.

Oma tänukõnes meenutas Tarmo Ojamets ka praegu Kotka sadamas seisvat jäämurdjat, sest too "Tarmo" aitas Eestit Vabadussõja ajal, tuues appi Soome vabatahtlikke. Ka "Suure Tõllu" andis pärast Tartu rahu Eestile üle Soome ning "Karu" (ex "Karhu") on samuti Soomest pärit.

Järgnes pressikonverents roolikambris. Kyösti Vesterinelt päriti Soome jäämurdjate kohta. Tal oli hea meel, et ei pea vanu laevu vanarauaks müüma ning pidas tähtsaks, et Eesti ei käi ainult naabritel abi palumas, vaid püüab ka ise oma probleeme lahendada. Eriti rõhutas ta koostöö tähtsust ja nüüdset võimalikkust.

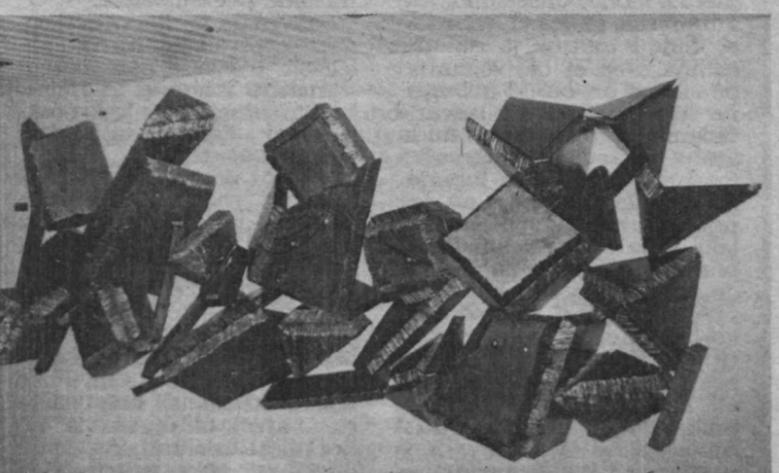
Tarmo Ojametsa küsitliti peamiselt "Tarmo" tulevase tööpiirkonna ning Liivi lahe ja Peterburi kohta. Ta vastas, et "Tarmo" jääb tööle põhiliselt Soome lahte, sest Pärnu sadamasse sõita ei luba laeva süvis. Peterburi suunas



Soomel jäämurdjaid jätkub: rivi Katajanokka sadamas.



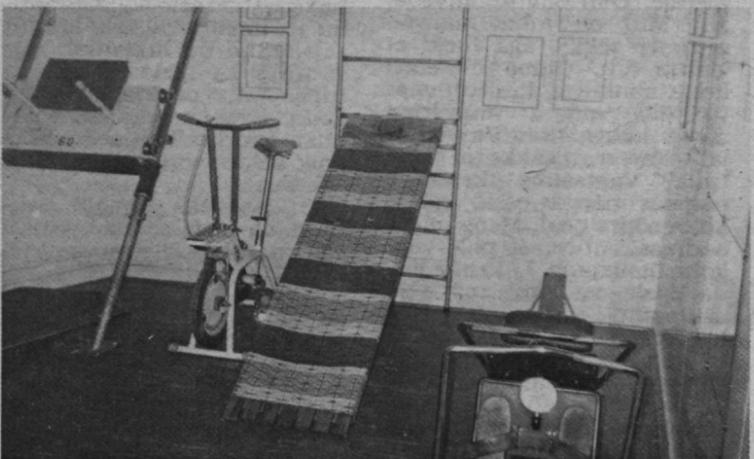
Kapten Tom Artela võib "Urho" tänapäevase roolikambri üle uhke olla.



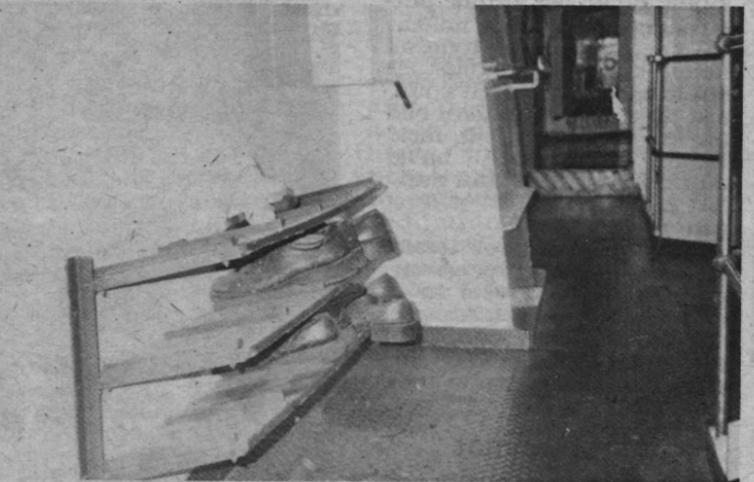
Ruumi ja raha jätkub ka ilule: kunstnik Hiltuse 1700-klone talvis "Urho" salongi seinal on samast metallist, millest valmistati jäämurdja jäävöö.



Soomlastelt saadi päranduseks raamatukogu.



Jõuharjutuste ruum



ja korrahoidmise traditsioonid.

puudub aga veel koostöö: "Me ei ole venelastega praegu ühisest jäämurdjateenistusest rääkinud, küll aga on sellest juttu olnud soomlastega."

Kapten Mart Suls ja vanemmehaanik Kunnar Nilp arvasid, et "Tarmo" masinapool hakkab rohkesti raha neelama, sest seal on vähe automaatikat ja signalisatsioonid. Sellevõrra vajatakse rohkem masinamehi. Aga veelgi kallimaks läheks see, kui miski läheb sellepärast rikki, et polnud meest, kes oleks hoidnud kätt peal ja võinuks viga vältida.

Olmet hinnati seniharjunuga võrreldes heaks ning lubati laevaperele sisendada samasugust korrahoidmist. Seda enam, et neil on olnud võimalus näha, kui heas seisukorras laeva nad said.

"Tarmo" ülevõtmise lõpetas "Urho" salongis pidulik lõunasööök, mis ei jäänud millegagi alla peene (laeva)restorani omale. Lauakõnedes ja vestlustes meenutasid nii Kyösti Vesterinen kui ka Soome Transpordiministri kantser Juhani Korpela Soome ja Eesti hõimlust ning mitteformaalseid suhteid ja abi ka rasketel aegadel. Eesti Veeteede Ameti poolt kinkis Tarmo Ojamets Suomen Merenkulkuhallitusele sündmuse mälestuseks EVA vimpli ja kella. Vimpli sai tolle päeva mälestuseks ka "Tarmo" laevapere ning

kapten lahkus lauast esimesena — "Tarmo" sõitis Helsingist välja kell 2 ja oli halvast ilmast hoolimata juba kell 7 Tallinnas.

Eesti ametiisikute tööpäev jätkus pärast "Urho" külalisraamatusse jäetud tänusõnu visiidiga Eesti saatkonda. Sõbralik vestlus Kulle Raigi ja Piret Saluriga päädis šampanjapokaaliga "Eesti ja Soome vahelise suurima kaubatehingu auks", aga pärast seda, kui oli ära kuulatud noomitus, et saatkonnale laeva vastuvõtutseremooniast õigel ajal ei teatud.

Aga kui tänavu jääd ei tule?

Ka seda on arvatud. Eestlastele soovitati, kui neil peaks jää puudumise tõttu pahandusi tulema, sõita "Tarmoga" Botnia lahte ning võtta sleppi tubli jääpank. "Tarmo" peaks nimelt erilise vaevata toime tulema ka meetripaksuse jäaga. Aga tol õhtul oli Helsingi Lõunasadam jääs ning koduteel tänas "Saint Patrick II" kapten Avo Piht ametimehi jäälohkujate ostmise eest kõigi meremeeste nimel.

Neile, kes ikka veel vanu laevu põlastavad, peaks aga meenutama, et soomlaste "Fennica" maksis kümme korda rohkem — 350 miljonit marka.

Madli Vitismann

Esimene sissekanne külalisraamatus

10. detsembril olid Hundi-
pea sadamasse "Tarmole"
külalised kutsutud. Tulid
kolleegid ja ajakirjanduse
esindajad, aukülaliseks loo-
mulikult president Lennart
Meri. Presidendile tutvusta-
sid laeva kapten Mart Suls,
vanemmehaanik Kunnar
Nilp, Eesti Veeteede Ameti
peadirektor Tarmo Ojamets
ja asetäitja Kalle Pedak.
"Tarmol" oli heisatud presi-
dendilipp.

President Merile ei ole me-
reasjanduse minevik ja ole-
vik võõras, ka mitte meie me-
remehed. Seega "sundimatu
vestlus" kukkus päris loo-
mulik välja. Mille vastu presi-
dent huvi tundis?

Millal laev Tallinna jõudis?
Kuuldes, et 2. detsembril,
märkis Lennart Meri, et just
sel päeval puudutasid lennu-
kirattad maad Ammani len-
nuväljal, kus lehvits 40 Eesti
lippu, mis olevat ka kena pilt
olnud.

Millised on plaanid laeva
tuleviku suhtes?

Tarmo Ojamets selgitas, et
peamine on hakata koos töö-
tama ühtses jäämurdjate-
süsteemis, et Eesti rannik
Soome lahes võiks olla piir-
kond, kus töötaksid mõlema
maa jäälohkujad, nagu Soo-
me ja Rootsi vahel.

President tundis huvi ka
Peterburi-suuna läbitõtamise
vastu, sest tal olevat kord
kohtumisel hr. Sobtsakiga
kõne all olnud Peterburi sa-
dama väike läbilaskevõime,
mis Sobtsaki meelest olevat
kui nõelasilm Põhja-Vene-
maa tarbeks töötava kauba-
veo jaoks.

"Peterburi suund on meil
veel läbi töötamata," sõnas
hr. Ojamets, "kuigi üheks te-
gevuse suunaks saab olema
võimalikult vähendada selle
laeva läbi tekkivat koormust
eelarvele."

Presidendi küsimus selle
kohta, kas meie mehed tea-
vad, millist Soome traditsioo-
ni meil poleks mõtet üle võtta,

pani pead murdma. Õnneks
ei lastud kaua mõelda — see
olevat igakordne tava, et nii
kui jää on tekkimas, on Soo-
me jäälohkujate radistid
streiki alustanud.

Meie omad arvasid, et ehk
me oma ühe-kahe mehega
ikka kokkuleppele jõuame.

keelatud. See ärgitas ka kee-
leküsimustele pöördumist.

"50 aastaga on Soome me-
renduskeel rahulikult kaasa
arenenud merenduse arene-
misega, selle võib eeskujuks
võtta, sest 75 aasta eest pol-
nud ei eesti ega soome mere-
keelt. Mõni äraunustatud



Presidenti saadavad "Tarmo" kapten Mart Suls (paremal) ja vanemmehaanik Kunnar Nilp.

Vambola Salupuu foto

Samuti tundis president
huvi, milliseid tähtsusi on
laeval tehtud. Kuuldes, et sil-
las on muutusi võrreldes
ehistusajaga küllalt palju,
masinas aga pea kõik vana-
viisi jäänud, lohutas ta: "Kui
Rotterdami tehases töötas
makaronipress veel kümme
aastat tagasi täie eduga, ja
selle eest hoolitsesid, vaban-
dage (Kummardus naiste-
rahva poole — R. N.), ainult
daamid (Ju oli heades kätes
— R. N.) siis laevamasin
kindlasti on sama heas kor-
ras. Ma loodan, et ehitati
sama hästi, kui Soome jää-
lohkujate ehitamise tradit-
sioon on olnud, ja Eesti me-
retraditsioon kummalisel
kombel polegi välja surnud."

Tähelepanu tõmbas silt, et
põhjuseta oleskelu sillal on

sõna on ka praegu kindlasti
vaja uuesti kasufusele võtta.
Keel peab olema täpne ja
lihtne, ta ei peaks olema see
keel, mida vahel lehtedest
loeme: võib olla nii peen, et
loed üht lauset kolm korda ja
ikka ei saa aru," ütles hr.
Meri.

Kohvilauas haaras presi-
dent kui kõige vanem merel-
sõitjatest (nii ta ise ütles, esi-
mene laev oli juba "Ariadne")
kohvivalamise au enda kätte
ning meenutas oma meresõit-
te külmadel meredel, aatomijä-
älölkujat "Sibir", kapten
Tammerikku, vahetuntud
seiku jäälohkujate "Jermak"
ehitamise loost, kus tuntud
Kaug-Ida mehe Makarov
kõrval suur osa vaimujõudu
tuli tuntud Soome laevaehit-
tajalt, Robert Runebergilt,
kes oli armastatud Soome
luuletaja Johan Ludvig Ru-
nebergi poeg. Admiral Mako-
rovi päevikust loetu olevat
soomlaste hulgas vähe tähe-
lepanu leidnud. (Vaatasin jä-
rele kõige värskemast jäälo-
kujate-teemalisest raama-
tust, mille kätte sain,
"Höyrymurtajien aika", seal
"Jermakki" käsitlevas osas
sellest tõesti juttu ei olnud,
Runebergist kui laevaehitaja-
st muus kontekstis küll. R.
N.)

President avaldas kahet-
sust, et palju vanast mere-
sõidu romantikast on kadu-
nud, kaasa arvatud see kena
rooliratas sillal, kuid lisas,
et huvi laevade, paatide ja
kõigi muude põnevate liik-
lusvahendite vastu on püsiv.
Viimaste elamustena märkis
ta F-16 ja kaamelit juhtimist.

Lennart Meri tuli laeva me-
ritsi EVA-kaatril ja ka lahkus
meritsi Linnahalli sadamas-
se.

Sõbrad-kolleegid-tuttavad
tundsid end laeva peal päris
koduselt, ei lasknud era-
kordsest pidulikkusest üle-
määra häirida. Omavahel
arutati läbi palju "aktuaal-
seid probleeme" ja laev vaad-
ati põhjalikult üle.

Laeva külalisraamatusse
jäl esimene sissekanne:
Murra jääd ja raja teed laeva-
dele ja riigile Euroopasse.
Hoolitse selle eest, et iga Ees-
ti meremees ütleks uhkelt:
"Tarmo!" Lennart Meri 10.
dets. 1993.

Nähtavus 3 millit, tuult 2,
enam kui 3 jalga kiilu all.
Reet Naber



Enne õnnitlusi tuli Eesti Veeteede Ameti peadirektoril Tarmo Ojametsal (paremal) ja asetäitjal Kalle Pedakul Eesti saatkonna raamatukogutoa palmi all vastu võtta noomitus.



Aga Helsingi sadamas oli jää juba 2. detsembril.

Elukogemus on kõige kallim kogemus

EESTI MEREJÕUD — 75

21. november oli külm ja päikesepealsteline päev. Tallinnas tähistati pidulikult Eesti Merejõudude 75. aastapäeva.

Lipust

Rahvuslipp on oluline sümbol. Kindlasti on veel meeles see 24. veebruar, kui Pika Hermannit torni heisati taas sini-must-valge, kui Eesti laevad hakkasid uuesti sõitma Eesti lipu all. Eesti Ühõpilaste Seltsi esimese lipu säilimine tundus lausa imena. Meremuuseumile kinkis esimese sõjalaevalipu 1991. a. kolleeg Peter von Busch, kes oli Karlskrona Meremuuseumi direktor — neile oli segastel aegadel üks



Lipu juures on valves merekaudid.

jõudnud. Mereväeohvitserina teadis ta lipu tähendust. Mis kena üllatus see tollal oli.

Praegu on meil merelaevastiku sümbol allveelaev "Lembit", 21. novembril oli ta asjakohaselt lipuehtes. Laeva kunagise vanemabi Rudolf Lepandi pere on alles hoidnud laeva lipu ja gümši. Miks on see pere end ohtu seadnud, miks on nad säilitanud pühima, mis laeval oli? Eriti veel siis, kui isa enast nähti viimast korda 1941. aastal? Lootus, et kunagi tuleb peab tulema aeg, mil need reliikviad taas au sisse saavad? Ei küsinud asjaosalistest, sest tuli meelde, millises kimbatuses sai ise oldud, kui heatahtlik, "palju näinud ja maailmaasjades väga hästi orienteeruv" läänemaailmlane usaldusliku küsimuse esitas: "Ütle ausalt, millal sa tegelikult aru said, et Nõukogude võim on valelik ja Eesti on tegelikult okupeeritud?" Ei suutnudki ära seletada, et sisimas on seda siinmail kogu aeg teatud ja see polnud sugugi mr. Gorbatsšov, kes meie silmad avas.

