



Ilmub
(vaheajaga)
alates 1950. aasta
21. juulist

M E R E M E E S

W E E W E E

TÄNA KA
"KALAMEES"

Nr. 10-11 (960-961)

Teisipäev, 3. mai 1994

Hind 2,5 krooni

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ Paldiski sadamast lk. 2
- ☛ Mis uudist? lk. 3
- ☛ USA rannavalves lk. 4
- ☛ Rivimeremeestest lk. 6
- ☛ KALAMEES lk. 7-10
- ☛ Paadiärist lk. 11
- ☛ "Lipu all" sõitmisest lk. 13
- ☛ Sadama tänav IV lk. 14
- ☛ ESAG VI lk. 15

Uus liinilaev "Cap Canaille" Tallinna Sadamas. Lähemalt lk. 3.

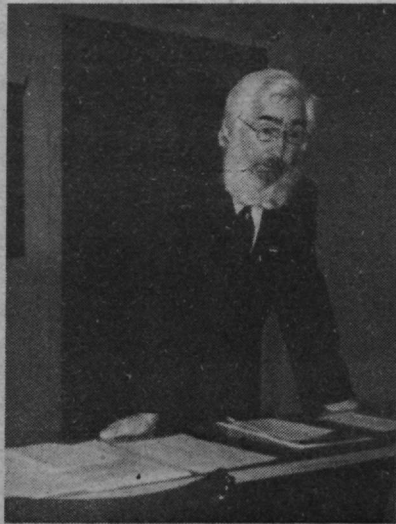


Meremeeste Liidu paradoksid

23. aprillil kella 13 kokku kutsutud Eesti Meremeeste Liidu üldkogu koosolek muutus kell 13.10 lihtsalt liidu volikogu ja liidu liikmete koosolekuks. 20 volikogulasest oli kohal 8, üldse sai kohal tulnud kokku 16. Hiljem lisandus veel vist 3 meest.

Liidu vanem Ants Pärna pidi kogu ettevalmistatud jutu ise ära rääkima: aruanne vahepealsest tööst oli niikuinii tema teha; revisjoni-komisjoni meestest oli üks sõidus ja teine teadmata kadunud; volikogu esimees Rein Raudsalu (ametiühingute teema) viibis Londonis ja Olev Leino (Merekubi ülevõtmine ja selle Meremeeste Kodu muutmise) Pärnus.

1989. aastal loodud liidu eelmise üldkogu oli koos 1992. aasta 25. jaanuaril. Formaalselt on liikmeid 642. 414 Tallinna piirkonna liikmetest on 94 ka eelmise aasta liikmemaksu ära maksnud. Mehed tunnistavad end küll liikmeks, aga ei tegutse. Liidu vanema arvates esimestel tööaastatel organisatsioon täitis oma ülesande — aitas kaasa Eesti oma merenduse loomisele-arendamisele. Aga praegu ei vasta liidu juhtimissüsteem ja töökorraldus enam aja nõuetele. Nüüd tahetakse liidus näha pigem tulevast kutseorganisatsiooni, sest meie praegused meremeeste ametiühingud olvad rohkem välismaalaste jaoks. A. Pärna sõnul ei ole ükski neist Rahvusvahelise Transporditöötajate Föderat-



Murelik Ants Pärna.

siooni (ITF) liige. Viimane sellist killustatust ka ei tunnista. Volikogu ülesandel kocsitas Arno Kask juba kaks aastat tagasi ühtse ametiühingu — Eesti Meremeeste Kutseühingu — põhikirja projekti, milles on öeldud: "Meremeeste kutseühingu liikmeks võib olla iga meremees, kes omab kutsetunnistust, elab alaliselt Eesti Vabariigi territooriumil või sõidab Eesti lipu all sõitvas laevas." Ametiühinguteemat edasi arendanud kolmeliikmeline komisjon on kohtunud ka Eesti Ametiühingute Keskkliidu esimehe Raivo Paavoga, kes samuti näeks pigem üht tugevat meremeeste organisatsiooni, kellega keskkliit saaks suhelda.

Aga kõigist neist ametiühinguteemalistest arutlustest oleme oma lehes pidevalt kirjutanud — pea iga volikogu koosoleku järel, mida on

toimunud üheksa, ning seepärast ei hakka siinkohal kõike üle kordama. Paigast ei ole miski nihkunud. On tekkinud kinnine ring: need, kes uut ametiühingut näivad vajavat, ei tule ka koosumise peale isegi mitte kokku; ülalt uut ametiühingut looma hakata oleks tänapäeval aga vähemalt naljakas, liiati kui enamik liidu valitud juhtkonnast on pigem töödandjate kui töövõtjate esindajad. Oma organisatsiooni on vaja aga just viimastel ja eelkõige noorematel meestel.

Seepärast oli kujunenud ummikseisus eriti südantkotsutav "Tallinki" noore poosmani Ants Malmeti aktiivne kohalolek. Tema meelest on meremeeste liitu tulnud õiguse järele. "Heino Tohver (on

paar viimast kuud liidu (väikesel!) palgal olnud — M. V.) käis korjas raha kokku — ja kõik. Istus vanemabi juures, meestega kokku ei saanud. Ei mingeid seletusi asjade seisuga kohta, ei mingit bülettääni, kus oleks kirjas midagi, millest lähtuda. Tuleb tulla rahva hulka! Mida rohkem meid on, mida rohkem teame, seda paremini saame oma asju korraldada. Probleem on nii palju. Poisse keegi kursustele ei saada. Need, kes lipu all sõitmas käinud, või siinsamas "Inreko" laevadel, ja pärast tahavad merelaevandusse tagasi tulla, neid enam siia tööle ei võeta. Aga ometi on neil nüüd just ju hea praktika, oskavad hästi keelt, need on targad mehed."

Kohe seejärel nimetasid ka teised hulga konkreetseid muresid. Mis saab, kui laevanduse kaardriosakond hakkab monopolistlikuks firmaks, kes kõigile kaadrit jagab? Kellel on eesõigus tööd saada — kodanikel või välismaalastel? "Pakri" munsterrollis oli 14 meest nime järgi vaid kokk eestlane, ülejäänutel oli kodakondsuseks — aastal 1994! — märgitud: USSR! Noored eesti mehed sõidavad pärast merekooli lõpetamist aastaid madrustena, edasi ei saa. Las kapten valib meeskonna, aga esmajärjekorras kodanike hulga! Las Hallaste kaitse! Meremehe tunnistus antakse Eesti passi omanikule.

(Järg 6. lk.)



RE Tallinna Sadam arendusosakonna juhataja AVO VIII, rääkigem seekord Paldiski Lõunasadamast.

Oleme maa-ametiga hakanud asju ajama, et piirid maha märkida. Leidsime, et see pind, mille kaitseministeerium meie ministeeriumi kaudu meile üle andis, on ühe õige sadama jaoks tulevikus väike. Aga maa-ametis jahvatavad veskid aeglaselt, ehkki nad on meie ettepanekute suhtes täiesti jaataval seisukohal. Tagastamistootlusi meie maa peale õnneks ei ole. Oleme lõhnutud hooned maha võtnud ja piire taastanud. Nüüd on aeg ka midagi tagasi panema hakata. Territooriumi peab varaste eest kaitsma. Kõrval on Eesti kaitseväge sees. Sai neile televiisori näol väike kingitus tehtud ja abi palutud. Nüüd käivad iga paari tunni tagant automaatidega sealt läbi.

Komissar Tikk ütleb "Rahva Hääles", et Lõunasadam tuleks anda erakätesse, kuna "Tallinna Sadam" pole midagi seal teinud. Esiteks ei saa öelda, et midagi teinud ei ole. Kõigepealt tegime kohe geodeetilised mõõdistamised ja uurisime kõiki kaisid — see tegevus alles lõpeb —, tegime tuukri vaatlusi. Samal ajal hakkasime ka äriplaane koguma. Vahepeal tuli talv, akvatoorium oli jääs ja midagi teha ei saanud.

Niisiis ei ole me käed rüpes istunud. Oleme välja valinud konsultatsioonifirma *ESP Engeneering*. Oleme neilt saanud juba teise vahearuande, ka on nad teinud ettepanekud esimese ehitusjärjekorra kohta. On vaadeldud võimalike kaupade töötlemist ja paigutust territooriumile. Me ei taha hakata ühepäevaperemeesteks.

Praegu on vaja küll natuke kaupa töödelda — raha peab liikuma —, aga kõigepealt mõtleme ikka korraliku plaani välja ja siis teeme lõplikud otsused. Tuleb otsustada, kelle äriplaani on paremad, missugused kaubad peaksid läbi käima jne. Korralik ka tuleb ehitada, akvatooriumi natuke süvendada. Siis on ka pinda, kus kaupa töödelda.

Sadama suhtes on meil õiged tuuled — loodest. Ja teisel pool on Pakri saared ees. Nii et sisuliselt lainet ei ole. Ja mis Paldiski sadama jäävaba olemisse puutub, siis mina ei ole meremees, aga sadama juht Valdo Heinla ütles, et jääle vaatamata oleks korralik laev tänavu saanud sisse tulla.

Arendusdirektor Aare Kitting ütles teie lehes väga õigesti, et praegu pole seal midagi muud kui üks väga hea sadama koht. Kõik muu tuleb alles teha. Venelaste käest kogutud kaartidel

on see 1–2 m sügavamgi kui tegelikult — ilmselt vajab puhastamist ja süvendamist. Praegu on käimas üks keskkonnaministeeriumi üritus: Paldiski poolsaare keskkonna terviklik uuring, milleks valitsus on eraldanud 5 miljonit krooni. Hiljaaegu paluti, et "Tallinna Sadam" ka natuke toetaks, siis hakkavad akvatooriumis ja faarvaatris midagi uurima, et puhastada, kui vaja.

Mingem nüüd mööda Tiit Pruuli väiteid, mida on 18. aprilli "Äripäevast" vahendanud Margus Mets.

1. *Vajadus tekitada riigisene sadamate konkurents.*

Olin tegev ka Muuga projekti juures. Ja tõesti, meie näeme oma konkurenti lõuna ja põhja pool; tegelikult ka idas. Aga riigisisene konkurents võiks asjale ainult kahjuks tulla, muud midagi. Venemaa poolt tulevat kaupa

kasuks, siis on see ka riigi kasuks — tulumaksuga saab riik talle kuuluva kätte. Rääkimata sellest, et tekivad uued töökohad.

4. "Tallinna Sadam" kardab, et Paldiski tõmbab Muugalt investeeeringuid ära.

Oh ei. Me oleme otsustanud, et prioriteetne on loomulikult Muuga, mille jaoks laenu taotlemine juba käib. Paldiskile "Tallinna Sadam" küll ilmselt laenu taotlema ei lähe: ootame paremaid investeeerijaid oma äriplaanidega, keda hea meelega laseks Paldiskis tegutseda. Neid sadamaid omavahel hästi võrrelda ei annagi. Muuga võimsus tuleb 40 miljonit tonni aastas, Paldiski puhul räägitakse 1 miljonist — võib-olla ulatub siiski 2–3 miljonini. Nii et selle kohta pealt need sadamaid ilmselt ei konkureeri, vaid täiendavad teineteist.

dadena või nendest natuke madalamatena. Oleme muudest sadamatest siiski päris palju kliente ära toonud. Eks seda näitab kohapealne olukord, millisteks sadamapoolset hinnad kujunevad — aga eks need tule ikka niisugused, mis sadamale on rentaablid. Muidu poleks ju sadamatel mõtet. Suure sadama tariifid on muidugi mõnevõrra kõrgemad kui näiteks Miidurannas, mida eelistavad väiksemate laevade omanikud. Seal on odavam, sest investeeeringud on tunduvalt väiksemad.

7. *"Kõige tõsisem oht Muuga jaoks on Pruuli meelest tänane "Eesti Raudtee" läbilaskevõime."* Ei saa hästi aru. Laske ma loen ise "Äripäevast". Siin on vist kirjaviga. "Eesti Raudtee" hinnangul suudab nn. Tallinna pudelikael aastas veoseid läbi lasta mitte rohkem kui 1 miljon ton-

tusprojekt" on ringtee kohta ka ühe kava teinud, aga see maksis väga palju, miljonid dollareid. Lisaks on tänapäeval väga tõsine ka maaküsimus — ega eramaast raudtee enam hästi läbi minna ei saa. Nii et praegu on Paldiski sadama arengut selle võimaliku ringteega, mis Tallinnast mööda viiks, küll vara seotada. Ükskord see ringtee muidugi sünnib, ka Keila ja Haapsalu pärast, aga praegu on varavõitu.

8. Paldiski sadamat seotatakse ainult kivisõe, killustiku ja turbaga.

Meil on ka kõikvõimalikke muid pakkumisi. Üks firma on nõus konteinerivedude sadama ehitama, isegi investeerima, kahe nädala pärast tulevad äriplaaniga. Rootsist pakutakse ro-ro-liiklust — ratatel transport ei kooraks raudteeliine. Nad on nõus ühe ujuva rambi panema, et saaks selle juba tänavu käima. Rootslased sooviksid väga ühest Stockholmist lõuna pool asuvast sadamast siia ka reisijaid tuua. Kai on kitsas, ja uuringud näitavad, kas sinna üldse saab kraana peale panna. Ja kui kraana on peal, siis ei ole transportide enam ruumi. Tuleb veel suhteliselt kardinaalseid lahendeid ette võtta.

Paberi peal on üldse 18 pakkumist, 3–4 neist kütuse veoks. Kel on äriplaan valmis, kel ainult mingi kava. Suveks kavatsese need läbi töötada ja valida — mitte üksnes "Tallinna Sadamale", vaid ma arvan, et ka Eesti riigile kõige kasulikumad partnerid. Härra Pruuli on lihtsalt üks kaheksateistkümnest. Muide, temaga seonduv "Palport" on naftaga tegelev firma. Ainult et tema on oskuslikult pressiga suhelnud, teised mitte, üks erand välja arvatud.

Nii et "Tallinna Sadam" oleks holdingfirma ja hr. Pruuli võib saada ühe keskese teie territooriumist?

Kui tal hea äriplaan on.

9. Sadamast läbi käivatele kaupadele lisaväärtuse andmine.

Ega ei pea olema näiteks ainult üks suur puiduladu — see on olnud operaatori plaanist, mida teha. Ega palja tooraine veoga kaugele sõida. Kohaliku tööstuse abiga võib selle lisaväärtuse saavutada. Aga artiklis pakutud autode komplekteerimise keskuseks ei ole seal õieti nii suurt platsi.

Kiiresti valesid otsuseid ei ole mõtet teha. Sadama jaoks on tähtis, et sealt ka praegu mingi kaup läbi liiguks. See on ju raha, mis sisse jookseks ja millega nad omal poolt, "Tallinna Sadamata" midagi saaks ära teha. Olgu see piire või valveputka, kõik maksab.

10. Amari lennuvälja kaasaamine Paldiski sadama projekti.

Sellele on ka mõeldud, aga mitte eriti. Kui suur üldse on seos meri-lennundus?

Kas on sama-suguseid kavatsusi veel mõne "Tallinna Sadama" alla kuuluva sadamaga — uurida läbi, teha plaanid ja rentida operatoreile?

Tegelikult on kõigi sadamatega ju niimoodi. Eks ka Muugal üürime terve territooriumi operaatori-firmadele välja, kui saame infrastruktuuri välja ehitatud. Seal on juba praegugi suur hulk eri ettevõtteid.

Küsis
Madli
Vitismann



Aeg ka midagi tagasi panema hakata

on ilmselt nii palju, et jätkub kõigile, nii põhja kui lõuna poole — eeldusel, et midagi Vene majanduses juhtub. Kui ei juhtu, on konkurents muidugi palju tihedam. Aga praegu kaupa on, ja see lähed sinna sadamasse, kus kõige parem, odavam jne.

Praegu on sadam küll riigi käes, aga operaatorid, kellele siin maad hakatakse rentima, on erafirmad, ja see on normaalne.

2. Riik pole suutnud otsustada, mida ta Paldiski Lõunasadamast saada tahab.

Sellegi ümberlõkkamiseks sobib kõik äsjaõeldu. Me tõesti ei taha ühe-päeva-otsuseid teha. Võib-olla hr. Pruuli äriplaan on parim, aga praegu me veel ei tea seda.

3. Riigiettevõtte pöörab riigi huve enda kasuks.

Kui miski on riigiettevõtte

5. *Paldiski sadam hakkab Muugalt kaupa ära tõmbama, ja Muuga sadama investeeeringute tasuvusaeg pikeneb — seetõttu on Paldiski ohtlik.*

(Sõbralik naer.) Väga raske on talle vastu vaielda. Aga ma lihtsalt ei pea neid sadamaid omavahel konkureerivaiks. Investeeeringud, mis Paldiski Lõunasadamast tuleb teha 1 tonni kauba kohta, on Muugaga võrreldes 2–3 korda suuremad, sest Muugal on palju infrastruktuuri olemas. Nii et iga korralik investeeerija paneks oma raha Muugale, sest tema kulutused on seal väiksemad.

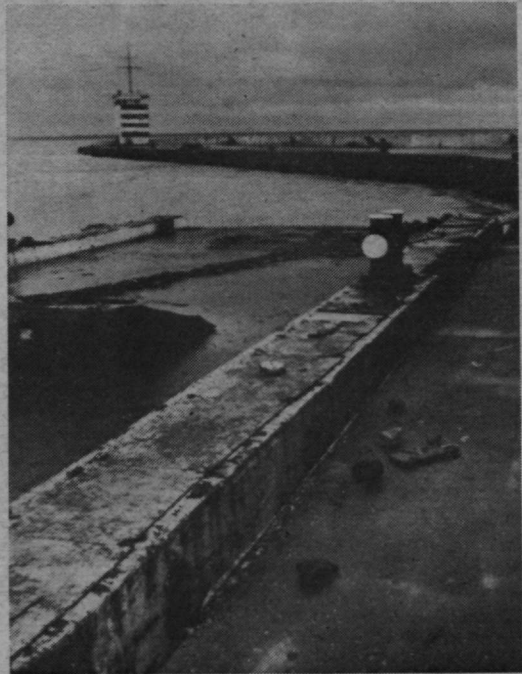
6. Mitme üht ja sama kaupa töötleva sadama olemasolu lõõks hinnad alla.

Niipalju kui mina hindadest tean, on need välja kujunenud maailmaturu hin-

ni." Ta mõtleb ikka neid veoseid, mis tulevad Paldiskisse, sellepärast et Muugal on hoopis teistsugused probleemid ja Muuga ei ole üldse Tallinnaga seotud. Muuga kaup ei sõida üldse läbi linna. Aga kaup Paldiskisse tuleb läbi Kopli kaubajaama ja seal on küll probleem. "Eesti Raudtee" ütleb, et praegustes tingimustes võiks läbi lasta ühe koosseisu ööpäevas, st. 30 vagunit ä 60 t — see on siis paar tuhat tonni ööpäevas. See tuleb alla 1 miljonit, nii 600 000 tonni aastas. Niisiis ei ole see "pudelikael" tõsine oht mitte Muuga, vaid Paldiski sadama jaoks. Selle jaoks ongi vaja Tallinnast mööda viiv ringtee ehitada. Sellega natuke ka tegeldakse, üks Taani konsultatsioonifirma koostab "Eesti Raudtee" arengukava. "Eesti Töös-



Betooni vangistatud mere nägemine manab silme ette rahapatakad...



...paraku tuleb neid esialgu välja anda.

Mis uudist?

"Estline" punastab

Jälle on vastu suve tehtud samm tagasi. Seda oligi karta, sest talvel peale autode ka 150 reisijat peale võtnud "Nord Neptunus" läks 9. aprillist Gotlandi-liinile tagasi. Ent kui seni on Stockholmi-liinil olnud valged siniste triipudega laevad, liiks kaks suve helesinine "Maersk Friesland", siis nüüdne laev on punakasoranž. Nimi "Cap Canaille", ahtris Prantsuse lipp.

Piletimüügi osakonna juhataja Marje Braunbrück:

"See on ainult kaubalaev, mis ei võta üldse reisijaid peale. Üksnes 12 autojuhti saavad kaasa sõita.

"Estonia" on täiesti välja müüdud. Isegi reklaami pole mõtet teha, sest see oleks klientide petmine, kui vabu kohta ei ole. Meie kliendid ei ole meiega rahul ja me ise ei ole endaga rahul, sest meil ei ole neile midagi pakkuda. Vajame teist reisilaeva."

Kaubavedude osakonna juhataja Peeter Šmeljov:

"Cap Canaille" on kolme tekiga, peatekil on kaks lifti, mille-ga saab autosid üla- ja alatekile paigutada. Kiirus on 15 sõlme, sõidab "Nord Neptunuse" graafikus, kapten on Patrick Dubaquier. Meie võimalusi piirab see, et autojuhte saab kaasa sõita üksnes 12. Seetõttu peame rohkem kaupa vedama treilerites, mis võib põhjustada klientidele ebamugavusi. Et sõita soovivaid autojuhte on tavaliselt rohkem kui 12, ei maksa harilikel reisijail selle laeva peale loota. Arvan, et see on ajutine, ajahädast pealesunnitud lahendus."

Madli Vitismann

Pressikonverents Keskkonna-ministeeriumis

kutsuti kokku 20. aprillil naftaterminalide probleemide val-gustamiseks. Põhjuseks Pak-terminaali ja N-Terminaali tär-tarfirma "Petroen" tegevus. Nõuetekohast dokumentatsiooni ei ole õigeaegselt esitatud, ja nii on Keskkonnaministeeriumi poolt töid seistatud.

Alguses üritust juhtinud kantsler Rein Ratas nimetas naftaterminaale kohutavalt keskkonnoahutlikeks objektideks ning toonitas, et vastavalt Looduskaitseaduse §5 "... majandus-, sotsiaal- ja riigikaitse tegevuses kuulub prioriteet looduskaitseabinõudele."

Keskkonnaekspertiisi osakonna juhataja Olavi Tammemäe andis põhjaliku ülevaate terminalide ja sadamate olukorrast Eestis üldse ja konkreetselt N-Terminaaliga seonduvast.

