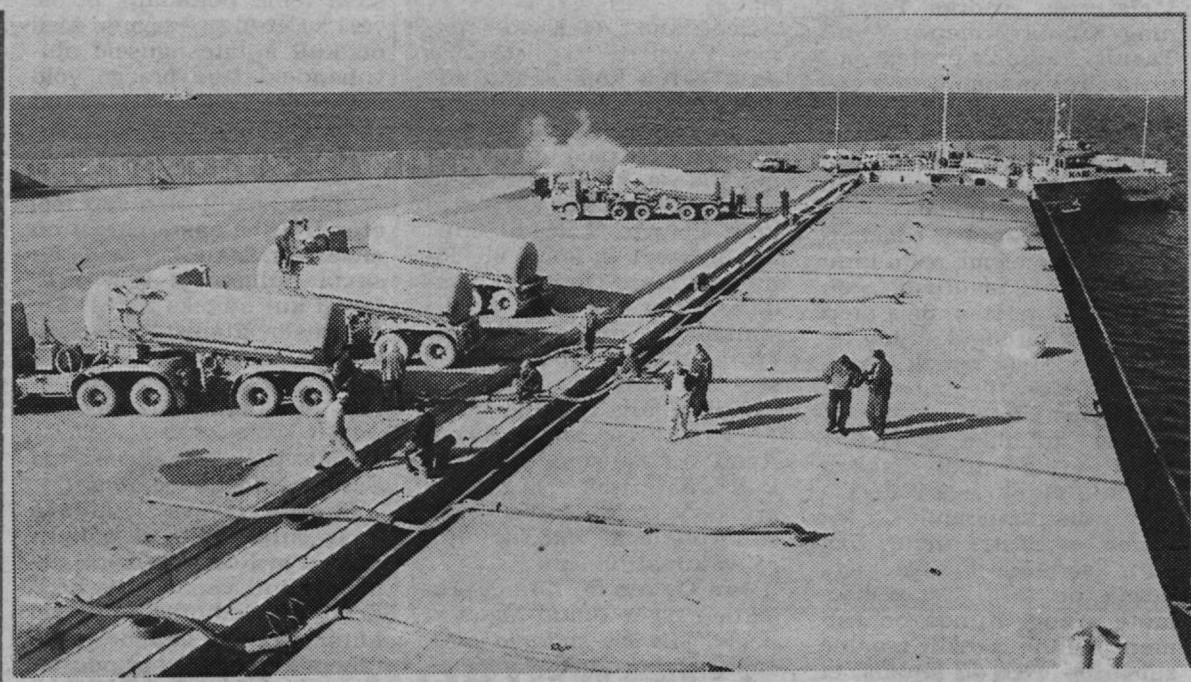
MEREMEES

Ilmub (vaheaegadega) alates 1950. aasta 21. juulist

Nr. 17–18 (967–968) Teisipäev, 27. september 1994 Hind 2,5 krooni

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- Rannavalvest lk. 4–5
- Svendborgi merekoolist lk. 6–7
- Miinisadamast lk. 8–9
- Kultuuriüritustest lk. 10–11
- Gröönimaast lk. 12–13
- Ruhnust lk. 14
- Sõja jälgedest lk. 15



2. septembril oli Kunda sadama pidulik avamine. Tsemendi laadimiseks saavad autod otse laeva äärde sõita. Lähemalt lk. 2–3.

Jaak Eelmetsa foto

Tervitusi *Terra incognitalt*

31. augustil kella seitsme paiku nägin ma õhtuvidevikus Eesti Merehariduskeskuse Estonia puiestee õppehoone koridoris kaht õnnetu näoga maapoissi, kes seisid oma moonakompsudega teadetetahvli ees ja püüdsid sealt midagi välja lugeda. Jutust selgus, et nad loevad täna juba teist korda kuulutust, kus on kirjas, et vastsed esimese kursuse kadetid tuleksid Eesti Merehariduskeskuse uude ühiselamusse Lasnamäe majas. Nad olid korra juba sõitnud kuulutuses märgitud bussiga Lasnamäele, hakanud küsima pärislasnamäelastelt üsna mitmes keeles Mustakivi tänavat, aga tulemusteta. Väljavaade peavarjuta jääda muutis noored mereentusiastid murelikuks.

Oleme küll sõjaväestatud õppeasutus, aga nii salastatud ka ei tahaks olla, et üliõpilased kooli tulles Lasnamäe kuumaastikul ära eksivad või Tondirabas upuvad.

Andsin poistele täiendavaid juhtnööre: et tegemist on maailma kõige kõrgema merekooliga, nagu väidab meie sõber Kotka merekooli rektor Jorma Laakso, et seisab see tulipunane üheteistkorruseline maja keset paekivilaineid uhkelt üksi ja et temast hoiduvad kartlikult aupaklikusse kaugusesse Lasnamäe hallikarva standardsed elamispinalid. Poisid viskasid kompsud üle õla ja seadsid sammud minu pisut poetiseeritud teejuhatust kontrollima. Loodan, et nad õhtuses valguses ei pannud tähele osa paekivilainete kurvastavat sarnasust ehitusprügi hunnikutega.

Jah, täna ei teata Lasnamäel Mustakivi tänavat ega Merehariduskeskust... Üks selle kirjutise pragmaatilisi eesmärke ongi armsate lugejate, mereüldsuse abiga seda praegu veel loomulikku, kuid siiski kahetsusväärset tallinlaste informeerimatust samm-sammult likvideerida, et Eesti Merehariduskeskus ei jääks kauaks tundmatuks kooliks tundmatul maal pärast Tallinna 7. Keskkooli võidukat pealetungi Tallinna Tütarlaste Kommertsgümnaasiumi hoonele Estonia pst. 10. Kooli rünnakut toetasid teatavasti kultuuri- ja haridusministeeriumi põhirelvajõud.

Aga küllap vist peabki tõsise eesti tehnikakõrgkooli tõusmisele rahvusvaheliselt aktsepteeritavale tasemele eelnema tõus mingile mäele. Omal ajal käis samalaadse tee läbi Tallinna Tehnikaülikool, kolides Koplist Mustamäele. Täna kolime meie Lasnamäele. Seega juba teisel Tallinna kõrgkoolil on oma Kolgata tee käia. Olen aga veendunud, et Eesti Merehariduskeskusele ja tema tublile kollektiivile avanevad uues majas uued perspektiivid ja kolimispiinadega lõpevad piiblianaloogiad.

Alates 1991. aastast, mil valitsus moodustas olemasolevate ametkondade vahel pillustatud mereharidusasutuste baasil Eesti Merehariduskeskuse kui rakendusliku kõrgkooli, on toimunud kardinaalsed sisulised ja julgeksin väita, et isegi ajaloolised muutused Eesti merehariduses.

Lühidalt öeldes on kolme aastaga suudetud mitme institutsiooni ja isiku abiga muuta vene õppekeelega keskeriõppeasutus Eesti kõrgkooliks. Mitte pretendeerides selle väikese tervituse raames mingite nimekirjade täiuslikkusele ja paludes ette andeks järgnevas üles tähendamata jäänute ees, nimetaksin tänutundega kultuuri- ja haridusministeeriumi (P. Olesk, V. Jürisson, V. Promet, M. Kask, T. Laasberg, P. Mehisto, M. Aaslaid, G. Schiff jpt.), transpordi- ja sideministeeriumi (A. Meister, N. Tõnnisson, T. Ojamets, K. Pedak, V. Muru), kaitseministeeriumi ja kaitsejõudude peastaapi (E. Tupp, R. Leit, O. Sirel), kolleege Eesti ja välismaa haridus- ja teadusasutustest (O. Aarna, A. Altmäe, T. Bachmann, A. Järvik, T. Metsaveer, E. Raska, M. Habakukk, P. Lassmann, P. Tulviste, A. Vait Käsmust, A. Maidla Pärnust, E. Männik ja T. Kruuse Saaremaalt, H. Kivisild Kanadast, J. Haavisto ja J. Laakso Soomest, P.-E. Lock Taanist, S. Otsar ja V. Ausmees Tartust, V. Paat Toilast), RAS-i Eesti Merelaeavandus (T. Ninnas, R. Meindok), Tallinna Sadamat (P. Palu, E. Hunt, L. Simson), Eesti Laevaomanike Liitu (Ü. Kollo, O. Leino), RAS-i Ookean (O. Traks, A. Siemer), piirivalveametit (T. Kõuts), Eesti Meremuuseumi (A. Pärna) jpt.

Kolleegide-õppejõudude hulgas, jällegi kindlasti puudulikus nimekirjas, näeme Eesti merehariduse aktiivsete reformijatena T. Sauli, H. Oltersit, E. Ollet, H. Laurit, R. Loodlat, V. Allikut, T. Meltsast, professoreid K. Laignat, P. Karingut, E. Ojaveeru, akadeemik A .Raukast, kõiki meie teaduskondade, kateedrite ja osakondade juhte ja töötajaid.

Töö, mida eelmainitud ja paljud teised on aidanud teha, on tõesti kolossaalne. Pandi paika rahvusvahelisel konverentsil T. Kõutsi juhtimisel koostatud Eesti merehariduse kontseptsioon, töötati välja uued õppetöö eeskirjad, koostati kümned õppeliinide tüüpõppekavad, kirjutati ja töödeldi arvutitel üle saja uue õppeaine passi ja programmi, organiseeriti kirjastusgrupp, mis on välja andnud kümmekond eestikeelset õpikut (50 aastat on mereõppekeeleks Eestis olnud vene keel). On arendatud materiaalset baasi — soetatud on õppelaev, organiseeritud laborid ja valmendikeskused, komputeriseeritakse administratiivtöö jne.

Kadunud range *Onu Joe* teatavasti pööras alati õigustatult tähelepanu "kaadritele, mis otsustavad kõik". Õppejõudude hulgas on meil nüüd ligi 40% teaduskraadiga inimesi. See iseenesest ei tee meid kindlasti ainult nimesildi järgi kõrgkooliks, vaid toob majja ka akadeemilise mentaliteedi.

Muidugi, paradiisi roosiaed Lasnamäel veel ei õitse. Probleeme on üle pea, aga täna ei tahaks sellest juttu teha, sest tervituse teine praktiline eesmärk on tuletada meelde vilistlastele ja meie kooli sõpradele, et **Tallinna Merekool saab 27. oktoobril sel aastal 75-aastaseks.** Kasutan siin juhust teatada meie uus aadress: **EE0039 Tallinn, Mustakivi 25, tel. (3722) 6 340 999, 6 342 099.**

Loodame, et mereasjatundjad peavad meid sel juubelipäeval meeles ja ka edaspidi hellitavad võimaluste piires meid oma tähelepanu ja toetusega.