Meestest

Mehed on need, kes on pidanud lipu au hoidma. Seda õpetati isegi ENSV pioneeri-dele. Mereväe au hoidnud mehi oli seekord kokku tulnud ligi poolsada. Kes kohale tulla ei saanud, saatis kirja. Kõigist on aeg üle käinud, igamees vähem või rohkem "sakutada" saanud. Pidupaevast eelil, täis huvi toimuva suhtes ning lootmas, et noored mehed, kes jätkamas, tublid oleksid. 1991. aastal moodustatud Mereväelaste Kogu oli piduliku koosviibimise initsiaatoriks, toetamas Kaitseministeerium, Meremuuseum ja Piirivalveamet, kes ka oma ruumid kasutada andis.

Eakaim veteran, 93-aastane Paul Porre ei saanud ko-

hale tulla, teda käidi eelnevalt kodus tervitamas. 1902. a. sündinud Adolf Vahter oli kohal, kandis väljateenitud aumärke, lõi daamidega galantselt šampanjapokaali kokku ja vestis mõnusat juttu. Vabadussõtta läks ta vabatahtlikuna 1918. aastal enne jõule. Et ta oli veel koolipoiss, pandi ta kõrgepealt mereväe staabi vahtkonda. "Püss anti kätte. See oli vene oma ja minust pikem siis," muheles vanahärra. 1919. aastast oli ta miiniristleja "Vambola" tekipoisiks. 1920. aastal otsustas ta demobiliseeruda: "Mõtlesin, et sõda on läbi ja vaja on ka muud tööd teha." Leivalaeva foto oli ka ette näidata, hoolega hoitud, aga ilmselt mõndki puhku vaadatud. "Mul on nii hea tunne, kui näen, et kõik meremehed on koos ja ühemeelsed, ja et nad mereväe loomiseks tööd teevad!"

Muidugi pidasid mehed pidupaevakõnesid. Meremuuseumi teadusdirektor Jaak Sammet, kes oli Eesti Mereväelaste Kogu loomise üks initsiaatoreid, rääkis minevikust. Kaitseministeeriumi ekspert (kunagi oli tore nimi "salanõunik"!) Mati Öun tervitas mereväelasi ja avaldas lootust, et kunagi tulevad nii raketikaatrid kui ka miinilaevad, Kaitsejõudude Peastaabi Mereosakonna ülem ("direktori Merejõudude juhataja, kui need kunagi tulevad") Edgar Haavik rääkis olemasolevast ning avaldas kahetsust, et Toompeal merejõudude vajalikkusest aru ei saada. Piirivalveameti peadirektor Tarmo Kõuts lubas, et kui tekib vajadus seista oma riigi ja rahva eest, suudetakse kiiresti mobiliseeruda ning oma kohust täita. "Elukogemus on kõige kallim kogemus", oli tema sõnum. Seda kinnitas ka Piirivalvekooli ülem Andres Ehrenbusch, kes loosis jätkuvalt koostööle. (Kui me ikka suudaksime targa inimese kombel teiste vigadest õppida!)

Mereväelaste kogu juhatuses esimees Bernhard Lille meenutas neid, keda enam pole. Mees, kes oli üks viimastest mereväeohvitseride lendude kasvandikest, rõhutas, et eestiaegne ohvitseridekadeer kasvatas kõigist mereväelastest tublid isamaalased, kelleks nad on ka jäänud. "Meil polnud laevas ühtki punase värviga madrust. 1939. a. olime täies lahinguvalmiduses ja ootasime käsku väljaastumiseks. Aga käsku ei tulnud..."

Naistest

Pikka aega me ei teadnud, mida erilist võiks ühes ohvitseris olla. Oli üks klassivend, eestiaegse ohvitseri poeg, kes paistis silma eneseväärikuse (mitte upsakuse) ja sirge hoiaku poolest. Purjetamisringkondades hästituntud Heino Kuivjõega tutvudes torkas silma ta korrektsus, täpsus, viisakus. Usalduse kasvades selgus, et ta on üks viimaste lendude Eesti mereväeohvitseri. Tema näitel usun siinmani, et korralik eestiaegne ohvitser ei hoidnud käeotsas muud peale kauni daami ja hiljem nii populaarne (nõukogude) ohvitseri aksessuaar "avoska" ilmselt puudus kogu majapidamisest. Ja et see naistesuhetumise asi hingelt saaks ära öeldud, üks meenutus veel.

Istusime majasõprade ja kolleegidega Paksus Margareta naisstepäevaluas. Kla-

ra Zetkinit meelde ei tuleta-nud, kena pidu oli. Heino Kuivjõgi jäi hiljemaks tulema. Seisis pika laua otsa ja palus luba naisperele tervitust öelda. Alustas: "Sina oled üks roosike Saaronis, üks lilleke, mis orgude sees, kui lilleke orjavitse seas...". "Ülemlaul" arenenud sotsialismiajastu naistele!

Mereväe aastapäeval süttas naisekäsi kolm küünalt: esimese mälestamiseks lahkunuid, teise austamiseks neid, kes püsima jäänud, trotsides kõiki raskusi, kolmanda andmaks jõudu ja julgust meremeestele ja mereajaloo jäädvustajatele.

Mälestamisest

Krõpskülmal hommikul kogunesid mereväeohvitserid langenuid mälestama Realkooli juurde, pärg pandi koolipoiste mälestussamba jalajärel. Piirivalveameti orkester



Adolf Vahter.

mängis (hästi, kuigi pillide hääleshoidmiseks oli piiritust vaja; mehed kinnitasid, et ei võeta ühti sisse, et piirituseaurusid läbi puhuda). Üksiku vahipataljoni mehed olid auvalves.

Mereväelastel on küll oma suhe selle koolipoisteausambaga, sest koolipoiste pataljoni sai alguse meredessantidüksus ja Pitka valis neist vabatahtlikest välja 18 väärilist, kes võeti Sõjakooli Mereväe Kadettide klassi, et neist esimese lend mereväeohvitseri välja koolitada. Aga mereritigis Eestis pole meremeestele mälestusmärki, kuigi nende osa riigi elus on oluline olnud. On küll Russalka ja Maarjamäe, kuid neid pole kunagi omaks võetud, hukkunute mälestuseks on eelistatud pärg merre lasta. Kolmekümnendate aastate lõpus alustati hukkunud meremeeste mälestussamba püstitamiseks raha kogumist, kuid pooleli see jäi. Ka peale sõda on seda mõtet arendatud, kuid mõtteks on see jäänud. Meremehi on laiali pillutanud mitte ainult viimane sõda. Senistest kuuest Eesti Mereväe juhatajast on Eestimaa mulda maetud vaid Johannes Herm (surnud 1. jaanuaril 1926), tema hauale pandi pärg 20. novembril.

"Merimies on erimies, sotamies on jokamies"

Aastapäevaliste hulgas polnud mitte ükski Eesti mereväelased, vaid ka Soome omad. Ants Vaadrest sai meremees Soomes. "Mereväe-asi hakkas tui-

kama pärast seda, kui Jaak Sammeti ja Bernhard Lille eestvõttel 16. aprillil 1991 kokku tuldi. Me Soome-poistega käisime kokku ka enne, Eestist oli Soome mereväes ju 404 meest — 10%. Ma ise olin 1943–44 Turus. Heikkilä kasarmutes on läbi käinud kõik meie meremehed. Ega soomlased meid algul hästi tahtnud võtta, kuid siis tuli neil meremeestest puudu. Mina sattusin juhuslikult merele. Olin siis koolipoiss, 18. Mul oli juba maaväe munder seljas, aga meid ei viidud ära. Olime ükskord linna minemas, kui tuli vastu üks musta mundriga mees, küsis: "Kas Viron pojat? Kas mereväkke ei taha tulla?" Vaatasime üksteisele naljaka näoga otsa, olime kolm sõpra seal. Mees andis aadressi, ütles, et pole vaja kohe otsustada. Läksime linna peale, istusime maha ja arutasime seda asja. Üks ütles, et tema küll ei tule, sest ta ei oska ujuda. Me kaks läksime selle aadressi peale — seal nad istusid, mõnel mehel oli õlast saadik neid paelu peal. Küsiti, kas oleme meremehed. "Jaa, jaa." oli vastus. Üks küsis, kus sõitnud. "Tallinnast Piritale purjepaadiga ikka!" Siis hakkasid naerma, lubati järgmisel hommikul järele tulla. Ei suutnud päris tõsiselt võtta, aga järgmisel hommikul olid mehed seal ja viisid meid Turgu. Seal võeti hallid mundrid seljast ja anti mustad asemele. Nii sai minust meremees.

Praegu on meremehed kirjas 47 — nagu metsavennad, ikka tuleb veel mõni välja, keda enne ei teadnud.

Tuleb mees pidada, Eesti meremees ei ole kunagi endale häbi teinud, võtta juba ajaloost."

Pidupaevast

See aastapäevapidu oli pidu eelkõige neile, kel selliseid hetki just ülearu palju ei ole. Südamlik oli see, kui praeguste tegijate juurde tuldi: "Olen Teist palju kuulnud, tore Teid siin näha!" ja siis hakati pärima, kuidas läheb ja mis plaane peetakse, võrtsiks jutte oma läbielamistest. Seda enam on kahju, et kutse hr. Aleksander Einseini liiga hilja jõudis.

Pidupaevast olid ka laevad: lipuehtes allveelaev "Lembit" Pirital ning Piirivalveameti alused Koplis piirivalve sadamas. (Seal oli vist ka ainuke palk Tallinnas, kus pühapäeva hommikul liiva oli puistatud. Vaevalt küll sellepärast, et ülemusi oleks oodatud. Aga hr. T. Kõuts ja E. Kirsimaa käisid pidupaevastes laevades, küsisid, mis muret ja arutasid hulga tööasju läbi.)

Kuupäevast

Mereväelased on oma aastapäeva pidanud erinevatel kuupäevadel. Oli aeg, kui seda tähistati 23. detsembril — siis väljusid esimest korda suurtükilaev "Lembit", rannavalvelaev "Laene" ja hüd-rograafialaev "Lood". Hiljem oli mõnda aega tähtpäevaks 21. detsember. Johan Pitka määrati 21. detsembril 1918 Merejõudude juhatajaks. 30. aastate lõpus hakati arutlema tähtpäevade üle, muu hulgas peeti diskussiooni ka selle üle, millal on õige Eesti Vabariigi aastapäeva pühit-seda. Ilmselt sellega seoses muudeti alates 1938. aastast ka merejõudude aastapäev 21. novembrile. Sel kuupäe-

val 1918. aastal alustas tegevust Eesti Sõjavägede Staabi mereväe osakond eesotsas kapten Schilleriga.

Lõpetuseks.

1939. aasta alguses kirjutatakse mereväe juhataja kapten-major Johannes Sant-pank (sünd. 1901.): "Kõik riigile kuuluvad laevad meie merekaitse töösse".

"Loodan, et meil ei leidu ühtki kodanikku, kes ei tahaks näha meie sõjalaevastiku töstmist vajalikele kõrgu-sele. Kuid on takistusi, mis ei luba ka meie laevastiku tulise mail pooldajail täita kõiki meie merekaitse vajadusi. Need takistused võime kõik kokku võtta ühes sõnas — raha.

Kuidas oleks võimalik suurendada meie sõjalaevastiku väärtust ilma riigi väljaminekuid suurendamata? /...

Terve rida Veeteede Talituse laevade ülesandeid on säärased, mida võib täita igasugune laev: meremärki-de panemine, kontroll ja koristamine, tuletornide varustamine.

Piirivalve valveteenistuses võiks kasutada mootorpaate, mis on ehitatud traalereiks vms.



Tarmo Kõuts laeva minemas.

See võib teha paadi kallimaks, aga tuleb arvestada seda, et laevad, mis on meie merekaitse ülesannete täitmiseks ette nähtud, tuleb niikuini hankida ja veel suuremaks läheb kulu, kui igale ametkonnale soetada erinevad ja ainult üheks määratud tegevuseks kõlblikud laevastikud. Otsustajaks peab olema rahaline küsimus, ja kelle koosseisus laevade järelevalve, korrahoid, varustamine ja muud kaldaasutistega seoses olevad tarvidused nõuavad riigilt vähem kulu, selle koosseisu peaksid ka laevad alaliselt kuuluma.

Piirivalve vahilaev on kõige parem abinõu meremehelik-kuse omandamiseks, kuna oma teenistuse tõttu tuleb sellisel laeval väga palju merel viibida.

Mõni nädal teenistust meremärke asetaval laeval annab rannavete tundmiseks rohkem õpiseid, kui seda suudaks saavutada mitmeaastase teenistusega sõjalaeval.

Saame kaunis tunduvalt tõsta meie merekaitse tugevust ka ilma riigi väljaminekuid eriliselt suurendamata."

Reet Naber

Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni Assamblee 18. istungjärgul

25. oktoobrist 4. novembrini võttis Eesti delegatsioon (Eesti Veeteede Ameti peadirektor **Tarmo Ojajets**, osakonnajuhataja **Heino Jaaku** ja Eesti Vabariigi konsul Suurbritannias **Allan Sepp**) esmakordselt osa IMO Assamblee 18. istungjärgust Londonis IMO peakorteris. Assamblee on IMO kõrgeim organ, mis kutsutakse kokku iga kahe aasta järel. Praegu on organisatsioonil 147 liiget (Eesti alates 31. jaanuarist 1992) ja kaks assotsieerunud liiget, Hongkong ja Macau. Kaks aastat tagasi oli Eesti esindus samuti kutsutud vaatlejana osalema, kuid tollal lõppes reis Helsinkis, sest ei saadud viisasid.

Seekordseid muljeid jagab **Heino Jaaku**.

"Osalemine sellisel esin-

duslikul istungjärgul oli väga huvitav ja kasulik. IMO-l on pidevalt mingeid üritusi, aga kahjuks ei luba meie rahakott neist osa võtta, oleme kohal siis vähemalt kõige olulisemal. Regulaarselt korraldavad üritusi komiteed, meie jaoks tähtsamad on meresõidu ohutuse ja merekeskkonna kaitse komitee, samuti mitu alakomiteed. Info tehtust jõuab meieni regulaarselt, kui ka ise kohal ei ole.

Põhiline töö tehti ära pleenaaristungel, lisaks osalesime tehnilise komitee istungil, kus käsitleti merereostuse ja ohutu meresõidu küsimusi, ning üldküsimuste komitees, kus peamiselt olid kõne all organisatsiooni finantsprobleemid ja tööplaanid.

Lõpuks võeti vastu rida resolutsioone. Olulisemad

neist tulevad avaldamisele ka "Veeteede Ameti Teatajas": sellised olid vast mõningad muudatused laevade kokkupõrgete vältimise reeglites, mis puudutavad väike- ja kalalaevu, ning päästeparvede markeerimist puudutavad otsused. Lähiaastatel tuleb laevasõidu ohutuse alane teenistus juurutada ka väike-laevaomanikel.

Uue probleemina on esile kerkinud patogeensete ainete ja organismidega rikutud vee kasutamine ballastveena. See on ohtlik eriti pikema maa tagant tulemise puhul, kui ei või teada, mida su Aafrikast võetud vesi näiteks sisaldada võib.

Meie delegatsioon palus audientsi ka IMO peasekretäri **William A. O'Neililt** ja **Tarmo Ojajets** sai võimaluse

talle Eesti merenduse olukor-
rast rääkida.

Omamoodi laineidlõõnud üritus oli IMO Nõukogu valimine. Nõukogu on Assamblee istungjärgude vahel kõrgeim organ ning sellesse kuulub 32 liiget. Ettevalmistustööd tehti juba tükk aega varem. Meiegi saime ettepanekuid mitmetelt juhtivatelt mererliikidelt nende toetamiseks valimistel. Mõned riigid pöördusid Välisministeeriumi poole. Tuli olla diplomaat ja anda eelnevalt mittemidagilubavaid vastuseid. Sama jätkus koha peal. Igal riigil oli üks hääl nõukogu A-, B- ja C-grupi hääletamisel. Huvitav on see, et IMO-s koostatud liikmesriikide pingerea kaks esimest, Panama ja Libeeria, ei pääsenud salajase hääletuse tulemusena üldse sisse.