Meinspektsiooni direktor Aado Luksepp selgitas reostuse likvideerimise võimalusi, olles sunnitud kahetsema, et suurema reostusega me veel ise ilmselt hakkama ei saa. Kantsler Urmo Kala selgitas väga asjatundlikult terminalide probleemi ehituslikku olemust, teades täpselt, millest räägib.

Kohale oli tulnud ka N-Terminaali peadirektor Endel Siff. Ta selgitas Viimsis Vene sõjaväe territooriumil tegutseva "Petroeni" olemust ja plaane. Elukõige olevat tegu põhiliselt ma-aluste mahutite ohutuse tagamisega, sest mis jääb tavaliselt järele pärast lahkuvaid Vene vägesid, peaks teada olema. On netus võib juhtuda pärast eksploatatsiooni lõppemist, kui seiskuvad õhupuhasseadmed või ka kütusebaasi hooldus-seadmetes sisalduva värvilise metalli laialitassimist.

Üle kahe tunni kestnud ürituse lõpuks jäi kumbki pool oma tööle kindlaks.

Reet Naber

Keskel Endel Siff, tema paremal käel Olavi Tammemäe ja Urmo Kala.



Vesi vargapoisse ei sega

Kui sirvida politseijaoskondades olevaid "tarku raamatuid", saab üsna pea selgeks, et ega meetrine või laiemi-gi veeriba vara kaitse. Viimasel ajal on sagenenud kalavõrkude ja paatide näppamised.

Sadamas seisvate laevade pootsmanid on juba ammu kogu lahtise kraami oma aluste tekkidel luku taha toimetanud. Seevastu kau-gemates randades, kus vare-malt taolised probleemid puudusid, hakkab järjest rohkem moodi minema võõra vara omastamine.

Harjumaa politseil on "me-reliste vargustega" alatasa

tegemist: ka talvised pakas-ed ei kohuta pikanäpumehi taltsaks. Nii on õöl vastu 21. märtsil Loksali Hara küla juures samanimelisest la-hest jää alt kaduma läinud 66-aastase pensionäri kaks 65-meetrist kapronvõrku, mis maksid 1000 krooni. Samal õöl kadusid lähedusest ja samuti jää alt ka kohaliku metsavahi üks 52-meetrine kapronvõrk ning kolm tava-list 30 meetrit pikka võrku. See ports läks omanikule 1200 krooni maksmaks.

23. aprillil kella 21 ja 24. kuupäeva kella 5.30 vaheli-sel ajal varastati samas val-las Tistre rannast kaks ko-

haliku mehe kalavõrku. Kah-ju 600 krooni.

Paadivargustest oli üks värskemaid 31. märtsi ja 4. aprilli vaheliste pühade ajal, kui Eesti Mereinstituudi Mii-duranna sadama 1. kai ääres seisvalt uurimislaevalt "Li-vonia" "haihtus" täispuhu-tav kummipaati "Zodiak" koos "Yamaha" mootoriga. Mereuurijaad said vastu pük-se 140 000 krooniga. Huvipakkuv selle fakti juures on see, et tuttuus paat kadus lukustatud ruumist ja ei saanud seda mingil tingimu-sel teha meeskonnaliikmete abita. Harjumaa piirides seda alust enam nähtud

Kui sa ei taha Soome ujuda,

tule sõida "Estonian New Li-ne'i" laevaga, kutsus raadio-reklaam. Ainult et seesugust reklaami oleme varemgi üsna palju kuulnud. Siis kutsus see "Inreko" tiibur-laevale, nüüd Piritale "Sinise Vee AS-i" katamaraanile.

Veel ehk mäletatakse, et intensiivse pressingu "Estonian New Line'i" tutvustami-seks tegi "Inreko", kui "Cor-biere" asus 1991. aasta sügi-sel Helsinki-liinile. Laeva korstnal oligi siis sinimust-valge romb ja küljel kiri "Es-tonian New Line". Nüüd on korstnal "Inreko" ja küljel "Tallink". Tänavutalvisel Hel-sinki turismimesil pakuti aga "Estonian New Line'i" boksis üsna tuttava sümboo-lika ja värvilahendusega rek-laamibrošüüri. Isegi rek-laamlaused olid samad, vaid sadama aadress teine.

Nüüd kutsutakse raadios "Inreko" vana reklaamiga jäl-

le "Eesti uuele liinile". Kui-das sellist reklaamikasutust hinnata?

"Inreko" asedirektor Neddy Kramer:

"Enamik meile tuttavaid signatuure, muusikalisi ja kunstilisi lahendusi, mis praegu raadios ja televisioo-nis "Estonian New Line'i" propageerivad, on omal ajal meie tellitud ja kinni maks-tud. Telereklaamis on küll kuhugi kadunud sinimust-valge romb kui soomlastele mittevajalik. On see kauba-märgi muutmine, ei oska öel-da.

Seni pole lõpuni otsusta-tud, kes on "Estonian New Li-ne'i" kaubamärgi omanik, seda saab otsustada ainult kohus. Aga selles valdkon-nas on Eesti ja Soome sea-duste vahel väikesed käärid. Pealegi ei ole see, mis meie kohus otsustab, kohustuslik Soome poolele. Siin saab ko-

hus otsustada ainult kauba-märgi Eesti pinnal kasutami-se üle.

Meile tundub, et meil on õigus. Nemad tegid aga mini-maalselt kulutusi, et kasuta-da hästi sissetootatud rek-laami ja kaubamärki."

Advokaadibüroo "Heta" vandeadvokaat Kaido Pih-lakas:

"Minu andmeil on reklaami tellinud "Inreko". Seda ei ole õigust kasutada kellelgi tei-sel, kui pole vastavat kokku-lepet. Reklaamiklipp on in-tellektuaalne omand. Kui keegi seda tahab, peab ta selle ära ostma.

Esiialgu ei pöörata selliste asjadele tavaliselt tähelepa-nu, peetakse neid mitteoluli-seks. Sama lugu võib juhta-da näiteks viinapudelilistide vms-ga. Arvan, et see on võõ-ra vara ebaseaduslik kasuta-mine."

Madli Vitismann

Teede- ja Sideministeeriumi pressiteade

21. aprilli pärastlõunal kella nelja paiku avastas Eesti Veeteede Ameti laevaliikluse kaldaradarijaam Tallinna lahe sadamate vahel kurseeriva laeva, mis ei vastanud ühele-gi väljakutsule. Rannavalve koordinaatsiooni-keskus andis korralduse rannavalvelaevale "EVA-007" tundmatu laeva peatamiseks. Kohe informeeriti ka piirivalve- ja tolliame-tit. Kinnipeetud laev osutus Soome kala-traaleriks "Carmel", millel puudusid mitmed vajalikud laevadokumendid.

Veeteede ameti Tallinna sadamate kapteni

ja piirivalveameti korraldusel laeva väljumi-ne peatati. Täna pärast ettekirjutuste täit-mist ja vastavate trahvide tasumist sai laev väljasõiduloa. Laeva kapten Keijo Hedin põhjendas juhtunut oma puudulike tead-mistega Eestis kehtivatest vastavatest nor-matiivaktidest.

22. aprillil 1994

Toimetuselt.

Võib arvata, et kaadri taha jäi hulk huvita-vaid selklusi.

Teede- ja Sideministeeriumi pressiteade

18. aprillil määrati Teede- ja Sideminis-teeriumi kantsleri ametikohale Ruth Mar-tin. Ta on lõpetanud Tartu Ülikooli majan-dusteaduskonna ja töötanud Teede- ja Si-deministeeriumi valitsemisalas alates 1981. aastast, viimased 4 aastat Teede- ja Sidemi-nisteeriumi ökonoomikaosakonna juhataja-na.

Vastavalt pooltevahelisele kokkuleppele jätkab senine kantsler Nathan Tõnnisson alates 18. aprillist tööd asekanclerina. Tema funktsiooniks on endistviisi kõik merendusega seonduv.

Jälle reostus nädala lõpuks

Õöl vastu pühapäeva, 24. aprillil, avastati Kopli sada-mas "Scantransi" terminaali kütust tankiva "Ookeani-le" kuuluva supertraaleri "Tamula" juures järjekordne merereostus. Rannavalveta-lituse juht Kalle Pedak, kui-das seekord korjätööd läk-sid?

"Kolmekrossiooperi" sain Viljandis, kuhu sõitnud olin, sellest hoolimata igatahes lõ-puni vaadata.

See on teine suurem reos-tus pärast "Kihnut". Aga olu-

luse osa sai praktiliselt kohe ära korjatud. Pind ei ol-nud liiga suur ja päike ka aurustas teatud komponen-te. Kaide alt ja nurkadest võetakse nüüd veel. Paberite järgi on kütuse hulga vahe 40 t, aga kõik andmed täp-sustuvad. Analüüsi vastu-seid veel ei ole.

Asja uurib praegu kaks kom-isjonit, nii mereinspekt-siooni kui meie oma. Ka vii-mases on sees keskkonna-kaitsega tegelev inimene.

Laeva korpuses öeldakse

olevat pragu. Leket märgati laeva poolt. Aga terminaali peaks ikka ise ka jälgima. Ja üldse saab seda terminaali-ks nimetada ainult väga suure fantaasiaga inimene. Ligi ei pääse, ja ei mingit korrashoi-du.

Reostusest teatamisel ka-sutati muuseas jalaposti, ja see polnud mitte teatajate, vaid me suure ja võimsa side-süü, kus just sel ajal telefo-ninumbreid hakati seitsme-kohaliseks tegema."

26. aprill Mari Vamba

pole, politseil tuleb mujalt ot-sima hakata.

7. aprillil on samast sada-mast "ula peale läinud" ühe eraisiku paat. Kohalik konsta-bel tegi kindlaks, et teo "autoriks" on 30-aastane ko-halik elanik, kes leiba teenib valvuri (!) ametit pidades.

25-aastane tallinlane avastas, et 13. ja 17. aprilli-päeva sees on paadikuuri üks lõhutatud tema Suurupis asuvas talus. Politsei kuulu-tas punase metallikarva ja alt hõbedase "Kazanka 5M3" koos oletatava vargaga tagaotsitavaks. Paadi ninas oli kaks pinki, taga üks pikk dermantingiga kaetud iste ning roheline bensiinipaak.

Paat oli üsna uus, väljalas-keaasta 1991.

Varsti tuleb kõigi ennu-stuste kohaselt jälle suvi, ka vee peal liikuvate inimeste arv mitmekordistub. Sellega seoses on oodata igasuguste merega seotud atribuutika varguste kasvu. Harju polit-seiprefekt Herman Simm lu-bas aegsasti kaatri vette las-ta ja ühedamini maakonna vetel kontrolli teostama ha-kata. Profülaktikaks on põh-just küllaga — kogu meie rannik on täis kaitsealuseid saari, kus pesitsemas linnu-riik. Keelatud ajal ja kohas ei kavatses politsei kedagi har-uldast loodust häirima las-ta.

Küllike Rooväli

USA RANNAVALVES

16. märtsil algas Tallinna lennujaamast meie tutvumisreis Ameerika Ühendriikide Rannavalvesse. Seda oli plaanitud juba üle aasta, aga tek sai alles nüüd. Ega reisimine nii kaugele odav ole ja USA-s on riigiorganitel rahaga ka kitsas nagu meilgi. Rannavalvel sellist kulu eelarvest teha ei lasta ja

vanust mõõdetakse juba saanditega (rannavalve asutati 1790. aastal), siis on jõutud üsna palju kõige selle näitlikustamiseks ja paremaks mälus talletamiseks ka paberile panna. Meile anti sellest kaasa kenakene hulk, mille kogukaal vistidi lõpuks jõudis paarikümne kilo ligi — mõlema ameti jaoks.

valve 5. regiooni peakorter. Kokku on USA-s 10 regiooni. Norfolkis alustasime jällegi ülevaatega rannavalve tegevusest, vahenditest ja paljust muust, aga seda juba regiooni peakorterist vaadatuna.

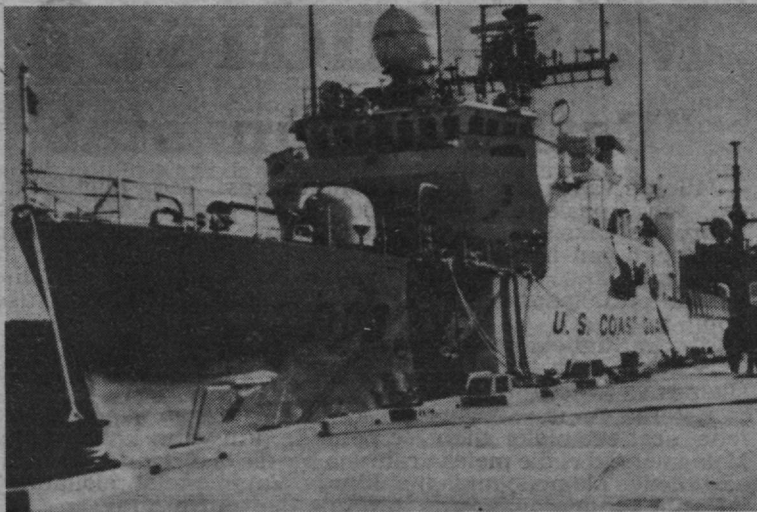
Regioonil on oma operatiivkeskus, millest koordineeritakse rannavalve tegevust kogu regioonis. Selle põhisuunaks on inimeste päästmine ja see täidab neid kohustusi, mis lasuvad riigi merepäästkeskusel vastavalt 1979. a. mereotsingute ja -pääste konventsioonile. Üheaegselt on keskusel vahis kaks meest ja tehniliselt on see varustatud hästi. Nähtu taustal on meie rannavalvel kindlasti kasvuruumi, kuid ega selles midagi ootamatut meile polnud.

Järgmine regiooni üksus, mis ennast tutvustas, tegeleb meremärkide korrashoiuga. Neid on regioonis ligi seitse korda rohkem kui Eestis kokku, aga eks riik ole neil kah naituke suurem. Julgen öelda, et navigatsioonimärgistuse moderniseerimine, millega Veeteede Amet alustas, on tehniliselt kaasaegsem kui USA-s kasutatav süsteem. See ei kehti küll hetkeselise kohta, siin on vastupidi.

Järgnes tutvustus nendelt meestelt, kes vastutavad rannavalve selle tegevuse eest, mis tuttav filmidest ja pakkus erilist huvi meie piirivalvajatele. Need on mereoperatsioonid võitluseks ebaseadusliku immigratsiooni ja narkootikumide veoga ning järelevalve majandustegevuse üle.

Pärast lõunat jätkus tutvumine regiooni meresõidu ohutuse teenistuses. See on üksus, mis tegeleb laevade inspekteerimisega. Nii tehniline seisund, last, dokumentatsioon kui mehitamine — kõik allub kontrollile selle teenistuse eestvõttel. Peale selle veel laevaliikluse kontroll, alkoholi ja narkootikumide mittekasutamise või kasutamise tuvastamine laevapereliikmetel. Lisaks ka reostustõrje operatsioonide korraldamine. Ei julge öelda, et see just meie saabumiseks telliti, aga samaks päevaks oli sellel teenistusel reostuse tõrjumisega tegemist kuhjaga. Ühelt laevalt oli vette sattunud hulk kütust ja staabi istung ei olnud meie jaoks lavastatud, vaid päris ehtne.

Kolmapäeval tegime tutvust mitme rannavalvelaevaga, mis seisid rannavalve Portsmouthi tugibaasis ja millel tehti reisivahelist, kui nii võib nimetada, remonti ning hooldust. Loomulikult näidati ka tugibaasi ennast. Pärast lõunat oli tutvumine rannavalve grupiga. See on tasand, mis asub regiooni ja jaama vahel. Seda tutvustati Hampton Roads'i grupi näitel, mis asub samas paigas kus Portsmouthi tugibaasi. Lihtsustatult võib öelda, et grupp on regiooni minimudel. Nii tegevuspiirkond kui vahendite hulk on väiksem, aga tegevus on samasuunaline. Ja ega see eriti teisiti olla saagi, sest regioon koosneb mitmest grupist. 5. regioonis on seitse gruppi.



Ameerikas on, mida kadestada.

Grupi koosseisus on omakorda mitu jaama, mille kasutada üks või mitu laeva või kaatrit. Ühe kaatriga tehti meile väike merereis, et saaksime ülevaate Norfolkis sõjalaevastiku baasist. Seal on ikka seda varandust koos küll. Ainuüksi lennukiema-laevade lugemisel läks arvepidamine segi, rääkimata aatomilaevade ja muust laevastikust.

Neljapäevases programmis oli teekond tagasi Washingtoni, aga seda läbi Baltimore'is asuva rannavalve laevaremonditehase. Kuna rannavalve ei ole suur ega eriti rikas organisatsioon, seda muidugi USA oludes, siis kasutatakse rannavalvelaevade eluea pikendamiseks renoveerimist. Seda tehakse just selles tehases ja see töö on ikka põhjalik küll. Pärast umbes 25-aastast kasutamist võetakse laev täiesti osadeks. Sellesse ei jää liksaks kerele ja pealishitusele midagi. Kui kere ja pealishituse detailid on kontrollitud, roostetanud, deformeerunud või muidu ebakvaliteetsed uute vastu vahetatud, siis läheb tegevus edasi nagu laevahituse puhul. Seadmed, mis töökorras, paigaldatakse

uuesti laevale; mis töökorras pole, asendatakse. Kaablid asendatakse täielikult. Tulemuseks saadakse laev, mis teenib jällegi umbes 25 aastat. Ja seda ligi kolm korda odavamalt kui täiesti uue aluse ehitamise puhul.

Reedel saime kokku Eesti suursaadikuga ja tööpäev möödus rannavalve peakorteris. Tehti kokkuvõtteid ja räägiti sellest, mis kerks üles eelnenud päeval — mille kohta olime palunud täiendavat selgitust. Seal toimus ka külaskäigu ametlik lõpetamine.

Mitteametlik lahkumisõhtu peeti väga meeldivas seltskonnas. Meid palus endale külla USA rannavalve kapten Thomas Omri, kes on eestlane nii sünnikoha kui emakeele järgi. Praegu töötab ta rannavalve peakorteris ja andis meile selgitusi kõigi kolme peakorteris möödunud päeva jooksul.

Vaatamisväärsustest Washingtonis nii palju, et seestpoolt sai ära näha nii Kapitooliumi kui Valge Maja. Peale selle veel hulk USA pealinna tähtsamaid kohti.

Tagasi Tallinna jõudsimel 27. märtsil.

Tarmo Ojamets



Eesti delegatsioonil õnnestus end pildistada Valge Maja aia taga.



aga ka Kapitooliumi ees.

oodata tuli, kuni leiti raha erifondist.

Tutvuma sõitsid Annika Velmer ja Rick Klipich USA Sõjaväelise Kontaktgrupist, nemad olid meie saatjateks. Nced, kellele taheti USA Rannavalvet näidata ja kes ise sellele vastu ei püüdnud, olid neli kaptenit — Tarmo Kõuts ning Ants Toomepuu Piirivalveametist ja Kalle Pedak ning allakirjutatu Veeteede Ametist.

New Yorgi lennujaamas ühines meiega veel üks saatjatest — Michael J. Brennan USA Rannavalvest. Neid inimesi, kes meiega ühendatud riikides tegelesid, oli muidugi palju rohkem. Aga eelnimetatud kaks meest olid põhitegijad ja nendele kuulub loomulikult meie suur tänu.

Nad teadsid, mida ja kuidas teha ning kõik kaksteist päeva said mööda ilma viperusteta ja edukalt.

Esimesed kaks tööpäeva möödusid Washingtonis, USA Rannavalve peakorteris. Nende jooksul tutvustati meile rannavalve ülesandeid, struktuuri ja selle üksuste omavahelist toimimist. Anti ülevaade kasutusel olevatest tehnilistest vahenditest, personali ettevalmistamisest teenistuseks rannavalves, probleemidest, millest pole puudu ka Ameerikas, ja paljust muust. Kuna tegemist on organisatsiooniga, mille

Teist nädalat alustasime juba Yorktownis. Seal asub rannavalve õppekeskus, mis ühendab endas paarikümme erinevat kursust, seda nii suunitluselt kui kestuselt. Selleks ajaks, kui meie seal olime, oli õppimist rannavalve ohvitserikandidaatide kursusel alustanud meie rannavalvetalituse spetsialist Anti Laiv. Temal tuleb teadmisi taga nõuda neli kuud, enne kui Veeteede Amet oma esimese ameerika haridusega rannavalvuri tööle saab. Naiste võrdne õigus tegevteenistusele on Ameerikas kindlasti palju märgatavam kui Eestis. Omapärasena tundus töö, et nii rannavalve ohvitseride kursuse ülem kui tema asetäitja on naine.

Õppekeskus on hästi varustatud. Kursuslased alluvad sõjaväelisele korrale. Neid õpetatakse kasutama ja teenindama just seda tehnikat, mis on rannavalve käsutuses ning treenitakse tegutseda just nii, nagu seda peab tegema teenistuses. See tähendab, et iga kursus on väga täpse suunitlusega ja teenistuse jaoks jooksul teeb rannavalvur läbi mitmed neist.

Järgmisel päeval tutvustime rannavalve regionaalse tasandiga. Sedapuhku Norfolkis, kus lisaks sõjalaevastiku baasile asub ka ranna-



Ametlikul vastuvõtul



ja perekond Omri juures kodus.



BIMCO (The Baltic and International Maritime Council) seminari üks lektor oli kaugsõidukapten MICHAEL GREY, teemadeks laevanduse areng ning meresõiduohutus.

Praegu on Michael Grey rahvusvahelise laevanduse ja äriväljaande "Lloyd's List" üks juhtajakirjanikke. Enne seda toimetas ta ajakirja "Fairplay International Shipping Weekly", ta on ka "Lloyd's of London Press'i" toimetaja ning teinud merendussaateid raadiole (kaasa arvatud BBC rahvusvaheline programm), toimetanud ja kirjutanud merendusraamatuid.

Ta ise ütles, et tema töökoht on maailmamerenduse südames Londonis, kuhu tuleb kokku informatsioon kogu maailmas toimuvast ning seal on parimad võimalused merenduse arengust ülevaate saamiseks.

Kuhu siis liigub maailma merendus?