Eesti Merehariduskeskuse rektor professor Valdur Aret

Madli Vitismanni foto

Autoga saab ligi piki kraavi. "Laagna" poe järel tuleb keerata paremale, üle silla, natuke edasi, ja kui näete seda vaadet, siis põõsaste tagant vasakule. Jalakäijad saavad sõita 60. liini bussiga, kuni punane maja paistma hakkab.

Avati Kunda sadam

2. septembril oli Kunda sadama pidulik avamine. Juunis oli Mart Leesmets lubanud: "Vana muuli äärde peaksime tegema ka paadi- ja jahisadama, ka sadamahoone peaksime tegema. Praegu loeme juba päevi."

2. septembriks olid lubatud rajatised kõik valmis, mõned nipped-näpped, nagu ikka, veel jäänud. Sadam avati pidulikult.

Rahvast oli palju tulnud. Oli maa- ja linnavanemaid, kohalikke ja suvitajaid, kolleege ja tegijaid. Koolinoorte pikett tuletas veelkord meelde, et Kundas ei ole õhk ja loodus puhas.

Lindi lõikasid läbi ministrid **Toivo Jürgenson, Andi Meister** ja **Andres Tarand** ning Kunda linnapea **Anne Tasuja**. Kohalik õpetaja õnnistas uut sadamat.

Majandusminister **Toivo Jürgenson** edastas valitsuse tervitused ning sõnas oma avamiskõnes, et Eestile on pärast iseseisvumist iseloomulik merenduse edasiminek. Merele oleme palju tänu võlgu oma saavutuste eest. "Kunda linnale annab meri võimaluse arenguks ning tehase toodangu minek maailmaturule on tihedalt seotud sadamaga. Eesti riigile on oluline kohalike sadamate areng, mille kaudu hakkab käima kohalik, aga võib-olla ka transiitkaubandus. Me teame, et Eestis areneb üks suur sadam, Muuga, aga kõigile on tähtis ka väiksemate areng. Kunda on esimene selline meeldiv reaalne saavutus. Hea on kuulda, et tehase juhtkond on kokkuleppele jõudmas linnainimestega üleskerkinud keskkonnaprobleemide lahendamise osas."

Linnapea **Anne Tasuja** sõnavõtust jäi kõlama lootus, et kui tehas sai sadama õigeks ajaks valmis, võib uskuda nende lubadust 1997. aastaks renoveerimisprojektis ette nähtud Kunda tolmuvabaks muutmisest.

Sadamakapten **Aadu Nurmsalu** juhatas külalised sadamasse, seal ootas ees *Neptun* oma saatjaskonnaga, et tegijaid korralikult eksamineerida ja neile vastavad tunnistused anda. Tehase, linna ja sadama esindajad said oma "bullad" kätte, et aga õige mererituaali juurde kuulub ka suplus, viisid Neptuni käsilased sellegi otsuse täide. Valges särgis soliidse lipsuga noormees pidi vette visatuna merevalla ära rahustama. (Ega tal väga soe vist polnud, ilm oli üsna tuuline). Kui tore rituaal läbi sai ja kõigil uus sadam korralikult üle takseeritud (tõelised asjatundjad leidsid palju kiidusõnu lausuda, mõned asjad ehk oleks veel teisiti võinud teha) läks kõik see rahvas nelja seina vahele klubisse.

Seal tänas *AS Kunda–Nordic Tsement* tegevdirektor **Jan Owren** kõiki tehtud töö eest ning andis mälestusesemeid. Pressile oli valmis seatud korralik pakett andmete ja fotodega, küsimuste esitamise võimalust kasutasid kõik elavalt. Laiemat huvi näitas seegi, et kohal oli "Financial Time" Helsinki esindaja *Peter Sörense* (kellel siinkandis juured). Põhiline mure oli keskkonnakaitse — see on Kundasse sattunul loogiline järg nähtule. Kuid AS-i juhatuse esimehe **Enn Raua** vastamismaneer jättis küll äärmiselt negatiivse mulje, võrreldes kõigi teiste sõnavõtjatega. Meelde tuli rahvakunstnik Ird.

Jan Owren on Kunda projektiga tegev olnud algusest peale. *Mis on sadama tähtsus projekti eduka läbiviimise seisukohalt?*

"Sadama ehitamine on renoveerimisprojekti esimene osa, sellest me alustasime. Sadam on ainuke võimalus ekspordi mahtu suurendada. Ilma ekspordita ei ole võimalik renoveerimiseks raha teenida. Kõigist investeeringutest, mis on tehtud, on üle poole sadamasse. Samaaegselt sadama ehitamisega alustasime ka vanade elektrostaatiliste filtrite remondiga. 2 nädalat tagasi oli avarii ainukese normaalselt töötava filtriga, seega töötame praegu samal tasemel kui enne, me reostame rohkem. Võtab vast pool aastat aega, enne kui uuesti korda saame.

Laevade laadimist alustasime katseliselt juba mais, kui sadam veel valmis ei olnud. Praegu ei ole kogu tehnoloogiline seadmestik veel paigas, me ei tööta kõige efektiivsemalt. Põhiline on see, et me saame laevu **oma** sadamas vastu võtta. See teeb omahinna madalamaks: veokitega on tehasest oma sadamasse vedamine palju odavam kui Tallinna. Oleme valmis tsementi laadima täielikult suletud süsteemiga (veokitest). Klinker, millest saab teine põhikaup, ei ole veel suletud süsteemis. Meil on küll mitmesuguseid abivahendeid, aga praegu võib öelda, et see on poolsuletud süsteem."

Kas Kunda õhk saab puhtaks?

"Kaks aastat olen siin tööl olnud. Kahe aasta pärast on meie korstnatest tulev õhk sama puhas või veel puhtamgi kui näiteks Slites. See on niisiis atmosfääri seisukohalt. Muuga läheb veel aega, aga kümne aasta pärast on kindlasti kõik korras."

Millised on Teie kogemused Eesti firmadega töötamisel?

"Praegu on veel kahjuks suur vahe Eesti ja näiteks Soome ja Rootsi firmade vahel. Paljud vanad ettevõtted Eestis on kahjuks ikka veel kinni vanades mallides, mis tähendab seda, et nende tegevus ei ole efektiivne. Heal rahvusvahelisel tasemel töötavad paljud noored firmad, ka sellised, mis on tekkinud vanadest eraldumisel."

Lembit Kaljuvee on kaks aastat olnud *AS-i Kunda–Nordic Tsement* haldusdirektor ja sadamaprojekti juhataja.

"Kui rääkida Eesti majanduse kolmest vaalast, siis sadamad on kindlasti üks neist. Kui vaatame Kunda sadamat Eesti kontekstis, siis Virumaale on Kunda see, mis Muuga Tallinnale. Virumaal on mehi, kes oskavad ta välja ehitada ja õpivad turu selgeks. Ma arvan, et mõne aasta pärast siit paar-kolm miljonit tonni kaupa välja saata ei tohiks küsimus olla. Reisi- ja jahisadam lisaks. Seega ei ole siin küsimus ainult Kunda linnas ja tehases, see on kogu Virumaa sadam.

Kui ma kaks aastat tagasi siia tulin, oli Kunda sadama vajalikkusest kakskümmend aastat räägitud. Tsemendi väljaveos on transpordikuludel suur osa. Kaks aastat tagasi vaevalt keegi peale minu uskus, et meil täna sadamat avada saab. Virumaal on raske ehitada. Tean seda hästi, sest olin 7 aastat KEK-is ja viis aastat maavanem. Sealt sain hea kogemuse. Kahe aasta eest oli natuke kergem läbi lüüa kui praegu. Omal ajal said aru nii ametnik kui ka tegija, et Moskvas on üks loll seadus valmis tehtud, aga meil on vaja midagi ära teha. Praegu on loll Eesti seadus palju hullem, ametnikud on ka hullemad kui sotsialismi ametnikud, neil pole üldse elukogemust ja oskust asju maailmaruumi panna. Sellises situatsioonis ei olegi enam võimalik midagi ära teha, sest seadusandlus on nõrk ja jääb selleks veel pikka aega. Selles mõttes oli õnnelik aeg ja hea seltskond, kellega tööd teha. Ausalt öeldes ei seganud meid mitte keegi peale akadeemik Raukase. Tema pseudoteaduslik lähenemine ja vanad rahvakontrollilikud võtted on asi, mis teeb haiget."

Sadama projekteerimisel olid tegevad kolm firmat: RAS Eesti Projekt, AS Merin ja *Voimarakenne OY*. Kaks viimast vesiehituste alal.

AS-i Merin juhatuse esimees **Avo Raig:** "Meile on see neljas majandusaasta ja esimene suurem teostatud projekt. Kunda ei ole küll suur sadam, aga ta on peamiselt meie, Eesti jõududega tehtud. Meie teha olid sildumisehitused, territooriumi loomine, merekanali süvendamine, navigatsiooni korraldus. Nende tööde tarbeks tegime projektid ja meil oli ka autorijärelevalve. Eesti Projekt tegi muud tööd: tee, silla üle Kunda jõe, elektri- ja sidevarustuse, veevarustuse."

Peaehitaja oli Rakvere KEK, kel mitmeid alltöövõtjaid. Sadama ehituse põhiobjektid olid ühendustee (seda ei jäetud mitte viimaseks, nagu tihti kombeks), sild, muul, kaks kaid (176 ja 40 m). Ehitustööde üldmaksumus oli 110 miljonit krooni. Ehitust alustati 1. aprillil 1993 ja lõpetati 1. septembril 1994. Süvendustööde üldmaht oli 1 000 000 m^3. Praegu on veel süvendamata jahisadama osa, rahapuudusel.

Sadamakapten **Aadu Nurmsalu** oli kõige hõivatum inimene kogu sündmuse juures. Aga ta sai hakkama ja leidis aega paariks lausekski. "Sadamas on alates 2. maist käinud 27 laeva. Esimene oli Vene lipu all "Amur 2506". Meil on olnud ka Malta, Antigua, Panama, Saksa, Hollandi ja Soome lipu all sõitvaid laevu. Kaup on läinud Antwerpeni, Lübecki, Hamburgi, Newhavenisse, Slitesse. Toodangu põhiturud on Saksamaal, Belgias, Inglismaal ja Lääne-Aafrikas.

Meie muuli üldpikkus on 775 meetrit, sildumisliin on 176 m pikk, lisaks tehnoloogiline kai 40 m. Kai ääres on sügavust 9,5 m. Ülejäänud sadama akvatooriumi ametlik sügavus on 8 m, kui süvendustööd lõpetatakse. Merekanal on 1,2 meremiili pikk ja 70 m lai, sügavust 10,4 m.