Need on aga laevastiku tonnaazilt suurimad. Kogu valimiste protseduur kestis peaaegu terve päeva, sest kõik kandidaadid said võimaluse esineda ja nii nad siis kiitsid, kui tublid nad ikka on.

Ilmselt selle sisemise konkurentsiiga on seotud ka üks vastuvõetud resolutsioon, millega nähakse tulevikus ette Nõukogu liikmete arvu suurendamine kuni 40 liikmeni.

Põhjamaade huvide eest hakkavad head seisma Norra, kes valiti A-grupis, ja Rootsi B-grupis.

Kui viimasel päeval ka Senegal kohale jõudis, oli osalejaid 131.

IMO peahoone katusel levis keskel Eesti lipp."

Kuulas **Reet Naber**

Kotkan Merenkulkuoppilaitos — 125!

kaupade, info- ja kapitalivogude ratsionaalsest suunamisest).

Kirjutun siin JORMA nime ainult suurte tähtedega, sest ta abistab energiliselt, tõhusalt ja — võluva iseenesestmõistetavusega. Nagu SÖBER.

Kahjuks ei saa juubilarist Kotka Merekoolele soovida pikka iga. Nimelt, 1992. aastal alanud merekooli, metsa- ja puidutööstuse instituudi ja Polütehnilise Instituudi (kõik endised viiburilased!) ühinemine Kotka rakenduslikuks kõrgkooliks jõuab lõpule järgmisel aastal. Rektor on veendunud, et tagatakse õppekavade, õppejõudude ja õppebaasi maailmatasemel kõrgharidusega merendusspetsialistide koolitamisel.

Selleks soovime neile edu. —
Olev Leino

Alustame väikeste teenustega, ja vaatame, kuidas edasi läheb, iseloomustas Kotka — Eesti uue ühissettevõtmise "Marlog" initsiaator **Jorma Laakso** praegust tegevust.

Jorma Laakso ei ole meie merendusringkondades võõras, teda on siin tihti liiku-

mas näha. Kotka Merekoole rektorina on ta abi meie merehariduse arendamisele küllaltki oluline olnud, uueks ettevõtmiseks sadamakoolituse alustamine koostöös Eesti Merehariduskeskuse ja Tallinna Sadamaga.

Sadamakoolitust pole meil varem olnud. "Me tahame välja õpetada ühe tsükli vältel teie oma inimesi. Kui see läbi saab, peaks Eesti Merehariduskeskusele olema võimalik oma jõududega koolitust jätkata. Alustasime augustis, oleme laiendanud omapoolset õpetust, mille haripunkt peaks saabuma 1994. aasta kevadel. Sealt alates loodame Eesti Merehariduskeskuse osa pidevat suurenemist. 1995. aastal peaksid eestlased suutma oma osa alustada.

Kui me tegevust alustasime, mõistsime üsna pea, et ei suuda korraldada õpetust anda vaid Kotkast siin külas käies, meil peaks olema oma tugikoht. Meil mõlemal on erinevad väärtused, mis võimaldavad ühissettevõtte loomist, et ka teistele eriväljaõpet anda. Me peame end Kotkas logistika alal headeks asjatundjateks. Toome selle

teabe Eestisse, et anda konsultatsioone, transpordialast koolitust, teha projektidega seotud töid. Eestlastest on eriline kasu — nad oskavad kõik vene keelt. Meil Kotkas see keeleoskus puudub. Kaubavood Läänemerele kasvavad kümneid aastaid Venemaa suunas, eestlaste keeleoskus on siin hästi kasutatav.

Merelogistika-teenuste firmas "Marlog" on kogu aeg kohal ka keegi Soomest. Sadamatööd õppivad kadetid olid 5 nädalat Kotkas koolis, nüüd on vahepeal siin ja siis lähevad jälle tagasi. Tahame, et nad saaksid olla ka oma "mängumaal", s.t. seal, kus nad tulevikus tööle hakkavad.

Kotka — Hamina sadamates on tööl ca 2000 inimest, kes kõik on Kotkas välja koolitatud, sest see on ainuke kool Soomes, kus sedalaadi õpetust antakse. Ka õpetajad on oma kooli õpilased olnud. Sadamakoolituse algas Kotkas 1956. aastal, merekool on aastast 1868."

Agaga nagu Jorma Laakso kinnitab, on kool iginoor: ta peab seda olema, kui tahab konkurentsi auga välja tulla. On mitmeid uusi projekte, viiakse läbi erikursusi. Spet-

siifilsemaks neist eriti ohtlike ainete transportimise alalt. Kotkas oldi sel alal ühed esimesed. Kõige kaugemal viidi kursused läbi Malaisias Borneo saarel, simulaa-torikursusi on läbi viidud ka rootslastele ja poolakatele. *Southampton Institute of Higher Education* on kasutanud seda simulaa-torikursust, kuigi neil on samalad õpetus olemas. Kõik muuse, kuidas mereasjad Soomes edenevad, tuli rõõmus vastus: "Hästi! Meie õpilased on saanud head töid. Eriti hästi läheb sadamates, kus hoolimata majanduslikest raskustest mujal on palgatud isegi lisatööjõudu. Kotkal — Haminal peaks tänavune aasta kujunema rekordiliseks väljajä transiitveoste tonnaazi poolest. Merendus on tõusuteel, mis teeb eriti üldise lama taustal heameelt. See on mõjutanud ka meie sisseastujate kontingenti. Tänavu oli kapteni-õppeliini soovijaid üle 200, 60 neist kutsusime kohale ja "vaatasime üle", 20 võtsime vastu.

Tundub, et oleme oma õpetamisega läinud õiges suunas: praktika kaubalaevades läks hästi."

Reet Naber

Taani Kuningliku Laevastiku õppelaev N 82 HDMS MØEN

saabus Tallinna 3. detsembril. Nagu ütles laeva komandör **A. Stihøj Pedersen**, oli tegu laeva korralise visiidiga, mis plaanitud teha mõnesse idapoolsesse riiki, aga kuna Läti- või Peterburi-sõidust midagi välja ei tulnud, suunduti Tallinna, võttes kaasa varem lubatud signaalkahurid, mille üleandmine toredaks rituaaliks kujunes. Admiraliteedi basseinis on nüüd tõesti kena koht küllalisi vastu võtta, lipuehtes "Møen" andis sadamale pidulikkust.

Mida kujutab endast "Møen"?

See on 1964. aastal Taani laevatehases "Danyards" ehitatud Falster-klassi miini-veeskja (neid on laevastikus 4), mis 15. septembril ümberehituselt sellesamast laevatehasesest tulnud on. Laeva veeväljasurve on 1900 tonni, pikkus 77 m, laius 13 m, süvis 3,6 m. On neli 76 mm kahurit, 4 20 mm-st, 2 NATO "seagnet" vale-märkide väljalaskjat. 24-tunnise ettevalmistuse järel on võimalik laev

ümber seada kuni 300 miini veeskamiseks.

Õppelaevaks on ta kohandatud: on spetsiaalsed konteinerid, kus kadetid elavad, on spetsiaalsed õpperuumid ja vabaajaruumid. Meeskonnas on 70 mehe/naise ringis (Taani laevastikus võivad alates 1982. aastast ka naised teenida, praegugi oli kaasas neli naissoost mereväeohvitseriks püüdejat, kellest kolm laevajuhieriala valinud), lisaks 60 õppurit. Kapten arvas, et laevastiku populaarsus on tõusnud, järjest enam noori inimesi näeb oma tuleviku merega seotuna. "Tavaliselt on meil 40 kadetti peal, seekord aga 60," kinnitas komandör. Kõigepealt antakse neile üldväljaõpe: navigatsioon, merepraktika, laevamehaanika, mereside algõpetus, lisaks kogu praktiline meremeheelu laevas. See väljaõpe kestab 3 kuud. Edasi järgneb 5-kuune allohvitseride ettevalmistus, millele järgneb 3 kuud merepraktikat, siis võib edasi minna Mereväeakadeemiasse, mille praegused kursandid võivad 1998. aastal mereväeleitnantidena lõpetada. "Praktiliselt kogu laevastiku kaader käib meie laeval läbi," ütles komandör. "Enamiku õppesõite teeme Taani vetes, paar-kolm korda aastas käime ka võõrsil. Tuleval aastal plaanime Norrasse ja Hollandisse minna."

Eestisse kingiks toodud saluutkahurist olevat pauku tehtud nii nädal tagasi: õpustel nimelt. Laeva pardal

olnud samatüübiline kahur (40 mm) pandi paukuma üleandmistseremoonia pidulikumaks muutmiseks.

Edasi järgnes juba tavapärase vastuvõetud, kadettide spordivõistlused Eesti Merehariduskeskuses, meie omade suur võit, kingituste üleandmised, laevade "Lembit" ja "Linda" külastused. Ning loomulikult oli laev linlastele tutvumiseks laupäeval ja pühapäeval avatud.

Reet Naber



14. oktoobril 1993. a. sai 125. aastaring täis **Kotka Merekoole**. Tõsi küll, 1868 — 1939 oli see **Viiburi Merekoole**, siis oldi sunnitud idanaabri laiutamise eest evakueeruma. Juubeli pidulik tähistamine nihutati aga jõuluvaheaja- eelsesse aega — 10. detsembrile. Sõprusviisidil Kotka kolleegide ja sõprade juurde käis ka Eesti Merehariduskeskuse õppelaev "Linda", pardal õppejõud ja edukamad kadetid. Oli põhjust öelda palju sooje sõnu kooli rektorile **merikapteeni Jorma Laaksole** ja tema meeskonnale. On ju Eesti Merehariduskeskuse ARPA-valmendi klass ja Orissaare Keskkooli arvutiklass sisustatud kotkalaste kingitud aparatuuriga. Tallinnas õpetavad nad välja meie sadamatehnikuid ja Kotkas paari meie noormeest logistikainseneriks (logistika on teadus



Komandör **A. Stihøj Pedersen**, **R. Luks** ja **E. Haavik** laeval.



Merchariduskeskuses.

Eesti Saarte Kogu

on saarte-asjade ajaja. Tegemist on küllaga, sest meil on 30 saare ringis, mis kunagi olnud asustatud, ehkki paljud neist tegid Vene võimud asukatest tühjaks. Praegu on oluline saarte elu taasaktiveerida. Elu saartel seab oma eritingimused: liik-

lus on takistatud, elatusala-de valik piiratud, kohalik turg samuti, välisturule minekki pole kerge. Aga asustus on vaja säilitada ning selleks läheb vaja oma saartepoliitikat. Selle aluste sätestamiseks on Saarte Kogu esindajatel välja töötatud ning 25. novembril

1993 rühma Riigikogu saadikute kaudu menetlusse esitatud "Saarte seaduse" eelnõu.

Seaduse ülesandeks on märgitud:

"... sätestada Eesti Vabariigi riikliku saartepoliitika põhimõtted, mis tagaks arene-misjõulise püsielanikkonna praegu asustatud ja taastekimise varem asustatud ol-nud saartel ning ühtlasi:

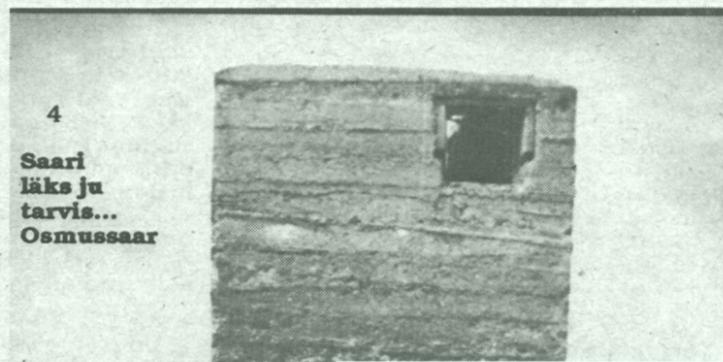
– on eelduseks Eesti vete ja saarte loodusressursside edukale ja keskkonnasäästli-kule majandamisele;

– on tähtsad Eesti riigi-kaitse, piirivalve ja veelade päästeteenistuse korralda-misel;

– annavad aluse harmoo-niliste sotsiaalsete suhete ja omavalitsusliku suutlikkuse taastekkele seal, kus järjepi-dev ning ühtseid kultuuri- ja

töötraditsioone kande saar-laskond on tänaseks tuge-vasti lõhutud või hävinud." Töö käigus on Saarte Kogu kogunud materjale saarte praeguse olukorra kohta, võrreldes minevikuga. Tegev-sekretär Ain Sarv andis lah-kelt tutvustamiseks tabelisse koondatu. Lootes, et võimali-kud lisaandmed ja parandu-sed Koguni jõuaksid (toime-tuse vahendusel).

Saar	Halduskuuluvus	Pindala km ²	Kaugus km mandri või suurema saare sadamast	Elanike arv			Sealhulgas Pensionäre	Kool	Elekter	Telefon	Märkused ja täiendused	
				1934	1970	Praegu						
● Praegu pidevalt asustatud saared												
Manija	Pärnumaa, Tõstamaa vald	1.9	Munadlaid 1	150	68	50	enamik	7	ei ole	kaabliga mandrilt		
Prangli	Harjumaa, Viimsi vald	6.0	Leppneeme 12	769	219	143		30	põhi-kool	diiseljaam	väga vilets raadiotelefon mõni number	
Piirissaar	Tartumaa, Piirissaare vald	7.5		1000	250	90		9	ei ole	kaabliga mandrilt	kaabliga mandrilt	
Vilsandi	Saaremaa, Kihelkonna vald	8.8		150	40	17		4	ei ole	kaabliga Saaremaalt	kaabliga Saaremaalt	
Abruka	Saaremaa, Kuressaare vald	8.8	Roomassaare 6	150	90	34		7	põhi-kool	kaabliga Saaremaalt	kaabliga Saaremaalt, vilets	
Ruhnu (Runö)	Saare maakond, Ruhnu vald	11.4	Roomassaare 70	rtsl. 277	177	54		6	15	põhi-kool	diiseljaam	raadiotelefon Saaremaalt
Kihnu	Pärnumaa, Kihnu vald	16.4	Munadlaid 10	1056	771	590				põhi-kool	diiseljaam	kaabliga mandrilt
Kassari	Hiiumaa, Käina vald	19.3	Kaks tammteed Hiiumaale		269	239?					kaabliga Hiiumaalt	kaabliga Hiiumaalt
Vormsi (Ormsö)	Läänemaa, Vormsi vald	91.5	Rohuküla 12	rtsl. 2393	359	350	80	120	põhi-kool	kaabliga mandrilt	kaabliga mandrilt	praktiliselt Hiiumaa osa
Muhumaa	Saare maakond, Muhu vald	200	Virtsu 9 Saaremaale tammtee	5407		2146			kesk-kool	kaabliga mandrilt	kaabliga mandrilt	
Hiiumaa	Hiiumaa, 4 valda	989	Rohuküla 27	16326	9967	10000			kesk-kool	kaabliga mandrilt	kaabliga mandrilt	
Saaremaa	Saare maakond, 14 valda	2674	Muhumaale tammtee, Muhust Virtsu 9	55851	36123	37129 (1989)			kesk-kool	kaabliga mandrilt	kaabliga mandrilt	
● Eestirootsi saared, mis 1940. a. anti N. Liidu sõjaväebaasidele												
Osmussaar (Odensholm)	Läänemaa, Noarootsi vald	4.7	Dirhami	rtsl. 119	?	6						tuletorni-asustus asustamata
Suur-Pakri (Stora Rågö)	Harjumaa, Padise vald	11.6	Kurkse	rtsl. 194	–	–			–	–	–	asustamata
Väike-Pakri (Lilla Rågö)	Harjumaa, Padise vald	12.9	Paldiski	rtsl. 147	–	–			–	–	–	asustamata
Naissaar (Nargö)	Harjumaa, Viimsi vald	18.6	Tallinn	rtsl. 155	?	?						tuletorniasustus, sõjavägi
● Varem asustatud, praegu üksikasustusega, suveasustusega või asustamata saared												
Aegna	Tallinn	2.9	Tallinn 14									suvitusasustus
Aksi (Väike-Prangli)	Harjumaa, Viimsi vald	0.59	Prangli 2.5 Neeme 10	29								
Hanikatsi	Hiiumaa, Pühalepa vald	0.92										
Harilaid	Läänemaa, Vormsi vald	0.15			1 pere							vanasti tule-torniasustus ja kõrts
Hobulaid	Läänemaa, Ridala vald	0.75			2 peret 3 peret							suvitusasustus
Kaevatsi	Hiiumaa, Pühalepa vald	1.4				7						
Keri (Kokskär)	Harjumaa, Viimsi vald	0.05	Prangli 6									tuletorni-asustus
Koipsi	Harjumaa, Läänemaa, Ridala vald	0.34			1 pere							talikörts
Kumari	Harjumaa, Läänemaa, Ridala vald	0.19			1 pere							suvitusasustus
Köinastu	Saare maakond, Muhu vald	2.59			56							talikörts
Kõrgelaid	Hiiumaa, Pühalepa vald											
Loonalaid	Saaremaa, Kihelkonna vald	1.08			1 pere							
Mohni	Harjumaa,	0.63										



4
Saari läks ju tarvis...
Osmussaar

(Algus lk. 5)

Meie laevades on olnud natuke kahe isanda valitsus. Merelaevanduse kaadriosa-kond on meile töötajaid saatnud. Aga meie nägemus läheb nende omast vahel mõnes asjas lahku. Nad on küll nõus, et meie kinnitamata kedagi personalist tööle ei võeta. Põhiliselt nii ongi, aga väikesed erandid kipuvad sisse tulema. "EMINRE'sse" tuleb oma personaliosakond, mis hakkab teenindajatega tegelema. Ka üks "Eesti Merelaevanduse" kaadritöötaja tuleb sinna üle.

