



Ilmub
(vaheaegadega)
alates 1950. aasta
21. juulist

MEREMEES

Nr. 1 (951)

Teisipäev, 18. jaanuar 1994

Hind 1,5 krooni

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ Aastavahetuse eel lk. 3
- ☛ Avarii Irbe väinas lk. 4
- ☛ In memoriam lk. 4-5
- ☛ Noormees süsteemist lk. 5
- ☛ Riikliku mereasjanduse algus lk. 6
- ☛ ESAG lk. 7
- ☛ Meie teeme ajalehte lk. 8



6. jaanuaril anti esimestele kaptenitele ja vanemmehaanikutele kätte Eesti Vabariigi diplomid. Lähemalt lk. 2.

BOTTNISK



KONTAKT VII

Rahvusvaheline mereajaloo konverents

5.—7. veebruaril toimub Tallinnas esmakordselt suurem rahvusvaheline mereajaloo konverents "Botnia Kontakt VII", kus peateemaks on merelinnade, regionaalsete keskuste, sise- ja välismaa vahelised majanduslikud, kultuurilised ja teised vastasmõjud.

Eelnevad konverentsid on toimunud alates 1982. aastast iga kahe aasta tagant Soome ja Rootsi sadamalinnades. Korraldamine on usaldatud Eesti Meremuuseumile ja loodame, et suudame sellega veelgi teadvustada Tallinna kui ajalooliselt tähtsat merelinna, kus on ka arvestatav ja rahvusvaheliselt aksepteeritav mereajaloo uurimise tase. Osavõtjate hulgas on üle 60 esindaja Läänemere-äärsetest riikidest.

Seoses konverentsiga on 5. ja 6. veebruaril Eesti Meremuuseum avatud tasuta kõigile soovijale.

Eesti Meremuuseumi teadussekretär
Katrín Savomägi



Merehariduse taastamisest Saaremaal

1990. aasta 1. septembrist alates saab Saaremaal Orissaare Keskkoolis omandada nooremadruse, rannapüügimeistri ja väikelaevajuhi (alla 12 m pikad alused) kutse. Praegu õpib mererialasid 65 õpilast, sealhulgas ka üks tütarlaps; peamiselt on nad pärit saartelt ja Lääne maakonnast.

Teoreetilise kursuse läbimiseks saame kasutada õppeklassi, mis on võimaluse piires ka sisustatud. Teoreetilisele õppetööle koolis lisandub praktika laevadel. Tänu heale koostööle "Eesti Merelaevanduse" ja Inreko Laeva AS-iga saavad õpilased praktiseerida Kuivastu-Virtsu ja Tallinn-Helsinki liini reisiparvlaevadel.

Möödunud aasta suvel sai kool väikese õppelaeva omanikuks. See on Turu Ülikooli kingitus Saare maakonnale. Õppelaev "Aurelia" on 14,9 m pikk ja 4,5 m lai, kogumahutavusega 19 brt, ehitatud 1971. aastal Soomes. Tulevased väikelaevajuhid saavad nüüd vajalikku praktika oma õppelaeva juhtides. Kooli laeva kasutasid ka Väinamere merekeskkonna uurijad. Kahjuks ei ole koolile eraldatud raha laeva ja meeskonna ülalpidamiseks, aga kindlasti laheneb tulevikus seegi küsimus.

Sel õppeaastal alustasime

☛ Mullusel nooremadruse eksamil.
Õppelaev "Aurelia" ☛

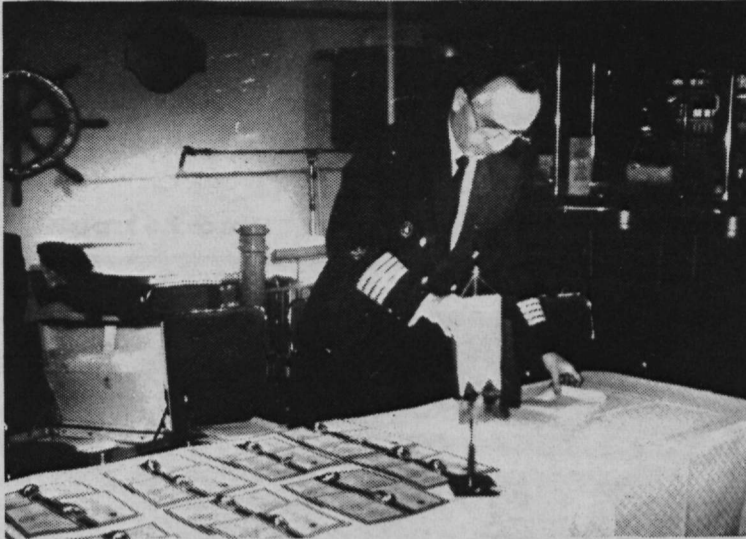
Kotka Merekooli juhendamisel ja toetusel laeva kokk-ettekandjate koolitamist. Sel kursusel õpib 19 keskkooli lõpetanud noort, kes saatuse tahtel pole leidnud kohta elus. Õppeprotsess on üle ootuste hästi sujunud. Loodame, et ka järgmisel aastal see kursus säilib. Seda kureerib Kotka Merekooli õppejõud Helena Taina, kes on lausa võimatu teoks teinud. Tema juhatusel sisustati erialane õppeklass, leiti erialaõppejõud jne. Nüüd on käidud õppepraktikal ka Kotka Merekoolis ja reisi-

parvlaevadel. See on olnud väga vajalik tegelike töötingimustega tutvumiseks. Siinkohal tahaksin tänada Kotka Merekooli rektorit Jorma Laaksod, kes meid igati on toetanud, samuti Eesti Merehariduskeskust, "Eesti Merelaevandust", Inreko Laeva AS-i ja Eesti Veeteede Ametit igakülgse abi eest. Eesti lipu all sõitvad laevad ei kao maailmameredelt ning vajadus madruste, motoristide ja kokk-ettekandjate järele püsib.

Tiit Kruuse



Esimesed sõjajärgsed Eesti meresõidudiplomid



Eino Ots teeb viimaseid ettevalmistusi.



Tarmo Ojamets andis esimese kaptenidiplomi "Estonia" kaptenile Arvo Andressonile...



...ja mehaanikudiplomi "Estonia" vanemmehaanikule Lembit Leigerile.

Madli Vitismanni fotod

Ohvitseri sõna on ta au

22. detsembril oli sõjameestel pidulik päev: toimus aastemetesse ülendamine. 1955. aastal oma nooremleitnandi paberid saanud Aleksander Einseln andis kätte ohvitseritunnistused sajakonnale mehele-naisele, kes ettevalmistuse läbi teinud õppeasutuses või teenistuskohal. President Lennart Meri poolt alla kirjutatud käskkirjade järgi said mõned mehed ka mereväe auastme: Igor Schvede nooremleitnandiks, Avo Kingola kaptenmajoriks. Kursuste ülema kt. Ervin Odar kiitis eriti piirivalvest tulnud Janek Jürjoja, kes lipnikukursused väga hästi lõpetas.

Hr. Einseln pidas kõige enam vajalikuks värsketele ohvitseridele ette lugeda just seda osa eestiaegsest "Kaitseväge määrustikust", mis sisaldas eetilise osa: väljanägemine, käitumine, hoiak, eemalejäämine poliitikast.

Head vanad traditsioonid on unustuses või teadmata. Hr. Einseln meenutas, et USA sõjaväes oli tore komme: kes värsket ohvitseri esimesena sõjaväelaskult tervitas, teenis dollari. Meie omade dollarid-kroonid jäid kahjuks kõik taskusse, ilma vormita vist ei sobiks ju? Meie mereväe loomise perspektiivide kohta arvas hr. Einseln: "Küll ta kunagi tuleb."