Sadama projekteeritud võimsus on 500 000 t tsementi-klinkrit ja miljon tonni muid kaupu aastas. Sadama territoorium on 33 520 m^2, laopinda 9700 m^2 ja vahelaopinda 8705 m^2. Poid ja liitsihi majakad peaksid ka kohe-kohe valmis saama.

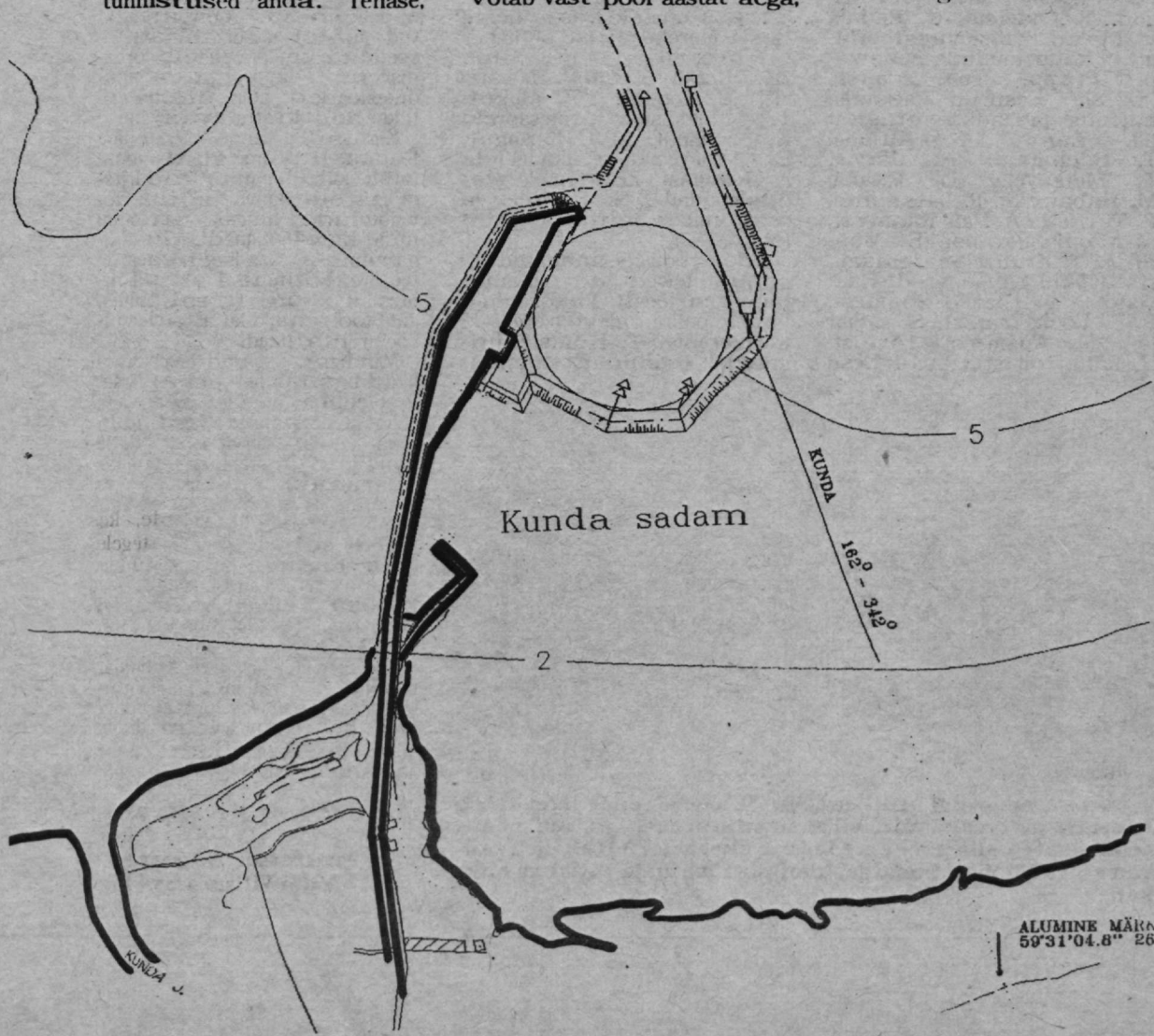
Sadamas on ka piirivalve ja tollipunkt."

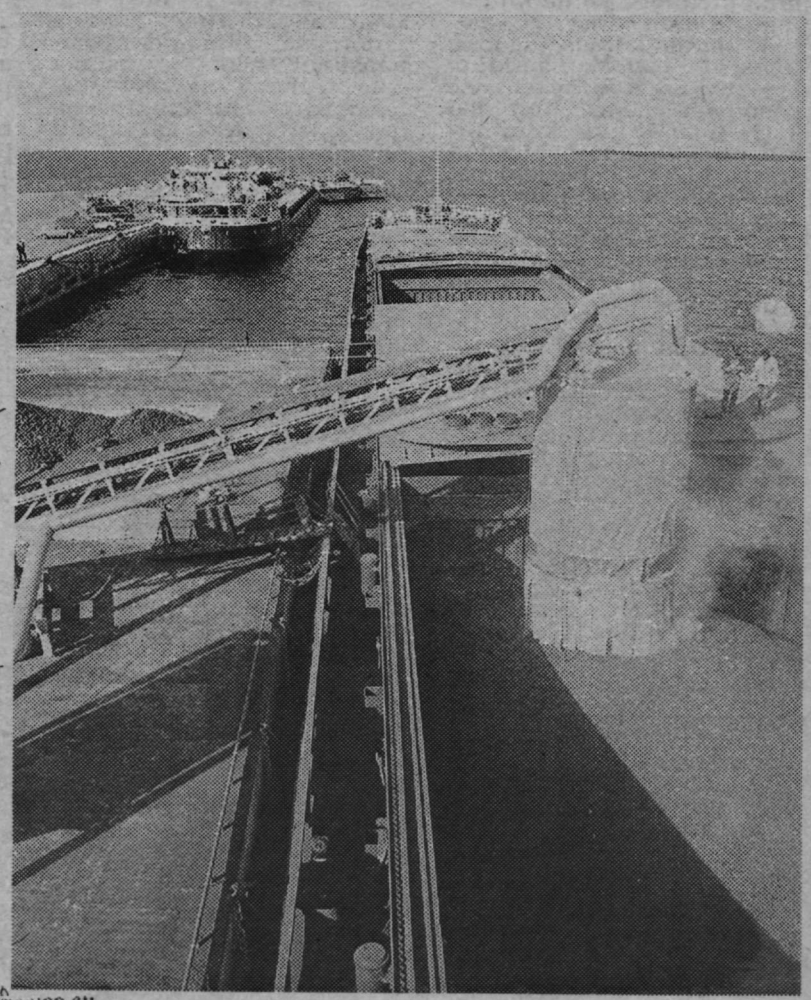
Kunagi oli seal *Lontova* sadam.

Reet Naber

Ees laaditakse klinkrit (poolkinnine süsteem) ja tagapool tsementi (kinnine süsteem).

Jaak Eelmetsa foto





Kunda sadamahoone.

Eksperdikommentaar

Mis on "Merin"? AS Merin juhatuse esimees AAVO RAIG:

See on ehitusettevõtetest, tootjatest ja müüjatest sõltumatu ehitusalase konsultatsiooni ettevõte, mis piltlikult öeldes müüb oma teadmisi ja oskusi. Ta on üks esimesi EV Keskkonnaministeeriumi poolt litsenseeritud välisosaluseta, erakapitalil tegutsevatest ehitusala ettevõtetest. Meie põhiline tegevusala on hüdrotehniliste ehitiste ja tööde konsultatsioonid, planeerimine, uuringud, projekteerimine, järelevalve ja projekti juhtimine. Ettevõte asutati 1990. aastal, meil töötab 11 inimest, kõik oma ala spetsialistid. Viimasel ajal oleme teinud töid põhiliselt sadamatele, sest aeg on selline. Võib öelda, et oleme läbi käinud kõik Eesti ranniku sadamad.

Esimene meilt tellitud töö oli Ranna sovhoosi Tilgu jahisadama rekonstrueerimisprojekt. Kahjuks jäi see töö pooleli, nagu nii mõnigi hilisem. Mõnd sadamat oleme teinud mitmele tellijale. Alati on meie eesmärk olnud kaitsta tellija huve niipalju, kui see võimalik on.

Mille poolest oli Kunda eriline?

Kunda sadam on esimene suur sadam, mille oleme projekteerinud ja seal ehitusjärelevalve teinud. See on nüüd ka valmis ehitatud. Kuigi seal oli peaettevõtja "Eesti Projekt", on meie töö selle sadama juures kestnud juba 1992. aastast peale. Meie töö oli sildumisehitised, muulid, territooriumi loomine, merekanali süvendustööd, navigatsioonikorraldus, millele tegime projektid ja autorijärelevalve. Jahikai on veel pooleli, sest praegu pole raha.

"Eesti Projekt" tegi teed, silla üle Kunda jõe, elektri- ja sidevarustuse, veevarustuse.

Minu arvates sai Kunda puhul välja valitud optimaalne variant. Eelarvehinda küsiti mullu suvel ja sadam on ehitatud selle hinnaga, mis on adekvaatne tulemusega, mis saadi. Koha valikuga tehti palju tööd, geotehniliste uurimuste alusel on asukoht väga täpselt välja arvestatud, kõva ja pehme pinna piiril. Ja näiteks Peterburi süvendaja tegi töid oluliselt odavamalt kui siinsed.

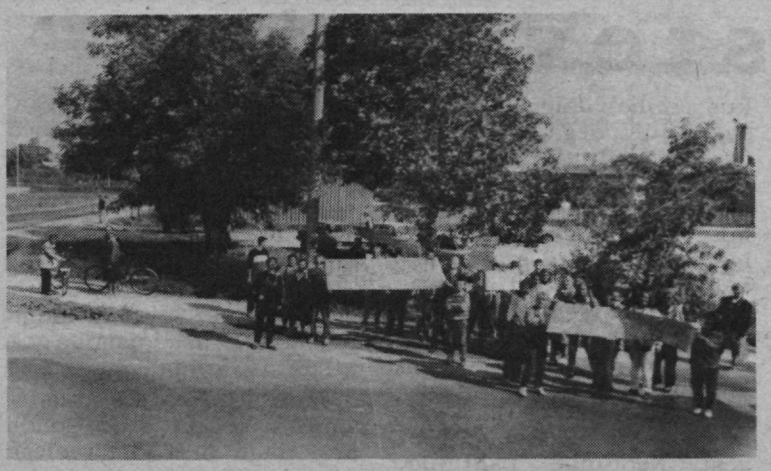
Mis praegu käsil on?