"Praegu käib meritsi üle 90% maailma kaubandusest, mis tähendab, et laevandus ja meretransport on maailmale eluliselt tähtsad. Hoolimata raskustest, mis tekkisid tehnika kiire arenguga (ületonnaaz), on edasimineku märgatav ja jätkuv. Laevanduses on toimunud tähtsad struktuurimuutused, mis mõjutavad laevade kasutamist.

Maailmamerenduse südamest

Laevandus on tegelikult teenindusharu, ta ise ei too da väärtusi, seega on see otseselt sõltuv üldisest kaubanduse arengust.

Viimase aja tehnoloogiline areng on kaasa toonud suuri muutusi, see on võimaldanud laevade produktiivsuse tõusu.

1960. aastateni, kui ma veel ise merd sõitsin, olid ookeanilaevad maksimaalselt 10–15-tuhandetonnised. Laev, mis töötas Euroopa–Austraalia liinil, tegi aastaks kaks reisi Austraaliasse või Uus-Meremaale. Veeti enamasti puistkaupa, mis oli sadamas ees ootamas. Vaja läks väga palju inimjõudu, suured sadamataoliste hulga toimetasid kaupa laeva ja laevast. Igal laeval olid oma kraanad ja poomid, meeskonnad olid suured — 50–60 meremeest.

1960. aastate lõpul, kui ilmusid konteinerid, algasid kiired muutused. Üleminekut konteinerivedudele võiks laevanduse arengu seisukohalt lugeda sama tähtsaks kui kunagist üleminekut purjelt aurujõule. See tähendab seda, et suur kaubalaevastik, mis enamikus oma tööajast viibis sadamates, on asendunud veelgi suurema ja efektiivsema konteinerlaevastikuga, mis veab aastaks kümneid kordi suurema kaubakoguse kui eelkäija. Inimjõudu kasutatakse kahel korral: kui tootjaettevõtte kaup konteinerisse pannakse ja kui sihtkohas see välja võetakse. Läbivedu (through transport) on murranguliselt laevandust, kaubatõttlemist ja eriti sadamaid ümber kujundanud.

Selle tagajärjeks on suure

hulga täiesti korralike laevade osutamine äkitselt tehniliselt mahajäänuteks. Sama lugu on tankeritega. Kõige markantsemaks näiteks on siin minu meelest "Shell"-firma õnnetus: nad tellisid mitu tankerit, aga asjatundmatusest tehtud valearvestuste tõttu tuli need paari aasta pärast vanarauaks müüa.

Uuema põlvkonna konteinerlaevad, mis mahutavad 4000 konteinerit, saavad hakkama 15 mehega. Varem oleks samavõrra tööd teha suutnud kümme laeva pooleks meremehega. Rääkimata sadamate tumberkorraldamisest. Ka seal teeb praegu 10 meest endise saja töö ära.

Tankerid ehitatakse 5–6 korda suuremad, samal ajal on suurenenud spetsialiseerumine laevanduses.

Meresõit on olnud *internationaalne* kogu aeg, aga sellist mastaapi pole kunagi olnud. See on muidugi seotud ka tööstuse arenemisega. Traditsioonilised tööstusriigid on oma positsioone loovutanud, majandus, ka laevanduse uued võimsad lipuriigid, on laiuli nihkunud. Taiivan, Korea, Brasiilia, ka Hiina on olnud uskumatult edukad oma laevanduse arendamisel tänu madalatele hindadele. Kõige tuntavam on viimastel aastatel arenevate maade tööjõu tung turule.

Ühest küljest aitab odav tööjõud laevaomanikel raha kokku hoida. Teisest küljest võib see tuua probleeme, mida me praegu veel ei näe. Kui meil on järsult langenud meremehe elukutse populaarsus, ei ole meil varsti ka rahvuslikku ohvitserikaadrit. Sellest on räägitud. Aga

kust tulevad kaldaspetsialistid? Kes hakkab istuma agendifirmades, kindlustuses, riiklikes ametites? Kust võetakse näiteks sadamakaptenid? Äkki saab järgmiseks Londoni sadamakapteniks hõbemäe filipiinlane? Ja siis eestlane? Raske on merearmeteid maal ilma meresõidukogemusest pidada.

Millised on praegusaaja põhiprobleemid?

"Neid võiks jaotada kolmeks:

Esiteks inimeste probleemid: väljaõppetasete erinevus, meremeeste puudus, keele- ja kultuurierinevused, üleväsimus jt. Näiteks lõpetas India riikliku merehariiduse toetamise, sest õpetati välja rohkem meremehi kui riigile endale vaja. Keeleküsimused viisid näiteks "Braeri" õnnetusele, tuleb ette juhtumeid, kui laev ja kaldateenistus ei saa üksteisest aru jne.

Teine oluline valdkond on keskkonnakaitse, *green*: õli-reostus, jäätmed, ballastvete probleem (arvatakse, et see on Kanada Suurel Järvistul põhjustanud mõne kalaliigi hiigelsuureks kasvamise), punkerdamine. Sellele valdkonnale osutatakse tulevikus kindlasti erilist tähelepanu.

Ja kolmandaks on globaalprobleemid: põgenikud, narkootikumid, alkohol, kaitse piraatluse ja terrorismi vastu.

Kujutage vaid ette selle saksa kapteni olukorda, kes tuli Dunkerque'i oma 9-liikmelise filipiinlastest meeskonnaga, kaasas 9 Lõuna-Aafrika põgenikku. Neil lihtsalt polnud võimalik neid kuhugi maha panna!

Isegi alkohoolikute lahtilaskmine on keeruliseks

muutunud.

Väikesearvulised meeskonnad ei suuda ennast enam kaitsta. Muidugi rünnatakse nüüd laevu, selle asemel et minna rõõvima pank, kus on igasugused turvasüsteemid ja oht kinni jääda suur.

Tulevik?

Tulevikus on näha ette muutusi tehnoloogias, erilist tähelepanu hakatakse ilmselt osutama suuremale ohutusastele nii ehitamisel kui keskkonnakaitsemeetmete järgimisel. Kindlasti karmistatakse seadusi ning tugevneb järelevalve, oodata võib spetsialiseeritud laevade uute korpusetüüpide väljaootamist ning jouseadmete arengut. Mõned laevatüübid ilmselt arenevad edasi suuremööduliseks, teenindus peab muutuma tunduvalt efektiivsemaks, sest meeskonnad on väikesed ja suuremaks nad ei lähe. Ja üks on kindel: miski ei lähe odavamaks. Rahapuudus saab takistama nii mõndagi potentsiaalset turulepürgijat. Kujutate ette, et omal ajal, kui me lõpetasime kõrgkooli, võtsime koos kahe kaaslasega ette tõelise äfääri (äri?): ostime tuttuue 15 000-tonnise laeva. Saime riigi garantii, laenasime, lõpuks pidime ise kolme peale sisse panema vaid 2000 naela.

Mulle tundub, et laevandus on pikaajalisest möönast üle saamas, paremad ajad peaksid ees olema. Mis nusse endasse puutub, siis kunagi tahaksin leida aega meresõidu ajaloo tegelemiseks. See on niivõrd põnev."

Reet Naber

Kas Aafrika või Eesti rannik?

Mõned aastad tagasi, kui veel meremeheametit pidasin, käisin tihti Lääne-Aafrika sadamates. Kui Euroopa kaldad jäid ahtri taha ja Casablanca ning Dakar olid vasakult pardast mööda libisenud, jõudsin ehtsasse Aafrikasse — see tähendas seda, et võis välja otsida tam-tam trummi kaldaga sidepidamiseks. Kuigi teatmeteoste järgi oleksid ka Musta mandri raadiojaamad pidanud vahti pidama, aga see oli kirjas ainult paberil. Tegelikult valitses seal meresides täielik anarhia.

Eestile kui mereriigile on rahvusvaheliste lepetega pandud mereside valdkonnas teatavad kohustused tagamaks inimelu ohutust merel. Need on: pidada ööpäevaringelt raadiovahti rahvusvahelistel väljakutse ja hädasignaali sagedustel; edastada navigatsiooninfot Läänemere piirkondade süsteemi osana raadiotelefonirežiimis; edastada navigatsiooninfot, ilmataateid ja ka jääinfot rahvusvahelise süsteemi NAVTEX osana kitsaribalise tähttrükkimise meetodil automaatrežiimil.

Eestis nagu ka mujal endises NSV Liidus toimis totter süsteem, kus igal ametkonnal olid oma sidevahendid. Nii oli ka meil kolm ettevõtet, kel olid raadiojaamad — RAS Ookean, RAS Eesti Merelaevandus ja Kalandusliit. Esimesena "läks hingusele" Mii-duranna raadiojaam — muutusid Kalandusliidu

funktsioonid ja finantseerimisallikad ning raadiojaama ülal pidada enam ei jõutud. 15. märtsil k.a. suleti RAS-i Ookean raadiosõlm, sest endine omanik tahab tagasi saada oma maja, kus asus vastuvõtukeskus. Nüüd on ka laevanduse raadiosõlme majadele nende endised omanikud tagasisaamise taotlused esitanud ja võib arvata, et lähemal ajal need ka rahuldatakse. RAS-i Eesti Merelaevandus juhatus peab juba ammu plaani raadiosõlm laevanduse koosseisust välja viia, sest pole laevandusettevõtte asi sidet pidada — selleks on kogu maailmas sideettevõtted. Ja tavaliselt on need "Telekomi" egiidi all. Võtame näiteks meie kõige ligema naabri — Soome. Nende "Telekomis" on mereside osakond, mis tegeleb nii tehnoloogilise kui ka kommerts-raadioside korraldamisega merenduse tarbeks.

Eesti Veeteede Amet on juba üle kahe aasta püüdnud koordineerida ühtse Eesti mereraadiosüsteemi loomist, mis aga pole õnnestunud, sest kõik osapooled lootsid, et vana süsteem püsib veel mõne aja elus ja üks edaspidi näe. See "edaspidi" aga jõudis kätte õige kiiresti. Veeteede amet tellis ülalmainitud rahvusvaheliste lepete täitmiseks neli sidekanalit Eesti Merelaevanduse raadiosõlme käest. Kui suletakse viimane mereraadiosõlm (siin ei saa arvestada Kalandusliidu väikeste kohalike

kaldajaamadega), siis saab ka Eesti rannik sarnaseks Aafrika omaga — meremehe raadiokutse jääb hüüdja hääleks kõrbes — pole, kes vastaks.

Viimasel nõupidamisel 7. aprillil k.a. leiti, et oleme jõudnud viimse piirini ja ühtne mereraadiokeskus tuleb luua. Kuna ükski ametkond ei soovinud vabatahtlikult enda peale võtta selle loomise vastutust, leiti, et õigem oleks pöörduda alguses teede- ja sideministeeriumi poole selle küsimuse otsustamiseks ja vajaduse korral edasi valitsuse poole, sest vahendeid tuleb leida ka riigi eelarvest.

1. veebruaril 1999 käivitub lõplikult Ülemaailmne merehädaja ja ohutussüsteem (Global Maritime Distress and Safety System — GMDSS), mis jagab kõik maailma mered neljaks piirkonnaks — A1, A2, A3 ja A4, vastavalt sidekorraldusele. Piirkonnas A1 peab ala olema kaetud ultralühilaine (ULL) sidega koos võimalustega teha digitaal-selektiivset väljakutset nii laevadelt kui kalda poolt, mis annab võimaluse praktiliselt momentaanselt teatada hädaolukorras lihtsa nupuvajutamise. Soome ja Rootsi on juba alates 1. jaanuarist 1993 võtnud vastutuse oma A1-piirkondades. Ka Eesti Veeteede Ametis on olemas mitme firma eelprojekt-pakkumised ULL-Eesti sidesüsteemi loomiseks, kuid asi seisab siiani fi-

Meist maailmale

ITF annab välja oma bulletin, milles avaldatakse ka meremeeste kirju kogu maailmast. Ühes neist on kaks kirja Eestist. On ehk huvitav teada, mida maailmaorganisatsioonile meie oludest teada antakse. Tõlgitud on need ITF-i venekeelsest ajakirjast.

Üks laevamees on olnud Udevallas, külastanud sealset meremeeste keskust ja avastanud ITF-i olemasolu.

"Olen vene meremees, lõpetanud Odessa merekooli, olen ametiühingu liige. Pärast Nõukogude Liidu lagunemist on töötingimused muutunud tunduvalt halvemaks just moraalselt küljest. Vanad bürokraadid on kõik alles. Meile ei anta kodakondsust, kuigi meie pered elavad Eestis juba ammu. Maksame oma sissetulekute 50% makse. Töölepinguid täidetakse ainult osaliselt. Ametiühingud sõltuvad täiesti administratsioonist. Meie elu on raske ega tea, mis homme saab."

V. L., Tallinn, Eesti.
"Olen töötanud laevas üle 15 aasta ja ITF-st sain alles hiljaaegu teada — et see üldse eksisteerib, et on organisatsioon ja inimesed, kes ausalt aitavad meremehi ning mitte ainult sõnadega. Olen 14 aastat olnud Eesti Merelaevanduse laevade pootsmaniks ning maksnud makse ametiühingu ülalpidamiseks, mis koosnes üksnes kommunistlikus vaimus kasvatatud tsinovnikute, kes oskasid töötada ainult keelega ja muretsesid ainult oma taskute materiaalse väärtustega täitmise eest; need olid meremeeste arvel teenitud. Neile ametiühingutele oleks hirmus ebamugav, kui meil oleks olnud ligipääs tõelistele ametiühinguorganisatsioonidele, mis kaitsevad meremehi laevaomanike omavoli eest.

Praegu töötame me paralleelregistrissse registreeritud laeval, kus pole mingeid raskusi laevaomanikuga."

A. P., Tallinn, Eesti.

Tõlkinud Reet Naber

nantseerimisallika leidmises. Kuna Eesti teenib merelaevanduse pealt kaunis suure hulga oma eelarvest, siis peaks leidma vahendeid meresõidu ohutuse tagamiseks meie vetes, sest maailma merendusringkondades jälgitakse väga tähelepanelikult olukorda ja kui mingil määral pole ohutus tagatud, suurenevad tunduvalt ka

kindlustuspreemiad ning vähenevad tulud. Sellega sunnitakse riike merendusele suuremat tähelepanu pöörama. Ja on tuntuud tõde, et kui pole sidet, pole ka täielikult tagatud meresõidu ohutus.

Eesti Veeteede Ameti mereside ja navigatsiooni osakonna juhataja Kaarel Aare

Meremeeste Liidu paradoksid

(Algus 1. lk.)

kule, aga kui too meremees on saanud kodakondsuse teenete eest või ka lihtsalt ebaausal teel ja ei oska sõnagi eesti keelt? Laevandusest tulevad dokumendid alla inglise keeles! Jne. Kõige selle kohta sobib hästi. Ants Malmeti lause: "Kui meid rohkem on, siis on jõud ka taga — küll nad siis meid kuulavad!"

Põhiettekande teine oluline küsimus oli Mereklubist kõige laiemas mõttes meremeeste kultuurikeskuse kujundamine, mida haldaksid kõik asjasthuvitatud merendusorganisatsioonid. Kogu maailmas võetakse seesugust asutuste ülalpidamiskulude katteks igalt sadamasse tulevalt laevalt väiksest maksu. See eeldab Rahvusvahelise Tööorganisatsiooni (ILO) 163. konventsiooni ratifitseerimist Eesti riigi poolt. Asja on niikaugale aetud, et ILO Eesti Nõukogus Marju Lauristini eesistumisel on vastavad dokumendid vormistatud, eelnõu projekt on valitsusse jõudnud. Seal nõutakse: esitage konkreetseid kalkulatsioone, kui palju raha saaks sadamas käivalt laevadelt, kui palju toetavalt organisatsioonidelt. Selle paberi kokkupanemiseks praegu tegeldakse, siis saavad asjad edasi areneda.

Üks liidu seadusandlikke initsiatiive on olnud Meremeeste Seaduse tegemine, mille projekt esitati aastat kolm tagasi ühe riigikogu liikme kaudu kõrgeimasse seadusandlikku organisatsiooni — endal esitamise õigust ju ka ei ole. Riigikogust läks see veeteede ametisse seisukohavõtuks, ja seal see Ants Pärna sõnul sahtlisse pandudki. Koosolekul oli kohal veeteede ameti jurist Jüri Nuut, kes omal ajal oli ise projekti autoreid. Meremeeste liidu mehed arvasid: nüüd ongi projekt vananenud, sest hr. Nuut pole tahtnud tasuta seda uute seadustega kooskõlla viia. Jüri Nuut arvas hoopis: esiteks, õigusloome nagu lelutaminegi ei ole kellegi töökohustus, ja teiseks,

seda seadust ei ole praegu üldse enam vaja. Tegemise ajal ei olnud olemas ühtki Eesti Vabariigi tööstuslikku seadust, nüüd on kõik vajalikud olemas. Neis sisaldub ka kõik see, mida meremeestele tarvis. Eesti ajal polnud noid üldisi seadusi, ja meremehed olid lihtsalt aktiivsemad kui teiste alade inimesed, ja tegid Meremeeste Seaduse. Mujal maailmas on need säilinud pigem inertsist.

Tõepoolest, kohalolijad ei osanud hr. Nuudi korduvate küsimuste peale nimetada mingeid õigussuhteid, mis meremeestel oleksid reguleerimata, kõike vajalikku saab sätestada kollektiivlepingus. Nõusse temaga siiski ei jäädud: kui mitte millekski muuks, siis vähemalt selleks ajaks olevat vaja oma, Meremeeste Seadust, et tavaline meremees tohutut hulka keerulisi õigusakte lappama ei peaks, vaid kõik temale vajalik ühes kohas ja arusaadavas olekus käepärast oleks.

Mingeid otsuseid koosolek muidugi vastu võtta ei saanud, paratamatult jäi alles ka vana volikogu. Lubatigi infobülletään tegeva hakata ja meremeestele kätte saata, nii et sügisel üks tõeline üldkogu kokku tahaks tulla. Selleks ajaks püütakse ka liikmeskond täpselt määratleda ja ballast välja jätta.

Üks praegusest volikogu liikmetest, "Suure Tõllu" kapten **Olaf Vaarma**, staažikas meremees, kannatas mis ta kannatas, aga lõpuks plahvatas välja, et on juba häbi selles volikogus olla — ei saa ennast ära ka likvideerida, sest keegi ei tule kokku. "Olen tulinud pulmkindral olemast. Kui saaks suurt kogu kokku, valiks uue noorema volikogu; laevades peaksid kindlasti olema usaldusmehed."

Kui keegi ühel hetkel poleemikahoo lausus: "Kuni ühiskondlikku vajadust liidu järele ei ole, minge, mehed, laialil!", kostis otsemaid vastulause: "Meremehed tahavad liidus olla!"

Mari Vamba

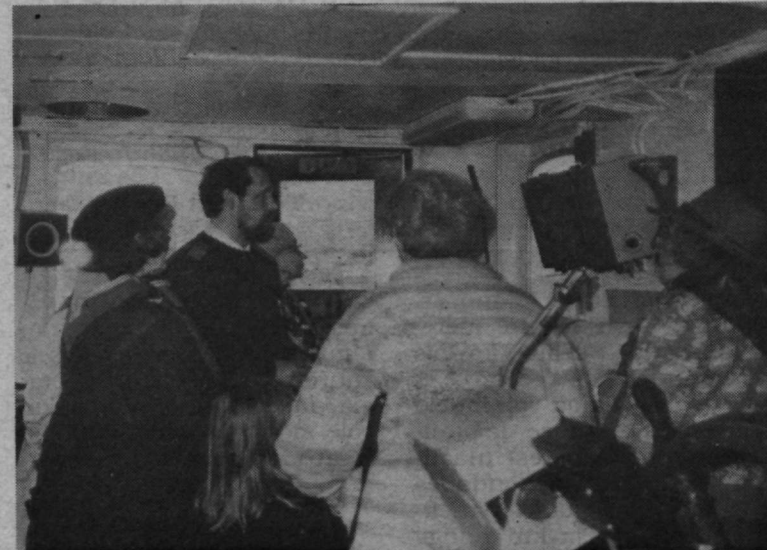
Mereõhk teeb vabaks

Merehariduskeskuse esindajad ning Tallinna Kommertsgümnaasiumi vilistlaskogu pidasid järjekordse nõupidamise õppelaeval "Linda". Kogu eestseisja **Asta Kiitam** tutvustas Riigikogu kultuuri- ja hariduskomisjonist saadud kirja, milles teatatakse, et seal mõistetakse ja toetatakse kommertshariduse andmise jätkamist Eestis. Selgub, et tõelist keskastme äriharidust meil ei anta. On Kõrgem Kommertskool, mille rektor **Madis Habakuk** osales nõupidamisel ning väljendas oma üllatust ja rõõmu selle üle, et mõtted kommertsgümnaasiumi loomise üle liikumas on. Endine Kommertskooli, praegune Merehariduskeskuse maja on sellise kooli jaoks sobiv ja järjepidevski säiliks, meremajanduse-alane väljakoolitamine pole paljudel aladel oieti veel alanudki, nii et ka see probleem saaks lahenduse.

Seekordne arutelu oli eelmistega võrreldes äärmiselt asjalik. Ju pani mereõhk mõtted laiemalt liikuma.

Kapten Felix Hiimäe oli külalishanke võrustaja, samal ajal valmistuti mereleminekuks.

Reet Naber



Kommertsgümnaasiumi vilistlased "Lindal".

Mehed on need, kes laevad üle vee viivad

16. aprillil õnnistati Kaarli kirikus **Eesti Mereväelaste Kogu lipp**. Tallinna praostkonna praost **Gustav Piir** ütles saatesõnadeks: "Eesti Mereväelaste Kogu on siia tulnud, et paluda Jumala õnnistust, et Jumal annaks

seks või kursuse kordamiseks. Seal pannakse põhirõhk määrustikele, rivile, laskmisele, topograafiale, piirivalve üldfunktsioonidele, seal on ka isamaaline kasvatus ja füüsiline ettevalmistus. See periood kestab meie

vas, sidevahendite kasutamise laevas jm. Pidevalt käiakse laevadel praktiliselt. Üldiselt on mehed niivõrd kogenud merelkäijad, et põhimõtteliselt on paljus tege mist nende mälu värskendamiseks. Loomulikult on nad Vene piirivalvega kokku puutunud, me teeme ju põhimõtteliselt sama tööd, vahe on ideoloogias, süsteemis.