Reet Naber

6. jaanuaril anti m/l "Estonia" pardal meremeeste kätte esimesed pärast sõjajärgsed Eesti oma meresõidudiplomid. Veeteede Ameti peadirektor Tarmo Ojamets ning merenduspersonali büroo juhataja Eino Ots said põhjuse õnnitleda mehi, kes oma pika ja asjatundliku tööga on teeninud välja au olla esimeste hulgas, kes uued diplomid vastu võtavad, ja tänada E-Liini AS-i ning m/l "Estonia" meeskonda, kes võorustajate osa enda peale võtsid. 6. novembril 1992 anti Raekojas pidulikult kätte Meremehe teenistusraamatud, 6. jaanuar 1994 on väärikaks jätkuks. "Vaba Maa" trükitud diplomid ning nende juurde kuuluvad rinnamärgid (valmistatud AS-is ARS-Juveel) anti üle laevaomanike ettepanekute põhjal. Tarmo Ojamets soovis, et mehed seilaksid meredel ning teeksid kuldal tööd niisama hästi, kui on seni teinud, ning meie diplomid saaksid tuntuks ja soovituks üle kogu ilma. Olgu siin ära toodud esimeste kaugesõidukapteni ning vanemmehaaniku diplomi saajate nimed.

Tarmo Ojametsal oli Veeteede Ameti nimel veel mõned asjad ajaloo jäädvustamiseks üle anda: Meremuuseumile jäid säilitamiseks tulevastele põlvetele 000-numbri rinnamärgid. Samuti j/m "Tarmo" esimene lipp ja ümbrik, kus sees ajutise liputunnistuse originaal.

Meremuuseumi direktor Ants Pärna väljendas heameelt selle üle, et Veeteede Ameti head eeskujud ajaloolise väärtusega materjali talletamiseks üles näitab. Kõik vaatavad huviga 20.-30. aastate esemeid-fotosid-dokumente, kuid meie tänane päev on ka üsna varsti minevik. Eesti merenduse taasülesehitamise aeg.

Kui võorustajatele-perevahvale oli tänulikkust väljendatud ja ka neile Veeteede Ameti vimpel kingitud, ei tehtud enam pikka juttu, vaid kuulutati "Estonia"-programm välja: šampanja ootab!

Reet Naber

Madli Vitismanni fotod



"Eesti Veeteede Ameti Teataja" nr. 5 sisaldab hulga vajalikke merendusalaalaseid dokumente. Ära on toodud "Eesti Kaubandusliku Meresõidu Kodeksi ja selle rakendamise otsuse muutmise seadus", mis võeti vastu 21. septembril 1993. Litsentsimise küsimusi puudutavad järgmised dokumendid: "Ettevõtete tegevusalade litsentsimise kohta Eesti NSV-s 08. 05. 1990"

Esimestena said uue diplomi:

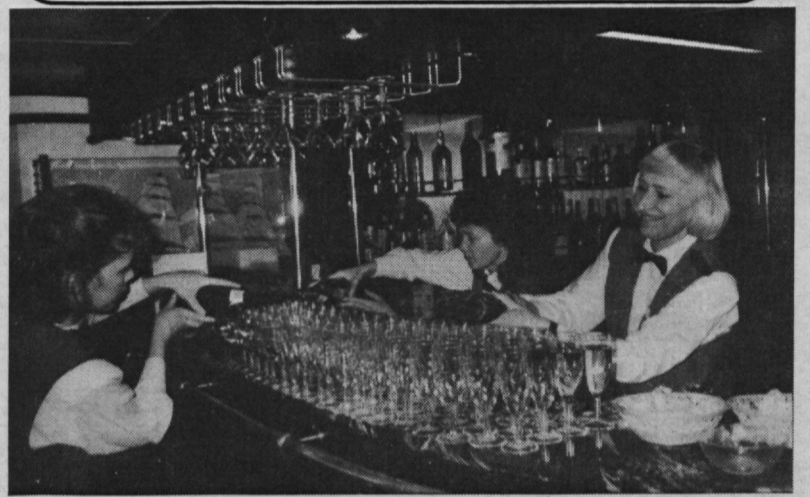
Kaugesõidukaptenid

1. Arvo Andresson
2. Rein Erlach
3. Avo Piht
4. Tõnu Hinno
5. Matti Kask
6. Ülo Kollo
7. Ain Kuusk
8. Madis Kabin
9. Roland Leit
10. Ants Lohk
11. Erich Moik
12. Aivo Piik
13. Mart Suls
14. Tõnu Tiivel
15. Rein Önnis

Vanemmehaanikud

(3000 kW ja suurema peamasinate koguvõimsusega mootorlaeva vanemmehaanik)

1. Lembit Leiger
2. Kalev Leoste
3. Kaarli Metsniit
4. Kunnar Nilp
5. Elmar Oja
6. Heino Pihel
7. Rein Pöder
8. Enn Roo
9. Tiit Sepaste
10. Kalju Täht
11. Riho Vetik
12. Ants Vrajer



Admirali pub valmistab ette "Estonia" programmi. Harva satuvad kõik "Estonia" kaptenid ühele pildile. Vastsed diplomeeritud (vasakult) Rein Erlach, Arvo Andresson ja Avo Piht.



(väljavõte), valitsuse määrus 25. märtsist 1993 "Eesti Vabariigi litsentsimisele kuuluvate tegevusalade loetelu täiendamise kohta" ning Teede- ja Sideministeeriumi määrus 22. aprillist 1993 "Muudatuste tegemine tegevusalade litsentsimisel". Edasi tuleb kaks ministereeriumi määrust: 1. juunist 1993 "Dünaamilise töstejõuga laeva ohutuse kodeksi" ja 27. juulist 1993 "Sadamatastest vabastamine". Järgnevad Veeteede Ameti käskkirjad: "Laev-muuseumi "Suur Tõll" laevaregistrisse kandmine" 19. juulist 1993 ja "Kohustuslikust lootsimisest vabastamise tingimused" 28. juulist 1993. Tabeli kujul pakutakse teavet selle kohta, missugused on Eesti Vabariigi lipu all rahvusvahelisi reise sooritatavatel klassifitseeritud laevadel nõutud tunnistused ja mida neist konsulid võivad pikendada. Väljaande eelmises numbris alustati Rahvusvahelise Me-

reorganisatsiooni (IMO) seadustiku muudatuste aratrukkimist aastate 1993-2010 kohta. Nüüd see järgneb.

Veel saab lugeda nelja IMO teadet ja informatsiooni Eesti Vabariigi volitusi omavate klassifikatsiooniühingute Germanischer Lloyd ja Bureau Veritase kohta ning tutvuda rannavalvetalituse uute telefoninumbrite ja Eesti Merehari Iuskeskuse kursustega.

Lugeja saab ka teada, et valmimas on mitmevärviline illustreeritud album Veeteede Ameti töötajate, Eesti Merehariduskeskuse töötajate ja kadettide ning mere- ja jõe-laevade juhtkonna vormirietuse ja eraldusmärkide kohta, hind 50 krooni.

Täpsemat teavet nii albumi kui "Eesti Veeteede Ameti Teataja" tellimise kohta lubatakse anda aadressil: Tallinn, EE0001, Tartu mnt. 13 ja telefonidel 42 62 50, 43 04 54.

Mari Vamba



Kõnet pidamas (vasakult): Ülo Nugis, Toivo Ninnas, Nathan Tõnnisson ja tõlk Elna Aun.



Kõnet kuulamas.

Vähemalt "Georg Otsa" mitte, sest laev sõidab igal õhtul Helsingisse tagasi. Seetõttu oli Eesti Merelaevanduse iga-aastane jõulueline vastuvõtt tänavu 15. detsembril lausa päise päeva ajal. Tavalisest seetõttu lühem ja asjalikum.

Paarisada külalist võtsid vastu riigikantslerite juhatuse esimees ja peadirektor. Šampanjaklaas käes, siirdusid külalised tarvilikke, aga kiirel ajal raskesti kättesaadavaid inimesi tervitama. Peale muu pakutava on selliste ürituste väärtus ju ka laiapõhjalises kuluaaris. Nii oligi ühe või teise meren-

dusprominendi ümber näha parajat kuluuacrttõõ ringi. Sel moel säästetakse mõnd lühikest, aga olulist repliiki vahetades tunde või isegi päevi: selle asemel et tarvilikke inimesi ükskaaval otsida, kottumiseks sobivat aega kokku leppida ja kohale minna.

Kuigi meeololu oli kergemaks kallutamaks hea muusika tipporkestrilt, mõõdu esimene pooltund kaunis asjalike kokkulepete ja vestlustega. Järgmise sisustasid kõrgametnike kõned.