Mitmesugused projektid. Käisime näiteks Hiiumaal ja Kihnus, "asja uurimas". Osaleme ka projekti ERAAP ehk Eesti ranniku avamise ja arendusprojekti väljatöötamisel. Tegeleme eriti väikesadamate taastamise ja nende ümberkujundamisega külalissadamateks.

Meilt on küsitud ka arvamust naabrite lätlaste plaani kohta Ainažisse uus sadam ehitada.

Reet Naber

Pikett Kunda sadama avamisel.



Eksperdikommentaar

Mida arvate Ainaži uuest sadamast? KAAREL ORVIKU, AS-i Merin projektijuht:

Läti Vabariik kavatseb lähema 2—3 aasta jooksul taastada käesoleva sajandi algul ehitatud, praeguseks kasutuskõlbmatuks muutunud Ainaži sadama.

Kavandatav sadam peaks jääma varasemast loode–kagu suunalisest kaitsemüülist *ca* 400 meetrit Läti poole. Vana sadam oli oskuslikult sobitatud rannaäärse merepõhja looduslikku süvendisse, uut kavatsetakse teha rohkem maismaasse nihutatuna.

Plaanitakse süvendada sadamabassein 5 meetrini ning rajada karidevaheline ohutut juurdepääsu võimaldav 600—700 meetri pikkune ja 100 meetri laiune merekanal sügavusega kuni 5,5 meetrit.

Praegu paikneb vana sadama lainemurdja varjus üks Liivi lahe arvestatav tervisemuda leiukoht. See on loomulikult Läti Vabariigile kuuluv loodusvara ning LV valitsus ja Ainaži omavalitsus otsustavad selle leiukoha edaspidise käekäigu üle.

Ainaži sadam peaks tulevikus külgnema Eesti—Läti riigipiiriga. Piir kulgeb piki praegu olemasolevat sadama põhjamuuli.

Et sadam on planeeritud varasemaid ehitisi jälgides, on 90–aastase eksisteerimisaja protsesse jälgides võimalik arvata, et see ei hakka kannatama settevoolude kulgemise läbi ega ka mõjuta oluliselt lähedalasuvat rannikulõiku. Vaid kanal vajab ilmselt aeg–ajalt puhastamist.

Sadama ehitamisel loodetakse sellele suurt kaubakäivet, vaata et võrdset Riiaga, sest tagamaaks loetakse nii Läti– kui ka Eesti–poolseid piirkondi.

Reet Naber

Rootsil uus saatkonnahoone

29. augustil tõmbasid Rootsi Kuningriigi välisminister **Margaretha af Ugglas** ja suursaadik Eestis **Lars Grundberg** (fotol kõrval) katte embleemilt uue saatkonnahoone rõdul Pikk 28. Seejärel paluti külalised siseõue, kus teiste hulgas pidas Rootsi Välisministeeriumi vihmavarju all kõne Eesti Vabariigi president **Lennart Meri.**

Külalised paluti maja ning selle taastamise kohta avatud näitust vaatama. Trükitud oli ka värvipiltidega brošüür selle kohta, kuidas vedurijuhtide koolist saatkonnahoone sai. Konsulaat jääb endisesse paika Endla 4.

Madli Vitismann

"Diana II" saab "Vironiaks"

24. septembril teatati turismimessil "Tourest'94" "Estline'i" nimekonkursi tulemused: ettepanekuid laekus 264 nime kohta, nt. 6 "Revaliat" ja 6 "Silviat". "Revalit", "Paul Kerest", "Birgittat" ja "Brigittat" pakuti igat 4 korda jne.

Liisk langes "Vironiale", neid ettepanekuid oli 7. Loosiõnn tõi ühele pakkujaist preemiareisi koos kaaslasega, teised kuus võivad firma kulul üksi reisida.

"Vironiast" lähemalt edaspidi, turismimessist aga järgmises lehenumbris.

Kuidas prognoosite teise poolaasta tulemusi?

Majandusminister **TOIVO JÜRGENSON:**

Esimesel poolaastal suurenes tööstustoodang praktiliselt igas lõigus. Keemia– ja elektroonikatööstuses ja masinaehituses isegi kiiremini, kui me seda prognoosisime. On väga tõenäoline, et tööstustoodangu juurdekasvuks prognoositud 5—10% aasta lõpuks tõesti selliseks ka kujuneb. I poolaasta majandusanalüüsi tulemused teevad selle väga tõenäoliseks.

Juulikuu näitajad loomulikult kukuvad, sest see on puhkuste kuu. Meie ministeeriumi 150 töötajast suur osa tegeleb majandusanalüüsiga ja näitajate väljapakkumisel oleme pigem tagasihoidlikud kui ülepakkuvad.

Aasta alguses prognoosisin rahvusliku koguprodukti kasvu 4—6%. Esimese kvartali koguprodukti kasvutendentse analüüsides, mis oli 1,9%, esimest korda sõjajärgses ajaloos positiivne, näitavad tulemused seda, et prognoos peaks osutuma tõeks.

Kui vaadata rahvusliku koguprodukti kasvu ja jagada see tööd tegevate inimeste arvuga, saame tootlikkuse. Tootlikkuse kasvuks võib aasta lõpuks planeerida 11%, arvestades I poolaasta tulemusi.

Kui meie tootlikkuse kasvu näitajaid jälgida, siis on need samasugused kui tendentsid, mis olid 1960. aastate alguses Jaapanis. Kuni selle ajani oli Jaapani majanduses allakäik. Peale sõda oli Jaapan maatasa, siis hakati läbi viima väga radikaalseid majandusreforme, mis andsid ka kiiret efekti, kuna reformi radikaalsus õnnestus välja vedada, rahvas kannatas selle välja. Ja siis järgnes väga kiire majanduslik tõus.

Praegu näitavad märgid, et meil hakkab tootlikkuse tõusu tempo sarnanema sellega, mis oli siis Jaapanis.

Reet Naber

Naabrite juures: "Juras Vestis"

16. augustil arutas Läti Ministrite Kabinet Läti Merekoodeksit.

Varem on juba vastu võetud "Sadamate seadus" ja "Kalapüügimäärus".

Koodeks reglementeerib valdkondi, mis on seotud laevaomanduse, merevedude, meremeeste tööseadusandluse, laevade kokkupõrgete, inimelude kaitsega merel, välisriikidega merendusalase koostöö, merereostuse ning merekindlustusega.

Koodeks koosneb 23 osast ja 618 artiklist. Seda koostati kaks aastat. Tööd juhtis Malta Mereõiguse Ülikooli professor P. K. Mukherdji, assistentideks olid Läti Merelaevanduse juriidilise osakonna ülem V. Skripnik ja Merenduse Ameti direktor Imants Sarmulis.

Koodeksit oli püütud koostada alates 1991. aastast Gunars Šteinertsi algatusel küll Läti Riikliku Ülikooli, küll Peterburi Kõrgema Merekooli abiga. Ei õnnestunud. IMO soovitusel pöörduti prof. Mukherdji poole, kes entusiastlikult sellega tegelema hakkas.

Praeguseks on koodeks antud edasi Seimi.

2. augustil 1994 võeti vastu "Kalapüügimäärus". Sadamate seadus oli Seimis vastu võetud juba 22. juunil, aga selle üle käib elav diskussioon. Selle seadusega on mh. ette nähtud sadamate juhatuste moodustamine.

Luges **Reet Naber**

Ameerikas rannavalvet õppimas

Augustis saabus tagasi koju ANTI LAIV, kes märtsist alates õppis USA Rannavalvereservi Treeningkeskuses. Kuidas 1993. aastal laevajuhina Tallinna Merehariduskeskuse lõpetanud noormees sinna üldse sattus?

Mu inglise keel oli küllalt hea, ja kui niisugune ettepanek tehti, siis mõtlesin, et proovin. Tulin veeteede ameti rannavalvetalitusse tööle ja pidin õppima minema tegelikult alles aasta pärast, aga keegi ei saanud tänavu minna, ja nii tuli minu kord varem kätte.

Jaanuaris tuli Soomest siia USA sõjaväeatašee; tehti keeletest, mis läks päris hästi. Ulatati lennukipiletid, ja märtsis oli minek: Helsinki—New York—Philadelphia—Newport-New. Õppekeskus ise asus Yorktownis, Virginias, niisiis Idarannikul ja nägi välja nagu üks suur sõjaväebaas. Seal on kohutavalt palavad ja niisked ilmad; mulle anti nädal aklimatiseerumiseks ja kohanemiseks.

Mina olin rannavalveohvitseride õppeklassis, kokku oli käsil umbes 30 klassi. Esimene kursus kestis 18 nädalat.

Meil oli klassis 47 inimest, neli neist väljastpoolt Ameerika Ühendriike: kaks Salvadorist, üks Singapurist ja mina. Hulgas oli 15 neidu.

Kõik kursuslased olid kolledži lõpetanud, see oli eelnõue. Aga üllatas, et paljud olid ka ülikooli lõpetanud. Inimesi oli väga erinevatelt elualadelt, kes ärimees, kes restorani omanik. Seal suhtutakse sõjaväesse teistmoodi kui meil: on ikka uhke asi, millega kaasneb ka palju privileege, ja palk on üle keskmise. Kui sa ka ei ole ohvitser, elad ikkagi hästi. Paljud koguni ei taha ohvitseriks saada, sest sellega kaasneb suur vastutus.

Mina olin kahekümnesena üks nooremaid; keskmine vanus oli õppureil 25—27 aastat; õppima võetakse kuni 34–aastaseid. Meil, välismaalastel, oli pisike privileeg mitte teha füüsilisi teste. Seal nõuti kõike alates lõuatõmbamisest ujumise ja jooksmiseni välja. Tegin huvi pärast ujumist, ei olnud raske. Kõik, väljaarvatud üks inimene, kes ise ära läks, ka lõpetasid. Eelvalik oli neil endil olnud küllalt tihe, ka füüsilises mõttes.

Kõik kandsid vormi, mina meie Eesti rannavalve oma, ainult müts tuli kohalik osta, meie oma mul polnud. Sealtpoolt saime elamise; kutsuti küll barakkideks, aga need olid meie meelest täiesti normaalse hotelli moodi. Sealtpoolt maksti ka stipendiumi. Söömas käisime oma raha eest kohalikus sööklas, kus toit oli korralik, aga odavam.