Peale selle oleme me nüüd esimest korda pärast sõda ette valmistamas *kaitsevää merejõududele madruseid*. Oleme koos Merejõudude juhatajaga välja töötanud 2-kuulise teoreetilise ettevalmistamise programmi neile 15 madrusele, kes nüüd mereväkke suunati. Nendega on see häda, et nad pole mere ja laevaga enne kokku puutunud. Nad on koos meie põliste meremeestega Narva-Jõesuu õppekeskuses, kus teevad noorsõduri väljaõppe läbi, maist peaksid meil siin koolis olema. 478 tunniga peaks neist tulema enam-vähem normaalsed madrused, väljaõpe koolis vaheldub teenistusega laevas ja siseteenistusega samuti koolis.

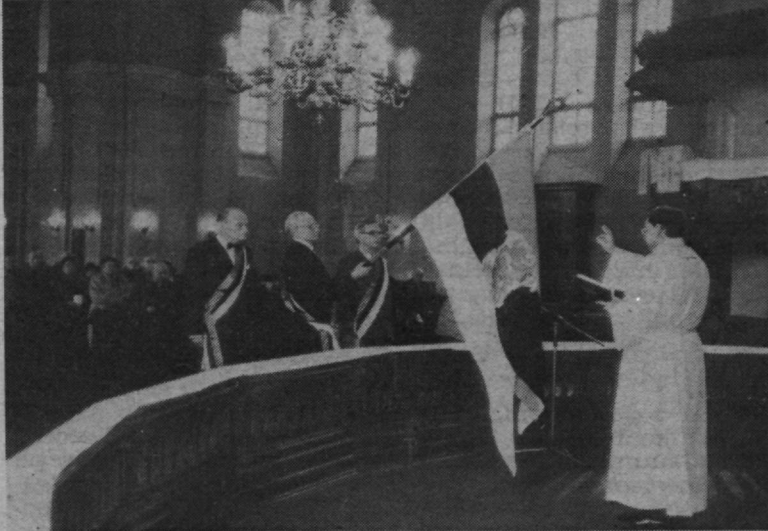
Peale kursuse läbitememist võivad nad madrusena tööle asuda, kui nad on litsentseeritud. Ilmselt peame me lähema aja jooksul natuke kooli statuuti muutma, et meil oleks võimalik madrustele välja anda tunnustus, mis oleks aktsepteeritav ka tsiviilil. Selle paberimajanduse peame meremeestega isekeskis klaariks ajama. Sest meil on suur probleem. Iga lennuga jääb järjest vähemaks meremehi, neid puht füüsiliselt enam pole. Võib arvata, et me oleme aastakümneid suurtes merekoolides tuhandeid mehi vorpunud, aga eesti kaadrit lihtsalt ei ole. Nüüd merehariduskeskus pole ka võimaline kõigile kaadrit ette valmistama. Siit tekib mõte, kas ei peaks avama lisamereklassi, mille lõpetajad saaksid edasi meresõjandusliku väljaõppe. Programmid saaks koostada nii, et aste-astmelt jõutaks välja laevaohvitseri kutseni."

Koolis on ka tüdrukud, kuidas nendega läheb?

"Nendega on oma probleemid. Aga me oleme leidnud passikontrolõridele väga tasemel kosmeetikud, audiovõimenduse treeningu läbiviijad: õpetatakse, kuidas kasutada kosmeetikat, milline võiks soeng olla, milliseid ehteid vormi juurde kanda. Ega ei pea, aga et nad teaksid, kuidas parem välja näha, nad on esimesed, kellega võrras piiril kokku puutub. Siia juurde käib nii see, et vormiseelikust niudevõõd ei sobi teha kui ka kultuuri- ning usundilooline õpetus, mis peab ta haritustaset tõstma. Meil on mitmed õppematerjalid neil teemadel ette valmistatud, ja ma ei arva, nagu nõukogude kooli sõjaväelased, kes millegi sellisega elus kokku puutunud pole, et automaadiga marssimine neile olulisem on."

Võitlusvaimsest ülema kabinetist välja tulles ja maja peal ringi kõndides jääb meelde üks: selles majas vastutulija vaatab otse silma ja naeratab. Alates päevnikust all ukse juures, lõpetades passikontrolli-neituga ülal. Ei, ülemust ei ole kõrval käimas, nad lihtsalt naeratavad.

Reet Naber



teile jõudu ja tarmukust. Olete kokku tulnud, olete abiks ja toeks Eesti rahvale." Lisas veel õpetuseks sõnad apostel Pauluse kirjast Timotheusele: "Jumala tarkus on suur tuluallikas..."

Lipuõnnistamisele järgnes pidulik koosviibimine piirivalvemeti ruumes Wismari tänavas. Seal rääkis Meremuuseumi asedirektor **Jaak Sammet** mereväe isikkoosseisust 1939.—1940. a. Sel ajal moodustas merevägi meie kaitsevõimudest tublisti üle 10%, 1. juunil 1940. a. oli Eesti mereväes 1850 meest, 1280 oli reakoosseisus, pärit enamasti rannalähedastest valdadest, ning 214 ohvitseri. Oli Peipsi divisjon, kus teenis 47 meest — väike küll, aga oli olemas.

1939. aastal koostati täiesti salajane "Piirikaitse kava" — tegevusplaan agressiooni vastu, millel oli lõuna- ja idavariant, peapanus muidugi viimasel. Plaan nägi ette näiteks allveelaevade suunamise Soome lahe idaossa, toodrite ja poide ärakorjamise, tuled kustutamise ning minitõkete panemise. Kuivõrd asjatundlik see plaan oli, kuigi kasutada seda ei võimaldatud, näitab tagantjärele-tarkus: Teise maailmasõja käigus pandi Soome lahte 60 000 miini.

Veel toonitas **Jaak Sammet**, et Mereväelaste Kogu on **ainuke ühe väeliigi esindus, mis praegu Eestis koos käib**.

Laevadest ja nende saatus-est rääkis **Mati Öun** kaitseministeeriumist.

Mereväelaste Kogu tervistasid ning lipunaelutamisest võtsid osa merejõudude juhataja **Roland Leit**, piirivalvemeti peadirektor **Tarmo Kõuts**, Eesti Veeteede Ameti peadirektor **Tarmo Ojamets**, piirivalvekooli ülem **Andres Ehrenbusch** ja teised.

Pidukõnes nimetati piirivalvekooli üsna mitmel korral selle õppeasutusena, mis meie uut mereväelaste kaadrit ette valmistab.

Kooli ülem **Andres Ehrenbusch**, kuidas ja mida koolis õpetatakse?

"Me ei õpeta klassikalisi mereteadusi, me püüame juba olemasolevale juurde lisada selle vajaliku, mis on mõõdapääsmatu piirivalves teenimiseks.

Kõigepealt on *ettevalmistav periood*, või võiks seda isegi nimetada noorsõduri kursu-

4,5-kuusest ajast 3—4 nädalat. Muidugi, see neli ja pool kuud on lühike aeg; kui tahaks lipniku taset kätte saada, oleks vaja aasta õppida. Politseikoolis on õppe-



Andres Ehrenbusch

tsükkel 14 kuud, neil on grupp meestest, kel enne politseis töötamise kogemus olemas. See kontingent, kes meile tuleb, pole ju kunagi piirivalves teeninud, neil pole seda võimalustki olnud. Aga merd on meie omad kõik sõitnud, ma mõtlen neid merekoolidest tulnud; eriti suure merestaaziga olid meil esimesed lennud. Seal alla kaheksa-aastase staažiga polnudki kedagi. Ja diplomid olid tunduvalt kõrgemad kui nüüd viimasel ajal.

Pärast algasime läbivõtmist Narva-Jõesuus jätkub õppetöö koolis, lisaks eel- poolnimetatutele tulevad juba puhtalt piirivalvelaevale vajalikud distsipliinid: piirivalve töö- ja lahingutegevuse organiseerimine, mereväe relvastus, mereõigus, navigatsioon, laevade kokkupõrgete vältimise reeglid, manööverdamine, radarid ja satelliitnavigatsioon. Edasi tulevad piiriteenistuskooli probleemid: passikontroll, tolliteenistus, vee- ja kala- kaitse, on ka arvutiõpetus.

Meil on ka pisike humanitaarkallak: Eesti sise- ja välispoliitika, suhtlemispsühholoogia, meresõja- ja piirivalve ajalugu, väärisivid ja metallid, kultuuriväärtused kui salakaup, esteetika, eetika, käitumisreeglid, inglise keel, ka esmaabi, läbiotsimispsühholoogia, füüsiline ettevalmistus, mis hõlmab enesekaitset, lisaks ujumine ja jõutreening. Peale selle on ohutustehnika piirivalvelae-



KALAMEES

Nr.2 (5)

"Meremehe" kalandusliisa

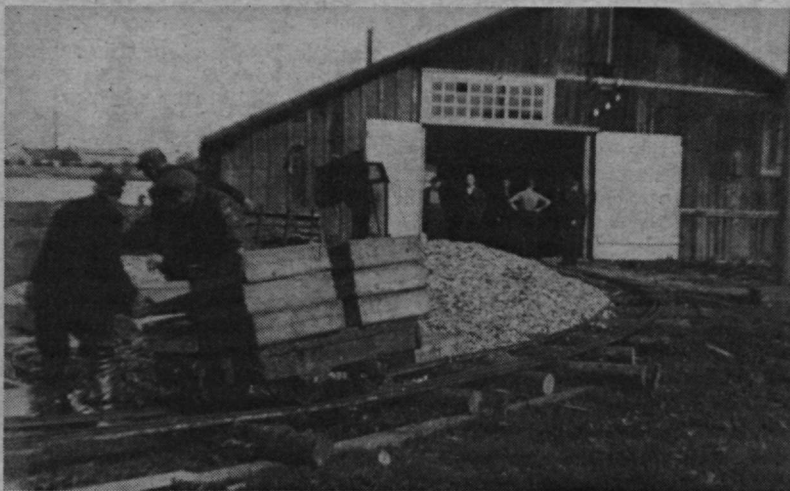
TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ Kalandusliidus lk. 7
- ☛ Viinistus lk. 8
- ☛ Miidurannas lk. 8-9
- ☛ Laevatehases lk. 9
- ☛ Hiiumaal lk. 10
- ☛ Kivi kotti! lk. 10
- ☛ "Me tulime tormiga" lk. 10

Kirovi-nim. Kalurikolhoosi iseseisvunud tükid — lähemalt lk. 8-9.



Untsuläinud kalaoksjon



1937. aasta kevadel korraldati Pärnus katseliselt kalaoksjon, mis ülesostjate boikoti tõttu ebaõnnestus. Vastuvõetud räimed viidi ja maeti Audru mõisa põldu.



"Emma"

"Emma" on VÜ "Pajusi" laev. Ehitatud kunagi 8-laevalises seerias välismaale müügiks kui spetsiaalne tuunipüügilaev, kuid et välismaa-kaupkatki jäi, oli 4 laeva Kaliningradis ja 4 Kaug-Idas. "Emma" on 34 m pikk, 7,8 m lai, on käinud 5 reisi Kagu-Atlandil püügil, siis seisis Kaliningradis 1986-1990, kuni "Pajusi" ta ära ostis. Parajasti tuli tagasi tursapüügilt. Kuidas läks, kapten **Heino Ilisson?**

"Viimane reis ei läinud hästi. Püüdsime litsentsiga Leedu tsoonis, aga seal kadus tursk ära. Tulime mujale, sest praegu võib kodu lähedal sama hästi teenida. Kaugemal on kulutused suuremad, Leedu tsoon on liiga väike. Meie laevaga on võimalik ainult võrgupüüki teha.

15 km põhjavörku lase-me õhtul sisse, see võtab kaks ja pool tundi aega. Järgmisel hommikul, kui valgeks hakkab minema, võetakse välja. 5 meest on tekil: üks lõikab turska, üks lapib võrku kotti, 3 võtab kala võrgust välja. Kala pestakse ära, laotakse vastavalt moodsule kasti ja jää pannakse peale. Minu praktikas on olnud kõige suurem loomus 3 tonni ringis, sellega läks pea 14 tundi ära. Oleme seal augusti lõpust, vahepeal käisime korra kodus. Kala oleme ära andnud Bornholmi saarele, seal võetakse ka maks ja marl."

Reet Naber

Kalandusliidu juhatus

arutas 21. aprillil kalapüügi ja -müügiga seonduvat. Juhatuses esimees **Heino Palu** avaldas lootust, et Eesti kalameestele kõige rängem aeg, kui kala kuhugi panna ei olnud, sai möödunud kevadega otsa. Püügihooajaks on valmistunud nii kalurid kui ka ettevõtjad, sõlmitud on arvukalt lepinguid kala vastuvõtuks. Siiski tuleks turgu natuke suunata ja ühe võimalusena selleks pakuti välja **kalaoksjoni** idee.

Mõtet arendas edasi **Peeter Vohu** "Hiiu Kalurist". Ta arvas, et oksjoni korraldamine aitaks nagu mujalgi maailmas toorkala müüki korraldada ning tagada pakutava kala kvaliteeti. "Et kui on kilune kala, siis ka on, mitte et kasti põhjas on üksainuke pisike kilu."

Mujal maailmas (õigemini Lähi-Euroopas) tagatakse sellise süsteemiga kalurile oksjonile toodud kala eest vähemalt miinimumhind.

Meil annaks hommikul kohale toodud kala päeval juba mandril müüa.

Kontrollimata toorkala müük Venemaale ja Ukrainasse on viinud selleni, et seal on tekkinud vabrikud, mis valmistavad näiteks sprotte jms. ning hakkavad tänu oma odavamale tööjõule meiega konkureerima. Melegi kalatöötaja tahab, et tal oleks iga päev kala ja ta saaks oma töötajatele tööd; peamine, et see kala oleks kvaliteetne.

Omamoodi lepidud ju hinnas kokku ka need neli ettevõtet, mis meie omadelt Bornholmis turska ostavad. Igal hommikul kooskõlastatakse faksi teel pakutav hind.

Kalaametis on ettevalmistamisel kalamüüjate litsentsimise kord, mis peaks natukenegi aitama kalaturgu korraldada ning saada ülevaade, kui palju üldse välja püütakse. 1993. aasta väljapüük on ametlikult 40 000 t ringis, Kalaameti esindaja **Taidus Linikoja** arvas, et tegelikult peaks vähemalt kolmandiku võrra rohkem tulema.

Gunnar Igasta "Pärnu Kalurist" nentis, et praegune "kalamüüjate" põlvkond ei tea midagi sellest, kuidas kala jahutada ja hoida. Kastid on mustad ja tolmused, vahel kala päris mada, kuid see vaene pensionär ostab parema puudusel ikka ära.

Kalaoksjoni vajalikkuses jõuti kokkuleppele ning otsustati sel alal edasi töötada.

Rõõmustas muidugi teade Venemaa tolliseaduse toetamise edasilükkamisest 1. juulini, kuigi see on ajutine kergendus. Hea on see, et initsiatiiv tuli Venemaa poolelt, Peterburist.

Peipsi kalakogused on igal aastal kokku lepitud, välja arvatud tänavu, sest lepingu allkirjutamist Venemaaga oodatakse 4. mail.

Reet Naber

Lõhuti, et tükid taga

Kalurikolhoosid tsentraliseeriti vist selle astmeni, et siis, kui vedru lõpuks vabaks lasti, pillutas kesktõukejõud tükid üksteisest eriti kaugelt. Rannakülad pääsesid keskuse küljest lahti ega pidanud enam iga otsuse jaoks poolesaja kilomeetri tagant luba küsima. Ega saanud ka poolesaja kilomeetri taha abipalveid saata. Mis parata, see on vabaduse hind.

Eriti paljudeks tükideks jagunes S. M. Kirovi nim. Näidiskalurikolhoos. Ju oligi liiga suur, aga neid tükke, mis veel kalaga tegelevad, polegi enam eriti palju. Vaatasime mõnd lähemalt. Kalapük pole küllalt tulus — mis nüüd sunnib kalalaevadele ehitatud sadamat puidule ümber kvalifitseeruma. Hoollimata sellest, et vesi on madal, kaid kitsad ja sadamakraanad pole.



Viinistus

on sadam eikellegi oma, aga laevade juures on tunda peremehekätt. Siin tegutseb ühistu "Räpsa". Saanud ilusad nimesid ja natuke värsket värvi, teenivad viis laeva peremeestele leiva lauale, kuues laev on maha kantud.

Kai peal on küllalt ruumi, et võrke parandada, ja see töö rääkimist ei sega. Meestel on paberid korda aetud, jutt oli rahulik ja asjalik, aastatagusest ebalusest oli üle saadud.

Talvel tõusis räime hind 7 kroonini, sellega arvati välja tulevat. Aga kui kevadel hind alla läheb, siis muutub raskeks. Laevu uuendada ei jõua, ehkki nende aeg on läbi — olid üldse 10 aastaks ette nähtud. Ent kui komisjon vastu võtab, võib märksa kauem sõita, kui neid aina putitada. ("Mõni luud seisab eluaeg toanurgas alles, kui temaga põrandat ei pühita.") Kütust peab muidugi ise ot-



Kaluri poeg oskab võrku parandada.

sima — kust odavamalt saab, sealt tuuakse.

Nooremail meestel naisi veel polevat ja vanemad oma küljeluid kalatõustusse tööle ei saatvat. Loksal käisid tsehhis suuremalt jaolt vene naised, käivad praegugi. Koondatud on ka, enam pole töölisi nii palju kui vanasti. Enne oli 3 bussit, nüüd veab üks.

Teine lähim kalasadam on Vergil. Ei ole kuulda olnud, et mingite püügipiirkondade pärast peaks kellegagi jagelema. "Seal, kus sa kala üles leiad, tuleb võrk sisse panna ja välja püüda!" arvatakse sõbralikult.

Rahapuudus on muidugi üldine. Viinistu kalatõustuse kaid tahavad taastamist. Taastatud sild tooks pärast kõik kulutatud tagasi. Kas võtad kala kohe kai peale või pead autodega kohale vedama ja selle eest peale maksma — see on suur vahe. Kui vahepeal meri kinni oli, müüdi "värsket" Hiiumaa räime — mis värsket ta enam oli, aga muidugi toidukõlblik.

Ka siin on kai betoneerimine ikka pooleli — nii nagu ühel hetkel töö katkes, niimoodi nüüd ongi. Tänavavalgustuse postid seisavad lam-pideta. Kai ei ole oma, aga sadamamaksu ka õnneks ei küsita.

Augud kalavõrgus pidid olema mõõdapääsmatu asi, aga ega iga kord ei tulevat neid ka.

"Omal ajal põhjatraaliga püüdes oli alatihiti miine. Mul omal on kuus miini traalis olnud, üks oli isegi tekkis. Mehed jooksid kõik esimese hoo-ga rootimaja taha peitu. Ise ka ehmatasin algul, mida sa teed, miin lupsiti sees. Üks julge mees läks ikka sinna, võttis sarved pihku. Siis tulid ülejäänud ka kaigastega, hakkasime üle sliipi tagasi ajama. Läks õnneks."

Miidurannas arvatakse püünisetsheh alles olevat. Ja need väikesed ettevõtted, mis tekkisid, et soomlastele-venelastele võrke tegema hakata, elavad eriti hästi. Tellijad on maigu suhu saanud ja ei taha enam masinal tehtud võrku, olgu käsitsi! Käsitsitegijail on tööd palju, aina tellitakse ja tuuakse materjali.

Kolhoosimehed panid vanasti katkise traalvõrgu kokku ja saatsid keskusse. Nüüd maksaks viimine-too-



Kutsesuunitlus?

mine rohkem kui parandamine.

Tagatipuks selgub, et justustajate jalge ees lebav traal maksab 22 000 krooni... Oõsiti on valve väljas, muidu ei saa. Loksal olevat asi õige hull, siin siiski natuke vaikssem. Varsti on nii, et ei julge üldse võrku muidu sisse panna, kui jää valsesse. Varem oli nii, et Eru lahes oli laupäeval-pühapäeval linnamehi liikvel, siis võis võrgust ilma jääda, aga nädala sees ei puutunud küll keegi.

Vanasti käidi nii, et õhtul võrgud paati ja Mohni, hommikul tagasi. Oõd oldi Mohnil, lõkke ääres. Ja kalurite maja oli ka olemas, keset saart. Praegu veel ei saa ka mehitamata tuletorni niisuguse kohta peale jätta. Vaseja tehnikavargad käivad, kõik oleks silmapilk läinud. Selleks peab ühiskond veel natuke kosuma — nii arvatakse.

Varem väikeste laevade peal ei nõutud raadiotelefonisti pabereid, ehkki aparaadid olid sees. Nüüd on seda koos diplomiga vahelehega ka väikeste peal vaja. Kui aparati kasutatud, pead sidekorra ka teadma. Meestel on needki paberid nüüd käes.

Dispetšeriteenistust enam ei ole, välja minnes pole vaja kellelegi midagi öelda. Aitab, kui omavahel minek kokku lepitakse. Vanasti olevat küll ette tulnud, et oodati kõige magusam püügiaeg kai peal ära, sest piirivalve ei suvat-senudki välja tulla.

Laevaremontijaid leiab, vanu ettevõtteid on uute nimede all alles. Ega remonditöökojad ja -mehed kao. Varustusfirmasid on ka juba tekkinud. "See häda on ainult, et kõik tahavad raha saada," kõlab tagasihoidlik kommentaar.