RAS Eesti Merelaevandus juhatuse esimees Nathan Tõnnisson: "Täpselt kaks aastat tagasi andis tollane

Enam õhtuti pidu ei peeta Seltsielu kroonika

Eesti Vabariigi transpordi- ja sideminister Tiit Vähi Eesti Merelaevandusele üle tegevuslitsentsi. See toimus siinsamas "Georg Otsa" pardal. See dokument tähendas sisuliselt uue ja iseseisva tee algust. On saanud kauniks traditsiooniks tähistada seda päeva firma pidupäevana ja vaadata tagasi aasta jooksul tehtule.

Möödunud aasta pole olnud sugugi lihtne ega loorberitega kaetud. Samas tuleb tõdeda, et mehed on nii merel kui ka maal tublisti tööd teinud.

Koos Rootsi partneriga "Nördström & Thulin" osteti uus reisipraam "Estonia", mis mehitati Eesti meeskonnadega ja töötab edukalt liinil Tallinn—Stockholm.

Et tõsta laevanduse konkurentsivõimet rahvusvahelisel turul, on välja töötatud Eesti Merelaevanduse saneerimise ja restruktureerimise programm, mille kiitis sel suvel heaks ka vabariigi valitsus. On kavas moraalselt ja füüsiliselt vananenud laevastik etappide kaupa uute asjakohaste laevade vastu välja vahetada, samuti muuta firma organisatsioonilist struktuuri.

Praegu käivad läbirääkimised pankadega selle projekti finantseerimise küsimustes. Kuid algus on tehtud. Kaks laeva on juba tellitud, ühele pandi kiil märtsis, teisele novembris. Esialgsete kavade kohaselt toimub Eesti Merelaevanduse üleminek privatisseerimisele 1996. aastal, kuid seda juba uuel tasandil ja uue turuväärtusega.

On meeldiv, et tehtud töö, mis on suunatud Eesti majanduse tugevdamisele ja majandussidemete arendamisele Euroopa Ühenduse riikidega, on leidnud ka rahvusvahelist tunnustust. 2. detsembril märgiti Brüsselis Eesti Merelaevanduse silmapaistvaid saavutusi ja laevandusele anti üle rahvusvaheline auhind "Euromarket 1993", mille on asutanud majandusuuringute Euroopa keskus. See organisatsioon tegutseb Euroopa Ühenduse egiidi all.

Mul on meeldiv märkida, et täna viibivad selles saalis paljud laevanduse sõbrad ja partnerid ühistöö alal; arvukad väliskülalised, kelle kasulik tööine osavõtt laevanduse tegevusest on üldtuntud tõsiasi. Lubage mul väljendada oma siirast tänu teile.

Eraldi tahaksin tänada tehtud tööd eest Eesti Merelaevanduse juhatuse liikmeid ja peadirektorit Toivo Ninnast ning kõiki tublisisid laevanduse inimesi. Meie kõigi sügavaim lugupidami-

ne kuulub aga neile, kes on täna merel ning trotsivad tuuli ja tormi.

Soovin teile kõigile nii merel kui maal saavuvat jõulurahu südamesse ja meeldivat aastavahetust, tänaseks aga head peotujul!

Riigikogu esimees Ülo Nugis: "Minu tervituskõne on väga sarnane hr. Tõnnissoni poolt ettekantuga ja see on ka loomulik, sest üks me näeme laevanduse arenguprobleeme ühtmoodi.

Mul on kolmandat korda au olla juba traditsiooniks muutunud koosviibimisel, kus Eesti Vabariigi suurima käibega teenindustevõtte korraldab vastuvõtu oma külalistele ning kõigile neile, kes on kaasa aidanud tema tegemistele. See oli 1991. aasta 18. detsembril, mõned kuud pärast Eesti Vabariigi taasiseisvumist, mil siinsamas reisilaeva "Georg Ots" pardal tegi tookodne transpordi- ja sideminister Tiit Vähi teatavaks dokumendi, mis tõendas Eesti Merelaevanduse uuestisündi riikliku aktsiaseltsina.

Kahe järgneva aasta jooksul on muutunud paljugi. Eelkõige on täiustunud teie tegutsemist reguleeriv seadusandlik baas. 1992. a. 1. märtsil rakendus "Eesti kaubandusliku meresõidu koodeks". Kuu aega varem sai Eesti Vabariik Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni liikmeks. Nüüdseks on liitunud juba kümnekonna konventsiooniga, mis on hädavajalikud kaubanduslikuks meresõiduks.

Eesti Merelaevandus areneb ja kasvab iga päevaga. Samas on maailmamajanduse madalseis viinud veotarifid alla ning põhjustanud konkurentsi tõusu rahvusvahelisel veoturul. Seetõttu on avaldatud arvamust, et veetavate kaupade vähendamise tõttu peaksid laevaomanikud vähendama ka käigusolevate laevade arvu.

Eesti Merelaevandus, kes põhiliselt osutab oma teenuseid välismaa kaubasaatjatele (minu teada moodustavad Eestile osutatud teenused täna vaid 1—2%), tunnetab neid probleeme hästi. Teenistuse langusega on kaasas käinud laevaomanike põhikulutuste solidne kasv, eriti mis puudutab sadamamaksusid Läänemerele. Kõik see on viinud merelaevanduse juhatuse ning direktiooni initsiatiivile restruktureerida ja saneerida aktsiaseltsi paari aasta vältel, millega sisuliselt toimub tema efektiivne ettevalmistamine osaliseks privatisseerimiseks.

Vabariigi valitsus on selle

programmi 13. augustil põhimõtteliselt heaks kiitnud, lubades müüa suure hulga vananenud, konkurentsivõimetuid laevu ning kasutada müügist saadav tulu täies ulatuses uute aluste soetamiseks.

Nagu teada, on merelaevanduse juhatus realiseerinud juba mitmed vananenud ja sisuliselt kahjumit toovad laevad, samas on tellimisel rida uusi. Mulle õeldi, et alles mõni päev tagasi kinnitas juhatus lepingud viie uue konteinerlaeva ehitamiseks Hollandi laevaehitustehases.

On heameelne tõdeda, et Eesti Merelaevandus pöörab tõsist tähelepanu rahvusvahelise reisipraamiliikluse arendamisele. Muretsetud on reisipraam "Estonia", loodi E-liini AS Tallinnas ja "Estline AB" Stockholmis, mis tulevad edukalt toime Eesti ja Rootsi pealinnade vahelise liini hooldmisega. Tahetakse tugevdada Eesti poole konkurentsivõimet ka Tallinn—Helsinki reisilaevaliikluses.

Lugupeetud kohalviibijad, küllap teil on juba mahti olnud laeval ringi vaadata. Paljud on kindlasti merel mõne sõidugi kaasa teinud ja seepärast võite olla tunnistajateks, et reisilaev "Georg Ots" on ümberehituse käigus Kotka laevatehases läbi teinud positiivsed muudatused. Vaidamatu on ka see üks märk eluga kaasaskäimisest.

Austatud Eesti Merelaevanduse kollektiiv! Mul on suur rõõm, et varsti lõppev aasta on olnud teile edukas. Hoidke seda kurssi ka uuel aastal. Soovin teile ja teie lähedastele rahulikke jõule ning ikka pärituult purjedes!

Seejärel palus RAS Eesti Merelaevandus peadirektor Toivo Ninnas külalised maitsma, mida laevakööök pakkuda suudab. Külalised oli vastuvõtul peale kohalike rohkesti niihästi lääne- kui ka idapoolsetest partnerettevõtetest.

Rootsi lauas pakutav oli eduka, peamiselt lääne poole töötava firma kohane. Siiski ei puudunud austrite kõrvalt ka verivorstid ja jõulupraad. Järgnevat kaks tundi mõõduid pakutavat maitses, Eesti Raadio orkestri muusikat kuulades ja vesteldes. Ning kolme tunniga oligi pidu läbi.

Laevapere saatis lahkuvaid külalisi veidi väsinult naeratades, vastu tuli aga juba esimesi reisijaid. Õhtuks Helsingisse, hommikul tagasi, ja niivõisi seitse päeva nädalas. Et firma oleks edukas.

Madli Vitismann



Muusikat tegi Eesti Raadio orkester Peeter Sauli juhatusel.