"Corbiere'iga" edasi töötamise küsimus on praegu lah-tine. Reis, mis hommikul vara läheb siit ja õhtul hilja sealt, ei tasu end ära. Muidugi on seda Eesti reisijale vaja, aga tema ei suuda selle löbu eest maksta. Kui me selle ära jätame, hakkab eesti rahvas küll pahandama ja seda taga nutma, aga vist pole midagi parata.

Muugalt käiva kaubaliini võttis merelaevandus oma hoole alla. Ma ei julge kinnitada, et see parim lahendus oli. Seal Muugal on praegu üldse omajagu segadust: seal, kus meil sai hakkama noormees mikrobussiga, töötab ühe laeva ümber kolm firmat. Üks on agendifirma, teine tegeleb kauba kontrollimisega ja kolmas on kauba teele saatja. See tundub juba ressursside pillamisena. Ega see kliendile midagi juurde ei anna, pigem tekitab segadust — ei tea enam järsku, kelle poole pöörduda.

Arvan, et kaubaliin võiks ka ikka meie käes olla. Oleks kindlam ja selgem, kui iga-sugune vedu Soome vahet oleks meie mure. Meil on õnnestunud vähemalt niipalju teha, et sõlmime kaubalepin-gud nende klientidega, kes kasutavad reisiplaani. Reisi-plaadid on sageli samad inimesed, kes kaupa veavad.



Advendiaeg "Saint Patrick II-I"

Muuseumis, kaubast. Eesti kaupa kasutame ja müüme oma laevadel alati hea meelega. "Eelista Eestimaist!" Kaks reklaamifirmat tähistavad, kummal on õigus seda lauset kasutada. See on samasugune absurd nagu see, et üks partei võtab endale "Isamaa" nimeks. Kutsuda eestimaist eelistama on ikka tervelt meie rahval õigus.

Palju ostame Eestist liha, kala, lilli, juurvilja. Müügi-kaubaks läheb hästi "Kalevi" šokolaad, "Liviko" tooted, ka rahvakunstiesemed. Reisijail pole enam eelarvamust meie toidu suhtes. Soomlased tulevad meeleldi ka Eestisse ostma.

Ise olen Soomega seotud 1965. aastast, kui alustasime Helsinki liini. Olin väike-se "Vanemuise" tüürimees tol esimesel reisel, Ülo Kollo oli vanemtüürimees. "EMINRE's" alustame muuseumis

Linn algab vanglaga

Paldiski Lõunasadam on nüüd RE Tallinna Sadam osaks antud. Novembrikuu alguses käisid sadamakap-ten Eduard Hunt ja Kaitse-jõudude Peastaabi mereosa-konna ülem Edgar Haavik kohapeal plaane pidamas.

Linn ise jätab õnnetu mul-je. Algab vangimajaga, see tähendab, et ka viimane mulje on masendav, kui lin-nast välja saad. Kõik, mis vä-hegi võimalik, on püütud maha müüa. Poolikud auto-de numbrimärgid kõrvalteel vedelemas viitavad ilmselt sellele, et sedakaudu on oma viimase legaalse sõidu teinud nii mõnigi kadunud auto. Kohtab transiitmärgiga ma-sinaid — ju on uued autod ostetud vanametalli eest. Tä-navatel võib kohata kõikvõi-malikke mundeid kandvaid inimesi, Lauristini tänaval jalutavad lehmad. Paljude majade aknad vaatavad tüh-jalt, imekombel on klaasid mõnel pool ees. Aga "Penta-gonis" on suudetud ka üle-miste korruste osalt akendelt klaasid ära võtta, mis sellest, et vahimees putkas oma ametit näib pidades.

Põhjasadam on praegu sõ-jameeste käes. Seal valvavad Põhja Üksiku Jalaväekompa-nii noormehed. Ära on viidud kõik kaatrid, mis vee peal seisid. Mis põhja läinud, need sinna jäänud. "Nesco-

sub" tegi tööd ja pidi need üles tõstma, aga kui neil oli jäänud vaid kaks päeva ette-valmistuste lõpetamiseks, andis tellija käsu tööd lõpe-tada.

Sadamas seisavad kala-paadid. See on kasulik mõle-male: kalameeste varal hoitakse silm peal, sadam pole välja surnud ning suhted ko-halike elanikega on ka pare-mad. See paistis välja ka me-relt tulnud meeste keskuste-lust hr. Haavikuga.

Seisis seal veel üks punane kaater: "Aramis"-tüüpi, numbriga E-025. See oli aresti all. Miks? Aga sellepä-rast, et Piritalt renditud sõi-duriista olid kasutanud need, kellele Eesti seadused midagi ei lugenud. Sadamas-se sõideti ilma loata sisse, ei tahtud kaimaksu maksta, reedeti sõideti pealelõunal "Volvode"-Mercedestega" ette, kästi poistel (s.t. ajateen-rijail) neid valvata ja sõideti ise merele. Kohalikud kalame-hed teadsid rääkida, et käidi saartel luiki laskmas. Lõpuks sõideti paat puruks, ja pea kuu aega polnud enam kedagi näha olnud. Luigid olid ka läinud. (Kuul-davasti olevat nüüdseks paat Piritale tagasi toodud.)

Lõunasadam oli kalamehi täis. Pärast seda, kui sõja-välased on ka seda sadamat jälgitama asunud, pole seal



enam rüüstatud, aga ega suurt midagi asjalikku pole alles ka. Ainuke, millele pole õiget otstarvet ilmselt leitud, on allveelaevavõrk, mida vedeles igal pool.

Kai ääres rõõmustas Eduard Hunt, et sinna võib päris korraliku laeva ära panna. "Volgo-balt" peaks sisse mahtuma küll. Pikema kai äärde saab ka ro-ro-tüü-pi laeva paigutada, aga kai on natuke kitsas kahepoolse liikluse jaoks. Sadama saaks käima panna küll, on ka hu-vilisi ja need on asjalikud.

Lõpuks leiti, et päris bar-barite maa see ka ei ole — linnupesakastid olid puude otsas, ka oli olemas korralik Aasia-tüüpi väljakäik Aasia-tüüpi pottidega.

Allveelaevanike kasarm oli ilus punane hoone, valgetü-velised kased ette istutatud. Meie ajateenijad elasid oma sõjamehe-elu. Kui veoauto linnast tagasi tuli, toodi va-himehele kommikott. Kenad noored inimesed.

Reet Naber



Eduard Hunt: "Siia saagu sadam!"

Kroonikat

22. novembrist on Paldiski Lõunasadama direktoriks määratud Valdo Heinla.

Paldiski Lõunasadama ka-sutamise kohta on RE Tallinna Sadam, RdE Vasalemma Kivi ja AS Farve leidnud ühised pi-kaajalised huvid selle hõlva-misel ja arendamisel.

Merehariduskeskus spordib

Eesti Merehariduskeskuse sportlased kuuluvad Eesti Aka-deemilise Spordiliidu ridadesse. Novembrikuus olid EASL Eesti üliõpilaste meistrivõistlused korvpallis (harrastajate lii-gas). Kõigepealt toimusid Tallinnas alagrupimängud. Võit-sime Tallinna Kunstilüükooli, Pedagoogilist Ülikooli, Tallinna Majanduskooli ja kaotasime Riigikaitse Akadeemiale.

21. novembril olid Tartus finaalmängud. Seal oli järjestus selline:

1. Riigikaitse Akadeemia
2. Tartu Ülikool
3. Eesti Merehariduskeskus
4. Eesti Põllumajandusülikool.

Meie treenerina teeb tublit tööd Indrek Retnola.

3. detsembril oli Eesti Merehariduskeskuse spordisaalis sõpruskohtumine võrkpallis Taani mereväekadettidega, kes olid Tallinnas õppelaevaga "Møen". Meie omad võitsid 3:0.

Pärast võistlust oli saun, bassein, kohvijoomine ja tordisõm-mine.

Teet Kolk

Piirivalveameti orkester tipus!

Novembrikuu kokkuvõtete järgi on Eestis olnud populaar-seim Piirivalveameti orkestri ja TPU meeskoori koostöös val-minud kassett "Ühel meelel..."

Seda kasseti oli müüdnud konkurentsituult kõigist teistest rohkem, "ära tehti" endistele ja praegustele teistele edukatele.



Mängivad igal pool ja iga ilmaga.

umbes sama moodi: tema on "vanem" ja mina "teine".

Aga tol ajal esimese aasta-ga õppisime ära keele ja tei-sega saime inimestega tutta-vaks. Mulle on Soome lse-seisvuspäevgi omamoodi püha, sest olen Soomes töö-tanud ja sõpradega nende pi-dutsemistel osalenud.

Ajaleht "Meremees" annab meremeestele eestikeelset lu-gemist, see on väärt asi. Kui jaksab edasi ilmuda, on väga kena. Sisulisi vigu mere asja-des minu meelest teinud ei ole, mida suurtes lehtedes ikka ette tuleb. Leht on meie-ga, meie firmaga koos kasva-nud ja arenenud — alustasi-me ju enam-vähem ühel ajal.

Kuhu liigub sotsiaalkindlustus?

Vabatahtliku kindlustuse suunas, veensid Tallinna Mere-meeste Hagekassa asju ajavad Enn Roo, Laur Karu ja Vello Lugna.

Praegune riiklikult tagatav sisuliselt solidaarsuskindlustus, on see 20%, mida ettevõtted maksavad ja mis katab ära elat-usraha. 13% peaks katma ära kõik tervishoiukulutused, ehkki ainult minimaaltasemel. Tegelikult on see ümberjaotus — need, kes töötavad, maksavad ka nende eest, kes ei tööta. Nii on see enamikus riikides — keegi nalga ei jää ja arstiabi puudumise pärast ära ei sure.

Sama süsteem tingib ka vabatahtliku kindlustuse olemas-olu, mille võib teha nii töandja kui töövõtja ise. Töandja võib kindlustada oma töötajat ravi saamiseks või ka lisapen-siooni saamiseks. Kõik firmad ei saa, ei suuda ega peagi kõiki kindlustama. Seda võidakse kasutada nende puhul, kes on firmale vajalikumad, sest see tähendab ikkagi mingil määral palgatõusu. Vabatahtlikus kindlustuses võib osaleda ka hai-gekassa kindlustusfirma kaudu, kus ta ise on osaline.

Inimene ise võib oma tulevikku kindlustada nn. kogumis-kindlustusega: kui hakkab pensionile jääma, saab maksta mingi aja vältel osamaksu, samamoodi võib koguda töötuks jäämise ohu puhuks.

Enn Roo: "Meil paljude meremeeste naised ei tööta, vaba-tahtlik kindlustus võimaldab mehel ka naise tulevikku kind-lustada ajaks, kui ise pensionile jääb. On võimalik meremehe surma korral kindlustussumma abikaasale parandada."

Vello Lugna: "Meremeeste Hagekassa kaudu on praegu või-malik sõlmida vabatahtliku kindlustuse lepingut. Seega pro-jekt juba töötab, esialgu küll vaid pensionikindlustuse osas. Hagekassa on kindlustusfirma "AVAL" osanik. See on äsja-loodud firma, mis tegeleb põhiliselt vabatahtliku kindlustuse-ga. Mitte ainult meremeestega, vaid osanikeks on ka tööstus-ettevõtted jt.

Sissemaksu suurus arvestatakse vastava tabeli järgi ja see sõltub sellest, kui suur summa soovitakse juurde saada, kui mitu aastat makstakse jne. Pensionea algus on arvestatud meestel alates 65. ja naistel 60. eluaastast. (Meremeestel alates 60. aastast.) Kindlustusfirma tagab kahju korvamise inf-latsioonil korral. Meil kõigil on hästi mees hiljutine rahakao-tus. Koos kõigi kindlustusliikidega võib pensionisumma ku-juneda kuni 80% saadud palgast.

RAS Eesti Merelaevandus ei ole veel töandja-poolset kind-lustust käivitunud, sest ettevõttes on ette näha suuremaid muutusi. Tõsiselt hakatakse sellega tegelema siis, kui on enam-vähem selge, kui palju inimesi üldse tööle jääb ja kui-das erastamine läbi saab.

Lõpuks ütles Enn Roo, et kui alustati Meremeeste Hai-gekassa tegemist, ei usutud, et selle tööle saab. Meremehed on harjunud teatava korra ja süsteemiga ning nad tahavad ka maatõus mingi korra sisse seada. Sellepärast usutakse ka va-batahtliku kindlustuse tulevikku.

"Meremehed, kindlustage oma tuleviki!"

Reet Naber



Lipp on alles

Eesti Vabariigi 75. aastapäeva tähistamise pidulikult aktusel 21. novembril andsid allveelaeva "Lembit" endise elektriku, vanemmaat **Rudolf Lepandi** abikaasa, poeg ja tütar Eesti Meremuuseumile üle "Lembitu" lipu ja güüsi.

Rudolf Lepand, sündinud 8. oktoobril 1908, teenis sõjalaevastikus 1925. aastast. 1940. aastal arvati "Lembit" NSV Liidu Balti Laevastiku koosseisu ja laeval heisati punalipud. R. Lepand, kel õnnestus saada Eesti lipud oma kätte, peitis nad ära oma isakodus Maidlas Kullamaa lähedal Läänemaal. Lipud keerati kartongi ümber rulli ning peideti diivanis sisemusse.

1941. aastal Rudolf Lepand mobiliseeriti ja saadeti Venemaale. Ametliku teate alusel olevat ta surma saanud 1942. aastal Leningradi rindel.

1949. aastal suri R. Lepandi isa. Erna koos lastega kolis Viljandisse. Koos diivaniga viidi sinna ka lipud. R. Lepandi lapsed lippude olemasolu eriti ei varjanud. Nad lihtsalt ei osanud karta Siberisse saatmist. Lippe isegi näidati mõnele heale sõbrale. Kuid kõik läks õnneks. Viimastel aastatel säilitas güüsi enda juures Assakul tütar Krista.

Lippude ärapiimiseks mingi teave mereväe veteranidel siiski oli. Neid asus otsima "Lembitu" teise komandöri poeg Ragnar Kokk, ja ka leidis. Eesti Vabariigi Kaitseministeerium avaldas oma tunnustust Rudolf Lepandi perele selle üleantud tänukirjaga.

Eesti Meremuuseum avaldab siirast tänu Rudolf Lepandi abikaasa Emiliele, tütar Kristale ja poeg Heldurile lippude säilitamise eest.

Sõjaväeosa lippude päästmist on aastasadu peetud kangelasteoks ja päästjad on leidnud üldist tunnustust. Olgu austust väärivad ja lugupeetud ka allveelaeva "Lembit" lippude päästja ja hoidjad.

Eesti Meremuuseumi direktor **Ants Pärna**
Heinrich Mosolaise foto

Meremehe mälestused Soomes, Rootsis ja Taanis

Kas võib veel miski kõlada pretensioonikamalt ühe merdpeelgava naisinimese suust või sulest? Pangem siis pealkirjas jutumärgid õigele kohale ja tunnistagem, et jutu tuleb Eesti Meremuuseumi näitusest "Meremehe mälestused".