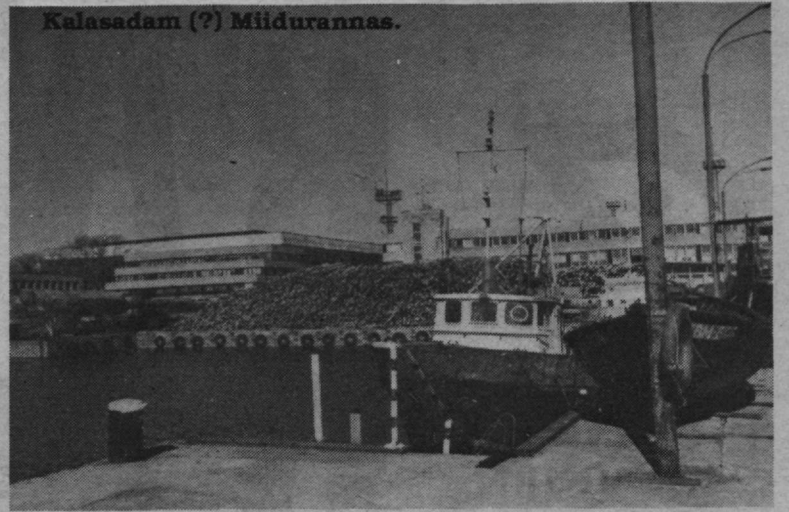
Ühel hetkel läheb jutt kajaloodile. Viimased paberitaga-varad olnud niisugused, et olevat tulnud enne praehjust läbi lasta... Omal ajal oli roosa paber, see näitas, aga kollane ja valge kuivas kohe ära. Oli õhuke ka, hakkas vahele kiskuma. Ja endine Leningradi vabrik olevat vist tootmise ära ka lõpetanud. Ja üldse nüüdsel ajal olevat kajaloed kui väikesed televiisorid, programm peal, värvi-line. Jätab mälu: tuled koju, vaadat, kus selle nooda siis puruks ajasid. Kui jõuaks osta."

Üks aparatuuri saamise viis on teada: püüad kala, müüd näiteks Bornholmil maha ja tuledki radariga tagasi. Isevarustamine, ütlevad võrguparandajad.

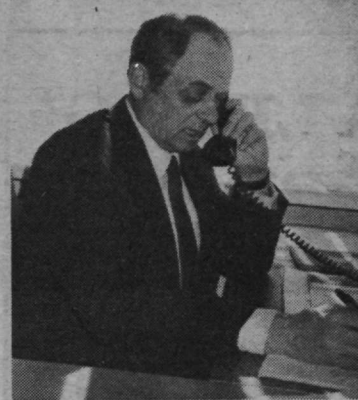
Veel öeldakse: 2 meest traali peale peab ikka mereharidusega olema, kapten ja motorist. Kolmas võib olla n.-õ. kutsesuunitlusega, s.t. et lihtsalt pärast keskkooli. "Tema on korkpendri eest. Vahel torkame paadi vahele, siis ei lähe pardad kokku," ütleb üks vanematest meestest südämlikult.

Kui kaugel praeguste laevadega käia saab? Üle lahe võib minna, vastatakse. Gotlandile ju paadigagi mindud... "Enne olid raudsed mehed ja puulaevad, nüüd on raudsed laevad ja puume-hed", teatab üks kena inimene.

Neil meestel on puulaevad. Madli Vitismann



18 püügilaeva kodusadam



Väino Lember.

on Miiduranna sadam, mida haldab AS Miiduranna Sadam. Tegevdirektor sadamakaaptini ülesannetes Väino Lember tuli just sadamast käimast. Kuidas läheb?

"Oleme Kirovi osakute järgi erastatud aktsiaselts. Eraldi on nüüd püügilaevad. Mõnel aktsiaseltsil on neid praegu üks, mõnel mitu. Meile on see teenud paberitööd juurde, igale tuleb ju arved eraldi välja kirjutada.

Meil oli olnud möödunud aastal 97 laeva, 60 000 brt, kaupa veeti 42 000 tonni, sellest oli metsa 40 000 t. Tänavu olime nädala märtsis jäänud, ei saanud sisse ega välja. Sellegipoolest tuli I kvartalis 26 laeva, viidi välja

17 400 tonni kaupa. Põhiliselt veetakse puitu Rootsi ja Soome, Rootsi praam "W-Barge 3" on sagedasem käija. Üks laev tuli Inglismaalt saematerjali viima.

Sadam võiks sügavam olla, aga niipalju raha me ei teeni, et nii suurt tööd ette võtta. Kaupa oleks võtta küll, eriti metsa, aga suuremad laevad ei mahu meile sisse. Naftaterminalist oleks meile kasu küll, siin need sõjaväe mahutid lähedal, aga need plaanid seisavad.

Tuli meie kai otsas ei tööta. Venelased viisid ilmselt aparraadi ära, uut pole pandud. Samuti on tähistamata see betoonmassiiv, mis meie sadama ees on. Meie oma kalamehed teavad ja oskavad ohust hoiduda, aga võõrastele oleks seal tuld vaja, võivad pimedas otsa sõita. Õnneks siiani maami pole juhtunud.

Meie sadam on kodusadamaks 18 püügilaevale, ka kaks kaubalaeva, "Aal" ja "Leesi", seisavad põhiliselt meie sadamas."

Pealelõunane aeg oli sadamas vaikne. "Üleliigne" "Livonia" seisis seal, 2 paari tur-sapüügil käinud laevu seisis ka kai ääres. Nemadki olid tsoonist ära tulnud, sest kala polnud enam. Lähevad kilu-räimele üle.

Sisse oli tulnud "Centrali" "Kristy". Väljavõimist ootavat puitu on sadam paksult täis.

Reet Naber



Kalalaevad on tihedalt ühe kai ääres koos.



Puit trügib paati vägisi vette.

"Meil hakkab paremini minema,"

rõõmustas AS-i MarNet Saab-osta ka võrgupunkti

Paadiehitus jätkub

Kes vähegi Tallinna Linna-
halli kandis käinud, sel on



The main body of the page contains several columns of text, which are mostly illegible due to the low resolution and high contrast of the scan. The text appears to be a continuation of the articles mentioned in the headers.

Kuidas läheb?

Vastab AS DAGOmar direktori asetäitja **Vilmar Jõgi**, koostööaldis nagu ikka.

"Kõige raskem aasta tundub möödunud olevat. 1993. aasta oli esimene tööaasta iseseisva aktsiaseltsina. Meie laevad (2 SCS-i, 4 MRTK-d, 4 PTS-i) on kõik vanad, ehitusaastad näiteks 1968, 1974, 1980, ja meil on tegemist, et neid püügikorras hoida. Möödunud aastal püüti Läänemeresel 4 114,5 tonni kilu ja räime, sellest sügispuugil 2 259,5 tonni. Püügirentaluseks kujunes 18%. Raske oli kahel vastuvõtulaeval, mis jäid kahjumisse. Alles nõudluse kasv külmutatud kala järele aasta viimases kvartalis võimaldas "Langustil" kvartaliplaani täita.

Meestel pole olnud ka õiget motivatsiooni, sest raskused ei võimaldanud neile õiget palka maksta. Nii selekteeris eelmine aasta ka tegjad välja, palju oli lahkujaid just Tallinna meeste seas. Tänavu loodame paremini hakkama saada, juba on edinemist tunda ka.

Lõhelaevadel möödunud aastal praktiliselt püüki ei olnud, tänavu muretsesime tursalitsentsid Leedu tsooni ja andsime laevad kaptenitele rendile. AS-i DAGOmar tasuda on lepingu järgi laevade klassitaastusremondi kulud, laevaomaniku maksumud, päästevahendite ja tüürimehe varustuse remondi kulud, tuleb teha ka registriülevaatus. Ülejäänud jooksvad kulud on rentniku kanda. Kala turustamisel on kaptenitel vabad käed. Rent tuleb maksta.

Räime-kilupüük on ka päris hästi läinud, jaanuaris tuli üle 900 tonni. Isegi see kõige raskem veebruar, kui alguses tormas, andis ligi 900 tonni.

Turustamisega pole enam raskusi. Müüme oma kalatööstusele ja lepingutega ka MASEKO-le. Praegu on üksikostjad nõus maksta kuni 4 krooni kilost, sellist hinda pole kunagi enne olnud, aga see äri on ebakindel ja natuke juhuslik. Praegu ootame hoopis seda naistepäevatorni, mis meilt jää jälle ära viiks, praegune suurim raskus ongi jää. Kõik sadamad on kinni.

Kuigi tuleme praegu ots-otsaga kokku ja saame väikest kasumitki, on selge, et sellise kalahinnaga ei ole võimalik laevastikku uuendada. Uute laevade ostmiseks on kindlasti vaja krediiti, aga praegu on sellised tingimused, et ükski kalamees enam laevu osta ei jõua. Püüniste ja muu koha pealt on veel väike varu, neid on võimalik tasapisi uuendada – praeguse püügiintensiivsuse juures pidevalt. Materjalid on läinud tohutult kalliks, kilo kapronit maksab juba 45–70 krooni. Nii otsime, kust odavamalt saaks. Üks tehas Lätis likvideeriti, seal saime võrdlemisi soodsalt kauba kätte. Mujal valitsused doteerivad kalandust, Rootsis näiteks, meil vist seda lootust pole...

"DAGOmaril" on nüüdseks ka tütar "DAGOnet", kus tegeldakse võrguvalmistamisega."

4. märtsil oli Hiitumaal **Reet Naber**

Katse laiendada kalajahukaubandust endise NSV Liiduga

Ärimehed otsivad teid laiemaulatuslikuks kalajahu eksportiks Venemaale ning mujale endise Nõukogude Liidu piirkonnadesse. Nad loodavad, et kalajahu võiks leida kasutamist loomasöödana, asendades varem laialt kasutatud vilja.

1994. a. loodetakse leida turgu 40 000–50 000 tonnile. 1993. a. ostis endise NSV Liidu maad 15 000 t, 1992. a. – 5600 t. New Orleansis toimunud Kalajahu Eksportijate Assotsiatsiooni aastakoosolekul hinnati Venemaa potentsiaali 400 000 tonnile aastas. Avaldati lootust, et enne, kui kauplemine elavaks muutub, suudetakse välja arendada infrastruktuur, mis Venemaal praktiliselt puudub. Kalajahu on võrreldes traditsioonilise sojajahu ning teraviljaga sama toitainesisalduse juures vähem-mahukam, rohkem kontsentreeritud.

Et kalajahu toodetakse kalast, mis ei kõlba inimesele kasutamiseks, on see konkurentsivõimeline tänu odavusele. Hind on langenud. Hamburgis, mida peetakse tööstusharu "baromeetriks", langes kalajahu hind 500 dollarilt tonni eest 1992. a. 425 dollarini 1993. a. 1994. aastal alustati juba 375 dollariga.

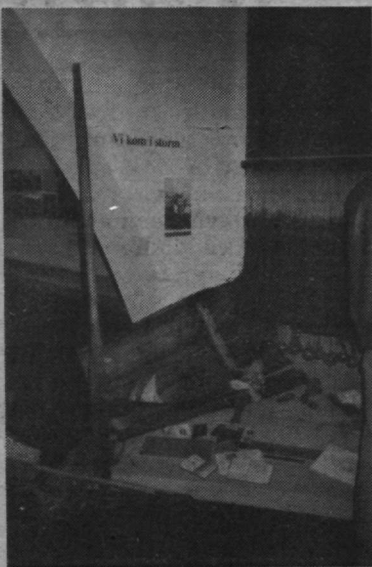
Kalajahu juhtiv importija on Hiina (1993. a. 400 000 tonni), sealset kasvu prognoositakse 600 000 tonnini.

Lääne-Euroopa eksport kasvas 1993. a. 30% – 1,2 miljoni tonnini.

Kalajahu juhtiv eksportija on Peruu 1,5 miljoni tonniga aastas. Tšiili ekspordib aastas ca 1 miljonit tonni ja Skandinaavia maad ca 500 000 tonni.

Suurenes ka kalaõli ning sellest valmistatud toiduainete tootmine. 10 juhtivat tootmisriiki produtseerisid 100 000 tonni enam. Kasv oli märgatav Peruus, USA-s ja Islandil, kahanevad Jaapanis ja Taanis.

Ajaliche "Lloyd's List" põhjal **Reet Naber**



Asendusameti tegevusest

Kui Rootsis 11. mail 1945 kehtestati seadus, millega riigistati kõik põgenike paadid ja laevad, siis loodi nn. Laevade Asendusamet, mille liikmeteks määrati õigusnõunik Rudolf Eklund (esimees), professor E. W. Hästad ja adv. Emil Henriques, kes ühtlasi toimis alalise liikme ja sekretärina.

Asendusamet, mis asus Stockholmis, Kungsgatan 6, pidi otsustama kahjutasunõudmisi ca 750 suurema ja väiksema laeva ning paadi puhul. Ametile esitatud kahjutasunõudmised ulatusid kokku ca 6 500 000 kroonini.



Kala kättesaamisega on üks igavene tegu. Pole teda praegugi ülearu, kuigi mehed ja riistad on aastatega aina paremaks läinud. Äkki on midagi siiski unustatud? Mõni vana kunst ehk?

Aksi-mehe **Harald Aksberg** on pajatanud vanu kombelid seoses kalastusega.

"Vanal ajal üks Viimsi ranna kalur-osamees oli paar hommikut järjest kesise kalasaagiga. Peremees oli ebausklik, ütles poisile, et peab püssiga paugu võrkude poole laskma, et paha õnn või Nigulas välja hirmutada. Juss jooksis kohe tuppa ja tõi püssi, pani kohe paugu nagl-

"Me tulime tormiga"

– nii oli pealkirjastatud Stockholm Nordiska Museetis möödunud aastal eksponeeritud sisserännu-näituse eestlastele pühendatud osa.

Enamik tulijaist lootis peatselt koju tagasi pöörduda, aga lootuseks see jäi. Algusest peale püüti organiseeruda, tehti isetegevust ja anti välja lehti. Pikapeale laguneti laiali, läbikäimistki jäi vähemaks. Kogunenud elutarkus andis märku, et on vaja talletada mälestused olnust. Nii sai alguse ka "Eesti Kaluri" väljaandmine 1980. aastal, samuti mälestuste kogumine. Kaante vahele sai kaheköiteline kogumik "Eesti kalanduse minevikust" (1984 ja 1985), kokku üle 800 lehekülje. Tol ajal oli selle teose pääs kodumaale keelatud; seetõttu on seal sisalduv materjal praegugi vähetuntud. Koguteose toimetaja **ELMAR PETTAI** on valinud katkendeid, mis siingi võiksid huvi pakkuda.

Reet Naber

Ameti poolt rahuldatud kahjutasud koos vahendajate tasudega kr. 2 923 240: 37, s.o. vähem kui pool esitatud nõudmistest.

Asendusamet oli ekspertidel lasknud hinnata kõigi riigistatud laevade ja paatide väärtuse ning oli identifitseerimise otstarbel fotografeerinud kõik paadid ülevaatusesilmapiiril. Tavaliselt oli erinevus esitatud tasunõudmise ja ekspertide hinnangu vahel tähelepandavalt suur. Oli ju nii, et riigistamise silmapilgul seisid paadid Rootsis enamjaolt pikka aega kaldale tõmmatult ja olid suures osas kas täiesti ilma või väga väikese hoolitsusega. Omanikud ei saanud enamikul juhtudel teostada paatide järele-

valvet ja hoolitsust, seetõttu kahanes nende väärtus kiiresti, tihti koguni katastroofiliselt. Paadiomanikul lähtusid tasunõudmisel sellest väärtusest, mis veesõidukeil oli olnud Rootsi saabumisel.

Iga toimiku puhul anti nõudjale võimalus kas isiklikult või vahendaja kaudu esineda Asendusameti ees. Siin EKKR-i juhatus abistas oma liikmeid, et nende võorandatud veesõidukid saaksid Asendusametis õieti hinnatud, mis ka Asendusameti aruandes märgiti: "Suureks abiks oli Eesti Kalurite Koondis Rootsis, kes tegi tõhusa töö oma liikmete huvide kaitsmisel ja selgitamisel." (E. Henriques).

(Järgneb)

Kivi kotti!

del kuivavate võrkude poole, tuul viis püssirohusuitsu veel võrkudest läbi. Peremees oli Jussiga hädas. "Kas sa siis ei näinud, et kümmekond heinaniidu-talgulist, vikatid õlul, on õue peal niitma mine-mas?" Lisaks läks poiss veel magama ja magas niikaua, et võrkude kivistamisega läks kiireks ja planeeritud Äigna merre kalastamaminekust ei tulnud midagi välja. Päike veeres juba ära, äh, mis teha – ja lasid võrgud abiliseks võetud tüdrukuga samasse ranna ette Pantju lähedale merre.

Aga hommikul merest välja veetud võrguhunnik paadis oli heast kalasaagist päris valge ja Äigna meres ei olnud sel hommikul üldse nimetamisväärtset saaki. Peremees arvas: "Mine usu, kõik nägid, kui püssist pauku tegid, aga vaat ikka aitas!" Teine juhus sama peremehega: hommikul oli olnud hea kalasaak ja Aksist pärit Suurevälja Kalle poiss Artur jooksis nende randa, hüüdes imestusega: "Küll teil on täna palju kalu!" Peremees oli vihane ja ütles: "Artur tuleb ja imestab meie kalaõnne ära. Kalle on muldu tark mees, aga oma poissi ei oska õpetada, mida tohib ja mida ei tohi öelda!"

1928. aastal oli Tallinna sadamas kalatööstusele kalaostja ja ka ise-müüja **Villu-Eit Harald Aksberg**ile seleta-

nud, et kui ta hakkab hommikul kodunt Kalaranda tulema ja tuleb esimeseks vastu mõni tigea näoga peen proua, ega siis selle päeva äridest midagi välja ei tule. Aga kui esimesena vastu tuleb väsinud näoga õine tänavatüdruk, oli ette teada, et sügisekilo äri, soolajatele ostmise, annab selget raha.

Eralt Art on teatanud, et need, kes ilma, meresügavusi ja kala rändeid ei tundnud, leidsid ikkagi mingi vea, et seletada, miks kala ei saa. Näiteks, et Nigula-Jaani on võrkudesse sisse läinud. Siis tuli võrkudesse pauku lasta, vägevat suitsu teha või sõnu peale lugeda, mis Nigula-Jaani võrkudest välja pidi hirmutama.

Oli neid, kes õhtul võrkude merrelaskmiseks paati rannalt pära ees vette lükkasid. Võrgumerele sõudmiseks pidi paadi keula pöörama mere poole, see aga pidi ilmingimata möödapäeva sündima, et mitte kalaõnne rikkuda. Ka võis head kalaõnne loota, kui võrke merre lastes ujukid-leeted merre visates ilusa plaksu vastu vett langedes tegid.

Nii et tõsine mees ei jäta ühtki moodust kasutamata, et aga naabrimeest üle trumbata ja paremat saaki saada.

Üles kirjutanud

Reet Naber

Heinrich Mosolaise foto

Väljaandja
Eesti Meremeeste Liit

Järgmine number
ilmub sügisel

Toimetuse aadress:
EEO 100 Tallinn, Estonia pst. 10.
Valvetoimetaja on kohal teisipäeviti kell 15 – 17,
sel ajal telefon 44 48 39

"Printall"
Tellimuse nr. 2077

Toimetaja
MADLI VITISMANN



Jadaõngega kalastamine on kerge ja mõnus

Nii reklaamis oma toodangut Turkus saarestikumessil habemik noorhärna, kel rinnas nimesilt: *Vambo Pitkäsiima*. Lähemal uurimisel selgus, et *pitkäsiima* on hoopis käepidemetaga kast, mille külge kinnitatud 100 õngekonksu ühes õngenõõridega.

Saaremaa kalameeste sadu aastaid vana õngetüüpi valmistab Käeri pere tegevusliitsentsi alusel. Pereisa *Vambo* teeb puutöö, abikaasa sõlmib õngenõõrid. Jõutakse teha kuni 200 kuus ja kui need õnnestub maha müüa, võivad ilusasti ära elada.

Aga turg on nii täis, et kõige raskem ongi uue tootega turule tulla. Algselt Saaremaalt pärit jada- e. ridaõnge on **Vambo Käeri** müünud Saaremaalegi. Müüa on õnnestunud ka Peterburi maantee "Paadimehes", Turku "Katis-kas" ja Pietarsaari "Kivikan-gas Oy-s". Sellega saavat hästi püüda näiteks koha ja lesta, aga ka angerjat, kuigi seda vähe leida on – *Vambo Käeri* armastab ise kala püüda.

Turku messile sattus jadaõng Turku Messikeskuse Eesti esindaja, firma "Ellen-ring" abiga. "Ellenring" pak-kus messile sõiduks ekspone-ntide reisipaketti ja lubas soovijate vahel välja loosida tasuta messiboksi. Et aga messil esineda soovijaid õieti rohkem polnudki (vaid Pärnu "Jataks" müüs õuel telgis kala), langes tasuta boksi loos-õnn ainsale soovijale.

Pärast messi oligi huvitav teada saada, kuidas õngeäri läinud oli. *Vambo Käeri*: "Läks enam-vähem, natuke ikka müüsin. Pärns lepinguid ei sõlmitud, aga mõned sajad minult ikka telliti.

Üksiküritajaid, minusugu-seid tegevusloaga käsitöölisi võiks sellistes olukordades toetada näiteks Eesti Väi-keetevõtete Assotsiatsioon. Mul ei ole küll nii laia haaret kui neil, mind huvitaksid ees-kätt lähinaabruse maad. Püüan muidugi jõudumööda ise hakkama saada: pean lä-birääkimisi Eramessiga Hel-sinki lähedal, see on juunis. Kui seal saan boksi osas alla-hindlust, siis pean ainult müügiloa ostma.

Turkus oli aga ostjate hul-gas 3-4 niisugustki, kes pol-nud ridaõngega kunagi püüdnud."

Madli Vitismann
Isi Trapido foto

Peterburi maantee paadimehed

Aprilli algul kutsus raadio-reklaam näitusmüügile kaupluse "Paadimees". Ma-janumbrite veerijaile juhata-sid õige maja kätte kaks kõn-niteele tõstetud mootorkaar-rit.

Müügisalis leidis midagi igale maitsele: plastkanuu, "Optimist", kolmes suuruses puupaadid, kummist ja plast-ist sõude- ja mootorpaate, purjelaudu. "Buster"-alumi-niumpaati, "Riva"-kaater ja ilmselt paneelmaja korteri-karbis välja mõeldud veesõi-duk: kokkupandav kummi-pontoonidel katamaraanpur-jekas. Hindu oli mõnest tu-handest mõnesaja tuhande-ni.

tud mootoriga "Rivat" peetak-se tänini paatide "Rolls Roy-ce'iks" ning selle kiirus võib olla kuni 47 sõlme. Samuti see, et puupaadi ajastu on möödumas: puupaadi tegu on nii kallis töö, et plastik tuleb tunduvalt odavam. Praegu kalapüügiks sobivaid plastplaate Eestis veel ei teh-tavat, aga kui saadakse vorm ja näidis, on loota 5-6-meet-rist massivsemat merepaati, mille hind oleks 14 000 - 15 000.