Esimesel, rannavalveohvitseride kursusel õpetati kõike, alates tervislikust toitumisest ja laevajuhtimisega lõpetades. Nad ise nimetasid seda dopingukursuseks — võimalikult lühikese ajaga võimalikult palju teadmisi. Rannavalveakadeemiast tuleb inimene sama aukraadiga välja kui neilt 18–nädalastelt kursustelt. Igal nädalal olid kirjalikud testid. Sajast võimalikust punktist pidid saama vähemalt seitsekümmend. Tavaliselt sain üheksakümne punkti ringis, üldiselt ei olnud raske. Ameeriklased kukkusid vahel ikka läbi ka. Teistest polnud keegi varem navigatsiooni õppinud, need kaks nädalat sain ma puhata. Pärast selle kursuse lõpetamist peaks inimene saama töötada rannavalves igal ametikohal.

Vahepeal oli ka kahenädalane praktika hüdrograafialaeval, ja pärast lõpetamist kolm nädalat praktikat Bostonis. Istusin nende meresõiduohutuse talituses ja vaatasin pealt, mida nad teevad. Seal tegeldakse nii tavalise patrullimise kui reostuse kontrolli, samuti igasuguse inspektsiooni ja juurdlusega. Käisin nendega kaasas ja tuhnisin nende paberites. See oli kasulik.

Siis läksin kaheks nädalaks õppekeskusse tagasi. See oli spetsialiseeritud kursus — sissejuhatus sadamajärelevalvesse. Eriti räägiti laeva ja kaldaehituste inspektsioonist, kauba ohutust paigutamisest, ohtliku kauba vedamisest jne.

Mis sealses õpetuses tundus eriti väärtuslik?

USA rannavalve tegeleb kõige sellega, millega Eesti omagi, lisaks Eesti merepiirivalve ja mereinspektsiooni tegevus.

See, kuidas õpetatakse, on meist väga erinev. Ei mingit konspekteerimist, brošüürid antakse kätte. Õppejõud ise olid rannavalveohvitserid, nad polnud eraldi õppinud õpetama. Jagasid lihtsalt kogemusi. Neil polnud õppuritega erilist vanusevahet ja osalt ka seetõttu oli nendega alati hea kontakt. Toimus pidev arutelu. Niisugune õppeviis on kuidagi palju vastuvõetavam. Mitte midagi sellest spetsiaalsest, mida seal õppisin, pole meil siin võimalik õppida.

Mingi osa võib–olla ainult ehk merepiirivalve koolis.

Kui baasist välja tulid, oli mets ümberringi; muidu oli see nagu mõni meie väike alev. Vabal ajal oli seal piisavalt tegevust: väga head sportimisvõimalused, kino, väike raamatukogu. Õhtuti ja nädalavahetustel käis linna ka buss. Aga üldiselt on Ameerikale ju see tüüpiline, et kui sul autot ei ole, ei saa sa kuhugi minna ja midagi teha.

Te kujutate kindlasti täpselt ette, kuidas USA rannavalve põgenevaid kuubalasi veest välja tõmbab.

See probleem kerkis just mu ära tulles. Eks sõidetakse parve juurde, ja hakkab suur pärimine. Ega kuubalased eriti inglise keelt oska, ja nemad ise üldiselt jälle ei oska muid keeli, vaid mõni oskab hispaania keelt.

Ameeriklased peavad väga lugu ohutusest, ka tööohutusest. Võib–olla ajavad päris tavalisegi ilmaga ka kopteri

välja. Eestlased korjaksid arvatavasti lihtsalt niisama üles.

Virginia osariigis tuleb sulle 3 minuti jooksul keegi appi, ükskõik kus sa ka ei oleks. Niisugune on osariigi seadus.

Võtame hiljuti meil esinenud olukorra: politseisse tuleb teade, et kalapaadid korjasid ära kolm inimest ümberläinud jahilt, kus üldse oli viis inimest. Mis USA–s edasi oleks juhtunud?

Kui merel on kellelgi abi vaja, siis pearõhk on kopteritel. Laevade peale ei loodeta, sest need ei jõua nii kiiresti kohale. Algul oleks ehk üks kopter, aga kui vaja "kammida", siis tuleks neid nii palju kui tarvis. Väikesi kaatreid oleks ka 3—4 tükki, kopter koordineeriks nende tegevust. Kui keegi meres ujub, korjatakse ta kopterilt võrguga ära. Kui on teadvuseta, läheb päästeujuja talle kopterilt järele.

Raha nad kokku ei hoiaks, kulutaks nii palju kui vaja — neil on see eelis. Kui vees leitakse tünn ja keegi ei tea, mis seal sees on, ei võta rannavalve ise midagi ette, vaid teatatakse erafirmasse spetsmeestele. Alati arvestatakse sellega, et seal võib olla kõige ohtlikum aine maa peal. Tehakse koledat lärmi, tuuakse hästi palju tehnikat kohale ja võetakse tünn veest välja. See läheb maksma nii 3000 dollarit. Tavaliselt on tünn tühi.

Mis seal õpitu ja nähtu taustal tundub siin valesti? Mida teeksite teisiti?

Kõik sõltub kahjuks materiaalsest küljest.

Aga mis on mõtteviisis teisiti?

Tegutsemist on rohkem. Pidevat kontrollimist. Aitaks, kui pidev kontroll käiks siin Tallinna lahes ja sadamateski. Bostoni sadamas oli neil iga päev kaater väljas. Tegutseti isegi siis, kui vesi oli kusagil teist värvi, vähimast õlikihist rääkimata.

Või peotäiest kurgikoortest vees?

See on samuti reostus. Tegevust leidsid nad kogu aeg.

See kõik on samuti raha.

Kütusekulu. Aga nad teevad selle kulutuse õige asja nimel.

Inimelu on kõige kallim, raha ja aeg ei loe?

Kui päästjale on mingi oht, jääb tegelikult päästmata. Kõigepealt hinnatakse alati olukorda. Aga tehnika, samuti väljaõpe on nii hea, et tavaliselt päästetakse. Ja iga töötaja käib aastas kindlasti korra täiendõppel.

Hüdrograafialaeval, mis ei tegele ainult poide panemisega, vaid kõigega, millega vaja, ka päästeoperatsioonidega, nägin, kuidas meeste ohutuse eest hoolitsetakse. Olime Mehhiko lahel, seal on väga kuum, aga oldi päästevestides, pika säärega pükstes ja pika käistega pluusis, kiiver peas. Kiivriga lähed ka lihtsalt laeva inspekteerima; saapad on rautatud ninaga, et kui keegi varba peale astub, siis ei saa haiget.

Selle kuu algusest on Anti Laiv Eesti Veeteede Ameti peadirektori asetäitja, rannavalve talituse juht.

Mari Vamba,
Madli Vitismann

Kaine pea ja päästevestiga

10. septembril korraldas firma "TopSail" Pirital omamoodi merepäeva. Korraldajatest kuulutas **Alar Volmer** välja ka deviisi: "Kaine pea ja päästevestiga". Miks nii?

Alar Volmer: "Ma olen purjetaja ja ka praegu tegelen sellega, mida ma oskan — purjetamisega.

Merel on loomulik see, et inimesel on paadis päästevest seljas. Nagu autos turvavöö. Mõni aeg tagasi juhtus Kaberneemes õnnetus. Samalaadne oli ka Lohusalus, aga kuna seal ohvreid ei olnud, räägiti sellest vähem. Me peame jõudma selleni, et meie inimesed kannaksid päästevesti. Meil on kõigil võistlejatel päästevestid seljas, aga siin on juba neli mootorpaati mööda läinud, palju lapsi peal, aga ilma päästevestideta. Niiviisi ei tohi olla! Soomes on nii, et kakskümmend aastat tagasi läksid lapsed diskole, sõitsid paadiga lähema neeme nurgani ja seal võtsid vestid seljast ära. Nüüd on hoopis vastupidi. Kellel vesti seljas ei ole, sellele vaadatakse viltu, ta on võõras, ei ole pundis. Nii peaks ka meil olema. Traagiliseks võib asi minna paari aasta pärast."

Propagandaüritus oli tegelikult üles ehitatud "Optimistidel" purjetamisele. Peeti kolm võistlussõitu, kus osalesid ka esimene NSV Liidu meister selles klassis **Jaanus Nõgisto,** kellele kuuluvat ka idee, lisaks hulk igasugu "tuntud inimesi". Purjetajate seltskond Olümpiapurjespordikeskuse tseremooniaväljakul tundis küll kõiki ja elas kaasa. Eriti pärast viimast võistlussõitu, kus võitja **Heiki Tautsi** kõrval visati vette hulgaliselt teisi targalt purjetanuid, kaasa arvatud "Päevalehe" ajakirjanik. Too ilmselt tänutäheks selle eest, et ei purjetanud.

Kolme võistlussõidu vahepeal jätkus tegevust mujalgi: oli totalisaator, olid õlled, olid söögi–joogimüüjad. Onu Raivo joonistas, viimane pilt vist oleks pidanud vetelpäästekoer olema, nii vähemalt paistis. "Semoleni" mannekeenid demonstreerisid mereriietust; sealhulgas olid ka päästevestid, ja ilmselt kõige tõmbavam koerapäästevest, mis võimaldab läbiloksutatud peni pärast kõiki katsumusi nagu tavalise kandekoti ikka koju tassida. Olid ka "Calypso" märgülikonnad, kuid nende juurde jäi seletus väheseks. Konferansjeed huvitas pealtvaatajate reageering — kas neis kostüümides oleks kena naist kodus pliidi ääres vaadata. Mehed olid kindlad, et on küll.

Kui võistlussõidud läbi said, jagati auhindu. Neid oli päris palju ja mitmesuguseid. Pärast esimest sõitu võistluse katkestanud *Vello Saatpalu* (kas siis poliitikategemine on viimasegi võitlusvõimu kompromissi vastu vahetanud) sai kui viimase koha omanik eriauhinna: Balti Laevastiku puulauad (ehk kirjakeeles suusad), millega ehk talvel kergem mööda Pirita jõge jääl sõita. Eriauhinna sai ainus ja parim naisvõistleja *Anu Tarvis* ja loomulikult võitjakolmik *Heiki Tauts, Agu Toomingas* ja *Andres Laul*. Ja siis pani oma auhinnad välja "sõpratele ja sukulastele" (ex) rattasõitja *Oleg Ljadov*.

Oli omameeste mõnus kokkusaamine. Jälgisin ebaviisakalt tükk aega, kuidas *Kalev Vapper* tuuli, taktikat ja oma paadi omadusi lahkas ning kõrvalseisjate kaasaelamise kaudu sai selgeks, et igaüks neist, kel praegu vahest raskusi poomi alt läbipugemisega (selle ja muud purjetamise saladused tegi *Rein Kallasmaa* mikrofoni kaudu "igale lollile ka selgeks" (R. N., mitte R. K. väljend), on tükikese oma hingest Neptunile pantinud. Kuigi sellest rahvaluulegi vaikib.