Asi sai alguse Kuopio linna *Matkailulautakunta* näitusealase koostöö soovist. Sel hetkel 1991. aasta alguses meil eksponeerimisvalmis näitus ei olnud, kuid ettepanek tundus ahvatlev. Muuseumi riulitele ja kappidesse oli aegade jooksul kogutud üsnagi kirev kollektsoon kõikvõimalikke merereisidelt kaasatoodud eksotiilsid esemeid, käsitöid, mitmesuguseid võõrapäraseid, kuid meremeeste elus iseomaseid asju. Sõnaga: kenake hulk merekultuuri killukesi, mis siiani vaid harva muuseumi põhiekspositsioonides ja näitustel kasutamist leidnud. Materjal tundus küll huvitav, kuid temaatiliselt ja ajalisel hirmuäratavalt laialivalgud. Sest eks ole ju suur vähe muuseumi kollektsiooni inventari ja mõtestatud ekspositsiooni vahel. Aga öeldakse, et vältimaks hirmu tundma, tuleb see klassifitseerida. Praegu näiteks meremehe mälestuseks, merekultuuriks.

Teatavasti on iga kultuur alati püüelnud püüdnud maksimaalse aktualiseerimise poole. Nii püüdsime meie näituse kaudu leida vastuseid või vähemalt anda mõtlema-ainet mitme probleemi üle – meremeeste osa kultuuri innovatsiooniprotsessis, ühtne Euroopa merekultuur, meremeeste pertseptsioonivälja küsimus, sotsioloogiline ja kultuuriline aspekt, traditsioonid ja kaanonid. Või kas merekultuuri võib pidada metakultuuriks? Kas

mere/meremeestekultuuris valitseb/ei valitse isiksuslik ja suunituslik või stiilne ja esteetiline dominant? Mis puutub traditsioonidesse, siis tundub küll, et kõigil aegadel on toodud kaasa ja valmistatud stereotüüpseid esemeid – laevamudelid ja -maalid, suveniirankrud ja roolirattad, pudelimudelid ja meremehešõmedel põhinevad punutised. Muutunud on materjalid, käsitöö on asendunud vabrikusuveniiriga, ülimalt liberaalsed ollakse kunstilise külje ja esteetilisest kaanonist suhtes. Tähtis on eseme vaimne sisu, suhe omaniku psüühikamaailmaga. Asjadel on väärtus saaja/tooja seisukohalt, nende läbi astub inimene suhtluse iseandaga. See on enese mäletamine. Küllap on meremehe sünnipäevalaua tortki tuletornikujuline!

See on teoreetiline külg. Praktiliselt kasutasime näitustel rohkem kui 250 eksponaati, et ülalnimetatud probleemide mõnda tahku avada.

30 laevamaali andsid pildi Eesti auru- ja purjelaevadest, aga ka meremeeste armastusest mere ja oma leivalaeva vastu. Mitmedki maalid on ehtsad "kaptenipildid", teised meremeeste endi maalitud. Vanim on Taanist J. Petersonilt tellitud akvarell parklaevast "Hioma" (1848), mis esimese Eesti purjelaevana sõitis ümber Cap Horni. Reuben Chapellilt (Inglismaa) on Eestisse jõudnud mitu pilti, aga ega polegi imeks panna, sest see kunstnik jõudis jäädvustada umbes 12 000 laeva.

Mudelite seas pälvisid suurt tähelepanu töötava aurumasinaga pontsakas "Mare" ja kapten Herman Tõnissoo poolt 1936. aastal valmistatud kaunis p/1 "Näki-need".

Välja olid pandud ka meremehe elu olmelist külge kajastavad esemed, nagu Hiiumaalt pärit purjelaeva madruse santsukast XIX sajandist, purjeriided kott sajandi algusest ning kapten Karl Leemetile kuulunud täisnahest reisikohver. Karbitäie valgete kõvakraede kõrval on lõhnaõlipudel ja tripperiprits, on joogipudeleid ja sigarettikarpe, koduste fotosid ja allveelaeva kapteni talismani.

Esemete üleslugemine ei anna kunagi asjadest õiget ettekujutust ja näitusest jutustamine on kui intersemitooline tõlge. Näitus on vaatamiseks, südamega vaatamiseks.

Seda, et näitus meeldis, näitab seegi, et 1991.–1993. aastani eksponeerisime seda Kuopios, Turkus, Uusikumpunkis, Raumas, Raahas, Svendborgis, Frederikshavnis, Køges, Malmös ja Paides.

Näitusega seondus veel kaks põnevat momenti: milline on ruum ja näituse inventar ning kuidas me reisisime. Ruumidest niipalju, et vahelduse puudumise üle ei saanud kurta: olime tolliaida II korrusel, vanas veehoidlas maa all, kultuurikeskuse saalis, keskaegse maja toakestest, merekooli hiigelsuures aulais. Kõikjal tuli luua nagu täiesti uus näitus uue kujunduse ja uute sisuliste dominantidega.

Reisisime aga meritsi. Tänu Eesti Merelaevanduse ülema Toivo Ninnase vastutulekule kosusime m/1 "Suurlaid" ja "Heinlaid" toidul, viimasel sõidul Rootsi nautisime m/1 "Estonia" mugavusi tänu "Estline'ile" (Heldur Vaher).

T ä n a m e v ä g a !

Eesti Meremuuseumi peavarahoidja
Vaike Raudsepp

hast ja kanganaidiseid Hiiumaa – Kärda laevavabrikus toodangust. Loomulikult ei puudu ülevaade argielust ja tavapära- rästest töödest saarel. Eriti paeluvad on ülevõtted laevahitusest. Peale selle on stendimaterjali hulgas ka omapärane valdkond pilte alapealkirjaga "kohalikke tüüpe". See on valik odratolugustest, kohvilähkrimest, mährahiidlastest, vesihidlastest mõõdunud sajandivahetuse fotograafi kaamera läbi.

Vitriini ehitatud kivilabürint tutvustab paljudele Eestis vähetuntud maagilis-rituaalset kujundit, mis tavaliselt mõnevõrra suuremana maapinnale laotud. Sellise mõistatusliku "meremeeste mängu" olemasolust Hiiumaal kuulis laiem üldsus alles 7 aastat tagasi.

Näituse esemeline osa on jaotatud põhimõttel: naiste ja meeste maailm. Antud juhul naised kui kodusolijad, seega konservatiivsema poole esi-

dajad ja mehed kui rändajad, seega rohkem uue sissetoojad. Naiste ossa mahuvad rahvariided oma värvikate seelikutriipude ja kuldsete palmikultritega, aga ka sajandivahetuse pitsi- ja peegli- periood. Ühtlasi näitame aega, mil naiste pääs kodutalust kaugemale muutus tavapäraseks, teenijaksolemise ja vabrikutöö linnades polnud haruldane. See ei tähendanud voki ja kangastelgede kadumist, vaid mõttelaadi murrangut, käsitööoskuste avardamist, moemuutuste jälgimist, lastekasvatuse kaasajastumist, interjööri linnalikkumaks muutumist.

Meestele pühendatud näitusepool rõhutab hiidlase jaoks olulisi valdkondi: merendust, kalandust ja puutööd. Kojujõudnud meremees tähendas rõõmu, eksootilisi kingitusi, põnevaid vaipu, uusi riideid ja raha. Viimast polnud aga suurele perele kehva maalapi kõrvalt kuna-

gi liiga palju. Nõnda ei pääsenud ilmamerede mehed kodus olles tavalisest nokitsemisest puupüttide kallal või võrgukäimiseist kodulahele.

Igas Eestimaa kandis on asju ja tavasid, mis mujal puuduvad või on vähe esindatud. Hiidlaste mailt on esiletõstmist väärt kiiktoolid, sh. kahe- ja kolmeinimese kiiktoolid, kanga vanutamise ja pesemise masinad, vähevanakrid, ainakäbad kalavõrkude küljes, erikujulised koonalalauad jms. Selle näituse üks lummavamaid esemeid on ühest puutüvest tehtud jahuküna Hüti tuulikust koos salapärase lõiketektiga välisküljel. Kahtlemata on väljapanekus muudki paeluvat. Olete oodatud uudistama! Hiidlaste näitus Meremuuseumis jääb avatuks veebruarini.

Hiiumaa Koduloomuuseumi peavarahoidja
Helgi Põllo
Dmitri Prantsu fotod



Oh, Hiiumaa, sa meresaar...

Hiiumaad tutvustava näituse toomist Tallinna sai plaanitud päris pikka aega. Ei või ju nii kaugel saare pealt ometi ühisapäisa pealinna sõita. Novembrikuu karmis pakases jõudsin lõpuks meremuuseumi kaitsvate müüride vahele. Kummaline küll, kuid esialgu oli üpris raske kohaneda Paksu Margareta ümara vormiga, mis mõjutas iga vitriini ja suurema eseme paikapanemist. Kõigele vaatamata sai paari päevaga ligi 300 hiidlaste elu-olu tutvustavat eset näitusepinnale üles seatud. Valdavalt kuuluvad need umbes saja aasta tagusesse perioodi, vähesel määral on esindatud eri ajajärgud alates XVIII sajandi keskpaigast.

Tegelikult algab näitus kolme stendiga, mis tutvustavad kaugemalt tulnud vaatajale, kus see Hiiumaa õigupoolest asub ja milline ta välja näeb. Ajalookronoloogia asemel on huvilisel võimalus üles leida

tähtsamad "majakad", mille valgus läbi aegade püsivamaid jälgi on jätnud. Nii on seal pilte Pühalepa kirikust, Kõpu tuletornist, Suuremõisa lossist; klaasitükke Eesti esimese klaasikoja asuko-



Meestepool...



...ja naistepool.

Põgus aastalõpumõtisklus

Üks aastaring on jälle täis saamas. Kui kiiresti läheb aeg! Seda, mis iseseisvusdeklaratsiooni väljakuulutamise alates kuni tänaseni muutunud on, näeb igaüks isegi. Paljutki on muutunud paremuse poole. Meri on vaba. Seda, mis valesi tehtud, tuleb katsuda parandada. Vigade eest ei ole keegi kaitstud. Neist õpitakse. Teatud kaotusi ei ole aga enam kunagi võimalik korvata. Tagasi ei saa enam tuua viimastel aastatel meie hulgast lahkunud sõpru, häid töökaaslasid, merele pühendunud inimesi; laevaehitaja Hermann Sepp, tuletornide rajaja Armas Luige, kapten Karl Leemet, loots Valentin Smetanin... Mis teha!

Meil, kes me täna veel siinpool Toonela jõge, on praegu sobiv aeg korraks vaimusilmas pilk seljataha visata. Mida oleme siis selle aasta jooksul head või halba teinud? Või pole üldse midagi teinud? Midagi märkimisväärselt, ma mõtlen. Nüüd on ju saabunud ajad, kus töö käimine ja töö tegemine ei ole enam identsed mõisted.

Hiljuti kohtasin Vana Kala sadama väravas paljudele meremeestele tuttavat, endise ZAPRŌBA projektbüroo laevakonstruktorit Rostislav Kaneli. Mees on küll oma endise töö peal, kuid erafirma

direktorina. "Kad tead, kui raske on olla praegu peremees, otsida tööd, leida ruume, lahendada igasuguseid probleeme. Aga kui huvitav see on! Kel midagi laevaehituse profiilis vaja, saada siia. Kõik saab tehtud kiiresti ja hästi. Vabanda, mul on kiire!" Ja läinud ta oligi. "Õnnelik mees!" mõtlesin. Teha peremehena armastatud tööd on suur asi. Rõõmu võib pakuda hea töö jälgimine ka teatud distantsi tagant. Kui tore tunne oli Meremuuseumi rahval, kui värskeltvärvitud "Suur Tõll" suvel Paljasaare sadama "konnatiigist" pukserite poolt välja tiriti ja Kotka Merepäevadele viidi. Veel suurem oli paljude inimeste pettumus, kui edukalt välisreisilt saabunud jäämurdja sinna vaikellu jälle tagasi toimetati.

Mõnd ettevõtmist tuleb jälle väga ligidalt jälgida, et mõista, millega tegu. Mõni aeg tagasi lugesin ühest ajalehest endise Nõukogude allveelaeva U-406 *Foxrott* edukast äritegevusest Soomes ning võrdlusena meie "Lembitu" tänapäeva, seda just viimase kahjuks. Neid kaht asja ei peaks minu arvates küll kuidagi võrrelda saama. Esimene neist laevadest on ühe suure riigi üks paljudest vananenud, ilma mingi tähenduseta ning nimetamisväärse

ajaloota sõjamasinastest, mis nüüd on muudetud *show'ks*, lõbustuspargiks või millekski muuks selletaoliseks.

Teine artiklis nimetatud allveelaevadest on aga tõeline muuseumieksponaat oma erilise tähendusega kogu eesti rahvale. Ja sellel laeval töötab komandörina endine Vene mereväeohvitser Vladimir Kopelman, kes aastaringi allveelaeva kahe ja poole ruutmeetrisel komandörirakutis elades (ainsaks kütteks "Volta" õliradiaator) ihust ja hingest laeva algupärast väljanägemist püüab taastada, nii seest kui väljast. See mees ei tee tööpäeva ega puhkepäeva vahet ega tea ka, mis on seadusega ettenähtud puhkus.

Allveelaeva on külastanud paljud kõrged ametiisikud nii kodu- kui ka välismaalt, ning kõik nad on saanud meeldiva üllatuse osaliseks laeval tehtud ja tehtavast tööst ning komandöri poolt kai peale kogutud meremehide, torpedode, mürskude ning rakettide eeskujulikust ekspositsioonist.

Allveelaeval on korduvalt suure respektiga vastu võetud endisi Eesti allveelaevnikke ja nende sugulasi. Sama vastutulelikult ja kannatlikult näidatakse laeva ka ainult kahe- ja kolmeliikmelisele perekonnale, kes ju-

Tänu!

Merearheoloogiaga tegelevatel meestel Eesti Meremuuseumist on jälle põhjust müts peast võtta:

Veeteede Ameti ees, kes tulevase koostöö huvides meie sukeldujatele tuli uue "Mercury" pāramootori muretses.

Kummipaata selle mootori tarbeks, meie Rootsi kolleegide kingitus firmast **Altair Rederi AB**, ootab praegu veel Stockholmis.

Eesti suurima arvutite ja tarkvara müügiga tegeleva firma, **AS "IT"** (Liivalaia 12) ning Leo klubi **Tallinn** ees, kes erialase raamatu kirjutamiseks ja tekstitöötuseks kuni 1994. aasta lõpuni personaalarvuti ja printeri kasutada andsid.

Muuseumis, mõlemad viimatinimetatud institutsioonid, eelmistest rääkimata, on tuntud oma erilise meresõbralikkuse poolest.

Aitäh kõigile!

huslikult värava taha ilmub.

Ja seda kõike teeb mees, kes tööpörsilt tulijaist visa järjekindlusega head eesti keelset meeskonda püüab luua. Ja sel mehel, kes "Lembitu" vana ja väärrika Eesti sõjalaevana eksponeerib, kes iga päev allveelaeva lipuvar-dasse Eesti sinimustvalge heiskab, on senini taskus NSVL punane pass. Ta ütleb, et tal ei ole aega teist taotlemata (loe: **paluma**) minna. Töö olevat tähtsam kui paber! Eks ta nii vist ongi. Mõtlen siinjuures, et Eesti kodakondsust on pakutud inimestele, kes Eesti Vabariiki varjamatult vaenulikult on suhtunud ja suhtuvad.

Kas hindame inimesi alati nende tegude järgi? Kas ei ole ka käesoleva juhtumi puhul tegemist meiepoolsete tege-

matajätmistega? Praegu on just see õige tagasivaatamise aeg.



Kapten Vello Mäss

Ummikas või umblaine?