Ei tasuvat karta ka "Bus-ter"-tüüpi alumiiniumpaati, mis on plastikust tugevam, aga ka kallim. Eesti kivistes-se randadesse sobivat see hästi - läheb mõlki küll, aga



Kaater tänaval äratav piisavalt tähelepanu.

on siiski suhteliselt vähene, püüab "Paadimees" pakkuda nii töö- kui ka vaba aja paate. Ent kui rahva teadvusse jõuab tõsiasi, et igaühel on vabadus paati istuda ja ku-hugi sõita, jõuab kätte paa-diostubuum. Ja siis tuleb kauplusel kitsamalt spetsia-liseeruda.

Praegu on ka kontaktide otsimise ja sidemete sõl-mimise aeg - välisfirmad tulevad nende jaoks uuele turule. "Paadimeeski" esit-les end Haapsalu puupaadi-ga maailma suurimal, Düsseldorfis paadimesil. Veel on vara öelda, millised kaubamärgid siin kinnis-tuvad, see sõltub praegu-sest järeleandlikkusest. See

Seetõttu läheb ka rohkem ametipaate vaja.

Liigendatud rannajoone ja saarestiku tõttu jääb Eesti oma asukohaga ida-lääne ja põhja-lõuna ristteel Balti riikidest ilmselt esiplaanile. Seetõttu on ettenägelikud need firmad, kes praegu mereturismi investeerivad. Siis-ki on turg veel välja kujune-mata, nõudlus on aimatav, aga praktikas kontrollimata. Sellest hoolimata peab paadi-müüjate tellimus olema täp-ne, sest nõuab suuri inves-teeringuid. Aga hooaeg on lühike ja kauba ületalve hoid-mine toob kahjumit.

Omar Neiland lisas veel, et "Paadimees" on huvitatud koostööst õngemeistritega -



Müüja Tiia Kask on huvilistest ümbritsetud.

Sortimenti laiendasid "Byrateki" poid, "Johnsoni", "Evinrude" ja "Sail Masteri" mootorid, kummiülkonnad, päästevestid ja -rõngad, roo-liratas, kalavõrgud, otsad, la-ternad, õngekonksud jms.

Müüjatar **Tiia Kaselt** võis küsida, kas peale välismaal tuttavaks saanud Eesti ri-daõnge ka muud kodumaist kaupa leidub. Selgus, et kõik puu- ja plastpaadid ning kaks väiksemat kaatrit on Eestis ehitatud. Suurim, 50 000 kroonine puupaati oli Vättalt, keskmine Tõstamaalt ja väiksem Haapsalust. Oli ka kohalikke rõivaid, aga

jääb terveks. Üldse võivat aga "Paadimehes" sobiva vahendi leida niihästi see, kel taht-mist plehku panna kui ka see, kel vaja plehkupanijaid püüda. Piirivalveamet olevat-ki näitusmüügi vastu huvi tundnud.

"Paadimees" üritab paku-da nii seda, mis Põhjamaades levinud, kui ka kohapeal teht-ud või Venemaalt saadud, seega odavamalt. Eesti tarbija rahakoti kõhnus on kaupme-hi suunanud otsesidemeid looma. Nii on näiteks õnge-konksud saadud tehastest kolm korda odavamalt kui oleks saanud Põhjamaadest.



Sobiva paadi leiab nii pageja kui tagaaja.

mõni ese seejuures nii uus, et polnud veel teada, kuidas kaup minema hakkab ja kas vett ka peab.

Märtsikuine äri olnud loid, aga aprilli algul võis juba su-veks valmistumist märgata - huvi oli piisavalt suur. Väiksemad kummipaadid said juba otsa. Kaupluse "Paadimees" asutanud kaks noorpõlvesõpra **Omar Neiland** ja **Peeter Maltis** aktsia-seltsist "Pointex" rääkisid li-saks üht-teist siinmaa paa-diärist.

Võhikule oli uudiseks see-gi, et 1957. aastal väljatõota-

Kauba hankimine otse Kesk-Euroopast võtab muidugi aega, ent näiteks Itaaliast võib see-eest saada küllaltki odavalt.

Igapäevane paaditarbija ta-hab lihtsamat ja odavamt paati. Nii tahetaksegi teha praktilisi, Eesti oludele sobi-vaid paraja pardakõrgusega kalapaate hinnaga 10 000 - 20 000 vahel. Aga huvi on tär-kamas igasuguste paatide vastu. Oma austajad on ka sellistel, mida maja ees täna-val eksponeeriti, kuigi nende hind algab poolest miljonist. Et praegune paadinõudlus



Puupaati hakkab luksusesemeks muutuma.

firma, kes oma kauba praegu odavalt müüki annab, val-lutab esimesena turu ning saab edaspidi ka parema hin-naga oma kaupa müüa. Pers-pektiivitundega tootjafirma

laseb uue turuala võitmiseks hinna lan-geda oma hinna lähed-ale.

Madli Vitismann
Isi Trapido fotod



Linnainimese sõiduriist - mahub sõiduau-to pagasiruumi.



Ilmus meremeeste moealbum

ehk ametlikult öeldes vee- teede ameti väljaanne "Vormirietus ja ametialased eraldusmärgid". See sisaldab valitsuse vastavat määrust, kirjeldusi ja värvitud moejoonistusi. On sügis-talve- ja suveriidid, koguni troopikavorm, on nii igapäeva- kui paraadröivad veeteede ameti töötajale, merehariduskeskuse töötajale ja kadettidele ning mere- ja jõelae- vade juhtkondadele. Pildid on kahjuks nii tapvalt kroonulikud, et ei soodusta just kujutlust elegantseist ohvitseridest ja tekitavad seetõttu kõigepealt automaatse vastuseisu igasuguse vormikandmise vastu. See, mis kohustuslik, ei peagi meeldivalt mõjuma? Miks küll? Selge see, et häid joonistusi tellida oleks kallim tulnud, aga tulevase kandja psüühika traumaerimine maksab ehk ka midagi? Kaitseväge vorm üle-eelmise "Eesti Ekspressi" fotol "Nooremleitnant Jürgens täies varustuses" mõjus, muuseas, ka "elavas esituses" täitsa hästi.

Nojaa, aga ega tõsistele mees-tele ei tule niisugused vähetähtsad asjaolud ju vist üldse ettegi.

Kui piltide välimusest teadlikult distantseeruda, siis asja sisu tundub olevat päris mõistlik: tsiviilmeremeeste ametiriidid ise näivad tulevat siiski üsna otstarbekad ja kantavad. Muidugi vaid siis, kui ülikonnad-kostüümid hästi, veel parem, individuaalselt õmmelda. Igasuguseid lontis pükse, lühikesi pintsakuvarrukaid ja kõhu pealt kiskuvaid frentse oleme me nõukogude miilitsa, sõjaväe jm. vormi nime all juba piisavalt kaua näinud. Need tekitasid kandjais alaväär- suse ja ülejäänuis üleolekut. Meie ei taha ju ometi kumbagi.

Daamide üksjagu kantis olad piltide tekitavad siiski väikese kartuse, et võib minna ka nii, nagu omal ajal mitmel korral koolivormiga: lõpuks tehti hiline misega lubatavaks mood, mis juba lubamise hetkel oli tegelikult out, nagu nüüd öeldakse. Õnneks on uue vormi üldmulje siiski üsna ajatu.

Paistab, muide, et merendusaamid pikki pükse ei kannu, kadetineid ehk välja arvatud.

Jääb muidugi küsimus, kui mõistlik üldse on ka neid, kes tegelikult meremeheid ei ole – kontoristid ja osa kooliõpetajaid – vormi riietada. Kuigi – eks ole see ju päris kena viis madalalpalgalisi riigiteenijaid majanduslikult toetada...

Asi läheb eriti huvitavaks siis, kui tõdeda, et üsna suur osa neist viimatinimetatud tulevastest vormikandjast on naised. Kui vormi kontori- ja koolidaamidilgi päris kohustuslik on, peaks neil küll töl riietusruumid olema, kus vormi tsviilriiete vastu vahetada – eralduspaelu või koguni paguneid kandev naisisik kolme toidukotiga pärast tööd koju kappamas ei tõsta kindlasti vormikandjate tsunfti prestiiži.

Mari Vamba

"Sadamalinna Tartu"

Sellise pealkirjaga näitust võib tulla vaatama Eesti Meremuuseumi kuni 22. maini. Pealkiri kõlab küll veidi imelikult, natuke intrigeerivaltki. Tallinnas me oleme harjunud mõtlema Tartust kui ülikoolilinnast...

Kuid läbi Tartu voolab ju Emajõgi ja seal on kogu aeg olnud jõesadam. Tegemist on kunstinäitusega, mis tutvustab meile Tartut teise nurga alt, jõe poolt vaadatuna. Maalid on pärit 20. ja 30. aastast ning autoriteks on kõik



Viska natuke ajalugu!

Turismiinimeste nõupidamise ajaks Jõhvis saadeti ajakirjanikud ringi vaatama. Üks objektidest oli **Kukruse mõis**, mis merendushuvilistele tuntud kui maadeurija Eduard von Tolli kodu.

Ida-Viru Maavalitsuse projektijuht **Ainar Varinurm** seletas põhjuse: Kukruse mõisast peaks saama *Ida-Viru turismi- ja ärikeskus*. 2 aastaga saaks valmis, kui oleks 25–30 miljonit. Siis võiks näha taastatud mõisahooned, koolituskeskust, hotelli, amfiteatrit, loomaaeda omakandi loomadega, lastekeskust ja palju muud. Kõik arvestused on tehtud, silmas pidades kohalike materjale (neid kasutati vanasti ka) ja kohaliku tööjõudu, mis on samuti kvaliteetne.

Praegu töötab Purtses AS Jõhvi Restauraator, juhatause esimehele **Heini Viilupile** selle ajaloo-viskamise repliigi Ainar Varinurm suunaski. Vastavalt tema käsutuses olevale ajaloolisele õiendile ning isiklikule mälule selguski, et Kukrusest annab rääkida alates 1410.–1453. aastast, kui mõis rajati. 1762 tuli sinna esimene **von Toll** – **Christopher Friedrich**. 1919. a. said Tollid mõisa rendile ning 1923. a. läks mõis riigile. 1925. a. oli mõisas avatud vene emigrantide kool. Pärast Teist maailmasõda läks Kukruse nagu paljud muud mõisadki mitmete põllumajandusorganisatsioonide käsutusse, seal elasid inimesed veel mõõdunud aastal. 1985. aastal alustati restaureerimistööde ettevalmistamist, praeguseks on valmis tall ja ait, osa töid on tehtud peahoones. 1992. a. sai raha



Ainar Varinurm: "Me ei saa loota, et läheb. Me teeme."

otsa. Tollide perekond mõisa tagasi ei tahtvat, seega on ehitajail vabad käed.

Aastate eest parun Eduard von Tollile pühendatud konverentsist on meelde jäänud kirjanik Lennart Meri hinnang ta kohta: Toll oli üks suuremaid romantikuid maadeurijate seas. Eesti-maa meresõitjate-plejaadi esindajana oli siin Kirill Tšubakov, värskest meeles jää-lõhkujat «Arktika» Põhjanabareis. Genealoogiakäsiraamatust eluloolisi andmeid üle vaadates jäi silma, et 12. märtsil 1858. a. sündinud **Eduard Gustav Baron Toll** oli aastail 1888–1897 Peterburi TA Mineraloogia muuseumi õpetatud konservator (1887. a. oli ta koos Alexander Bungega käinud ekspe-

Lõpuks oli vesi tuline

On valminud järjekordne Eesti mängufilm. Režissöör Hardi Volmeri "**Tulivesi**" jutustab piiritusevedajatest eelmises Eesti Vabariigis, aga jõuab ka nähtuseni, mis ikka organiseeritud kuritegevusega kaasas käib: korruptsioonini riigi kõrgemas juhtkonnas.

Hoolimata sellest, et filmi tegevus toimub rohkem kui poole sajandi eest, mõjuvad niihästi mõned detailid kui ka olukorrad üllatavalt täna-

päevaselt. Ei puudu ka *action* ehk tapmine ja tagaajamine.

Filmi lõpu eel muutub vesi sõna otseses mõttes tuliseks, plahvatusse tõttu. Aga püant on fantastiline, samas ka väga vaimukas.

Kes vähegi Eesti filme on näinud, teab, et ühtki filmi ei saa teha Tõnu Kargita. Ega ka Lembit Ulfsakita. Samuti on vaja Eve Kivi, episoodis vilksatab Salme Reek. Ja nagu ikka on Ain Lutsepp, suurepärase teatrinäitleja,

selle perioodi kuulsaimad kunstnikud nagu N. Triik, A. Vardi, K. Pärsmägi, V. Ormisson, A. Johani, K. Liimand, A. Vabbe, E. Leps ja J. Püttsepp.

Võrdset huvipakkuv peaks näitus olema nii neile, kes otsivad kunstielamust, kui ka ajaloo huvilistele. Paljudel maalidel on kujutatud Emajõe või Pelpsi lõtja, millega veeti metsa- ja ehitusmaterjali ning küttepuid. Selliseid laevu oli meie sisevetel veel 30. lõpus käigus ligi sada. Tä-

napäevaks pole sellest huvitavast laevatüübist peaaegu mitte midagi säilinud – ainult kaks mudelit Meremuuseumis.

Eesti Meremuuseum on tänulik oma kolleegidele Mare Joonsalule Tartu Kunstimuuseumist ning Rita Kroonile Eesti Kunstimuuseumist, kes aitasid näitust koostada ning kelle kogudest maalid pärinevadki.

Eesti Meremuuseumi teadussekretär **Katrin Savomägi**



ditionil Uus-Siberi saarestikku uurimas, kus ilmselt tutvus lähemalt Jakutski väikekondanase Jacob Sannikovi ideega tundmatu maa olemasolust) ja 1897. aastast Põllumajandusministeeriumis kui riigigeoloog. Üks Kukruse mõisa objekt jäi enne nimetamata. Veski. Seal hoidvat entusiastlik **Enn Käiss** oma kividekollektsiooni, mis olevat väärtuslik, teadis Ainar Varinurm. Ka geoloogihuvi on niimoodi mõisa tagasi jõudnud.

Tollid päevikuid lugedes ei saa mööda tõsiasjast, et noil aegadel kolleegid-maadeurijad kenasti kokku hoidsid. 1899. a. oli Toll Norras. Fr. Nansenit «sõbraliku abiga oli ta norralaste hülgepüügläeva «Harald Harfager» leidnud, see sai tuntud Colin Archeri, Nansenit «Frami» ehitaja, järelevalvel ümber ehitatud ning «Zarjaks» nimeta-

tud,» kirjutab parun Toll oma posthuumselt avaldatud päevikus. Varustusküsimuste lahendamisel aitas hea nõu ja jõuga kaasa N. A. E. Nordenskjöld.

Kuigi Eduard Tolli 8. (21.) juunil 1900. a. Peterburist alanud ekspeditsioon lõppes tema juhile traagiliselt – ta jäi kadunuks unistuste Sannikovi maa otsimisel –, on teaduslik pärand seni kõrgelt hinnatud.

Niipalju Tollist ja Kukrusest. Loodetavasti saavad tulevased Ida-Virumaa külalised ja ka kohapealsed kunagi põneva ekskursi osaliseks meie nii mitmekihilise aja- ja kultuurilukku.

«Goot, lass mich nach Hause kommen,» (Jumal, lase mind koju jõuda), on üks parun Tolli viimaseid sissekandeid. Vaimsalt sobiks meilegi.

Reet Naber



Kukruse mõis.

filmis parajalt tähtis, kuidkett üle kõhu. Peaosalised Epp Eespäev, Erik Ruus ja Jaan Tättke, keda üldiselt vähem tuntakse, olid seetõttu palju huvitavamad, seda enam, et nende suhetes olid niihästi intriigi kui ka draama.

"Tulivesi" oli huviga jälgitav, põnevust piisas. Aga nagu ikka kodumaiseid filme vaadates, juhib tähelepanu kõrvale äratundmisrõõm tuttavate näitlejate või tegevuspaikade puhul või mõistatamine, millises paigas see või teine episood filmitud.

Meremeeste peaksid erilist äratundmisrõõmu pakuma peale rannikult tutta-

vate kohtade ka tegevuspaikad Suomenlinnas, Kopli sadamas ja "Suurel Tõllul". "Meremehe" tegijail oli aga huvitav teada, et Soomes käidi filmimas "EVA-003"-ga, võtetel uputati ära kaasavõetud paat ja ühes Soome episoodis näidatakse "EVA-003" vanemtüürimeest, kes meie lehes merendusajalugu käsitletud – Peedu Sammaslood. Ju leiti tema täishabe filmitavasse ajastusse sobivat.

Muuseas kannab viinapood Balti jaama juures nime "Tulivesi" – on's sealgi salapiiritust?

Head vaatamist!
Madli Vitismann

"Löpetasime mõeldud aastal kooli. Kuulasime töökohtade võimalust: öeldi, et on järjekorrad, vast paar inimest võiks kohe tööle saada. Ei osanud ise ka midagi ette võtta, olime niipalju noored. Kui tuli pakkumine Taani laeva minna — oli üks Tallinnas ja vajas kohe kolme madrust —, otsustasime minna. Lepingus, mis siin Tallinnas kohe tehti, oli ajaks 9 kuud. Küsisime seda küll lühemaks, aga ei saanud, ja nii meid siin peale munsterdatigi. Tallinnas läks päris kiireks, meditsiiniraamat tuli ära vahetada, sest vana ei kõlvanud, ja muid pabereid ajada. Pärnus läksime laeva, mille meeskond oli 7 inimest: kapten, tüürimees, mehhanik, kokk ja kolm madrust. Peale meie olid taanlased, üks kapten oli soomlane, pärast selgus, et kõige mõistlikum. Laev oli 1977. a. Taanis ehitatud, pikkus 62 m, laius 9 m, 399 brt, 1281 dwt, registreeritud Taani paralleel-registris DIS. Sõidurajoon oli piiramatult, nagu öeldi; käisime Liibüas, mujal Vahe meres, Islandil. Vedasime igasugust kaupa, oli tükkaupa, puistkaupa, vahepeal vedasime ka konteinereid ja korra ka kraanat — seda, mida kompaniil hankida õnnestus.

Millised olid tööolud? Mis seal ikka — laevas oli automaatikat vähe, kõik tuli käsitada. Selle Tallinnas kiirustamisega jäid tööriided maha. Kompanii tavaliselt neid ei osta, aga me ütlesime, et kui ei saa, pole midagi tööle selga panna ja ei saa tööd teha. Osteti siis üht-teist ja palgast maha ka ei võetud.

Läksime juulis, olime suve ja talve ära, nüüd kevadeks tulime tagasi nagu rändlinnud ikka.

9 kuu jooksul tuli üle elada kolm kaptenit, igaühel oli oma iseloom, omad seadused ja knihivid. Esimese kapteni-ga olime teinud kindla päevaplaani: tööd seitse ja pool tundi päevas, nädalavahetused vabad. Tuli uus kapten, temale ei tähendanud need tunnid midagi, temaga töusime ja alustasime tööd kell 7 hommikul, ilma hommikusöögita. Kui olime juba tund aega tööd teinud, tuli söögiaeg. Pani tööpäevale rahulikult tund aega otsa.

Sellepärast tahaks kõigile, kes "lipu alla" sõitma lähevad, soovitada, et lugegu kõigepealt läbi ja mõelgu ka natuke, millele alla kirjutavad. Kui annab, võiks omalt poolt mõned tingimused esitada. Oleksime ehk meitegi mõnd asja tingida saanud, eriti tööpäevade ja -aja suhtes, kui oleksime natukenegi teadnud. Omanikele oli see muidugi hea, et me olime ametiühingust eemal. Koolis küll meid ei olnud, me olime ametiühingust eemal. Koolis küll meid ei olnud, me olime ametiühingust eemal. Koolis küll meid ei olnud, me olime ametiühingust eemal.

Tuli peale üks tüürimees, kes püüdis uniooni seaduste järgi elada. Tal oli ette nähtud niipalju söögiraha päevas, hakkas arvutama, kas ta ikka saab nii palju eest. Siis oli talle ette nähtud paar kindaid kord nädalas või nädala tagant, kuigi tema nendega mitte midagi ei teinud. Ja veel nägi unioon ette, et kui tema

tuleb pardale, peab kajut koristatud olema. Et eelmine tüürimees seda teha ei viitsinud, tuli meil seegi ära teha.

Tööpäev algas kell kaheksa. Kella 10.00 — 10.15 oli kohvipaus, siis töö kuni kella 12, lõuna kuni kella 13.00. Kell 15.00 — 15.30 oli jälle kohviaeg ja kell 17.00 töö lõpp. Kohviaegu peeti demokraatliku korra kohaselt nii, et visati ka pooleliolev töö maha, isegi kui selle lõpeta-

veel soojaga ussitama. Laev ei olnud mõeldud sellise kauba veoks, seal oli neid nurgatavaseid sadu. Kopaga võeti välja, vahetevahel tulid kohalikud mehed ka harjaga sisse, aga suurema osa tööst tegime ise ära. Meile oli seda kasulik, mida vähem sisse jäi. Ühe lasti töime Soome, ühe Inglismaale ja ühe Prantsusmaale. Trümmipõrandad olid puust, seal oli igasuguseid pragusid. Kui palav oli, läks

ja 8-ga oldi juba harjutud. Ühe korra saime nii läbi, et ei kõigutanudki, see oli haruldane.