20. detsembril pidas "Suurel Tõllul" koos jäämurdja laevaperega jõulupidu "Suure Tõllu" klubis. Pärast hardushetke meremisjoni pastori Jaan Jaaniga meenutati suvist Kotkas-käiku ja lauldi koos. Klubi jõudis Kalju Sepa juhatusel lühikoosolekugi ära pidada.

Kapten Olaf Vaarmaa kinkis kõigile Soomes väljaantud raamatu "Suur Tõll" ja laeva foto, seejärel tõi kingitusi ehtsa habemega jõuluvana.

Külas oli kunstiteadlane Jüri Kuuskemaa, kes soovis, et seda tehnikaajaloo mälestist meie hansalinnas väärikalt eksponeeritaks.

Sisse astus ka raadiomees Hubert Veldermann, et "Ahoi!"-saate jaoks meremeeste mälestusi ja Terese Raide laulu lindistada.

➔ Ehtsa habemega jõuluvana annab kingi Jaan Jaanile.

Laulab Terese Raide. ➔



Jõulureedel kogunes Eesti Meremuuseumi pere punase linaga laua taha, et üheskoos maitsa, mida huvitavat seekord jõululauale kokku kantud on. Sisse astusid majasõbrad, kes alati muuseumi üritustel osalevad. Meenutati möödunud ja pajatati juhtumusi.

Fotol on esiplaanil (paremalt) Edmund Russow ning muuseumi laevade juhid: "Lembitu" komandör Vladimir Kopelman ja "Mare" kapten Vello Mäse.

Kaubalaeva "Belomorskiy-10" avarii

Irbe väinas

22. detsembril varahommikul andis irbe väinas SOS-signaali kaubalaev "Belomorskiy-10". Kaubalaeva oli rentinud Riias registreeritud firma "Agros Shipping Ltd."

Laeva kapteni hr. Makarovi andmetel oldi teel Riias Norrköpingi sadamasse Rootsis. Laeva laadungiks oli 870 ruumimeetrit kolme meetrit kasepuitu, millest 220 ruumimeetrit asus tekil. Kapteni sõnul tungis õõsel veel kolmandasse trümmi ja masinaruumi, mis põhjustas peamasina seiskumise. Varahommikul lahkus 12-liikmeline meeskond trümmilt tugevalt kreenis laevalt päästeparvedega. Meeskonna korjas merest Ventpilsis suunduv kaubalaev "Sormovskiy-48". Tugev SW tuul (kuni 22 m/s) kandis laeva Eesti Vabariigi territoriaalvette – Sõrve poolsaare suunas.

Veeteede Ameti Rannavalve koordinaatsioonikeskusele saabus SOS-signaal kell 6.45. Pärnu lahest saadeti avariipaigale jäämurdja "Karu". Eesti laevadest jõudis esimesena sündmuspaigale kalalaev "Tõstamaa". Pidev side oli Riia Merepäästkeskusega.

Kell 15.20 trümmi laev upus.

Piirkonnas tehtud õhuvaatlusel täheldati nõrka õli-reostust avaristi vahetus läheduses. "Belomorskiy-10" kapteni andmetel jäi laevale 16,8 tonni diislikütust ja 1,1 tonni õli.

27. detsembril loobus firma "Agros Shipping Ltd." rentijana kaubalaevast "Belomorskiy-10", millest teatas teleksiga Eesti Veeteede Ameti Rannavalve koordinaatsioonikeskusele.

Rannavalvetalitus alustas läbirääkimisi päästefirmaga "Nescosub" uurimistööde läbiviimiseks, selgitamiseks laevakere veecaluseid vigastusi ja tankidesse jäänud kütuse väljapumpamise võimalusi.

4. – 7. jaanuarini töötas avariipaigas rannavalvelaev "EVA-003", kaasas rannavalvetalituse merepuhtuse osakonna juhataja Arvo Veskimets ja päästefirma "Nescosub" kolm tuukrit. Tehti kindlaks "Belomorskiy-10" keskkonnaohtlikkus ja tehniline seisund.

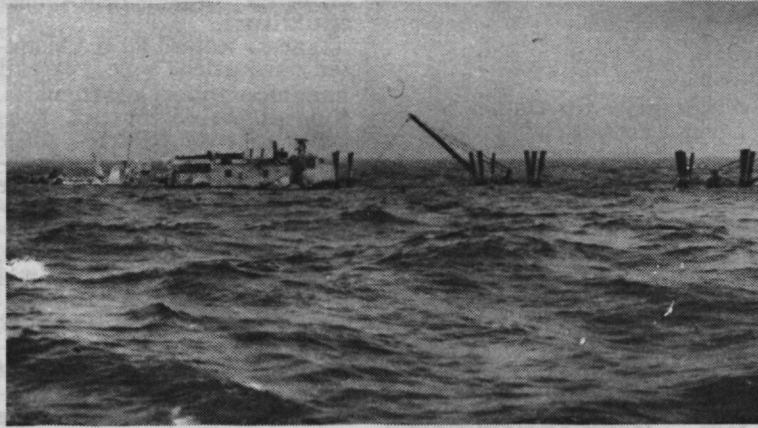
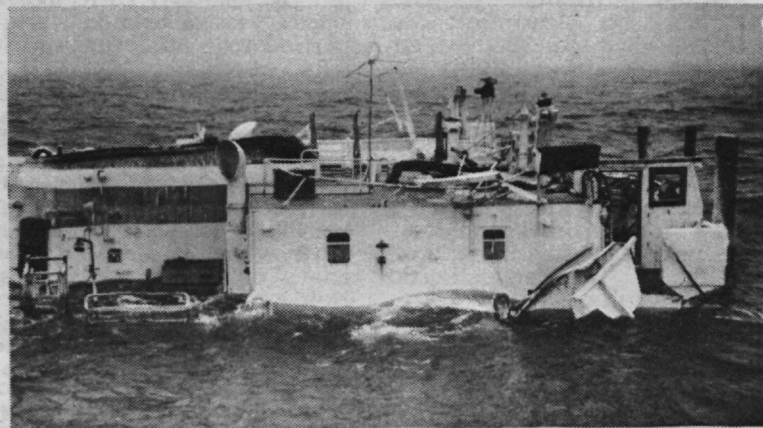
Laevast on veepinnal vaid purunenud roolimaja, laadungitugipostid ja mastid. Mere sügavus vraki ümbruses on 5,5–7,8 m. "Belomorskiy-10" koordinaadid on 57°50'40" N 21°54'40" E.

Ülevaatusel andmetel on laev kindlalt kiilu peal põhjas kinni, kaldu 1° võõri suunas. Laeva võõri suunaga SW (215°). Merepõhjas on selles piirkonnas kruus ja kuni poolemeetrisel läbimõõduga kivid, kohati leidub ka vähesel määral liiva. Veecalused laevakere vaatlused jäädvustati videolindile. Tehti kindlaks laeval asuvate kütuse ja määrdeainete tankide asukohad. Masinaruumis tehti kütusetorude mõõtmised.

Arvestatavat keskkonda ohustavat õli väljavoolu upunud laevast ei täheldatud. Registreeriti vaid üksikuid viikerkaarevärvilisi õlilaike laevakere kõrval, 30 m kaugusel vrakist hajusid õlilaigud täielikult. Otsest ohtu keskkonnale praegu pole.

Rannavalvetalitus jätkab läbirääkimisi "Belomorskiy-10" edaspidise saatuse kindlaksmääramiseks. Pärast igakülgset majanduslikku analüüsi otsustatakse laeva päästmise otstarbekus.

Arvo Veskimets



"Juras Vestis"

Toimetusse saabusid järjekordsed Läti merelehe eksemplarid. Lugemist nagu ikka mitme kandi pealt, ka lähimate naabrite, sealhulgas eestlaste tegemiste kohta. Näiteks pikem artikkel Tallinna Sadama kohta ning intervjuu RAS Eesti Merelaevandus peadirektori Toivo Ninnasega.

Põhiliselt on juttu loomulikult nende oma probleemidest, millele lahenduste otsimine pöörub alatas samadele raskustele kui meilgi. Mõningaid väiksemaid teateid:

– 18. novembril tähistati Läti 75. iseseisvuse aastapäeva. Muude piduüritustest kõrval korraldati sel puhul ka parade. 11. novembril Liepajas korraldatud garnisoni paraadi võttis vastu president Guntis Ulmanis, selle järel toimus mereväeohvitseride ball. Lisatakse, et see ei jäänud millegi poolest alla Riias peetud samasugusele üritusele. 18. novembril andsid vande mereväekadetid.