Peale sportliku osa lõppu järgnes meelelahutuslik. **Piirivalveameti orkester** koos **TTÜ meeskooriga** esines tuntud headuses ja kaasakiskuvuses. Valvsaks tegi intervjuu andnud härrasmehe avaldus, et nad mängivad pilli siis, kui piirivalvamisest aega üle jääb. Ma küll arvan, et tubli tükike oli sel pärastlõunal siis valvamata. Neid võiks lasta rahulikult pilli mängida, saavad sellega hästi hakkama. Tea, kuidas selle mööda piiri tampimisega oleks.

Mere ääres oli ka linnapea **Jaak Tamm** koos perega. Tema avas päevasündmused ja toonitas, et korda ja täpsust, ilma milleta merel olemist ette kujutada ei saagi, läheb meil igapäevaelus vaja.

Kuna sealsamas kõrval oli ratastel välja veetud Veneetsia linna 1983. aasta kingitus, *gondel*, siis küsimus selle saatuse kohta.

Jaak Tamm: "Me unustasime vahepeal selle gondli ära, nagu tihti kingitustega juhtub. Sügisel sattusin ise väga kurva pildi tunnistajaks, kui gondel oli veel hilissügisel kai peal, vett täis ja jää peal. Saime veel õigel ajal jaole, tegime ta korda ja andsime üle Pirita linnaosa valitsusele, kes peaks ta vee peale tooma."

16. septembril ta jälle veel oligi. Väidetavasti 30 000 krooni maksma läinud remont on gondli välimusele hästi mõjunud. *Encyclopedia Britannica* teatab aga, et üks gondel maksab ühe supermoodsa "Cadillaci" hinna.

Reet Naber

Küllike Roovälja foto

Kaine peaga küll. Aga kas ka päästevestiga?

Eelmises «Meremehes» käsitletud Kaberneeme jahiõnnetuse juures oli oluline niihästi see, et jahi külge kinni seotud inimestel oleksid olnud päästevestid seljas, kui ka see, et merehätta sattunud jahi kapten pidanuks taevasse laskma punase raketi.

Seda oleks märgatud isegi Helsinki merepäästekeskuses. Sest pärast iga Eesti põhjarannikul lastud punast raketti saab Eesti rannavalvekeskus Helsinki merepäästekeskuselt selle kohta faksi ning iga sellist signaali saadetakse kontrollima rannavalvelaev. Siit ka õpetussõnad jaani– ja muidu pidutuld tegijaile: ärge laske punaseid rakette ilmaasjata välja, see on hädasignaal.

Kui palju aga päästevestist võib abi olla, võiks iga lõbusõitja suvel ilusa ilmaga ise järele proovida. Kes päästevestiga ujuda proovinud, saab ehk selgemaks, kas see aitab juhusliku libisemise või paadi ümbermineku korral vee peal püsida.

Ei paistnud väikesed mugavad päästevestid segavat ühe perekonna kolme mõneaastast elavat poissi, kes Degerby sadamas Ahvenamaal tegevust otsisid. Niisugustel rüblikutel, kes näiteks kaiservalt kahvaga vette küünitavad, pea alaspidi, võetakse sealmail vist üksnes uneajaks päästevestid seljast.

Ühekordne aktsioon aitab kindlasti asja selgitada, aga ohutusvahendite kasutamisest meresõidul peab kujunema **harjumus**. Seesugust sissejuurdunud harjumust võis näha Rootsi sõjalaevade Pärnu-visiidil: igaüks, kes kasvõi hetkeks uksest välja tekile astus, tõmbas automaatse liigutusega ukse kõrvalt seinalt endale päästevesti selga. Rääkimata neist, kes sadamas otsad maale andsid. Et aga pidulik vastuvõtutseremoonia algas otsekohe, seisidki nad häbenemata rivis, oranžid vestid musta vormirõiva peal.

Hea näite harjumuslikust käitumisest ohuolukorras pakkus hiljuti Eesti Televisioon. Filmi *«Danger Bay»* järjekordses seerias sattus teismeline Nicole olukorda, kui ta jäi saarele üksi koos haavatud vanema daamiga. Tore oli näha, kuidas tütarlaps laskis pead kaotamata õhku punase raketi, et abi kutsuda, seejärel haaras oma kummimootorpaadist esmaabikasti. Tähendab, nii rakett kui ka esmaabikast olid alati olemas ja maast-madalast isaga merel käinud Nicole oli õppinud neid kasutama.

Vastupidiseid (kodumaiseid) näiteid ohutunde kadumisest on kahjuks küllaga, üksnes tänavusigi. Ja neid meremehi, kes arvavad, et ega minuga *juhtu*, võib kohata piisavalt sageli. Alates kasvõi neist, kes ei märka laevale ronivale kaaslasele kätt ulatada. Rääkimata sellest, et tuleks meelde, mida merekoolis trepi ülesseadmise kohta on õpitud. Aga pole trepiõnnetusedki haruldased. Tänavune kurb näide oli «Katrinil».

Olevat tarvilikke asju, mille kohta pole seadust — eks tule siis seadus teha. Aga on ka selliseid, mille kohta on seadus, ainult selle täitmist ei jälgita. Ju siis tuleb nii kaua korrata, jälgida ja nõuda, kuni seaduse täitmine harjumuseks saab. Suurem jahtide-mootorpaatide buum on veel Eestisse jõudmata. Tahaks loota, et mereõnnetuste buum jääb tulemata.

Madli Vitismann

Haapsalu, juuni lõpp. See pole veel paadibuum.

Barker–Maritime

Maikuus pidas Merehariduskeskuses loenguid kaugsõidukapten **William Barker.** *Kuidas sattus kapten Barker Eestisse?*

Ma tulin siia Briti teenistuse *"Executive Service Over Seas"* nimel. See on vabatahtlik organisatsioon, mille raames püütakse kaasa aidata ülemeremaade arengule. Nad otsisid inimest, kes oleks kursis laevanduse arengusuundadega ning sooviks sellest rääkida. Ma olen siin, et pidada loenguid merenduse arenemisest, avariidest, oma kogemustest, mis on kogutud mitmekümneaastase meresõidu jooksul, minu kaldal–töötamise kogemustest. Ma hüüan end mõnikord *"Barker Maritime"*: kui su ettevõtmisel just peab nimi olema, siis mina nimetan ta kõige meelsamini iseenda järgi. Olen kakskümmend aastat merd sõitnud, kakskümmend aastat kaldal töötanud, ikka merendusliinis.

Siin olen ma kogenud, et kahjuks on kadetid vähe ette valmistatud just juriidilise poole pealt. Pean aga ütlema, et kõik, kellega ma siin kokku puutunud olen, on väga sõbralikud. Kui ma võrdlen Eestit Leeduga, kus ma ka mõnda aega olin, siis on mul hea meel, et te olete suutnud kiiremini areneda. Muidugi, ka siin on olnud mõningaid raskusi, sest ma olen pidanud loenguid üheaegselt nii inglise keele õpetajatele kui ka kadettidele, ja see nõuab ümberlülitumist ühelt auditooriumilt teisele. Merendusterminoloogia on õpetajatele hästi arusaadav, kadettidele on see natuke raskem.

Praegu tuleks keelt laiemalt õpetada, sest meil on merenduses palju juurde tulnud. Laevandus areneb ja laieneb kogu aeg, näiteks suureneb konteinerivedu, laienenud on gaasitankerite kasutusala. Et veetav kaup on väga hinnaline, on vaja ka häid meeskondi *(the very best)*. Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni dokumentides on korduvalt rõhutatud, et töö meeskondade kvaliteedi tõstmiseks on praegu üks tähtsamaid faktoreid merenduse arengus. Keeleoskus käib sinna juurde. Kui kõik kadetid suudaksid saavutada õpetajate keeletaseme, oleks see väga hea näitaja. Nad peaksid saavutama kindluse rääkimises, selleks võiks mõnikord omavahelgi inglise keeles suhelda või kooli poolt võiksid mõned loengud inglise keeles olla. Näiteks navigatsioon või kaubatöötlus. Vaatasin ka õpikuid. Need on head, kuid neis sisalduv materjal vajaks laiendamist. Kaasajastada oleks vaja vastavalt IMO nõuetele.

Vaja oleks igal tasemel praktiseerida. Tallinn on ikkagi väike *(very small)* sadam väikese sügavusega, seega siit suurele merele minna ei saa. Loodan, et kui teie kadetid saavad pikemaks ajaks suurtele laevadele, omandavad nad merekeele kiiresti.

Võrreldes Leeduga on teil palju parem stardibaas: oma merendusadministratsioon, pikk meresõidutraditsioon, pikk rannajoon.

Hr. Barker elas Lasnamäel Merehariduskeskuse uues majas. See andis talle võimaluse ka meie kadette lähemalt näha. Mis neist arvate?

Nad on metsikud noored mehed, ja naised ka. Ma soovitaksin, et kooli superintendant nõuaks neilt natuke rohkem distsipliini ja reeglitele allumist, ajaks nad hommikul ise välja jooksma ja külma duši alla, aga see on muidugi vanamoodne asjast arusaamine. Muidugi on loomulik mässata kõva distsipliini vastu, võib–olla on mõistlik natuke tagasi tõmmata pärast neid pikki surutiseaastaid. Kuid varem või hiljem, ja ma loodan, et varem, peavad ka praegused kadetid aru saama distsipliini vajalikkusest. Neid on vaja julgustada oma karjääri tegemisele. Ma olen siin lastega (pro kadettidega) rääkinud, ja nad ei oska isegi seletada, miks nad merele minna tahavad. Neil puuduvad ambitsioonid näha oma tee lõppeesmärki. Ma püüdsin neile selgitada, et te ei saa elus elukutseid vahetada iga natukese aja tagant, te peate endale selgeks tegema, kas te ikka tahate meremeheks saada, ja siis seadma eesmärgid.

Mispärast Teie tahtsite meremeheks saada?