Üldiselt võib laevas elada, kui on inimlik läbisaamine ja üksteist toetatakse. See on ka meil nii. Vahepeal, kui kõik olid normaalsed mehed, oli nagu üks pere, seisusevahesid nina alla ei hõõrutud. Aga oli üks tüürimees: kui tema söi, ei meeldinud talle üldse, kui me eest messist

lauda, igaüks kaalus 50 kg. Kui oli tvinteki kaup, panime need kolmekesi paika, ja kui oli vaja kaup välja võtta, tuli kiiresti need lauad jälle ära koristada, sest töö kiirustas tagant. Mehed kail peavad tööd tegema, laev peab kiiresti ära minema. Siis töötasime ka söögiaegadeta, eriti lõpus löödi tamp peale.

Tore reis oli Tripolisse — ilm oli ilus, meri peegelsile, suuri töid ei teinud, töstsime vaid laeva ohutustaset, õlitasime uksehingi, tegime kaptenile kaste, ehitasime kappe.

Tuli uus kapten, pidime teki ka 10 palliga tööd tegema, kuigi ise hästi teki ei püsinud. Väikesi asju, nagu mageda veega laeva pesemine, tuli alatasa teha. Oli see üks inimene. Võib juhtuda, et ka siin üks inimene nii vastik võib olla. Meil on ka "kiiksuuga" inimesi, aga seal on veel hullemaid. Oli mees vist enne venelastega kokku puutunud, nüüd aga vist üle saanud sellest kartuse tundest, pilas meid kogu aeg venelaste pähe. Eestist ei teadnud ta midagi, ise veel kapten. Või ei tahtnudki teada. Kolm korda näitasime talle kaardil ette, ikka jäime venelasteks. Temale oli naljakas küll. Soomlane töusis hommikul üles, nagu nalja täis, oli täitsa inimene, tegi endalgi tuju heaks, kuigi ajas tööle. See ütles hommikul, kui vahti läksin: "Tere, Iivar, suur siga". Mehaanik oli mõistlik mees, see meid kaitses ja lohutas, et pole mõtet vihastada. Seesama taanlane lasi jutu lahti, et Kieli kanali ühes otsas seisab 200 Eesti laeva ootel (siis näe, teadis) ja teises veel 300, ei saa kanalisse, et ei ole kanalis agente ning lootsile maksab kapten sularahta.

Meil oli liiga pikk aeg, sellepärast läksid närvid krussi. Põhiliselt nende väikeste loluste pärast, mis nad seal välja mõtlesid. Viimane päev oli kulminatsioon — tund aega oli laeva Kopenhaagenist väljumiseni aega, kui saime tööroobad maha. Kõik, mis veel vähegi teha andis, tegime ära. "Päeva eest on makstud!" Näitasime oma uuele vahetu-tele küll kõik ära, aga tüürimees oli vähe mures: me olime kõik selgeks saanud ja tegime ise, tal polnud vaja segama tulla. Nüüd olid uued, kellele ta pidi selgeks tegema palju selliseidki asju, mida ise ei teadnud. Näiteks, kus me peidame neid pikki varraid, millega trümmikiile kinni pannakse. Ja veel pool tundi enne tuli tüürimees, kes nägi välja nagu sarvik — habe kolm aastat ajamata, juuksed neli aastat ning kuu aja jooksul oli üks kord duši all käinud, ja ütles: mine tsementeeri klüüsid ära. Poisid olid peal, tsementeerida nad ju oskavad. Ei aidanud midagi, näitasin ette.

Uued mehed (kursusekaaslased) olid alguses üllatunud — nii kui laeva said, ei mingit ajaviitmist, kohe riided selga ja tööle. See meie soomlane, kes ära tuli, viskas kae pihku ja ütles tere tulemast, see hull, kellega nad reisi lähevad, ei sedagi. Uued venelased tulid.

Esimene katsumus oli päästeparv. Me olime parve reelingust alla lasknud, andsime 4–5 meetrit viskeliini järele, see pole midagi. Pärast see loll inimene käskis samamoodi üles tõmmata. Võimatu, ei saanud nad ju otse üles vedada, vaid pidid eemalt kangutama. Ütlesime poiste- le, et ärge kuulake, viige parv (Järg lk. 14)

Lipu all kooki ei pakuta

9-kuuliselt "lipu all" töötamiselt jõudsid tagasi kolm meie noormeest, kes jagasid oma muljeid päris värskest: kodusolemist polnud veel nädalatki.



miseks paar minutit oleks kulunud. See oli merel. Sadamas tegime ka pikad päevad, et töö lõpetada. See ületunnitöö oli meile palga sisse juba arvestatud, nagu selgitati.

Üks kapten küll arvestas seda, kui nädala sees olime kõvasti tööd teinud, saime ka reede lisaks laupäevale-pühapäevale vabaks. Või kui olime nädalavahetuse ametis olnud, saime vabad päevad nädala sees. Mõlemad teised kaptenid olid sellised mehed, keda seesugused pistasjad üldse ei huvitanud.

Süüa anti küll, aga Taani toit ei ole meie maitse järele. Kõik on magus, heeringas on magus ja sinep on magus, ja kurgid, liha ja kartulid ka. Musta leiba ikka oli, üks oli teraleib, aga nemad lõuna ajal leiba ei söö, sellepärast tehti imestunud nägu, kui meie leiba otsisime.

Laevas oli kaks messi, eraldi ohvitseridele ja meeskonnale, mille meie kolmekesi moodustasime. Kokk oli seal vahepeal, tilpnas meie messis, kui teisest välja visati.

Igal mehel oli oma kajut, väikesevõitu küll, kapten ja mehaanik said natuke rohkem lautuda.

Selle aja jooksul juhtus kolm korda, et saime sadamas ringi jalutada. Muidu, kui sadamas tööst väga väsinud ei olnud, saime õõsel linnas kolama. Maltal, Portugalis ja Saksamaal olime kauem. Lübeckis oli parasjagu mingi uusnatside mürgel käimas, üks sünagoog oli põlema pandud, linnaliiklus seisis. Käisime seal ühes meremeeste majas, kus ka Eesti lipp lehvis. See oli nagu muuseum, kõiksugu vana kraami oli igal pool.

Mitu korda käisime Islandil, kokku kuues sadamas. Meile see ei meeldinud, ei olnud tore koht. Külma ja kurb. Meil oli last ka nārune, sellepärast ei meeldinud. Kalajahu oli tõesti üks kehvemaid: haises, pärast ruume koristades oli vaja seda pesta, siis läksid torud umbe, vesi ei jooksnud ära, lõpuks läks

jahu ussitama, usse tuli üsna palju. Ilmselt see kaup vedamist tasus, üks meie last maksis 4 miljonit Taani krooni, seda oli 1100 tonni. Järele läksime ballastis, ja vedas: olid ilusad ilmad, saime kohale 5 päevaga. Muidu oleks ka kaks nädalat võinud kuluda.

Eskifjördur oli üks sadam skäärde vahel. Iga päev kell 12 hakkas tormama — kella võis selle järgi kontrollida. Niipalju kui laevas otsi oli, kõik tõmmati sel ajal kaldale, pidevalt läksid need katki. Pidime neid kaldale vedama, aga kai peal töusis vesi üle meetri. Ja laine peksis kogu aeg. Nii seal vedasime, jää peal oli libe, alatasa olime pikali maas. Siis hakkas vesi ära viima — oli tükk tegemist. Tormas kella 16-nt, siis jäi järele. Sel ajal seisime vahis ka väljas tekil. Oli vaja otsi vahetada, et need ei katkeks, sest lödvemaks lasta neid ei saanud. Vahel hakkas juba tekiplaate üles kiskuma, kui vales kohast oli kinni pandud. Sellist asja polnud me enne näinud, et tehti palju täiesti kasutatud tööd, näiteks veeti otsad läbi tekil olevate aasade, mis olid kauba kinnitamiseks. Ahtris oli kepsel nagu taignasegaja, sellega ei saanud midagi teha. Remonditi küll, siis hakkas õli välja ajama. See laev oli küll põlve otsas tehtud, nii odavalt kui võimalik. Süvis oli tal väike, merel hüppas nagu kurat pühitsetud vees.

Mis pani imestama, oli see, et kui meie laevadel on igasugused piirangud peal, siis kokk rääkis, et selle laevaga oli käidud Austraalias ja USA-s. Need on kohad, mis meil oleksid ilmselt mõeldamatud. "Pootsman Kibusel" põeti juba kaks kuud enne seda, kui pidid suvel läbi Biskaia minema. Me olime oma laevaga kaks kuud igal nädalavahetusel Biskaial. Sõelusi-me parasjasti Portugalis ja Inglismaa vahel, ja oli veel sügistormide aeg. Sel aastal olid need tormid ka eriti kõvad, korra saime 10 palli kätte, 9

läbi läksime, ütleme, et sadas vihma või oli muidu kehv ilm, et väljast oma kajutisse ei läinud. Meile ei julgenud ta midagi ütleva tulla, ütles siis kokale. (Kapten samal ajal ei teinud niisugusest käimisest mingit numbrit.) Ka pidi televiisor, mis ainult meie messis oli, vaik olema, ta ei saavat süüa! Ise ta oli laisk nagu muda. Näiteks oli lastiruumis kottide all vesi ja ta tuli lõpuks meiega pahandama, miks me ütleva ei tulnud. Kust meie pidime seal all seda vett nägema? Tüürimees oleks pidanud teadma, et all oli kogu aeg vesi, kaup oli ju tema vastutusel. Tankide vahel kahekordne põhi lekkis, luugid lasid ka vett läbi.

Sellise laevaga poleks üldse kalajahu vedada tohtinudki. Oleksid kaubasaajad teadnud, milline see on: käisime alt kalajahu seest vett pangedega välja korjamas, ükskord koguni kolm päeva järjest. Niisugust iluravi tegime enne sadamasse jõudmist, kõik pidi siis, kui luugid lahti tehti, ilus ja kuiv välja nägema. Siis oli tavaline 300–400 liitrit vett ämbritega välja loopida, aga palju sinna sisse jäi? Prantsusmaal juhtuski, et kaupa tulid vastu võtma mitte tavalised sadamatöölised, vaid inimesed sealt sigalast. Nemad teadsid, et märg kalajahu ei kõlba, see pandi kõrvale, kutsuti inspektorid. Soome omad mõõtsid temperatuuri ja jätsid melle Naantaliks kümme tonni sisse. Rabelesime terve päeva, et seda välja saada.

Igasugust kolu vedeles jalus. All oli kaks suurt metallplaati — need oli vaja iga jumala kord välja õngitseda, kraanaga välja tõsta. Ütlesime, et visake minema, vastati — ei saa, lähed äkki vaja. Tegelikult olid need mõeldud selleks, et kui tõstuk oli all, oli neid talle raja tegemiseks vaja. Tvintekk oli laudadest, need olid mädad ning puudu. Iga kord, kui "sokk" tvintekil töötas, kukkus paar korda läbi. Lõpuks toodi 300 uut

Sadama tänav — mis läinud, mis alles

(Algus "Meremehes" nr. 4-5)

Sadama tänav lõpetasid kaks maja, mis kandsid aadressinumbrit 21 ja 21a ning millest vaid üks osa on tänase päevani säilinud, ehk number 25 all. Allolevas hoones on praegu riigiettevõtte "Tallinna Sadam" peakorter ning kuni 1940. aastani oli seal Veeteede Talitus. Praegu elab kõne all olev ehitus üle nii sisemist kui ka üleüldist laiendamist, mis aastakümneid püsinud väliskuju väga märgatavalt muudab.

Maja väärriks pikemat ehitusajaloost käsitlest kui seda käesolev artikkel võimaldab, sest tegemist on hoonega, mille rajamine toimus Peeter I ajal üheaegselt Admiraliteedi ja Sõjasadama. Täpne valmimisaeg on teadmata, ent kui isevalitseja 1725. a. suri, oli maja valmis ning selle funktsioonina on märgitud sadama vahimaja. Seega on tegemist senini sadamas säilinutest ja kõik vapustused üleelanud hoonetest vanimaga. 18. sajandi esimene pool pole keskaegse Tallinna muu vanalinnaga võrreldes kuigi suur haruldus, ent sadama territooriumil midagi vanemat paraku alles jäänud pole, ning sellest tulenevalt oleks omal kohal ka nüüdne respekterivam suhtumine.

1768–1788. aastail remonditi seoses Sõjasadama laiendamisega kõik selleks ajaks olemasolevad sadama ehitised ning üldse kesken datati peatähelepanu Tallinnale, sest Paldiskis jäid ehitustööd pooleli. Meid huvitav hoone oli sel ajal ühekorruselise ning ilma tahapoole ulatuvate külgehitusteta. 1793. ja 1825. aastast pärit plaanidel võime selle olemasolu ja paiknemist kergesti lokaliseerida. 19. sajandi keskpaiku on hoone nimetatud Peavahiks ning sama funktsioon jätkus kuni sajandivahetuse ni. Seejärel sai siia ruumid Tallinna Tollivalitsus ning 1908. aastaks on olemas ka tahapoole ulatuvad külgtiivad. Alates 1880. aastatest on peakorpuse korruseid juba kaks. Järgmised suuremad täiendused tehti aastail 1922–1924, kui Mereasjanduse Peavalitsuse hoonest sai nelja põhikorruse ja mansardiga esinduslik hoone, mille keskosas oli ka impoosantne väike vaatlustorn. Sellisel kujul, ehkki vähesel määral ümberehitatult ja endisest madalama torniga säilis see kuni tänase päevani. Seal, kus praegu massiivset juurdeehitust rajatakse, oli kuni 1940. aastani siseühe, mis oma pargiliku kujunduse ning pinkidega oli tuulevarjuliseks puhkenurgaks. Tolliteenistujate maja ja administratiivhoone vahel oli ka



Tolliamet ja Mereasjanduse Peavalitsus 1930.aastal.



Tallinna Sadama peakontori tänavu aprillis, nüüdne aadress Sadama 25.

veel 1934. a. ehitatud puudust katusealune mitmesuguste materjalidele ning väike puutöököda.

Mereasjanduse Peavalitsuse, hilisema Veeteede Valitsuse ja Veeteede Talituse kontoriruumid olid esimesest kuni kolmanda korruse ni. Esimesel oli varustusjaoskond, tuletornide ja meremärkide osakond, teisel ehitusosakond, laevade inspeksioon, sadama kapten, kolmandal peavalitsus ja raamatupidamine (Mereasjanduse Peavalitsuse aegne struktuur 1926. aastast). Neljandal korrusel oli kaks korterit (114 m² ja 120 m²), mida kasutasid 1930. aastate sadamakapten Avo Heinmaa ja tema abi Edgar Paal.

Sadama tänav hoonetele pani punkti keskmise suurusega kahekordne puudust elumaja numbriga 21a, mille ehituse ajaks võib pida 20. sajandi esimest kümnendit. Hoone asupaik oli mõnekümne meetri kaugusel administratiivhoonest põhja suunas. Praegu on seal lihtsalt üks tühi plats, kust veoautod aeg-ajalt üle sõidavad. 1924. aastast pärit fotol on viilkatusega kena elumaja aga selgesti tähelepanuväärne. Hoones oli ainult kaks korterit ning esimesel korrusel elas kuni 1930. aastate keskpaigani Meremuuseumi asutaja kapten Madis Mei, kelle käsutuses oli 4-toaline kõigi mugavustega korter, üldpinnaga 104 m². Kui Meremuuseum

1935. a. Baikovi silla uues hoones avati, sai ka muuseumi direktor sinna eelmiseaajaga võrreldes sama suure ja nüüd juba tasuta korteri. Võiks arvata, et kapten Mei oli asjade sellise käiguga igati rahul, sest eelmine eluase nõudis ligi viitekümne krooni kuu-üüri. Enne Baikovi sillale kolimist oli tema ülemiseks naabriks Veeteede Valitsuse pearaamatupidaja Samuel Nautras, kes jäi sinna kuni 1940. aastani. Kaptenihärra asemele tuli aga korterisse sadama elektrainsener Evald Kirsmaa.

Sadama t. 21a sõjas kannatada ei saanud, hoone kadumise jääb sõjajärgse perioodi algusesse, kui mõle-

mad majad olid vene sõjaväelaste käes.

Sellea jõeab ka kirjeldus Sadama tänav hoonetest ja nende asukatest lõpule, ehkki nii mõnegi siinse kinnistu või ehitise puhul oleks sügavam lahtikirjutamine veel edaspidi vajalik ja otstarbekohane. Sest kuidagi ei suuda paraku tagasi tõrjuda tunnet ja ka teadmist, et me tänapäeval nii mõnestki kohast üsna hoolimatult varakapitalistliku teerulliga üle sõidame. Tallinna sadam on oma ehitustegevusega jõudnud sinnaamaale, kus meie naabrite juures oldi juba kuuekümnendate aastate algul, kui üha uued transpordisõlmed ja konteinerite ladustusväljakud vaheldumisi reisisjate terminaalidega pühkisid teelt vanad aidad ja laohooned. Majanduslik edukus ja uus tehnoloogia ei sobinud kuidagi kokku arhailisusega ning tulemuseks olidki üsna samanaolised sadamad. Õnneks ei mindud nii mõneski kohas lõpuni, ning vanadele säilinud hoonetele leiti uus funktsioon (kultuuri- ja ärikeskused), mille kõige markantsemateks ja kõigepealt meeldetulevateks näideteks oleks Oslo Aker Brygge ning Liverpooli Albert Dock. Midagi sarnast annaks hea tahtmise korral meil välja kujundada Lootsi (Uus-Hollandi) tänav ääres paiknevates paekivist aitudes, mille vahele ulatusid Clayhillsi ja Mayeri kanal. Pole ju mingi imepärane teadmine ka see, et nii mitmedki keskaegsed ehitused on säilinud nii meil kui ka mujal tänu lihtsalt vaesusele, sest muinsuskaitsealased teadmised ja väärtushinnangud on ikkagi suhteliselt hillised asjad. Paljuski tänu sellele ja ka militaarsetele suletusele jäid sõjahävingust pääsenud mitmed vanad ehitused sadamas ja selle ümbruskonnas alles, mis aga tänaseks on lammutamistuhinas kadunud. Jutt ei ole sugugi kõigest, aga kes käesolevat järjelugu on jälginud, oskab ka ise vast omad järeldused teha.

Kui võrrelda, kuidas nägi välja Tallinna kesklinna sadama merevärav 1940. a. ja tänapäeval, siis on vahe märgatav. Kadunud on esinduslik ja meelde jääv fassaad, mille moodustasid Peatollimaja ja Veeteede Talitus ning Reisijate sillast mereni laskev sepietega kivitrepp. Asemele on tulnud kaks moodsat kast-terminaali, mis ei torka silma mingi omanäolisusega ning mille ainsateks plussideks on kaasaegne funktsionaalsus ja ruumikus. Tahes-tahtmata tuleb tõdeda, et Tallinna merevärav vajaks senisest enam korralikku ja läbimõeldud arhitektuurset lahendust.

Urmas Dresen

Lipu all kooki ei pakuta

(Algus lk. 13)

trepi üles. Muldugi, meil oli juba vaba tunne rinnas. Aga kapten vaatas pealt, et kas tõesti ei jõua tõsta, nii nõrgad mehed on tulnud.

Siis veel niipalju, et viimane kokk oli igavene laisk, ei viitsinud üldse kooki teha. Enne olid kaks naist, nemad tegid

hästi süüa. Aga "Voolensil" oli tubli kokk, see tegi igaks teeajaks kooki või midagi sellist. "Tore" lugu oli siis, kui meile käsk anti Inglise kanalil tühjad kütusepaagid üle parda visata. Käsk on käsk. Aga pärast oli inspektoreid ja muid ametimehi laeva vastu huvitundmas.

Niisugust asja, et tüürimees vahel ajal laeva automaatjuhtimisele paneb, ise selja võõri poole keerab ning televiisorit vaatama asub, ei usugi. Oli. Kieli kanali läbisimegi automaatjuhtimisel.

Muidu tahaks öelda, et kompaniis olid väga kenad inimesed. Võib-olla oli viga selles, et nad polnud ise laevas olnud. Selle Taani kapteni peale oleks küll tahtnud kaevata, aga me pole harjunud. Meilt küsiti küll, kuidas laevas oli, aga muidugi me ütlesime, et normaalne. Seal sed käivad küll kogu aeg kae-

bamas, kui midagi ei meeldi. Meie eest kostis mehaanik, kel kompaniis autoriteeti oli. Väga meeldiv oli personali chief.

Ega muidu suurt rääkida pole, sündmustevaene aeg."

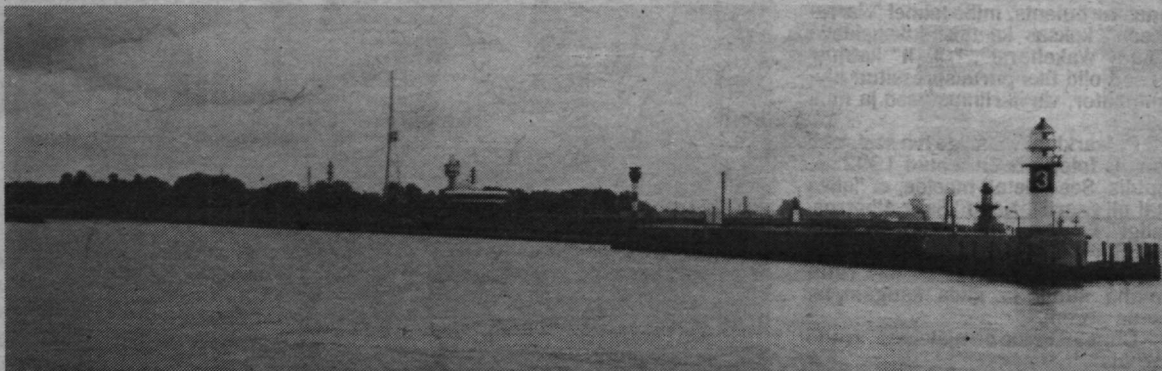
Kommentaariks: noormehed rääkisid oma muljeid väga värskelt, kui pinged polnud veel jõudnud maha jahtuda ja mõõdaniku-kihiga katuda. Küllap oli elukool olnud ootamatult järsk, koolistuljale ootamatu. Nad ei ole virisjad ega hädaldajad, neist saavad (ongi ilmselt saanud) tublid meremehed, sitkust

ränkadele katsumustele vastu panna neil on. Sest kõige valusamad kogemused jäid neil seekord rääkimata, kuigi hingel olid. Oli kogutud tarkust mõnest raskest momendist kasvõi tobeda naljaga üle saada. Ise arvad nad, et ehk on teistel nende kogemustest midagi õppida ja kergendust leida. Et midagi rahnipoja-puu-otsa-viivast-verest või merehingest olemas on, tõestab see, et lehe ilmumise ajaks on saarlane ilmselt juba laevaga Saaremaa vetes. Täürimehena.