– Suvel peaks Läti Mereakadeemia lõpetama esimese kõrgharidusega lend, keda on nüüdseks 5 aastat õpetatud. Novembris arutati diplomitööde kaitsmise ning bakalaureuse-eksami sooritamise korda.

– Novembri teisel nädalal tugevdasid Läti Merejõud kontrolli mereliikluse üle (mäletatavasti oli sel ajal üks laev kurde Rootsi poolele viinud). Nädala jooksul peeti kinni 6 laeva: kaks "Diona", üks kalapüügleeskirjade rikkumise pärast ja teine mereõiduohutuse reeglite rikkumise eest (see oligi see, mis kurde vedas).

Kaks laeva peeti kinni selle pärast, et neil oli pardal kaup, mis ei olnud esitatud tollile. Ka peeti kinni 2 kaatrit, mille pardal olid kurdid. Kummalegi määrati trahv 40 000 latit (1 latt oli ca 22 krooni). Mõne kapteni vastu on algatatud kriminaalasi.

– Oktoobris oli Läti laeva-registris 656 laeva, laevaomanikke oli 154.

Refereeris Reet Naber

In memoriam



ARVO END

4.IV 1914–8.XII 1993

Stockholmis suri 8. detsembril 1993 kalandusteadlane Arvo End. Ta sündis 4. aprillil 1914. aastal Saaremaal Pihla vallas kaluri perekonnas. Pärast Pärnu kalanduskooli lõpetamist 1933 asus tööle Eesti heeringapüügilaeval Põhjameres. Siirdus sealt 1935 Norrased, et tutvuda sealsel eesrindliku kalanduse ja kalatöötlemisega. Lõpetas Auksa saarel kalanduskooli (1936). Pärast Eestisse naasmist lõpetas Kõrgemad Kalanduskursused TÜ juures (1938), saades kalanduskonsulendiks. Tema edaspidine tegevus oli

seotud tursa kui kõrgeväärtusliku söögikala lalaldasema tutvustamisega Eestis. Alustati tursa fileerimise, suitsutamise, kuivatamise ja soolamisega, millega kaasnesid selgitavad artiklid "Eesti Kalanduses". Ta oli ka Eesti Kalakeskuse (1940) asutajaliikmeid ja selle kalatöötlemisosakonna juhataja. Põgenes 1943 Rootsi, kus asutas firma "Fiskprodukt" ning hakkas valmistama värtsikulu ("Tallinna kilude" retsepti järgi), silmukonserve jt. Eriti populaarseks said silmud zelee. Lisaks tutvustas ta rootslastele ka hapukurki ja -kapsast.

Rootsis elades oli ta aktiivselt ametis ajakirja "Eesti Kalur" toimetamisel ja koguteose "Eesti kalanduse minevikust" teoksaamisega.

Teda leinavad kalandustegelased nii Eestis kui ka välismaal ja avaldavad kaastunnet tema omastele.

Elmar Pettai

HELMUT OLTERS

2.IX 1929–15.XII 1993

15. detsembril suri Tallinnas 64. eluaastal Eesti Merehariduskeskuse õppejõud Helmut Olters.

Helmut Olters sündis 2. septembril 1929 Pärnumaal Uus-Karistes. Pärast sõda tuli noor Pärnumaa mees Tallinna mereharidust saa-



ma. Õppimist alustas ta Tallinna Merekoolis, kuid lõpetas hoopis Tallinna Merekalandustehnikumi. Seejärel jätkas õpinguid Tallinna Polütehnilises Instituudis ning sai laevaehitusinseneri kutse.

Helmut Olters alustas 1954. aastal õpetajatööd Tallinna Tehnikakoolis nr. 1, kus valmistati ette kalandusspetsialiste. Ka endine Tallinna Merekalandustehnikumi vajas kõrgharidusega õppejõude, seetõttu töötas ta aastail 1958–1991 õpetajana, osakonnajuhatajana ja direktorina tehnikumis, kus valmistati ette meie kalanduskadrit. Tema väljaõpetatud spetsialistid töötavad paljudes organisatsioonides, mitmed olid tema kolleegid. Viimasel eluaastal töötas Helmut Olters Eesti Merehariduskeskuses kateedrijuhataja ja õppejõuna.

Helmut Olters jääb tema kae alt läbi käinud meremeestele meelde hea pedagoogina, kes andis neile merealaseid teadmisi. Meie õppejõud jäävad Helmut Oltersit mäletama kui head töökaaslast pikkade tööaastate jooksul ja tugevat isiksust, kes vaatamata oma raske haigusele jätkas pedagoogitööd.

Kolleegid Eesti Merehariduskeskusest

VOLDEMAR LEPIK

12.II 1906–24.XII 1993

30. detsembril saadeti Metsakalmistul viimasele teekonnale kaugsõidukapten Voldegar Lepik. Lõppes vana meremehe pikk ja raske elutee.

Voldegar Lepik sündis paljulapselises talupojaperekonnas Saaremaal Pihla vallas Vanamõisa külas. Pärast algkooli ja 9. kl. lõpetamist Kuressaare gümnaasiumis, 16-aastase noormehe hena läks ta madruseks Läänemerele seilavale kaljasele "Nobe". 1926. a. sügisel astus Kuressaare merekooli, mille lõpetas järgmisel kevadel ligisõidutüürimehe diplomiga. 1927–1932. a. sõitis inglise laevadel. Sellel aja vahemikku jääb ka teenistus Eesti kaitseväes. 1932. a. sügisel astus Tallinna merekooli ning aasta pärast sai kaugsõidu tüürimehe diplomi. Järgnesid meresõidud tüürimehena Eesti lipu all aurikutel "Kotkas" ja "Tõnu". 1938. a. sügisel järgnesid jäl-

legi õpingud Tallinna merekoolis ja 1939. a. kevadel anti talle kaugsõidukapteni diplom. Esimene reis kaptenina oli aurikul "Tõnu", seejärel "Marsil".

Sõja ajal evakueeriti Voldegar Lepik Nõukogude Liitu. Sõja-aastatel tuli tal sõita Balhaši järvel ning töötada Adleri ja Kama laevatehastes. 1943. a. lülitati teda Eesti laevanduse taastamise operatiivgrupi koosseisu. Töö kodumaal jätkus 1945. a. Eesti Riiklikus Merelaevanduses mereinspektstiooni ülemena. Tuli käia ka kaptenina Inglismaal trofeelaevu ära toomas. Murrangulisel 1951. a. suure kaadripuhastuse ajal tuli tal lahkuks Merelaevandusest kapten-juhendaja kohalt. Järgmisel aastal sõitis Voldegar Lepik kaptenina ekspeditstioonis kalalaevade üleviimisel Murmanskist Kaug-Itta mööda Põhja Mereteed. Tulnud tagasi Eestisse, töötas ta Tallinna Merekalasadama kaptenina ja hiljem, kuni pensionieani samas puksir-laevadel "Tugev" ja "Tasuja", õpetades samal ajal navigatsioonil ja merepraktikal Tallinna Merekalandustehnikumi laevajuhtimise osakonnas.

Voldegar Lepik oli suurepäraste teadmiste ja praktika, rahulik ja erudeeritud õpetaja. Voldegar Lepik elab edasi oma õpilastes, kes jätkavad tema alustatud.

Tallinna
Merekalandustehnikumi
lõpetanud laevajuhid

Riikliku mereasjanduse algus

(Algus "Meremehes" nr. 14-15, 1993)

Lootside-Tuletornide-Meremärkide Valitsus oli samuti nagu Sadamate Valitsuski juba sünniperioodi läbi teinud ja organisatsioon välja kujunenud. Valitsuse kesk-asutus oli kantsel ja raamatupidamine. Selle juures oli kompasside osakond ja kaartide-navigatsioon-instrumentide osakond. Tegutses Tuletornide Töökoda oma Meremärkide ja Tuletornide Materjalide Laoga. Allasutuste nimest on nende tegevusalad selgelt välja loetavad.