Meresõber **Erik Schmidt** saatis tore-da kirja, mille mõned keelelised mõtisk-lused võiksid laiematki huvi pakkuda. Siin siis katkendeid lühikesest. "Eriti teeb mulle headmeelt see, et vastuvõetav on olnud minu keelepruuk ja sõna-de valik, sest valitses ju põhjaranniku saartel natuke omapärane, karge ja kandiline rääkimisviis. Teiseks olid meremeestel omad oskused ja väljendused, mida minu arvates peaks res-pekterima. Mulle tegi kunagi ammu suurt kurbust, kui mul Stockholmis ühel maalide näitusel olid pandud maalidele nimed nagu "Ummikas", "Sõupaat" ja "Pukserid", üks hea mees pani seda pahaks ja õiendas, et peab hoopis olema "Umblaine", "Sõudepaat" ja "Puksiirid"! Mis sinna parata?! See vaene mees oli ehk merevett näinud ainult pildi peal — minule aga ehitas isa sõupaadi, kui olin 6-aastane, tormi jä-rel oli meil merel ummikas, ja ma olin 15-aastasena pukseri peal tekipois-iks... /.../

Muide, üks hirmus eestikeelne võõr/väärsõna on "akvalang" ja veel hullem sellest arenenud "akvalangist". Alguses ei saanud aru, mis valanguga seal tegemist oli. Siis selgus, et oli eestistatud *aqualung*, või *SCUBA (Self Contained Underwater Breathing Apparatus)*, prantslaste ja hispaanlaste *escaphandre* mida rootslased lihtsalt nimeta-vad *dykkapparat*... eesti keeles: *sukeldu-misaparaat*. Kõige selle peale vaatama-ta võime tänulikud olla, et Eestis on Aaviku keeleuendamise palju vähem levinud kui välis-eestlaste hulgas, kus paljud nähtavasti püüavad oma intel-lektuaalsust esile tõsta, tehes vaesest kunstnikust hoopis taiduri..."

Me siin loodame head sullejooksu edaspidigi.

Rootsi otsib Eesti saartel lõhkeaineid

Stockholmi Tehnikaülikool on võtnud enda peale ülesande Pakri saared puhastada kõiksugu lõhkeai-netest.

Seda teatab esimene uurimisinsener Bengt Grisell, kes just pöördus tagasi läbirääkimistelt Eesti ministrifega.

Sõlmiti põhimõtteline leping, mis peale Pakri saarte hõlmab ka neid ümbritsevat merepõhja ja miinihoid-laid väljaspooli-Tallinna ning radioaktiivset saasta, mis venelased on maha jätnud.

Bengt Grisell ütleb ühes intervjuus, et ta juba on vene sõjaväelastelt Peterburis saanud ulatuslikke andmeid selle kohta, kuhu on paigutatud vanu relvu, laskemoona ja miine, kas maale või merre. Ta on uhke selle üle, et tema kontakt venelastega on parem kui eestlastel.

Asjal on aga üks suur aga, nimelt raha. Uurimistö-deks, ohtrike miiniladude ja radioaktiivse saasta otsi-miseks on vaja raha Rootsi riigilt.

Selles osas pole veel mingit vastust saadud. Aga siis kui raha tuleb, võib töö kohe alata, kasvõi tulevai kevadel.

"Eesti Päevaleht", 24. november 1993

Kommentaari

Asjal on tõepoolest tõsi taga. Hiljuti vahendas Meremuuseum Stockholmis Kuningliku Tehnoloogia-instituudi juhtiva inseneri, uurimislaeva "Altair" omaniku ja miiniasjanduse spetsialisti Bengt Griselli läbirääkimisi mitmete instantsidega Tallinnas, sealhulgas ka Kaitsejõudude Peastaabi esindajaga. Sõlmitud raamleping näeb esmase tööna ette just Pakri saartel paiknenud polügoonide puhastamise kõigest ohlikust. Sealjuures pakutakse Eesti spetsialistidele praktilist koostöö- ja enesetäendamise võimalust. Vahendite muretsemisel selleks tööks (raha, tehniline aparatuur jms.) loodab B. Grisell Rootsi riigi abile.

Eesti pool peab kandma ainult oma spetsialistide-ga seotud kulud. Säärane ettevõtmine ei tähenda rootslastele mitte ainult teatud määral tasuvat tööd, vaid ka aastateks enesele võetud vastutusekoormat selle kvaliteedi eest.

Esimese konkreetse sammuna Eestimaa puhasta-misel lõhkeainetest andis B. Grisell üle uuemat eria-last kirjandust loengute pidamiseks Sisekaitse Aka-deemia kuulajatele.

Vello Mäss

"Linda" esimene navigatsioon

Eesti Merehariduskeskuse õppelaev "Linda" kanti Eesti Veeteede Ameti laevaregistrisse 23. veebruaril 1993. "Linda" on hõimukaaslaste soomlaste kingitus uuesti sündinud Eesti Vabariigile.

Laev kuulus varem Soome kaitsejõududele ja oli viimasel ajal kasutusel Soome lahes staabilaevana "Kemiö" nime all. Relvastuseks oli 40 mm suurtükk. Laev on vette lastud 1959. aastal Turkus ning suurem remont ja üm-berehitus tehtud 1984. aastal. Laev oli üleandmisel väga heas tehnilises korras ja täis-varustuses, välja arvatud relvastus.

Lühiaandmeid asjahuviliste-kogumahtuvus 405,53 RT, üldpikkus 38,7 m, laius 9,0 m, puhasmahtuvus 187,2 RT; kandevõime (ded-veit) 160 t, peamasin "B&W Alpha" 494 R 353 kW, süvis 3,0 m, kiirus 11 sõlme. Põhi-meeskond on 8 hinge ja koi-kohti kokku 38.

Eesti Merehariduskeskuse endise rektori Tarmo Kõutsi eestvedamisel tegid kadetid ja laevapere ära hulga tööd ning sellest kevadest alustas "Linda" oma põhitegevust. Kadetid saavad oma teooria-teadmisi praktikas rakenda-da.

Suvel külastasime Saare-maad ja Hiiumaad. Kaks kor-da käisime Roomassaares ja korra Lehtma sadamas. Käi-sime paljudel Eesti ranniku saartel, kuhu seniajani oli Eesti elanike ligipääs keela-tud. Külastasime Suur- ja Väike-Pakrit, Pranglit, Moh-nit, Kerit ja Viirelaidu. Mitmel korral sõitsime ka Paldiski lahte, aga et sadamad olid veel Vene laevastiku võimu-ses ning puudusid täpsed sa-damate kaardid, jäi nendesse sadamatesse sissesõit ära. Samuti lükkus edasi sõit Naissaarele. Siiski said kade-tid ja meeskonnaliikmed tut-vuda Eesti rannikuga ning

tunda end täieõiguslike pere-meestena oma riigi vetes.

Selle suve kõrgpunkt oli Kotka merepäevade külastus koos legendaarse jäälõhkuja-ga "Suur Tõll". Kotkas võo-rustas meid Kotka Merekoos, saime hea ülevaate Soome mereharidusest ja nende koolist.

Suured tänusõnad meie peasponsorile "Tallinna Sa-damale" ja selle peadirektori-le Peeter Palule, kes lahendas meie paljud probleemid.

Loodame, et "Linda" tule-kuga Eesti Laevaregistrisse tehti suur ja ajalooline samm Eesti Vabariigi noorte mere-meeste koolituses. Samuti loodame edaspidigi anda põ-gusat infot meie laeva sõitu-dest ja tegevusest.

Parimate soovidega

"Linda" kapten
Felix Hiiemäe



Mereelaevandus sai uue lipu, Roland Leit tähistas ümmargust sünnipäeva. Õnnitleme!

Eesti Veeteede Amet — 75

Eesti Veeteede Ameti 75. aastapäeva tähistamise põhiüritus oli 12. novembril Sakala Keskuse kinosaalis peetud teaduskonverents. Kohale oli palutud märgataval juhupaalane seltskond.

Meremuuseumi teadustöötaja **Tiit Einbergi** ettekanne puudutas Eesti riikliku merenduse algusaastaid.

"Aeg, nagu me teame, on ühesuunaline — ta liigub vaid edasi. Tõsi, tunnetuslikult võime me kujutada aja liikumist ka vastassuunas — vaadates tagasi möödunud ja nähes asju ning sündmusi nii nagu nad olid, või tahtes näha neid nii, nagu nad oleksid võinud olla. 75 aastat on ilmselt piisavalt pikk aeg, et olla tagasi vaadates oma hinnangutes objektiivne ja võib-olla kriitilinegi. See on piisavalt pikk aeg, eraldamaks olulist ebaolulist. /.../ Ärgu arvata, et tahan öelda justkui pisendada juubilarit tähtsust ja tähendust Eesti merendusloos. Pigem vastupidi, ehk laiendadagi selle juubeli baasi ning ulatust." Sellest seisukohast lähtudes andiski ajaloolane ülevaate praeguse Veeteede Ameti eel käinud riiklike struktuuride loomisest ja muutumisest.

Veel mõned mõtted Tiit Einbergi ettekandest.

".../ mehed, kes 1918. aastal ajaloooprotssis suunasi. Just nimelt suunasi ja selle nimel teotsesid, sest ajalugu ei ole abstraktne ega impersonaalne; ajaloooprotssil on ilmne suunitlus inimtegevuse aspektist. Jääb vaid imetleda nende meeste vaistu ning teokust."

"Ilmselt ma ei liialda, kui

nimetan riikliku mereasjanduse algust paljuski kõbavaks ja intuiitvusel otsustel põhinevaks. Samas aga teostuselt sirgjooneliseks, kindlakäeliseks. Iga asja, sündmust ja ka inimesi tuleb vaadelda oma ajaloolisel taustal, seepärast pole imeks panna, et mehed, kes seisid riiklike merendusstruktuuride hälli juures, olles saanud väljaõppe ning omandanud kogemu-



Tiit Einberg ette kandmas.

sed Vene impeeriumi teenistuses, püüdsid seda rakendada ning kopeeridagi Eesti olustikus.

"Nagu näeme, kulus juubilaril sünnist täisealiseks saamiseni 15–20 aastat. Oli see pikk aeg? Ilmselt mitte. Elu arenes ja tegi oma korrekture. Meie juubilar käis nendega truult kaasas. Ja need aastad ei olnud vaid õppimise aastad, vaid ühtlasi tegusad tööaastad. Tehtu nimekiril

kujuneb aukartusäratavalt pikk."

Nüüd kõneleski ettekandja lühidalt kümnest tegevusharust: ehitustöödest, tuletornide ehitamisest ja hüdrograafiatöödest, süvendustöödest, laevadest ja ujuvahendeist (mille arv ülesannete konkretiseerumise tõttu vähenes!), mereseadusandluse arendamisest, päästejaama valitsemisest, 1928. aastal asutatud Meremeeste Kodu järelevalvest, 1937. aastal ellu kutsutud Sadamate Nõukogust, 1929. aastal Veeteede Valitsuse alluvusse toodud Laevanduse Laenufondist ning kirjastustegevusest.

Tiit Einberg lõpetas niimoodi: "Kuid midagi tähtsat jäi ka puudu. Aega jäi puudu. /.../ Tegelikult (ütleme: tunnetuslikult) Veeteede Valitsus päriselt ära ei kadunud. Jäi tema ajal ja tema poolt ehitatud tuletorn, sadamakaidki; jäi meie randadesse üle kolmekümne tuletorni ja märgi püstitanud insener A. Luige, jäi "Merikaru" ja "Merepoja" konstrueerijaist tollane laevade inspektor O. Lubi, jäid paljud-paljud teisedki; tänaseni seisab Valitsuse enda peahoonegi sadamas ning kindlasti veel midagi kinnitamaks, et Veeteede Valitsus ei kadunud jälgi jätmata. Ajaloo silmis on need kõik vaid detailid. Kuid kas mitte viimased ei teegi võimalikuks eraldada aja avaras voolus üht nõrgemalt levinud faasi. Tema lähtepunkt on meile ju suhteliselt lähedal ja tema lõpp katab need päevad, milles me elame."

Veeteede Ameti peadirektor **Tarmo Ojameets** kõneles Eesti merenduse riikliku juhti-

misstruktuuri taassünnist ja arengust viimase viie aasta jooksul.

Meretranspordi valdkonnas alustas IME kontuuride kavandamist Nathan Tõnnisson, kellest 1. detsembril 1989 sai mereametkonna juht, õige varsti liitusid temaga kapten Uno Laur ja ettekandja; töögrupis tegutses ka Heiki Lindpere.

Härja Ojameetsa hirmuäratavalt tihe, kõiki kuupäevi sisaldav kahekümneleheküljeline faktiline ülevaade ei lase end ümber jutustada. Seetõttu on eriti väärtuslik, et koostati ja jagati konverentsikoolajale ja mõlemat ettekanne sisaldav brošüür. Tahaks loota, et raamatukesi jätkub ka neile huvilistele, keda konverentsile ei kutsutud. Ning merendusest kirjutavatel või kõnelevatel ajakirjanikel peaks see samuti alati käepärast olema, et mitte faktivigu teha.

Konverentsi kahe ettekande vahel esilinastus "Polarfilm" toode "Eesti Veeteede Amet 75", aga see on omaette kirjatüki teema.

Piduliku ürituse lõpus austati veterane. Tõhusa toetuse, auaadressi, vimpli ja lilled said **Elmar Valpi**, **Hilda Branno**, **Viktor Lias**, **Elmar Feliks Otsa** ja **Leonid Parasin**, kellest kolmel tervis lubas ka kohal olla.

Praeguse Veeteede Ameti esimesele peadirektorile **Nathan Tõnnissonile** anti üle ameti vormiriietus ning tõend, mis tal seda alati kanda lubab. Kapten **Roland Leiti** õnnitleti 65. sünnipäeva puhul.

Veeteede Talituses 1931.–1941. aastani töötanud **Elmar Valpi** on tuntud filate-

009" logi filminud, aga teised vaatajad peavad rahulduma diktoortekstiga, et "eestlased on suured meresõitjad".

Veel on niisugune koht: tekst räägib, et Veeteede Valitsuse uhkuseks on jäämurdjad" ning mainitakse "väikest "Leigerit", aga pikalt näidatakse hoopis sadamapukserit "Tutti", "Leiger" tuleb pärast.

Ajalooliste fotode puhul tundub, et Meremuuseumist on kaasa haaratud juhuslikult mõne laua peale jäänud teemasse puutuvaid pilte; valik on süsteemitu. Kasutatakse kehvi reprintsid. Näiteks Armas Luige raamatust võetud Suurupi majakavahi joonistused on küll huvitav leid, aga filmis on need liast. Johan Mey lootsiraamatule ei leita aga ruumi, ehkki sellest räägitakse. Sama lugu on laevaregistrist kõnelemise puhul — sellegi teksti taustaks on ilupildid loodusest.

Pealiskaudsuse ülim näide on aga seoses venelastest majakavahidega: teksti "Usinasti õpitakse eesti keelt" juurde näidatakse värvilist kaadrit

tete peale. Laeval on juba ka kummipaad.

Sadamas oli novembri keskel jääkirmetis, Piritä tee ääretel kividel jäämütsid peas. See pole nende laevade hooaeg, seetõttu rääkis "EVA-009" kapten Sulev Nuutmann rohkem edaspidi oodatavast tõdust. Sest see laev on sobiv selleks, et siis, kui kogu rannikul on radarijaamad, mingi radarijaama teabe põhjal lähimast sadamast välja sõita, ülesanne täita ja sadamasse tagasi tulla. Müidugi eeldusel, et piirivalve-rannavalve dubleerimine lõpe(tata)ks.

Rannavalvurid vajavad aga õpetust. "Arzamassi" ja merehariduskeskuse kursused neid ei rahulda, on kallid ja eluõõrad. Puudu on seadusetundmist; teadmisi vajatakse nii piirivalve, tolli, politsei, kalakaitsese, merepääste

list. Fuajees oli üleval ta äsja Saksast–Soomest tagasi tulnud ja kõrgelt hinnatud mere-temaaliste markide kogu, lisaks omaaegseid postkaarte ja sekka ka mõned kuulutused, kõik ikka mere(nduse)ga seotud. Stendide ette huvilisi jätkus.

Peatreppist tõusjate pilke püüdis aga järelejätmatult plinkiv majakatuli. Ei olnudki dekoratsioon, hoopis Veeteede Ameti korraldatud konkursi võitnud **Arvutustehnika Arendusbüroo "Ekta"** valmistatud tuletornide juhtimise ja side süsteem E601. Sellesse kuuluvad plinker, sidekontroller ja toiteseadmed. Reklaamileheke ütles, et energiaallikaiks võivad olla akud, päikesepatareid, tuulegeneraatorid või elektrivõrk, et plinkimine on kontrollitav ja juhitud ühtsest juhtimiskeskusest ja vajadusel kindlustab juhtsüsteem mitme tulemärgi sünkroonse plinkimise.

Selle uudisaja kohalolek pidumaja fuajees jättis küll tunde, et Veeteede Amet vaatab lootusrikkalt tulevikku.

Mari Vamba



värvilise "Pühapäevalehe" (?) peal lebavast eesti keele õpikust. Kogu lugu.