Kuulaja rollis oli Reet Naber

Echo—Sierra—Alfa—Golf

Sissesõit Kieli Brunsbütteli poolt.



(Algus "Meremehes" nr. 2-3)

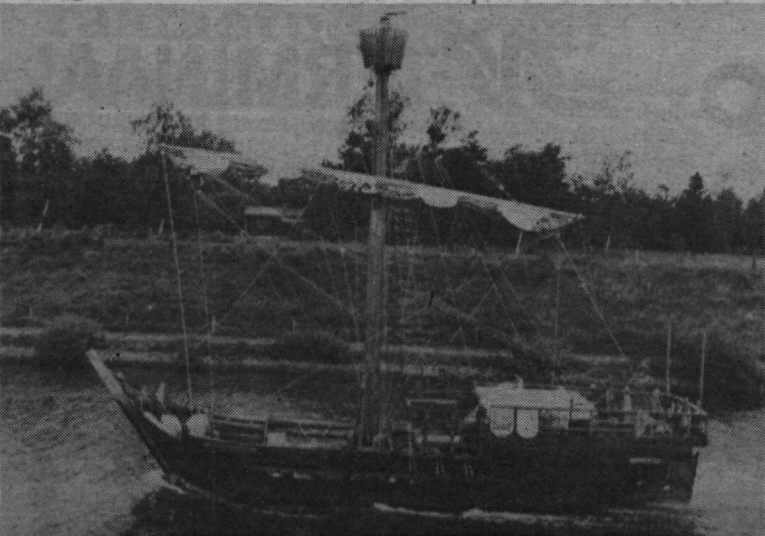
Kieli kanalis

Kieli kanalit läbi viib paljudele meresõitjatele tuttav tee juba pikka aega. 1887.—1895. a. Saksa Laevastiku strateegilise situatsiooni parandamiseks ehitatud Põhja-Läänemere 98,7 km pikkune

Nagu mööda jõge.



Koge.



kanal (Nord-Ostsee Kanal) võimaldab laevateed lühendada ja Beltide ohte vältida. Lloyd'i sadamate teatmikust saame teada, et kanal algab Elbe suudmes Brunsbüttelis ning jõuab Läänemere Holtenaus. Mõlemas otsas on topeltlõusid — 300 m, sügavust on 11 meetrit. Kuna üle kanali viivad

sillad on 42 m kõrgusel, lubatakse läbi sõitma kuni 40 m kõrgusi laevu.

Kanal ise on nagu mõnus vana maantee, käib kiirakäär, kanali ääres, peaaegu käeulatuses puud-pöösad (kuigi kirjatähe järgi on kanali laius 102—214 meetrit). Inimesed käivad vee ääres ja lutamas, kala püüdmast, siinsamas laulavad linnud.

Esimesel läbisõidul olid meil pardale võetud lisaks lootsile roolimehed Witte ja Paul, sest meie omadest põlnud keegi läbi kanali roolinud. Need kaks vahetasid teineteist selle umbes kaheksatunnise sõidu ajal, ise ümbrust kommenteerides. Mõlemad olid pärit Schleswig-Holsteinist, mõlemad oma kodukandi patrioodid. Rääkisid sellest, kuidas kohapealset kultuuripärandit ja selle omapära taaselustada ning praeguste elanike eneseteadvust tõsta. Sisserännanute surve on oma mõju avaldanud. Üheks domineerivaks teemaks on muidugi sealtkandi väärtuslikud meresõidutraditsioonid. Ka on hoo ja elu sisse saanud väikesed kohal- või erialamuuseumid, liidumaa finantsid ja avalikkuse heakskiit toeks.

Nagu mineviku meeldetuletamiseks sõitsime mõnd aega Hansa kogega kõrvu. Ehitatud olevat see paar aastat tagasi, eeskujuks võetud Bremeni koge, kuulus laevaleid. Ilus nägi välja küll, pardalolijaid ise päistsid oma sõiduki omapära ja sõitu nautivat.

Kanalit iseloomustas see, et igal pool midagi ehitati-vahetati-parandati. Olemasolev kipub kasvavale laevaliiklusele kitsaks jääma. Tuli siis mitmes kohas käiku aeglustada, et suuremad tulijad läbi lasta. Mis siis ikka, valge kaunitari "Crown of Poseidon" (kodusadam Nassau, Bahama) pardal olnud reisirjad said pikka aega üht sinimust-valge all seilavat laeva

videosse võtta.

Üle kanali pääseb praamidega, mis sõeluvad siia- ja sinnapoole väga iseteadvalt. Meie ülesõidukohtadel lastakse autodel pikalt oodata, kuni rong tuleb, seal oli praam kiiresti liikumas, kui tema juhi arvestuse kohaselt laeva eest läbi jõuab.

Kõik praamid kannavad kuidagi ajaloolisi nimesid: "Memel", "Pillau" ja nii edasi. Loots Uwe Steinke vastas selleteemalisele küsimusele natuke närvlikult: "Jah, need kõik on nimetatud kao-

* E
Echo



välja öeldakse. Ei tea, miks lootsilt ei küsinud.

Suurim laev, mis läbi kanali on läinud, oli 1992. a. "Royal Viking Sun" (37 845 brt).

Laevade möödumisest ei lase end segada ei pardi-ega arvukad luigepereid. "Oh, luiged on suured ja rumalad linnud," teatab sakslane.



tatud ida-alade kohanimede järgi, et pidevalt meelde tuleb, mis kaduma on läinud. Kõik on riigilaevad, ülevedu on tasuta, riik maksab.

Lootsiherra kohatisest kibestumisest võib aru saada, teisalt ta valmidusest Baltikumil esindajale asjade olemust laiemalt selgitada. Viimane tema vanaisa neljast naisest oli pärit Riias. Vanaisa ise suri 1947. a. pärast seda, kui Ameerika koonduslaagris viibitud aastad ta terve murdunud olid. Oli olnud sõjaväelane ja kuulutatud sõjakurjategijaks.

Nii nad lähevad, vaata sa paremale või vaata vasakule: "Berlin" on teistest natuke suurem, üsna ühesugused "Kustrin", "Kollberg", "Stettin", "Oddenau", "Tilsit", "Aldorf", "Stralsund", "Interburg", "Breslau", "Stolpmünde" jne. Mis küll juhtuks, kui veeteede ameti lootsikaater kannaks Narva-Jõesuus Jaanlinna nime või mõni alus Peipsil oleks "Peterseri" või "Irboska"?

Kieli kanalis jõudis teadvusse arusaam, kui hästi meie laeva nimi "Kapten Voolens" kõlas igast rahvusest asjamehe suust, peaaegu nagu eesti keeles. Hea nimi. Kui vastu tuli "60 let Velikogo Oktjabrja" Vene lipu ja sirbi-vasara all, tuli kiuslik mõte: kuidas seda nime küll

"Tule vaata, missugune haruldus!" hõikab ta natukese aja pärast. Toonekurg oli. Pidi sealmailgi toonekured lapsi tooma, aga kuna neid linde nii väheseks on jäänud, on Saksamaal ka beebisid aina vähem, kuigi ka kapsaleht alt lisa otsimas käiakse.

Kieli kanalit käib aastas läbi üle 40 000 laeva. 1989.a. oli see arv 46 603, mahutavusega 80 378 559 brt, need vedasid 61 520 235 t kaupa.

(Järgneb)
Reet Naber

Tagasiteel sai roolimees Tarmo ise hakkama.



MERLE

19. aprillil oli järjekordselt koos mereterminoloogikomisjoni. Mureks merekeel ja mereraamat. Kõik komisjoni liikmed olid MerLe järjekordsest horisondiletaandumisest teada saanud kirjastuse direktori Tõnu Kogeri ajaleheavaldusest, milles anti teada, et järgmine MerLe ilmumistähtaeg on 1995 a. Me imestame, et mõni ei pea ajaarvamisest lugu ja ei tunne kella. Mis siis veel kalendrist rääkida!

Reet Naber

Naabrusest

* Jaanuaris oli Riias aresti all m/l "Maria Jermolova". Mõõdunud aastal oli Riia AS "Baltic Tour" prahtinud Murmanski "Polar Shipping Murman'it" selle laeva merematkete korraldamiseks Läänemerele. Slites kontrollisid Rootsi Meresõidumeti port state control'i inspektorid laeva, ja kuna laeva sõiduohutusdokumendid ei olnud nõuetele vastavad, keelati laeval sisenemine ükskõik millisesse Rootsi sadamasse. "Baltic Tour" sai kahju ja selle korvamise saavutamiseks arestis laeva majanduspõltsel.

* Läti ja Leedu peavad läbiräärimisi merepiiri kindlaksmääramiseks.

* AMOS-D on alustanud koostööd Läti Merelaevandusega.

* Moskvas asub kommertskeskus "Nautilus", mille kaudu saab osta-müüa laevu, kaatreid jms., ka vanarauaks.

* Veeremilaev "Siailial" alustas tööd liinil Klaipea—Ärhus.

* 17 firmat koondus Läti Rahvusliku Transpordi Ekspedito-rite Assotsiatsiooni.

Ajalehest "Juras Vestis" Reet Naber

* "Musti nimekirju" koostavad viie inglise kanali lähedase maa — Prantsusmaa, Suurbritannia, Saksamaa, Hollandi ja Belgia võimud nende laevade kohta, mis ei ole piisavalt merekõlblikud, tagamaks ohutust selles intensiivse liiklusega piirkonnas.

* Saama kanal liiklus lõpetati juba möödunud aasta lõpul, sest Venemaa ei täitnud oma lubadust faarvaatri lahtihoidmise kohta. Eesti ja Soome vahel on leping koostöö kohta jäälohkujate kasutamisel.

* Oulu lähedal kursilt kõrvale kaldunud m/l "Marika" tüürimees sai kohtuotsuse

ajusel 75 päeva aresti. Laev oli Marjanime lähedal karile jooksmas, kui lootsi oskuslik tegevus selle päästis. 33-aastane Kotkast pärit tüürimees oli pea lõhki lõõnud, kui toolilt maha kukkus, ja laev jäi omapäi sõitma. Mees oli "2,7 promilleni humalassa". Kapten sai 10 päevapalga suuruse trahvi, sest ei hoolitsenud selle eest, et ajal, mil tüürimees pead tõh-terdas, oleks roolikambris teine inimene olnud.

* Soomes arutletakse territoriaalvete laiendamise võimaluse üle 12 meremiilini. Seda põhjendatakse vajadusega tugevdada piirikaitset. Ajendiks on Eesti 12-miilise territoriaalvesi. Rootsis minidi 12 miilini 1979. aastal.

"Vapaavahti" 1/94
Tõlkinud Reet Naber

* Meeskondade vähendamise põhjus on püüd raha kokku hoida. Arenenud maade elatusaseme tõus tähendab seda, et tuleb tõsta ka laeva ohvitseride ja teiste meeskonnaliikmete palka. Samal

ajal tahab neis maades merele minna üha vähem ja vähem inimesi. Norra sõjalaevastikku on traditsiooniliselt välja valitud ajateenijaid noorte kaubalaevastiku ohvitseride ja meeskonnaliikmete seast. Viimasel aastal on see raskeks osutunud, sest väga vähesed on läinud kaubalaevadele, et karjääri teha. Ei taheta enam küude kaupa kodunt enam olla ja meresõit ei paku ka kindlustunnet. See on ühest küljest põhjustatud laevaomanike soovist munsterdada meeskonnad maadest, kus palgad on madalad. ISF-i andmeil makstakse Hiina ohvitserile vaid 20% sellest palgast, mida saab ta Jaapani ametivend.

* On asutud välja töötama nn. IMO-keelt. See on laevadel kasutamiseks mõeldud lihtsustatud ja standardiseeritud inglise keel: "maritime English". See peaks hõlbustama ka suhtlemist kalda ja laevade vahel.

"IMO News 1993"
Tõlkinud Reet Naber

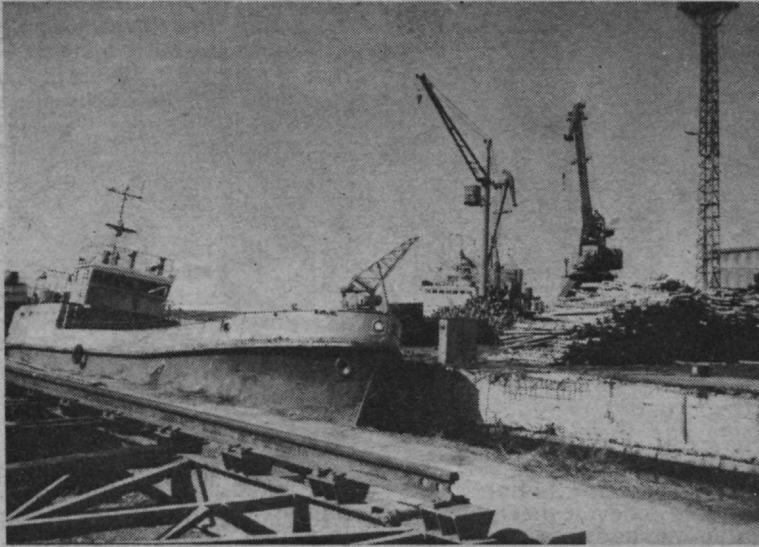
Odavneb iga päevaga

Loksa sadamakapten Ants Uibu:

Ülevärvitud nimega "Viire" seisab küllakil kanalis, see vaja vabaks teha. Aktsiaselts, mis selle laeva ostis, läks pankrotti. Laev läks laenu tagatisena pangale, nüüd otsib pank uut ostjat. See laev läheb järjest odavamaks: kui veel natuke seisab, saab mõni mees selle odavalt kätte ja teeb korda. Ega ta õige kaubalaev ole – võtab vähe kaupa peale –, aga mitte ka muuks otstarbeks mõeldud. Mingi tegevuse võiks sellele siiski leida, ja ega pangamehedki asja nii jäta. Neil on odavam laev võllevahinnaga ära müüa kui seal edasi pidada.

Eesti laevaomaniku pankrot kõigil silme ees.

Madli Vitismanni foto



Läti merenduslehe "Juras Vestis" toimetuse on käivitunud aktsiooni "Meri ühendab". Esimeseks ettevõtmiseks oleks jalgrattamatk marsruudil Tallinn – Riia – Klaipeda – Nerīga, kust on kutsutud osa võtma ka paar meie jalgratturit. Ürituse eesmärgiks on merenduse ja merelaevanduse probleemide laiem tutvustamine ning Baltimaade koostöö tähtsuse toonitamine.

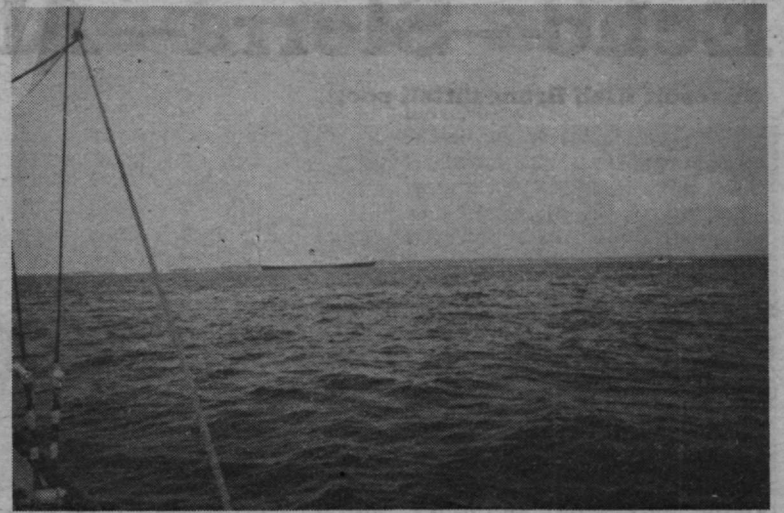
Ühe osavõtja kulusid arvestatakse 600 \$.
"Eesti Merelaevandus" palub osa võtta soovijail teatada telefonil 44 57 76 Tiit Roosilehele.

"Queen Elisabeth II" sai kannatada kokkupõrkes Sydney sadamas. Üks sadamapraamidest, "Narra-been", põrkas kokku luksuslaevaga, mida kolm pukserit püüdis viia reisisateterminali. Tekkinud oli võimas turbulents, mille toimetel "Narra-been" koksas ka teist luksuslaeva "Lady Wakehurst". "QE-II" kahjustused olid üks purukspressitud illuminaator, värvikriimustused ja mõgid.

Polaarklubi välisliige Ivo Meisner saatis foto, mis on tehtud 1992. a. juulis. See tuletab meelde, et "alles tal oli avari". Nagu "Sally Albatrossilgi". Ebausklikud meremehed ütlevad kui ühest suust, et sellised laevad sõitma ei saa, tarvis nad ruttu maha müüa ja mida kaugemale, seda parem.

Õnnetusteade on ajalehest "Trade Winds".

Reet Naber



"Meremehe" tellimine

Kodumaal

Neile, kes pole veel jõudnud käesolevaks aastaks "Meremeest" tellida, pakume täiendava võimaluse toimetuse kaudu. **Hind on alates 12. numbrist 51 krooni**, mis tuleb saata aadressil:

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

Välismaale

Kui makstakse Eestis, on aastatellimuse hind 250 krooni.

Kui makstakse välismaal, pakub tellimisvõimaluse AS Rahvusvaheline Aja- ja kirjanduslevi (*Subscription International Ltd.*). Sel juhul on I–III postitsooni hinnad järgmised:

**3 kuud 27–29\$
6 kuud 31–35\$
12 kuud 39–46\$**

Tasuda võib krediitkaartidega: *Visa, Mastercard, Access, American Express.* Sellisel juhul on vaja teada kaardi numbrit, kehtivusaega, kliendi aadressi ning kaardiomaniku nime ja aadressi (kui on erinevad kliendi nimest ja aadressist). Tšekk peab olema väljastatud *Subscription Internationali* nimele USA dollarites või muus konverteeritavas valuutas.

Tellimused võib saata **faxil +372 2 527 555** või aadressil:

**"Meremees" Subscriptions
Departement
Subscriptions International Ltd.
Akadeemia tee 21G
EE0026 Tallinn
ESTONIA
tel. +3725 247 832**

Head lugemist!



ESTLINE



AS ESAGENA Ltd

MEREAGENTUUR SHIP'S AGENCY



TALLINK



ESTMA



Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 2. mail:

"ELMAR KIVISTIK" — teel Veneetsiast Lissaboni
"ALEKSANDER ABERG" — teel Muugalt Baie-Comeau'sse
"PAUL KERES" — Ventspilsis
"KRISTJAN PALUSALU" — Bakarist
"GUSTAV SULE" — teel New Orleans'ist Beirutisse
"ALEKSANDER KOLMPERE" — Murmanskis
"HAAPSALU" — teel Georgetownist Buenos Airesesse
"VILJANDI" — teel Kaliningradist Providence'i
"RAKVERE" — teel Århusist Helsingis
"NARVA" — Port Limonis
"VALGA" — teel Milwaukee'st Peterburi
"ANTSLA" — teel Tallinnast Las Palmasesse
"KEILA" — teel Madrasest Marina di Carrasse
"KUNDA" — teel Salvadorist São Francisco do Sulist
"KADRINA" — Jeddah's
"PALDISKI" — Doualas
"LOKSA" — teel San Pedrost Bordeaux'sse
"MAHTRA" — teel Kandlast Rotterdami
"SOMPA" — Madrasest
"KEHRA" — Freetownis
"AEGVIIDU" — Porto Empledoses

"KUIVASTU" — teel Jeddah'st Bombaysse
"KUUSALU" — teel Santosest Casablanccasse
"PARILA" — Lagoses
"RAKKE" — remondis Koplis
"VALKLA" — Owendos
"TAMSALU" — teel Tallinnast Jeddah'sse
"PIHTLA" — remondis Koplis
"ORJAKU" — Rouenis
"NAISSAAR" — teel Bilbaost Durbani
"VAINDLO" — teel Koplis Skelleftehamni
"FRISOHAVEN" — Istanbulis
"MUHU" — Rijekas
"ABRUKA" — Oranis
"VILSANDI" — teel Tallinnast Bandjuli
"KAPTEN KONGA" — teel Felixstowe'st Stockholmist
"KAPTEN VOOLENS" — teel Tallinnast Rotterdami
"MEHAANIK KRULL" — teel Antwerpenist Helsingis
"POOTSMAN KIBUS" — Koplis
"KESSULAI" — Århusis
"VIIRELAI" — teel Stockholmist Antwerpenisse
"MANILAI" — teel Tallinnast Rotterdami

"SUURLAI" — Vanasadamas
"HEINLAI" — teel Rostockist Vanasadamasse
"VIINISTU" — Ventspilsis
"KOLGA" — teel Antwerpenist Tallinna
"PURTSE" — teel Rotterdamist Vanasadamasse
"VOOSI" — teel Ventspilsist Antwerpenisse
"PAKRI" — teel Moerdijkist Tallinna
"AMBLA" — Rotterdami
"ANGYALFJÖLD" — teel Rotterdamist Tallinna
"AEGNA" — Tallinnas
"KABALA" — teel Farsundist Tallinna
"MOHNI" — Antwerpenis
"RAPLA" — Viiburis
"RAUGI" — Moerdijkis
"TORMA" — teel Viiburist Rotterdami
"SOODLA" — teel Antwerpenist Euroopasse
"KLOOGA" — teel Dunkerque'ist Läänemerele
"GEORG OTS" — Tallinnas
"TRANSESTONIA" — Århusis
"TALLINK" — Tallinnas
"SAINT PATRICK II" — Tallinnas

Neile, kes ootavad ...

Väljaandja

Eesti Meremeeste Liit

Järgmine number ilmub mais

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

"Printall"
Tellimuse nr. 2077

Toimetaja
MADLI VITISMANN

Arvutikülendus: Märt Kullo ja Vello Lind, montaaž: Mait Sell.