Mul oli väga tõsine motivatsioon. Olen pärit Kesk–Inglismaalt, kust meri on päris kaugel ja ma ei teadnud, mis see meri õieti on. Ma otsustasin, et meretöö on töö, mida ma tahaksin teha. Olin kohanud inimesi, kes oma töökohti ja elukutseid alatasa vahetasid. Ma nägin, et nad ei saavutanud edu õieti milleski. Mul on hea meel, et otsustasin merele minna ja jäin endale kindlaks. Olen karjääri teinud tasapisi, läbinud kõik astmed ja õppinud iga ameti korralikult ära. Kui ma praegu näen siilas 29—30–aastaseid mehi, imestan ma, kuidas nad on suutnud kõik ameti peensused selle ajaga ära õppida. Ilmselt on see tingitud laevaohvitseride nappusest maailmas. Loodan, et tulevikus paranevad meremeeste töötingimused ja palgad. Siis muutuks elukutse jälle populaarsemaks ning oleks aega kõik korralikult välja õpetada. Seda sooviksin siingi.

Olete tegelenud 1989. a. "Cutty Sark Tall Ships Race'l" organiseerimisega. Kuidas tuli see ettepanek?

See on üks neid ootamatuid juhtumisi elus, kui sul palutakse midagi teha, sa vastad "jaa", ning alles siis hakkad mõtlema, mis see õieti on. Minu arust tuleb elus igasuguseid asju proovida. "Cutty Sarki" purjetamise organiseerimiseks tegi mulle ettepaneku minu kompanii BP *("British Petroleum")*. Otsiti organisaatorit ja lõpuks tehti mulle ettepanek. Olin siis juba maal tööl, regati korraldamise käigus puutusin kokku uskumatult paljude toredate inimestega. Komisjoni esimees oli endine Londoni linnapea, kellega meil kujunes väga hea koostöö. Üks suuremaid muresid oli muidugi raha saamine ürituse läbiviimiseks.

Mida oleks võimalik teha meeskondade paremaks ettevalmistamiseks?

Ma arvan, et hädavajalik oleks ühe rahvusvahelise koolituskeskuse organiseerimine, millele laevaomanikud muretseksid laeva, kus võiks kaasaegsel tasemel koolitust saada kogu laevanduse komplitseeritud vajaduste ulatuses. Eriti oluline on koolitus ja praktiline tegevus kaubakäsitluse alal, sest tänapäeval on see laevajuhtide töös isegi olulisem teada kui praktiline navigatsioon. Lastid on väga suure väärtusega, nende pärast peab laevajuht tõsiselt mures olema. Muidugi, navigatsioon on esmatähtis meresõidu ohutuse tagamise seisukohalt.

Mis meeldib Teile meresõidu juures kõige rohkem?

Ühtehoidmine. Kas oled kuulnud ühestki teisest elukutsest maailmas, kus eksisteeriks süsteem *"tarpaulin muster"*? Mis see on? See on olukord, kus laev on pikka aega sadamas seisnud ja valmistub just mereleminekuks. Sadamas on seistud nii kaua, et kõigil on rahad läbi, aga enne teeleasumist oleks vaja üks korralik *drink* teha. Mis siis laeval tehakse? Otsustatakse kõigi rahad kokku panna presendist basseini, nagu neid vahel laevas on. Igaüks paneb oma viimase sendigi. Siis antakse see raha ühele mehele, et see saaks linna minna ja korraliku napsu teha. Siis on selle mehe kohus, kes maal on korralikult pidutsenud, laeva tulles kõigile jutustada, kui suurepärane lahkumisõhtu tal oli, mida kõike suurepärast ta läbi elas. Siis tunnevad ka kõik need, kes maale ei pääsenud, rahuldust sellest, et kaaslasel oli suurepäraselt läinud. See on üks väga kena vana traditsioon.

Reet Naber
Isi Trapido foto

Koolmeistrid suvetööl

Eesti Merehariduskeskus korraldas 9. augustist õppelaeva «Linda» pardal suvekooli, mis ilma tõttu planeeritud 16. augustiks läbi ei saanudki. Ettevõtmise eesmärk oli aru pidada kõrgharidusreformi üle, lähendada kollektiivi mereelule ning tutvuda kolleegide tegevusega Svendborgi Navigatsioonikoolis.

9. augustil kell 15 avas merehariduskeskuse rektor **Valdur Aret** suvekooli ning juhatas sisse esimese loengu. Alustas TTÜ rektor akadeemik **Olav Aarna** sõnavõtuga «Kultuur ja haridus». Loenguid peeti kõigil merepäevadel, temaatika oli lai: räägiti ja diskuteeriti mereja muusikahariduse üle (V. Aret, R. Loodla, P. Lassmann), Taani ja Eesti ajaloost ja nende kokkupuutepunktidest (R. Naber, O. Leino), laevade jõuseadmetest (R. Noorhani), arvutite riist- ja tarkvarast (J. Pääsuke), meresõidust (R. Loodla) ja selle traditsioonidest (T. Murašov-Petrov), sadamatest (A. Ingerma) ja kalapüügist (O. Leino). Olav Aarna jagas teavet ka teadusetegemisest kõrgkoolides ja muu maailma hariduskorraldusest. Laeva ja selle elu selgitas kapten **Felix Hiiemäe**.

Praktilise meresõiduga sai sillas ja masinas tutvuda igaüks, kui vaid huvi oli, sest laeva meeskond oli valmis kõike seletama ja näitama. Samal ajal juhendati ka mõningaid praktikal olevaid vene rühma tüürimehi ja mehaanikuid. Õnneks päriselt «päikest maha» keegi ei saanud, ilm ja masinad andsid ka raskemat mereelu tunda.

Kahel päeval Svendborgis hoolitsesid programmi eest navigatsioonikooli kolleegid **Poul-Erik Lock, Anette Bihl Jensen, Erik Rasmussen, Harald Rothe** ja laevajuhiks õppiv **Katja.**

Tutvusime kõigega, alates kooli sööklast ehk kantiinist ja lõpetades õppelaevaga «Hans Christian Andersen», siia vahele jäid kooli kabinetid ja praktiline õppus simulaatoril. Et laev oli ankrus keset linna, nägime nii kauba- kui ka jahisadama igapäevaelu ning väikese Taani linna (40 000 elanikku) tegemisi-olemisi. Hea sõnaga meenutati eelmise ilusa sinise Eesti laeva tulemist sadamasse. See oli Meremuuseumi «Mare», mis mereajaloo näituse koolis eksponeerimiseks kohale tõi.

Reet Naber

Isi Trapido foto

Merehariduse korraldusest Taanimaal

Taanis koolitatakse tüürimehi ja laevamehhaanikuid eri koolides. Tüürimehi õpetatakse kolmes navigatsioonikoolis (*Navigationskole*) ja laevamehaanikuid kaheksas laevamehaanikute kolledžis.

Taani merehariduse juhid on jõudnud arusaamisele, et oleks otstarbekas ühendada tüürimeeste ja laevamehaanikute koolid, kuna rida õppeaineid on mõlemal kutsealal ühised. Probleem on praegu arutluse tasemel.

Merekooli astumiseks on tulevasel meresõitjal mitmeid võimalusi, kuid kõik need eeldavad vähemalt 12-kuulist praktilist meresõitu. Kõige enam kasutatakse võimalust läbida viiekuuline madrusekursus, mille lõpetamise järel sõidetakse 18 kuud laevadel algaja laevaassistendina (*unexperienced ship's assistant*). Teine võimalus on pärast aastast meresõitu lõpetada veel üks 13-nädalane kursus. Sel juhul piisab merekooli astumiseks 15-kuulisest praktilisest meresõidust. Kes aga ei soovi kursustel õppimisega vaeva näha, peab merekooli astumiseks STCW konventsiooniga ettenähtud 36 kuud praktilist meresõitu läbi tegema.

Merekooli astumise võimalus on ka metalli- või muu kutsekooli lõpetanutel. Nemad peavad läbi tegema 9-nädalased ettevalmistuskursused ja seejärel laevaassistendina 12 kuud merd sõitma.

Merekoolis on õppeaja kestus kolm aastat, kusjuures vahiohvitseri diplomi saab kadett juba pärast esimese kursuse lõpetamist ja ta võib minna III tüürimehena merd sõitma. Svendborgi Navigatsioonikooli rektori Locki arvates üks aasta liiga lühike aeg vahitüürimehe diplomi saamiseks, lähemal ajal on kavas pikendada õppeaega vähemalt ühe semestri võrra. Täieliku kursuse lõpetamise järel tuleb kaptenidiplomi saamiseks sõita 36 kuud tüürimehena, sellest 12 kuud vanemtüürimehena. Keskmiselt võtab kaptenidiplomi väljasõitmine 10 aastat.

Laevamehaanikud alustavad oma õpinguid aastase töökojapraktikaga. Töökojad asuvad merekoolide juures. Töökojapraktikale järgneb 18 kuud meresõitu mehaaniku abilisena. Laevamehaaniku kolledži kursuse kestus on kolm aastat. Kes soovib, võib oma õpingud lõpetada esimese õppeaasta järel. Pärast kaheaastast meresõitu saab ta 1. klassi masinisti (*1 class mechanist*) tunnistuse, mis lubab tal sõita vanemmehaanikuna laevades peamasina võimsusega kuni 3000 kW.

Kolledži täieliku kursuse lõpetamise järel nõuab vanemmehaaniku diplomini jõudmine 36 kuud meresõitu.

Rein Loodla

Rein Loodla Svendborgi Navigatsioonikoolis.

Koostööst võidame me kõik

Svendborgi Navigatsioonikooli juhataja POUL–ERIK LOCK, milline on Taani merenduse ja merehariduse praegune seis?

Praegu optimistlik. Laevandus on populaarne, sest see majandusharu toob riigile raha sisse, annab töökohti ja igaüks saab aru, et see on riigile vajalik. Ka poliitikud püüavad luua laevanduse arenguks soodsaid tingimusi. Samuti on kõigile arusaadav, et on vaja korraliku ettevalmistusega spetsialiste. Meie merekoolide õpetajatel on seetõttu kõrge ühiskondlik positsioon, sest nad kõik on mitmekülgselt haritud inimesed. Neil on enamasti kapteni (*master mariner*) ettevalmistus, sellele liitub ülikoolis õppimine ning ka pedagoogiline koolitus. Maa eri osades on merekooli ja selle personali osakaal kohalikus elus erinev. Meil Svendborgis, mis on väiksem koht, on kool üks olulisemaid linna maine kujundajaid. Suurlinnas Kopenhaagenis kaovad merekoolmeistrid teiste hulka ära.

Me valmistame ette meresõitjaid hästimakstavatel erialadel, meie koolitatud on heade palkade tõttu ka head maksumaksjad ja hinnatud kodanikud. See kajastub ka kooli palkades. Meie kollektiiv teeb kõva tööd ja saab oma töö eest makstud. Harilik koormus on 20—25 tundi loenguid nädalas, lisaks võib olla ületunnitööd. Selle kõige kõrval tuleb kursis olla uue tehnoloogiaga, valmistada tunde ette.