Valitsuse koosseisus oli moodustatud Lootside Inspektori Teenistus. 7. veebruarist 1919 määrati inspektoriks kapten Oskar Sulg. Tema alluvuses oli 7 lootsijaama erineva hulga lootsidega: Narva-Jõesuus oli neid 5, Tallinnas 15, Pärnus 3, Kuresaares 3. Muhu väinas oli 3 lootsijaama: Pea-ehk Keskaam Haapsalus (3), Muhu väina Põhjajaam (10) ja Muhu väina Lõunaajaam (10). Eraldi tegutses veel rühm kaugsõidu miinilootse.

Mererannas alates Narva-Jõesuust kuni Pärnuni oli kasutusle võetud 38 navigatsioonitehnoloogilist kaldamärki. Igaühel oli määratud kindel teenistujate koosseis. Näiteks Suurupi majakat teenindasid ülevaataja ja 3 teenistujat, Suurupi udupoiga tegeles 1 masinist jne.

Valitsuse alla kuulusid järgmised ujuvahendid. Tulelaevad "Revalstein", "Nekmangrund", "Saritsev" ja "Reserve" seisid endiselt mitte oma nimekohtadel, vaid 1918. aastal sakslaste ajal välja kujunenud rannaäärse laevasõiduteel Tallinn - Ristna. Samuti kasutati neid endiselt lootsijaamadena. Üks neist seisis alaliselt Muhu väina Põhjajaamana. Vedurlaevadest kuulus sellele valitsusele "Isabella", meremärkide panijaist "Pirita" ja "Lood". Viimast klassifitseeriti küll vahilaevana, sest see oli ainsana valitsuse laevadest relvastatud: ahtrisse oli üles seatud 37 mm kiirlaske suurtükk. Alus oli põhiliselt Johan Pitka otsalluvuses ja tähtis eriülesandeid. Näiteks 24.-31. maini, 14.-21. juunini ja 27. septembrist kuni 22. novembrini 1919. aastal oli laev inglase käsutuses, sageli eesti miinilootsidega. Väike vedurlaev "Loots" töötas vastavalt oma nimele Tallinna sadamas.

Suve lõpupoole saadi 2 täiesti uut meremärkidepanijat: 1. augustil "Sekstant" ja 13. septembril "Kompass". Nende saamisluug on omapärane. 1859. aastal ehitati Vene Mereministeeriumile Inglismaal kolm sõukruviga aurukuumariti (nii neid sel ajal klassifitseeriti) "Kompass", "Sekstant" ja "Bakan". Neist esimesed kaks olid maailmasõja ajal Balti merel, aga nende kered olid juba läbi (1919. aastal vrakid Sadamate Valitsuses). Et laevad olid heade meresõidumadustega, siis hakati 1916. aastal Tallinnas olemasolevate jooniste järgi uusi laevu ehitama. Ehitamist jätkati sakslaste ajal ja lõpetati Eesti Vabariigis. Masinad võeti vanadelt laevadelt.

Meremärkidepanijad alustasid tööd 19. aprillil 1919 Tallinnast lääne poole ulatu-

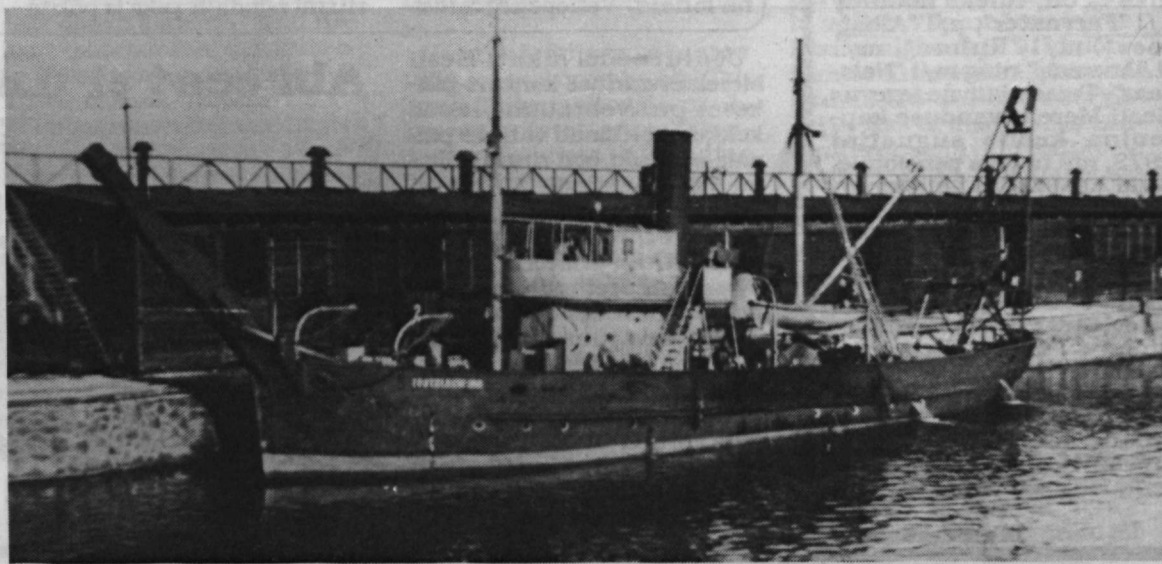
vates vetes, sest idapoolset Soome lahe osa loeti sõjatantriks.

Reorganiseerimise käigus oli valitsuse koosseisu määratud Traalimise Ekspeditsioon (Aleksander Ekimof). Laialt levinud arvamus, et see asutus oli juba jaanuaris, esimeste traalimistööde aegu Paldiski lahes, Tuletornide ja Meremärkide Valitsuse alluvuses, ei vasta tõele. Valearvamuse tekke alus on Willem Dampf veebruarikuine aruanne. Tegelikult on see kokkuvõtte nende asutuste tehtud tööst, mis kuulusid valitsuse alla alates 1. veebruarist 1919, s.o. pärast reorganiseerimist. Selle ajani oli ekspeditsioon Mereväe Koosseisu ja Tehnilise Varustuse Valitsuses. Uues alluvuses suurendati allüksust. Peale tuttavate nimelega laevade "Alice", "Edith", "Käthe" ja "Una" määrati koosseisu veel mootortraalerid (MT) number 1 kuni number 10. Nende üldpilt oli sarnane rannavalvelaevadega, alates kahe mootoriga Soomes ehitatud miinitraaleritest ja lõpetades juhuslike alustega. Jääolude tõttu kõik laevad seisid, alustele tehti remonti ja meestele väljaõpet. Kuid miinitraalimistöödeni need laevad uue valitsuse alluvuses ei jõudnudki, sest 10. märtsil 1919 tehti ekspeditsioonist iseseisev Traalerite Divisjon, mis allus Johan Pitkale.

24. novembril 1919 reorganiseeriti see valitsus veel kord. Nüüd nimetati see Hüdrograafia-Lootside-Tuletornide Valitsuseks, mille ülemaks määrati alampolkovnik Jacob Prei. Endiselt jäi keskasutus: kantsel, raamatupidamine ja kompasside jaoskond. Kuid nüüd moodustati kaks osakonda: Hüdrograafia Osakond leitnant Adolf Martini juhtimisel (sellest osakonnast tuleb hiljem juttu) ja Lootside-Tuletornide Osakond kapten Willem Dampf juhtimisel. Sisuliselt oli see endine valitsus oma ülesannetega. Ujukoosseisus muudatusi ei tulnud.

14. aprillil 1920 see valitsus likvideeriti. Peale Hüdrograafia Osakonna ning meremärkidepanijate "Kompass" ja "Sekstant" allutati kõik muu Kaubandus-Tööstusministeeriumile. "Kompass" ja "Sekstant" läksid Merejõudude Staabi ülema otsesalluvusse. Ka Hüdrograafia Osakond hakkas tegutsema staabi juures (ülemaks polkovnik Jacob Prei).

Tõstelaev "Ramm" (ex "Tõstelaev N 2").