Hoidku teisi asutusi säärastelt "suurtelt meresõitjalt" filme tellimast, kes aasta jooksul ei suuda kümnekonna laeva vahel vahet tegema õppida ega pildireast filmi kokku panna. Aasta varem too firma end piirivalveameti aastapäevaks tehtud filmiga seda võrd siiski ei häbinud, ent järgmine "ohver" on Eesti Post — jällegi aastapäevafilm.

Jääb loota, et edaspidigi õnnestub halva filmi saanud asutusel sama vähese häbiga pääseda kui seekordsel tellijal: et filmi näitamise aeg langeks kokku Ostankino kanalilt tulevaga "Lihtsalt Maria" — seebi-seeria järjekordse jupikesega, siis polnud kartagi, et Eesti ranniku ilupildid kedagi kauaks vaatama ahvattlesid.

Lõpukas võib küsida: kas filmis "Eesti Veeteede Amet 75" siis midagi head ei olnudki? Oii küll. Sven Grünbergi muusika.

Toimetus

kui ka meditsiini, eriti katastroofimeditsiini alalt. Ja kõigile, et igaüks oskaks kõike teha ning mehed oleksid vastastikku asendatavad.

Rootsis, kust rannavalve malli võetud, pole õppimas käinud küll ükski tegevmeremees, aga ka lähemal mitte. On neidki, kes "Arzamassile" pole sattunud, kuigi tolle kursuse otstarbekus on rannavalvurite puhul küsitav — peavad nad ju oskama esmaajoonest mitte iseennast, vaid teisi päästa.

Suure osa iseenesest hästi mõeldud üritusest nurjas ilm. Seetõttu võiks seda ju korraldada mõnel ilusamal aastaajal. Parema reklaami, ettenäidata vate päästevahendite ja rannavalvuritega, kes neid käsitseda oskavad. Sinivalged laevad ükski kauaks tähelepanu ei kõida.

Madli Vitismann

Väheinformatiivne vaatefilm

Veeteede Ameti aastapäevaürituste raames sobitati ameti tegevuse tutvustus kogu rahvale — tellitud oli tšielufilm firmalt "Polarfilm" (stsenaristid Aet Varik ja Ants Vist, režissöör Ants Vist, operaator Arvo Villu, muusika Sven Grünbergilt). ETV näitas seda 18. novembril.

Professionaalses mõttes ei ole "Eesti Veeteede Amet 75" õieti film, vaid tekstiga varustet liikuv pildijada. Ent lihtsuse mõttes kasutagem järgnevas tekstis "Polarfilm" toote kohta siiski seda sõna.

Näib, et tegijate eesmärk on olnud lihtsalt a l t f ilm (et mitte öelda lihtsalt raha?), mitte näiteks a j a l o o film või u r i m u s film või p r o b l e e m film või k r o o n i k a film või r e k l a a m film — variante võiks veelgi olla. Arvatavasti just eesmärgitusest juhtub ekranile jõudnu ebamäärarus, mis peegeldub ka mittemidagiütlevas pealkirjas. Jääb mulje, et üht ja teist — mõned ilusad loodusvaated, kus näha

ka merd ja tuletorn, mõned viimase aja merendussündmused, mõned fotod ja natuke vanu kroonikaadraid — on filmikaameraga üles võetud, seejärel materjal kokku monteeritud ning alles siis, spetsialistide abi eriti kasutamata, on hakatud teksti tegema. See on saanud pealiskaudne ja ülespuhutud. Kõige enam meenuvad tulemus väheinformatiivset v a a t e filmi, mida õieti kellelegi ega millekski vaja ei ole.

Huvitavaim komponent on 20.–30.-ndate aastate fotograafid filmikroonika. Vaadata näiteks Eestis ehitatud laeva, "Merepoja", ristimist on lausa meelilendav. Tänapäeva kroonikaga on aga halvem lugu. Hea küll, hüdrograafiarajatiste ülevandmise protokoll allakirjutamine, partnereiksvastasteks teede- ja sideminister Andi Meister ja admiral Gromov, on fikseeritud. Aga näiteks praeguse Veeteede Ameti loomisest alustanud Nathan Tõnnissonist, Tarmo Ojameetsast ja Uno Laurist on lihtsam olnud fotopilt filmikaameraga üles võtta, ehkki

need mehed ise peaksid filmimise jaoks igati kättesaadavad olema.

Omaette häda on, et pilt ja tekst ei lange tihtipeale kokku või lihtsalt jäetakse oluline näitamata; nii tekib ka faktivigu.

Korduvalt näidatakse loodusvaateid Eesti rannikust ja tuletornidest, ent peale Kerli, Mohni ja Suurupi ei nimetata teisi nimepidi. Seks otstarbekaks oleks kaadrinurgas vast võinud tiitreid kasutada.

Markantsemad näited on laevade sisseõnnistamistelt. Uue aluse saamiseks näidatakse eelkõige muidugi kirikuõpetajat, mitte laeva. Aasta tagasi "EVA-008" lipuheiskamiseks rivistunud meeskonda filmitakse nii, et mees selja taga jääb kõrval seisnud "EVA-007". Kas tundus too laev filmitegijatele värske värviga — ilusam ja pildilikum? Tänavu oktoobris esitletud "EVA-010" kihutamata näidates ja kiltes, et see on nüüd Eesti kiireim laev, monteeritakse juurde kaader logist, mis suures plaanis näitab kiiruseks 10,0 sõlmel. Asjaosalised teavad, et operaator on "EVA-

proovisõit. Aga veidi kauge- maal seisnud "EVA-007-ni" see huvi ei ulatunud. Külaskäisidki peamiselt nn. omaimemesed, puhkepäeva puhul perekonniti. Ent ikkagi need, kes teadsid ja julgesid pardale minna. Oli aga neidki, kes kail jalutasid ja uudistasid, aga kutsumata sisse ei jalgunud astuda. Väljas kellegi käest midagi küsida polnud, samuti kui ühtki viita ega selgitavat silti näha.

Nendel uutel laevadel oleks aga sees üht-teist näha olnud, näiteks huvitavaid väikesi navigatsiooniriistu ja mugavat olmet. Väart rüst on neil raadiopeilingaator, mis näitab peilitava objekti täpse suuna laeva võdrist. "EVA-009-l" on juba raadio välja vahetatud, juurde saadud päästeling. Seatakse olmet mugavamaks — mõeldud on ruloode, kardinat ja istmeka-

nii kõvasti, et välja kargaks vahis olev kadett ja esitada talle oma soov esmalt eesti, siis vene keeles. Ning nii veenvalt, et ta otsiks üles vanemtüürimehe, kes ehk asjast rohkem teab.

Teadiski. Nimelt seda, et kohusetundlik ajakirjanik oli tol päeval ainus, kes "Linda" vastu huvi tundis, sest ilm... Ent vanemtüürimees Valeri Siilivask oli lahkest nõus laeva näitama ja laevapere sõitudest rääkima, kuid seda teeb kapten teisel ise. Niipalju siis, et oktoobris oli 2–3 korda välja sõidetud, novembri esimesel poolel üldse mitte. Ning jääs sõita selle laevaga ei saa.

Piritä jõe vasakul kaldal tseremooniaväljaku ääres seisnud "EVA-009" ja "EVA-010" külalastajate puudumise üle kurta ei saanud. Viimasega tehti isegi lühike

Osana aastapäevapidustustest pakkus Veeteede Amet võimalust vaadata laupäeval-pühapäeval põhjanaabrite vanemat ja uuemat laevaehitustööd, mõistagi uues kuues. Külalastamiseks olid välja kuulutatud merehariduskeskuse õppelaev "Linda" (ex "Kemiõ") ja rannavalve-laevad "EVA-007" (ex "Miku") ning "EVA-009" ja "EVA-010" (tuliuued).

Novembrikuu väliürituste korraldajail peab ilmataadiga eriti hea läbisaamine olema, muidu võib kehvemini välja kukkuda kui kavatsesid. Peab ikka olema kange tahtmine näha, et tulla Piritä jõe parema kaldal ääres üksikult seisma "Linda" juurde, trotsides näkku sadavat lõrtsi, teha lahti kinnipandud trepivärv ja otsida üles uks, mis pole lukus. Seejärel trampida

Meie teeme ajalehte, nemad raamatut

V.a. toimetaja M. Vitismann

Oleme tänulikud ajalehele "Meremees", mis juba rohkem kui aasta on avaldanud "Merleksikoni" artikleid, andes nii p anuse t ulevase raamatut tutvustamiseks ning huvi äratamiseks selle soetamise vastu. Kuid nüüd, kus käsikirja trükiks ettevalmistamine on jõudnud lõppjärku, oleme arvamisel, et artiklite avaldamine ajalehes pole enam otstarbekas. Paljusid artikleid on vahepeal redigeeritud, täiendatud või hoopis välja jäetud. Pealegi võiks suurema hulga artiklite ilmumine ajalehes põhjustada nende autorite pretensioone ajalehele autoriõiguse ning honorari osas. Võib-olla sobiks lõpetada artiklite avaldamine ühe kokkuvõtliku kirjutisega (R. Naberi või O. Luhaveeri poolt), milles antakse ülevaade valmivast raamatust (märksõnade ja illustratsioonide arv, indeksi kujundamine põhimõtted jm.).

Loodame, et terve rubriigi ärajäämine "Meremees" ei tekita toimetusele ületamatuid raskusi lehe koostamisel.

Lugupidamisega

T. Varrak

AS Eesti Entsüklopeediakirjastus peatoimetaja

Meremuuseumi juures tegutsev Mereterminoloogja komisjon on Eesti Merleksikoni koostamisega tegelenud pea kümme aastat. Lootuses MERLE't kunagi raamatuna käes hoida, seega mereasjandust populariseerida, eesti merekeelt taastada ja edasi arendada. Kirjastus on suhtunud sõnades huvitaval. Eriti konkreetne ja planeeritud oli MERLE avaldamine 1990. aastal pühendusega ENSV 50. aastapäevale. Sellest ajast on igal aastal antud lubadus järgmise aasta lõpul trüki valmis saada, sest ikka ja jälle ei ole jätkunud raha. Hoolimata sellest, et merendusasutused on väljaandmist toetanud. Mere-laevandus juba aastaid. Praegusel Mereterminoloogja komisjoni istungitel oleme jõudnud juba peaaegu et käegaloomiseni, sest tehtu vananeb, pidevalt oleks vaja midagi lisada, aga lootus raamatu peatsele ilmumisele on peaaegu et kadunud. "Meremees" avaldatu on olnud ainuke võimalus tehtut tutvustada, mõned meie vennaskonnast ei ole raamatu ilmumist ära oodata jõudnudki. Autoriõiguse- ja rahaküsimused on meil lahendatud.

Komisjoni sekretär Reet Naber

14. detsembril kogunes komisjon taas. Muuhulgas leiti, et "Meremees" peaks jätkama MERLE artikleid avaldamist. Vastu oli ainsa komisjoniliikmena kirjastuse esindaja O. Luhaveer.

Telefonivestluses AS Eesti Entsüklopeediakirjastus peatoimetaja hr. Varrakuga kinnitas ta, et "Merleksikon" ilmub järgmise aasta lõpuks kindlasti ning avaldas kartust, et märksõnastiku avaldamine ajalehes võib kahjustada raamatu müüki.

Et oleme tegevuses lähtunud lehelugejate ootustest, siis lisaksin mõningaid täpsustusi, abiks vanad ajalehed.

"Meremees" on avaldanud "Merleksikoni" artikleid 19. juunist 1990. Eelnevas ajalehenumbris (5. juunil 1990) ilmus MerLe peakuraatori Olev Luhaveeri sissejuhatavat artikkel "Midagi meremeestele", milles põhjendati vajadust merleksikoni artikleid ajalehes avaldada. Ühtlasi kirjutas Olev Luhaveer toona: "Oletatavasti jääb meie "järjeutt" ilmuma üsna pikaks ajaks, sest

kirjastusolud Eestis liiguvad kindlalt halvenemise suunas." Nii mõttesime välja püsiva rubriigikujunduse ja see ongi seni meie ajalehes ainus nii kaua püsinud rubriik. Meenutagem, mitte rohkem kui aasta, vaid KOLM JA POOL AASTAT tagasi alustasime märksõnaga A, rahvusvaheline signaalkoodi tähelipp.

Selle aja jooksul ei ole "Meremehe" toimetuseni jõudnud ühtki pretensiooni ühelki autorilt. Küll on aga pretensioone olnud "Meremehe" toimetusel. Ajalehena, mille põhimõtteks on avaldada ainult originaal- või vähemalt korrektselt viidatud materjali, ei võinud "Meremees" mööda minna juhtumist, kui komanderingus juhuslikult ostate Pärnu nädalalehest "Tänapäev" avastati samuti MerLe. Klaarimine kirjastusega lõppes nii, et "Meremees" teatas 16. aprillil 1991 lugejale sellest võimalusest.

Järgmine vahepeatus järgneb märksõnale GUUS 26. novembril 1991. Kordame: TOIMETUSELT. Käesolevaga lõpetame "Merleksikoni" avaldamise, sest Eesti Entsüklopeediakirjastus on andnud leksikoni käsikirja ladumisele ning ajalehes avaldada enam ei luba. Et säilitada uudsuse võlu, nagu kirjastuses öeldi. Uudsuse võlu pole aga teates, et mereleksikoni trükkimiseks pole grammigi paberit ja seetõttu ei tea keegi praegu öelda, mitme aasta pärast see ilmub.

Järgmised 5 ajalehenumbrit ilmusid traditsioonilise MerLe rubriigita. Sellevõrra rohkem saime ajalehe 7. küljel ruumi anda merendusajaloole. Praegu seisab osa sellelaseid käsikirju (M. Kuik, M. Oun jt.) pikemat aega toimetuse sahtlis, osa on ruumipuudusel tagasi lükatud. Kui on valida päevakajalise ja ajaloolise vahel, siis teadagi, kumba ajaleht eelistab.

Ent 17. märtsil 1992 on mereleksikoni teema taas päevakajalisena esiküljel: "Artiklid on valmis kirjutatud, illustratsioonid välja valitud ja töös, aga trükkitoimetamise koha pealt on komisjoni liikmed seni vaid lubadusi kuulnud." Ühtlasi selgus, et Eesti Entsüklopeedia tollane peatoimetaja Ülo Kaevalts ei teadnud entsüklopeediakirjastuse keelust MerLe artiklite ilmutamiseks meie lehes ning alates 7. aprillist 1992 ilmus MerLe-rubriik taas 7. küljele.

Järgmine vahepeatus MerLe-rubriigis oli "Meremehe" tänavuses 1. numbris. Mereterminoloogia komisjon sai 20-aastaseks ning L. Parašin ütles oma ettekandes tol puhul: "On tõsist alust loota, et MerLe tänavu ilmub."

Järgmine. 1994. aasta 1. number ilmub kirjastuse palvel jällegi MerLe'ta. Meie toimetusele jääb endistviisi, nagu kõik need aastad, küsimise peale "Millal MerLe lõpuks ometi raamatuna ilmub?" vaid pead vangutada. Kui kirjastus on igal aastal lubanud, et raamat ilmub enne järgmise aasta lõppu, siis vastutagu lubajad oma sõnade eest. "Meremehe" toimetuse on vaid püüdnud aidata neid, kes oma igapäevatöös merekeelt tarvitavad. Esmajoones õpetajad ja õpilased, aga ka tegevmeremehed. Ja me ise.

Seetõttu võime lubada, et kui "Merleksikon" ükskord raamatuna ilmub, siis teadustame sellest rõõmuga ajalehe esiküljel ning ruttame esimese hulgas toda kauaoodatud raamatut ostma — meie endile oleks see igapäevane hädavajalik töövahend.

Siinjuures oleks asjakohane meenutada, et MerLe on kollektiivne töö, oma aega on selleks ohverdanud paljud inimesed. Mõned neist pole

jõudnudki oma töö tulemust ära oodata. MerLe hälli juurde on kokku kantud ka rubla-hunnikuid ja dollarikuhjakesi, aga esmajoones siiski tööd. Kirjastuse ülesanne ongi see hulk ajutööd kõvade kaante vahele jäädvustada.

Ajalehte tehakse teisiti. Moodustatakse kiiresti tekst (seda kulub igale 8-küljelisele ajalehenumbrile 45—50 masinakirjalehekülge), laotakse, korrektor teeb parandused, küljendatakse, tehakse veelkord parandused ja trükitakse. Ning seejärel kustutatakse kogu tekst paari nupu vajutusega arvutikettalt, et teha ruumi järgmise ajalehenumbri tekstile.