See koosnes Hüdrograafia Tööde Juhatuses (kapten Varfolomei Murashov-Petrov), Topograafia Tööde Juhatuses (leitnant Adolf Martin) ning Instrumentide ja Kaartide Jaoskonnast (Paul Oengo). 1. juulil 1920 viidi Hüdrograafia Osakond Mere-



Veeteede ja Sadamate Süvendamise ja Parandamise Ameti ülem Herman Perna. jõudude koosseisust välja ja Sõjaväe Kindralstaabis formeeriti ühine Topograafia-Hüdrograafia osakond. Vaatamata hilisematele alluvuse muutustele jäigi see osakond kuni 1940. aastani topo- ja merekaartide koostajaks ning väljaandjaks Eestis.

Veeteede ja Sadamate Süvendamise ja Parandamise Ameti oli uus asutus, loodud veebruaris 1919. Keskasutuses oli kantsel, raamatupidamine, ehitusmaterjalide kesklao ja joonestusbüroo.

Esiatgu jagunes amet kolmeks osakonnaks: Ehitus, Süvendamis ning Geoloogia-Topograafia-Hüdrograafia osakonnaks. Kuid juba 13. veebruaril toimus ametis suurem ümberkorraldamine. Ehitus Osakond (insener Valter Meder) jaotati kaheks jaoskonnaks. Sadamate Tsiivil Ehituse Jaoskond (insener Ferdinand Adoff) tegeles hoonete ehituse ja remondiga. Inseneri Ehitus Jaoskond (lipnik Pihlak) tegeles sadamakaide, vee-, elektri- ja kanalisatsioonivõrkude, külma- ja soojaenergia seadmete, dokkide ja ellingutega, majakate remondiga jne.

Moodustatud Süvendamise ja Uppunud Varanduse Päästmise Osakonnas oli kaks jaoskonda: Süvendamis Jaoskond (kapten Reha) ja Uppunud Varanduse Päästmise Jaoskond (kapten Heinrich Türin).

Uus reorganiseerimine tuli

ametis 7. aprillil 1919. aastal. Ühine Süvendamis ja Uppunud Varanduse Päästmise Osakond likvideeriti. Süvendamisjaoskonnast tehti uuesti Süvendamis Osakond (kapten Reha). 15. mail 1919 toimus Süvendamis Osakonnas sisemine muutus: moodustati 3 Süvendamis Karavani. Nende vahel jaotati ära ujuvabinõud. Tallinna Süvendamis Karavan koosnes kannsüvendajast nr. 1 (hilisem "Nord") ja refuloorsüvendajast nr. 2 (hilisem "Maimeja"), vedurlaevast "Tallinn", ujuvkraanadest nr. 4 ja nr. 5 ning mudapraamist, lisaks mõned auru- ja mootorpaadid. Narva Süvendamis Karavan koosnes kannsüvendajast "Narova" (hilisem "West"), vedurlaevast "Flora" ja 3 mudapraamist. Tartu Süvendamis Karavanis oli kannsüvendaja "Peipus" (hilisem "Ost"), vedurlaev "Tallask" ja 3 mudapraami.

Ulatuslikke süvendustöid 1919. aastal ei tehtud. Tallinna karavan tegutses peamiselt Vanasadamas. Narva karavan ei hakanud üldse tööle, sest süvendaja "Narova" oli uppunud ja tõsteti üles alles pärast sõda. Vedurlaev "Flora" oli aga faktiliselt Narva-Jõesuu rannavalve rajooni käsutuses. Tartu karavan tegeles väiksemad töid Emajõe alamjooksul.

15. veebruaril 1920 läksid ameti keskasutused koos Ehitus ja Süvendamis osakonnaga Kaubandus-Tööstusministeeriumi alla.

13. veebruaril 1919 moodustatud Uppunud Varanduse Päästmise Jaoskonna alla kuulusid esialgu tõstelaevad nr. 1 ja nr. 2 (hilisem "Ramm-Tõstelaev") ning mõned tuukripaadid. Laevad asusid remondis Sadamatehastes.

Jaoskonnal seisis ees suur tööpöid. Sadamate Valitsus koostas 23. märtsil 1919 Eesti vetes asuvasse vrakkide nimekirja. Selles on üle 200 mitmesugustel asjaoludel hukkunud aluse. Sealhulgas on tähendatud 95 metallkelega laeva. Nimetatud on aluseid alates soomuslaevast "Slava" ja lõpetades endiste Riia sadama süvendajate ning praamidega. Vahepeale mahuvad miiniristlejad, suurtükpaadid, igasugused väiksemad sõjalaevastiku abilaevad, miinitraalerid, kaubalaevad, vedurlaevad jne. Ülejäänud on peamiselt puust purjelaevad. See vrakkide meri paiknes peamiselt Muhu väina piirkonnas. Ka-

vas oli võimalust mööda üles tõsta kergemini kättesaadavad väiksemad alused. Suuremate pealt taheti üles tõsta varandust, esmajärjekorras laevade mehhanisme ja relvastust.

7. aprillil 1919 allutati Uppunud Varanduse Päästmise jaoskond Sadamate Valitsusele. Ujuvabinõude koosseisu suurendati. Juurde tuli Balti Päästeseltsilt mobiliseeritud päästelaev "Boris Dorn", samuti üks ujuvkraana, tõste- ja pumbapontoone ning muid abinõusid. 1919. aasta juulis liisandus Riias Landeswehrilt sõjasaagiks saadud vedurlaev "Tõll".

Kuid ulatuslikumast tööst ei tulnud kahjuks midagi välja. Jaoskonna alused kippusid rohkem remondis seisma. Suve jooksul tõsteti Lehtma sadama juurest siiski üles mõned miinitraalerid ja Lahepera lahest mootorpaate jne. Laevadelt saadi kätte teatud hulk laskemoona, relvastust jne.

Johan Pitka ei olnud tööde käiguga rahul. 18. septembril 1919 määrati jaoskonna ülemaks kapten Johannes Suksdorf, kes allus otse Merejõudude juhatajale. 29. septembril muudeti Uppunud Varanduse Päästmise Jaoskond iseseisvaks asutuseks - osakonnaks. Tööd käisid vahelduva eduga kuni hilissügiseni.

See osakond allutati Kaubandus-Tööstusministeeriumile kõige viimasena, alles 26. juunil 1920.

Johan Pitkal oli 1919. aastal põhjust riiklike päästetööde käiguga mitte rahul olla. Samal ajal tegutses "Balti Päästeselts" päästis oma laevastikuga aga 11 aurulaeva, 1 mootorpurjeka ja mõned väiksemad alused. Isegi Tallinna reidil Vahemadalale kinni jooksnud inglase lennukikandja "Vindictive" päästsid hoopis tolle seltsi laevad. Jääb arusaamatuks, miks seda suure praktilise päästekogemusega asutust sõjalaevastiku ulatuslikumalt ei kasutatud riigiteenistuses, vaid piirdui ainult kahe sellele organisatsioonile kuuluva aluse mobiliseerimisega. Peab siiski tähendama, et uppunud jääõhkujat "Hector" ei suutnud selts üles tõsta, kuigi tegeles sellega pikemat aega.

Geoloogia-Topograafia-Hüdrograafia Osakond alustas tööd mõne spetsialistiga. Põhiliselt tegid Tallinna Uue Sadama (Miinisadama) kaardistamisega.

1919. aasta aprillis saabus Arhangelskist kodumaale endise Vene Hüdrograafia Peavalitsuse Põhja-Jäämere Hüdrograafia Ekspeditsiooni ülema abi alampolkovnik Jacob Prei. Tema algatusel see osakond reorganiseeriti 23. aprillil 1919 iseseisvaks asutuseks - Hüdrograafia Osakonnaks, mis allus Merejõudude juhatajale. Osakonna ülemaks määrati J. Prei. Koosseisus oli triangulatsioonitööde juhataja, 2 meretopograafi, 2 hüdrograafi, 2 litograafi ning instrumentide ja tööriistade lao töötajad.

24. novembril 1919 ühendati see iseseisev osakond Lootside-Tuletornide-Meremärkide Valitsusega, millest oli eespool juttu.