Agaleksikoni märksõnartikkel pole tavaline ajalehetekst, selles on eri kirju, märke, arve, lühendeid. Tavalisest keerulisem tekst nõuab nii ladujalt kui ka korrektorit tavalisest enam tööd, mida on kahju paari nupu vajutusega kustutada. Sestap tegi toimetuse juba 1990. aastal kirjastusele ettepaneku osta mõned tollal 60-rublaled arvutikettad, et saaksime säilitada ja kirjastusele üle anda tehtud tööd: laotud ja hoolika korrektuuri läbinud teksti. "Mis see maksab?" küsiti. Ei maksnud midagi, sest ladumine ja korrektuur on ajalehe tegemise etapid. Lihtsalt kahju oli minema visata tehtud tööd. Nüüdseks juba Ast Kni laotud tekst oleks võinud kirjastust tema töös aidata. Aga ikkagi pidime teksti kustutama. Seetõttu ilmutame käesolevas numbris, pidades lugu laduja ja korrektori tööst, viimase osa MerLe käsikirjast, sest see oli meil valmis.

Oma ületamatult raskustest pole me aga kirjastusele küll kunagi kurtunud, seda enam, et meie toimetuse raskused on vähemalt seni osutunud ületatavaks.

"Meremehe" toimetuse nimel

toimetaja Madli Vitismann



kimm, bilge, koht, kus laeva põhi läheb üle pardaks (poordiks). Olenevalt laeva tüübist ja mõõtmetest on k. terav (väikesed kiired laevad), ümardatud (keskm-d ja suured laevad) või n.-õ. murtud.

kimmikiil, bilge keel, ühe, kahe- või mitmekihiline ribi piki kimmi laeva keskosas. Paikneb kereplaadistusega risti. On lihtne ja efektiivne *õõtsesummuti.

kingston (<ingl. kingston valve), eriehitusega ventiil laeva allveeosas. K-st võetakse merevett jahutus-, ballast-, tuletoorje- jm. *laevasüsteemidesse. Hrl. on laeval kõigi süsteemide jaoks ühtsed k-d; põhja- ja pardak-d. Olulise, nt. tuletoorje- või ballastisüsteemi mereveetoidet võib olla ka omaette k-i kaudu. Sõjalaevadel kasut. k-e, et kiiresti üle ujutada mõnd laeva ruumi tulekahju korral ja et tasakaalustada kere allveevigastustest tingitud kreeni või diferentsi. Selleks lastakse lekiga ruumile vastukaaluks vett täis mõni teine, miidlist või diametraaltasandist vastaspool asuv ruum. Vajadusel laev uputada avatakse k-d.

kinnitusotsad, mooring hawsers, mooring ropes, taimsed, sünteets- või terastrossid laeva *haalamiseks ja

kinnitamiseks kai äärde või teise laeva kõrvale. K-d jagunevad v õ õ r i - ja a h t r i o t s t e k s , s p r i n g i d e k s ja p ö i k o t s t e k s (r i s t o t s t e k s). K-d antakse kaile või teisele laevale *viskeliini abil, suurteil laevadel kasut. ka *hiivtrossi või kaatreid. K-tel on otsades oud (aasad), mille abil nad kinnitatakse kail või teises laevas pollarite külge. K-i hoitakse *trossipoolil või sil-dumisvintsi trumlitel.

kipper (holl. schipper), laevnik, väikelaeva omanik ja juht; Eestis kuni 1940. a-ni alla 100 brt mahutavusega purjelaeva kapteni nimetus. Sai laevajuhtimisõiguse lühiajaliste kursuste järel vastava kutseeksami sooritamisel. — 2. ka k i p p a r j ä t t e l , nootkonna vanem, kes juhtis püüki (*noodapüük) ja saagijagamist. Endisaegses nootkonnas võis olla 2 k-t. Algselt valiti k-iks kogunud kalur, 19. saj. II poolest olid nad enamasti *noodalaeva ja noodapära omanikud, kes said selle eest täiendava osa kalasaagist (Põhja-Eestis ettevõtjate teenistuses ka rahapalka). Kohati nimetati k-ks ka suurema võrgupüüglipaatkonna vanemat, kes tegutses keulamehena (-paatkond), s.t. lasi paadi

eesotsast võrke sisse. Murdeti: noodakuningas, noodavanem.

Kirdeväil, merete piki Euraasia põhjarannikut Atlandi ookeanist Vaiksesse ookeani. K-a otsimist alustas 1533 H. Willoughby (srn 1554), jõudes Koola poolsaareni. Esimese suurema teadusliku ekspeditsiooni K-s sooritas 1733—43 V. Bering; kaardistati Siberi põhja- ja idarannik. Märkimisväärse panuse K-a uurimisse andsid oma ekspeditsioonidega 1876—77 eesti kaptenid C. Dahl ja N. Raudepp. K-a läbis esimesena A. E. Nordenskiöld laeval "Vega" 1878—79. Ühe suvega sooritas selle retke esimesena O. Schmidt ekspeditsioon jäämurdjal **Sibirjakov" 1932, millega pandi alus "Põhja-meretele.

Kirov, I. esimene NSV Liidus ehit. ristleja (veeväljasurve 11 500 t; L 191, B 18 ja T 7 m). "K." projekteeriti Itaalia firma "Ansaldo" abiga, valmis Leningradis 1938. "Ansaldo" auruturbiinid (võimsus 80,85 MW) võimaldasid kiirust 35 sõlme. "K-i" meeskond oli 724-liikmeline; relvastus: üheksa 180-, kaheksa 100- ja kuus 37-mm-st suurtükki, kuus 12,7- ja kaks 7,62-mm-st õhutõrje-kuulipildujat ning 2 torpee-

doaparaati, kandis 2-t luurevesilennukit ja 170 miini; soomuse paksus veeliini kohal 76, tekil 50 ning suurtükitornilid ja komandopostil 100 mm. Talvesõjas 1939—40 toetas NSV Liidu maavägede lahingutegevust. Suvel 1941 oli "K." Liivi lahel, kust pääses 1. juulil Muhu väina kaudu Tallinna. Aug. lõpul tulistas Tallinnale pealetungivaid Saksa vägesid ning taandus õhurünnakuid tõrjudes koos laevastikuga Leningrad. Seal blokaadi ajal Neeval seisva "K-i" tulejõudu kasut. linna kaitseks; 1941 toetas pealetungile asunud Punaarmee. Lammutati 1974. — 2. aatomiristleja, esimene aatomijõueadmega pealveesõjalaev NSV Liidus. 1980 valminud "K." ja samatüübilised "Frunze" ning "Kalinin" on maailma suurimad ristlejad, nende D 24 300 t ja L 252 m. "K-i" tüüpi ristlejad on esimesed pealveesõjalaevad, mille põhirelvastuse — laev-laev ja laev-õhk raketite stardiseadmeiks on vertikaalsed sahtlid.

Klaar, Jaan (28. I 1889 Muhu-Suure v. — surmaaeg teadmata), eesti mereväeohvitser, kaptenmajor (1938). Lõpetas 1913 Paldiski merekooli ja 1916 Kroonlinna mereväelipnike kooli. Esimeses maailmasõjas teenis Balti laevastikus, Vabadussõjas sai 18. XII 1918 suurtükilaeva "Lembit" komandöriks. Juhatas "Lembitu" ja "Len-nuki" madrustest moodustatud 110-mehelist ekspeditsioonisalka 1919. a. mobilisatsioonivastase mässu mahasurumisel Saaremaal.

Asus 1921 Balti Päästeseltsi Eesti rannasõiduliinide juhtimisele, a-st 1926 oli tegev Tallinna Kaitseliidus, a-st 1935 Kaitseliidu peastaabi mereüksuste jsk. pealiku kohusetäitja. 1937—39 Hispaania piirikontrollkomisjoni liige Prantsusmaal. Balti laevastiklased pidasid ta 15. VI 1940 merel kinni, kui ta oli paadiga teel Toila-Orule president Pätsi juurde ning edaspidised andmed puuduvad. Oli ainus eesti mereväelane, keda on autasustatud 3 Vabaduseristiga.

"klaasikell", ships bell, pronksist või vasest valatud kellukajuline instrument, mille õõnsuses ripub kellakõra. K-a löömisega teatati vahivahetusest, töö ja puhkuse algusest ning lõpust, sõdgiaja ja jumalateenistuse algusest, tulekahju puhkemisest. Esmaselt võeti "k." kasutusele inglise laevastikus 15. saj. II poolel ja see asetses ahtris, tema juures oli vahimees, kes pööras klaasist liivakella ja lõi seejuures metallkella (siit "klaasi lööma" ja "k."). "K." oli sageli kunstipäraselt kaunistatud ning laeva nime ja ehitamise aastaga. 19. saj. lisandus "k-le" mõõtmelisel suurem laeva kell, mille asukoht on tänaseni pakil. Sellel kordas pakivaht (ettevaataja) "k-ga" antud signaale. Üks täiuslikemaid "k-de" kollektisioone on Inglismaal Greenwichi meremuuseumis. Nüüdisaja tsiviil-laeval on ainult laevakell, mida kasut. tuletoorjehäire ja *udusignaale andmiseks, õppelaeval ka "klaasi löömiseks".

Häid jõulupühi ja õnnelikku

uut aastat!

soovib

ESTMA

Estonian Maritime Agency Ltd.



SULEV TORRI

13.XI 1936—8.XI 1993



9. novembril sai Eesti Mererahiduskeskuse Ametikooli (end. 1. Kutsekeskkooli) pere teate, et õpetaja Sulev Torri on meie hulgast jäädavalt lahkunud.

Sulev Torri sündis 13. novembril 1936. aastal Läänemaal, Martna vallas, Haeska külas, mere kaldal asuvas talus. Seal möödus ka tema lapsepõlv. Haapsalu 1. Keskkoolis õppimise ajal tärkas temas tahe saada kooliõpetajaks. Ta jätkas haridusteed Tallinna Ed. Vilde nim. Pedagoogilises Instituudis, mille lõpetamisel sai keskkooli matemaatika ja füüsika õpetaja kutse.

Esimesed pedagoogitöö kogemused sai noor õpetaja Puurmani Keskkoolis. Rohkem kui 30 aastat õpetas ja kasvatas ta aga tulevasi meremehi. 1963. aasta 1. septembril alustas Sulev Torri pedagoogitööd Tallinna Kalandustehnikumis, pärast selle reorganiseerimist jätkas tööd Tallinna Kalatööstuslikus Merekoolis. Et aga tööatmosfäär muutus seal 70. aastate algul aatelsele mehele vastuvõetamatuks ja oli küllalt võimalusi saada kutsealast tööd teistes koolides, siis siirdus Sulev Torri tööle Tallinna 1. Kutsekeskkooli, kus õpetas ja kasvatas tulevase meremehe seni, kuni lakkas tuksumast ta süda.

Sulev Torri püüdis ja suutis oma pedagoogiaastate vältel äratada õpilastes tõsist huvi nii ainealaste teadmiste kui ka mitmesuguste eluprobleemide vastu, kuid ta töö, plaanid ja ettevõtmised jäid poolele teele.

Kolleeptide nimel
Hillar Lauri

Eesti Veeteede Ameti juhtkond ja kolleegid mälestavad traagiliselt hukkunud juriidilise ja kaadriteenistuse peaspetsialisti

Aarne Kuningat
5.XI 1944—28.XI 1993 ning avaldavad kaastunnet sugulastele ja omastele.

Rahulikke jõulupühi ja edukat uut aastat oma sponsorettevõtteile soovib "Meremehe" toimetus. Täname kõiki autoreid!

"MEREMEHE" tellimine

Neile, kes ei jõudnud "Ajakirjanduslevi" vahendusel järgmiseks aastaks "Meremeest" tellida, pakub selleks võimaluse toimetus. Ent see on palju kallim. Arvestades postikuluseid, kujuneb aastatellimuse hinnaks **90 krooni**, välismaale **250 krooni**. Soovijail palume tuua või saata tellimissumma koos loetavalt kirjutatud tellimisadressiga:

EE0001 Tallinn, Pikk 70,
Eesti Meremeeste Liit,
"Meremehe" tellimus.

Ühtlasi teatame, et varasemaid "Meremehe" numbreid on müügil Meremuuseumi kassas.



ESTLINE



EEL
Estonian Euro Lines Ltd

TALLINK inreko



ESTMA

Estonian Maritime Agency Ltd.



Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 16. detsembril:

"ELMAR KIVISTIK" — teel Kaplinnast Hiinasse
"ALEKSANDER ABERG" — teel Gulneast Corpus Christisse
"PAUL KERES" — remondis Lisboas
"KRISTJAN PALUSALU" — Baltimore'is
"GUSTAV SULE" — teel Lõuna-Aafrikast
Contrekoeuri
"ALEKSANDER KOLMPERE" — Tangerangis
"HAAPSALU" — Rio Grandes
"VILJANDI" — Milwaukeees
"RAKVERE" — Tallinnas
"NARVA" — teel San Juanist Buenos Airesesse
"WAALHAVEN" — Istanbulis
"ANTSLA" — Ilhéus
"KEILA" — teel Porto Empedokle'ist Södertäljese
"KUNDA" — teel Koplast Las Palmasesse
"KADRINA" — teel Ilhéusest Casabiancasse
"PALDISKI" — Tallinnas
"LOKSA" — Rouenis
"MAHTRA" — Douaias
"SOMPA" — Bandjulis
"KEHRA" — teel Buenos Airesest Pasajesi
"AEGVIIDU" — teel Glasgow'st Tallinna
"KUIVASTU" — Tallinnas

"KUUSALU" — teel Dammamist Bedisse
"PARILA" — teel Walkomist Jeddah'sse
"RAKKE" — teel Nordenhamist Tallinna
"VALKLA" — teel Jeddah'st Akabasse
"TAMSALU" — Mangalore'is
"PIHTLA" — Casabiancas
"ORJAKU" — Freetownis
"TOOTSI" — Nikolajevsi
"GRUMANT" — teel Felixstowe'st Famagustasse
"GULBENE" — teel Iijitšovskist Leixoes'i
"RISTNA" — Rotterdamis
"HELTERMAA" — teel Tallinnast Brixhami
"NAISSAAR" — Alwaris
"VAINDLO" — teel Rotterdamist Gijoni
"FRISOHAVEN" — Istanbulis
"MUHU" — Patrases
"ABRUKA" — teel Crotonist Mariupoli
"VILSANDI" — teel Uuskaupunkist Beirutis
"KAPTEN KONGA" — remondis Vlaardingenis
"KAPTEN VOOLENS" — teel Antwerpenist Helsingis
"MEHAANIK KRULL" — teel Rotterdamist Antwerpeni
"POOTSMAN KIBUS" — Antwerpenis

"KESSULAI" — teel Oslost Tallinna
"VIIRELAI" — teel Antwerpenist Felixstowe'sse
"MANILAI" — Stockholmis
"SUURLAI" — teel Tallinnast Århusi
"HEINLAI" — remondis Fredrikshavnis
"VIINISTU" — teel Rotterdamist Tallinna
"KOLGA" — teel Tallinnast Velsenisse
"PURTSE" — Rotterdamis
"VOOSI" — teel Tallinnast Grangemouthi
"PAKRI" — Peterburis
"AMBLA" — teel Ventspilkist Rotterdami
"ANGYALFJÖLD" — Kaliningradis
"AEGNA" — Kaliningradis
"KABALA" — Kaliningradis
"MOHNI" — teel Muugalt Rihhemi
"RAPLA" — Peterburis
"RAUGI" — Antwerpenis
"TORMA" — Antwerpenis
"SUURUPI" — Tallinnas
"SOODLA" — Riias
"KLOOGA" — Delfzijlis
"TRANSESTONIA" — teel Københavnist Muugale
"ELBLAG" — teel Helsingist Århusi

Väljaandja
Eesti Meremeeste Liit

Arvutiküljendus: Märt Kullo ja Vello Lind, montaaž: Maie Sell.

Järgmine number ilmub jaanuaris	Toimetuse aadress: EE0100 Tallinn, Estonia pst. 10. Valvetoimetaja on kohal teisipäeviti kell 15—17, sel ajal telefon 44 48 39	"Printall" Tellimuse nr. 5582	Toimetaja MADLI VIITSMANN
---------------------------------	--	----------------------------------	------------------------------

AR
RAAMATUKOGU