(Järgneb.)
Peedu Sammalsoo

Meie teeme ajalehte — ikka veel

Alustanud 1989. aastal, meenutagem, veel enne "Eesti Ekspressi" ja teisi nn. uusi väljaandeid Eesti Merelaevanduse ametkondliku tõlkelehenä, olime juba järgmisel aastal järjest tihenevas ajakirjanduskonkurentsis sunnitud oma teemanišši ja esitusviisi täpsemalt piiritlenu. Ühtlasi oli vastne toimetuse tunnistajaks merendussündmusile, mis 1990. aastast peale kuhjuma hakkasid. Jaanuaris 1990 asus "Georg Otsa" kõrvale "Tallink", juunis sõitis esimene reisilaev — mõtelda! — Rootsi. Juuni algul oli käivitatud uudne idee — esimene "Helta" tiiburlaev viis reisijad poolteise tunniga Helsingisse. Samal ajal alustasid ja võitlesid bürokraatia ning vanade mõttemallidega väikeste kaubalaevade uued omanikud.

Tundub ajaloona, sest mõndki toonast firmat enam pole, teised on liitunud, muutnud nime, vormi või embleemi, jagunenud tütarettevõtteks jmt. Vahepeal on meil tekkinud oma riik ja isegi riigilaevastik. Paljutki sellest võib kõigest paari aasta tagustest ajalehtedest leida. Meie silme all sündinud ajalugu on talletatud nelja aasta

jooksul ilmunud "Eesti Meremehe" — "Meremehe" 66 numbris. Mullu kulus selleks ligi 1000 käsikirjalehekülge.

Samal ajal on muutusi olnud ka merendusväljaannetes. Tunamullu kadus "Rõbak Estonii", mullu "Morjak Estonii", mis oli ilmunud üle 40 aasta. Ilmumise lõpetasid "Eesti Kalandus" Tallinnas ja "Eesti Kalur" Stockholmis, "Purjetaja" liitus "Hommikulehega". Enamasti on selle taga olnud rahalised raskused, oma lugejaskond oli igal neist väljaandeist olemas. Juurde on tulnud vaid "Eesti Veeteede Ameti Teataja".

Et "Meremees" on saanud läbi kogu selle kiiresti muutunud aja ja muutliku hinnamaastiku püsida, on võimalikuks osutunud meie sponsorettevõtete toel. Tänu neile on toimetuse toime tulnud kõigi halbade üllatustega, alates telefonimaksust ja sideteenuste hinnatõusust ning lõpetades järjest kasvavate trükkulude või näiteks koduse korteriüüriga. Kiiresti muutuv aeg rivistab küll aeg-ajalt sponsorettevõtete embleemgi ajalehe tagaküljel ümber, ent sellest hoolimata on säilinud "Meremees" toetav suhtumine igas neist.

See toetus väljendub ka endastmõistetavuses, millega meie korrespondente merendussündmuste juurde kutsutakse ning vastutulelikkuses, millega teavet jagatakse. Et aga meie toimetuse pole ajalehe algusest peale suurenenud, muutub järjest raskemaks kõikjale jõuda. Seda tänulikumad võime olla autoreile, kes igapäevatoõ kõrvalt aega leiavad, et oma valdkonnast teistelegi teada anda. Nii on toimetuse töötajate numbrist numbrisse korduva kolme nime kõrvale ajapikku parkümmend muudki nime kogunenud. Peale selle on toimetusel kümnend abimehi olnud, kes küll ise ei kirjuta, aga kirjutajaid-pildistajaid igati aidanud on. Alates laevaperedest, kes meid kõikjal hästi vastu võtnud ja lõpetades sekretäridega, kes firmat väärikalt esindades kiiresti tarviliku teabe või selle andjani juhatanud.

Niihästi rahalise kui ka moraalse toe najal ongi "Meremees" keerulises ajas püsima jäänud. Toimetuse loodab, et suudab ka tänava sündmuste kaleidoskoobist säravaid kilde välja noppida ning ajalehepaberile jäädvustada.



Ajalooline moment — esmassekanne "Tarmo" külalisraamatusse. Väike oli see publik, kes seda oma silmaga pealt vaadata võis.

Ühtlasi õlendame eelmisse numbrisse sattunud vea: president Lennart Meri rääkis mitte Rotterdami, vaid Rottermani tehase makaronipressist.

"MEREMEHE" tellimine

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

EEOO01 Tallinn, Pikk 70,

Eesti Meremeeste Liit,

"Meremehe" tellimus.

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



ESTLINE



TALLINK inreko



ESTMA



Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 17. jaanuaril:

Neile, kes ootavad . . .

"ELMAR KIVISTIK" — Shanghai
"ALEKSANDER ABERG" — teel Gibraltarist Iskenderunl
"PAUL KERES" — teel Norfolkist Alexandriasse
"KRISTJAN PALUSALU" — Rotterdamist
"GUSTAV SULE" — teel Savannah'ist New Orleansi
"ALEKSANDER KOLMPERE" — Layounne'is
"HAAPSALU" — Cristobalis
"VILJANDI" — teel Kalningradist New Orleansi
"RAKVERE" — teel Rostockist Tallinna
"NARVA" — teel S. Tomas de Castillast Tampasse
"WAALHAVEN" — teel Felixstowe'ist Istanbuli
"ANTSLA" — teel Amsterdamist Roueni
"KEILA" — teel Walkomist Kalundborgi
"KUNDA" — Vitorias
"KADRINA" — Koplis
"PALDISKI" — teel Koplilist Porto Pralasse
"LOKSA" — teel Abidjanist Pointe Noire'i
"MAHTRA" — Amsterdamist
"SOMPA" — teel Lagosest Doualasse
"KEHRA" — teel Antwerpenist Bandjull
"AEGVIIDU" — teel Kokkolast Jeddah'sse
"KUIVASTU" — Bandjullis
"KUUSALU" — teel Ravennast Porto Empledokle'sse

"PARILA" — Haldia Anchorage'is
"RAKKE" — teel Las Palmasest Freetowni
"VALKLA" — Tuticorinis
"TAMSALU" — St. Malos
"PIHTLA" — teel Koplilist Las Palmasesse
"ORJAKU" — San Pedros
"TOOTSI" — teel Rotterdamist Harwicai
"GRUMANT" — teel Constantast Heyskamil
"GULBENE" — teel Ijltševskist Trieste
"RISTNA" — Constantas
"HELTERMAA" — teel Tallinnast Suezil
"NAISSAAR" — Cagliari
"VAINDLO" — Hispaanias
"FRISOHAVEN" — teel Moerdijkist Tallinna
"MUHU" — teel Rijekast Ceutasse
"ABRUKA" — teel Mariupolist Ijltševskisse
"VILSANDI" — teel Valettast Sfaxi
"KAPTEN KONGA" — remondis Vlaardingenis
"KAPTEN VOOLENS" — teel Antwerpenist Helsingisse
"MEHAANIK KRULL" — teel Tallinnast Rotterdami
"POOTSMAN KIBUS" — Tallinnas
"KESSULAI" — Tallinnas
"VIIRELAI" — teel Felixstowe'ist Stockholmil

"MANILAI" — Hamburgis
"SUURLAI" — Tallinnas
"HEINLAI" — remondis Frederikshavnis
"VIINISTU" — Tallinnas
"KOLGA" — teel Ventspilsist Goole'i
"PURTSE" — teel Mossist Rostocki
"VOOSI" — Tallinnas
"PAKRI" — remondis Loksal
"AMBLA" — Selzaetes
"ANGYALFJÖLD" — Kaliningradis
"AEGNA" — Rostockis
"KABALA" — Norrköpingis
"MOHNI" — Muugal
"RAPLA" — teel Peterburist Antwerpenisse
"RAUGI" — Rotterdamis
"TORMA" — teel Peterburist Rotterdami
"SUURUPI" — Tallinnas
"SOODLA" — Tallinnas
"KLOOGA" — teel Riist St. Nazaire'i
"GEORG OTS" — Tallinnas
"TRANSESTONIA" — teel Helsingist Århusi
"TALLINK" — Tallinnas
"SAINT PATRICK IP" — Tallinnas

Väljaandja
Eesti
Meremeeste Liit

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

Järgmine number ilmub veebruaris

Toimetuse aadress:
EE0100 Tallinn, Estonia pst. 10.
Valvetoimetaja on kohal teisipäeviti kell 15—17, sel ajal telefon 44 48 39

"Printall"

Tellimuse nr. 271

Toimetaja
MADLI VITTMANN

EESTI
AR RAHVUS-
RAAMATUKOGU