Praegu meil on probleeme õpetajate saamisega. 1991. aastal oli meil 250 õpilast, tänavu 350. Meil on meresõit muutunud väga populaarseks ka naiste hulgas. Praegu on meie kadettidest kümnendik naissoost, ka on meil neli naisõpetajat, kellest kolm annavad laevajuhtimisega seotud aineid. Peame ise endale õpetajaid juurde koolitama, aga korraliku haridusega õpetaja saamine võtab vähemalt 4 aastat aega. Muidugi, selle aja jooksul võib ta kergemaid aineid õpetada.

Millised on erinevused Taani erinevate merekoolide vahel?

Me anname kõik ühesuguse kutsealase ettevalmistuse Meresõidu Ameti kinnitatud õppekavade alusel. Erinevused on vaid täienduskursuste läbiviimise osas. Meie siin oleme spetsialiseerunud GMDSS, radari ja ARPA kursuste läbiviimisele.

Kuidas sujub koostöö laevaomanike ja merendusadministratsiooniga?

Praegu hästi. Meil on oma Nõukogu (*council*), mis käib koos kolm korda aastas ja kuhu kuuluvad Meresõidu Ameti, laevaomanike liitude, laevaohvitseride liitude esindajad. Koos arutatakse läbi, milliseid spetsialiste, kui palju ja kuidas ette valmistada, sest me ei tööta ju ometi töötatööliste ettevalmistamiseks. Sellest tulenevalt ei ole meil mingeid raskusi praktikakohtade leidmisega, laevaomanikud annavad meie õpilastele meelsasti tööd. Nad informeerivad meid kavatsetavatest muudatustest laevastikus ja tehnoloogias ning annavad kasutada uuemad materjalid. Ka ametiühingute esindajad on koolituskõsimuste arutamisel teistega ühe laua taga, mida ei saa alati öelda. kui on iutt palgast. Kahe-kolmekümne aasta eest meil sellist koostööd ei olnud. Siis tahtis iga ametkonna või organisatsiooni esindaja olla kõige kõvem ja tähtsam mees riigis, kelle puhul ei tulnud kõne allagi mingite teiste vendadega arvestamine. Praegu oleme aru saanud, et koostööst võidavad kõik.

Näiteks on meil kolm laevaomanike liitu. Suurim neist haarab *ca* 80% turust. Aga ka kahe väiksema liidu esindajate ettepanekuid arvestatakse haridusstrateegia väljakujundamisel, sest ka rannalaevastik on osa meie merendusest, millel on oma eripära.

Kuidas õpilased majanduslikult toime tulevad?

Taanis on õppimine tasuta, õpilased maksavad vaid õppematerjalide eest. Riigi poolt makstakse 3600 Taani krooni stipendiumi kuus. Meie tudengid saavad väikest lisa laevandusettevõtetelt, 1500—2000 krooni kuus. Ja kui sellega ka välja ei tule, võib võtta laenu. Normaalseks äraelamiseks piisab tavalisest stipendiumist, mu oma tütar elab nii.

Taani on tuntud kui arenenud laevaehitusega maa. Nüüd on maailma laevaehituse raskuspunkt kaldunud valdavalt Aasiasse ja Kaug-Itta. Siin Svendborgis on aga dokid veel praegu näha.

Sõjas hävitati meie laevastik, oli vaja see taastada ja siis töötas palju laevaehitustehaseid. Viimase 5—10 aastaga oleme sattunud raskustesse, võistlus Jaapani, Korea jt. käib üle jõu. Praegu on käimas diskussioon selle üle, kas subsideerida laevaehitust või ei. Olen selle vastu, et kunstlikult ühele majandusharule eeliseid anda, kuid näiteks Saksamaa subsideerib endise Saksa DV laevatehaseid ja Wismar ähvardab Svendborgi välja tõrjuda. (Liidukantsler Helmut Kohl on heaks kiitnud "Bremer Vulkani" ettepaneku ehitada endise SDV "Mathias Theseni" laevatehase asemele Wismarisse uus, 337 miljonit Saksa marka maksev superlaevatehas, kus oleks võimalik ehitada ka VLCC-id, superkonteinerlaevu. Konkureerida Jaapani ja Korea laevaehitajatega peaks aitama ülimoodne tehnika, robotid jms. R. N.)

Svendborgi sadamavalitsuse maja.

Svendborgis on praegu kolm laevaehitusettevõtet: ühes ehitatakse metallkorpusega laevu, peamiselt parvlaevu, teises lõbusõidualuseid ja vanas tehases parandatakse puulaevu.

Taani suurim laevatehas, Odense lähedal asuv "Lindövaerftet", kuulub "Maerski" firmale.

"Maerski" kompanii on ilmselt üks Euroopa võimsamaid ja kiirestiarenevamaid laevandusettevõtteid. Mis on nende edu saladus?

Nad on pagana nutikad (*damned clever*) ja töötavad kõvasti. Firma asutanud mehe poeg, kes isa töövilja päris, osutus olevat üks neist harvadest õnnelikest, kes ei prassinud saadut lihtsalt maha, vaid osutus oma isast targemaks ja tublimaks. Tema ajal on ettevõte kiiresti arenenud. Nende firmas on väga kõrge töömoraal, nad on uhked oma kompanii üle. See firma usub pikaajalistesse investeeringutesse, mitte ei looda kiiresti rikkust koguda. Praegu ollakse minemas Hiinasse, kus on potentsiaalselt suur turg.

Poul-Erik õppis Kopenhaageni Merekoolis, kus 1970. a. sai kapteni tunnistuse. 1976. aastani sõitis ta merd, siis õppis Kopenhaageni Tehnikaülikoolis. 1984—1991 kuulus ta Taani Meresõidu Ameti juures olevasse eksamikomisjoni, mille liikmed peavad olema sõltumatud kõigist õppeasutustest, samal ajal olema kursis kogu IMO-s tehtava koolitusalase tööga, et teada rahvusvahelisi nõudeid jms. See töö nõudis sagedasi IMO koosolekutel käimisi, suure hulga kirjandusega kursisolemist. 1991. a. tuli ta uuesti Svendborgi, kus ta varem õpetanud oli.

Reet Naber

Mis Svendborgi Navigatsioonikoolis silma hakkas

Svendborgi Navigatsioonikool on 1852.a. asutatud kooli järglane. Praegune töötab 1952.a. alates, samal aastal on ehitatud ka koolimaja. Õpetatakse kaubalaevastiku ohvitsere, ka käivad seal täienduskursustest osavõtjad.

See, et maja on puhas ja korras, vastutulijad naeratavad, on lääne pool tavaline. Selles koolis on palju õhku ja valgust, interjöör on püütud teha merenduslik ja värvirõõmus. Näiteks trepikäsipuu varvad on igaüks ise värvi värvitud nagu vikerkaar. Alt fuajeest üles vaatajale paistavad ülakorruse laest tähed vastu. All on ka suur tahvel, kus andmed vajaliku ruumi leidmiseks kirjas. Sisseastujale jääb esimesena silma laevakell Maerski laevalt. Trepi külgedel on tähtkujude sümbolid.

Kabinettide ustel on vasksed delfiinikujulised lingid. Koolis on säilitatud ka vanad raadiosaatjad, jälgitav on nende areng mitmekümne aasta jooksul tänase tipptehnikani välja. Kõik töötavad.

Simulaatorikursustelt käivad kadetid kooliaja jooksul kolm korda läbi. Programm on iga kord erineva raskusega.

Suvevaheaega on nii õpilastel kui ka õpetajatel 5 nädalat.

Seekord õpetab tulevane laevajuht Katja kogenud laevajuhti.

Kantiinis võib leida ka erinevat lugemist: on Taani merendusperioodikat ja kooli oma bülletään «*Nautica*» kõrvuti *Sex-linien*'i reklaamprospektiga, mida annab välja Perekonnaplaneerimise Ühing.

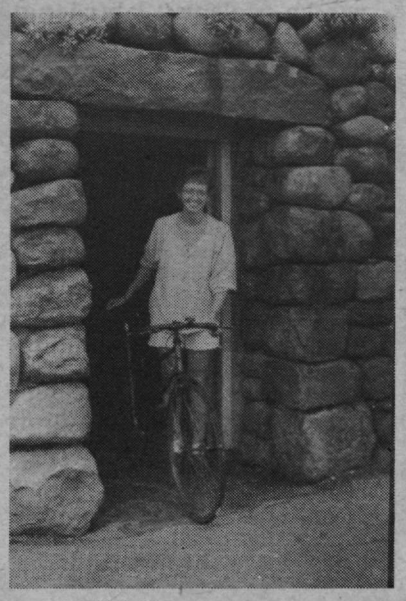
Paljude kabinettide ustel on laevafirmade embleemid. Nii peetakse meeles neid, kes kooli toetanud on.

Spordivõistluste auhinnad on kõigile vaatamiseks väljas. Klaasil pole tolmuraasugi.

Üks noormees käib koolis kotiga, millel Eesti lipu värvid. Ta kirjutas Eesti-teemalise referaadi ja teenis selle eest tunnustuse.

Kümnendik õppijaist on naissoost. Katja tunnistas, et neidudel võib tulla probleeme siis, kui hakatakse pere ja laste peale mõtlema. Muidu saavad kõik hästi hakkama. Sama kinnitasid ka õpetajad.

Jalgrataste populaarsusest andsid tunnistust kaks maaalust jalgrattagaraazi kooli ees. Autode parkimisplats samas kõrval pindalalt suurem polnudki.



Kooli jalgrattagaraaz.

Pildistada lipu all

Kel meelest läinud, paluks meenutada: olevat olnud hea komme, et teenistuses väljapaistnud said omal ajal ergutust. Kolmandaks platseerunu rahalise preemia, teine koht kaks nädalat puhkust ja parim: pildistamise lipu all.

Eesti Merehariduskeskuse õppelaeva "Linda" meeskonnaliikmete õhutusel sai ka selline pildistamine ette võetud. Nimelt pidasid nemad laevajuhiks pürgiva **Heldin Vahtra** hakkamist ja ettevõtlikkust selle äramärkimise väärilisekс.

Väärib äramärkimist küll esimese kursuse lõpetanud noore inimese otsustamiskindlus: võtta kaheks nädalaks enda vastutusele 40 inimese toitmine laevas, kui ise sel alal veel päris kogenud pole.

Heldin tegi oma tööd tõesti vastutustundega. Ise ütles, et eks ikka aidati ka natuke. Muidugi. Samal ajal osa praktikal olevaid noorhärrasid olid omandanud osava minemalibisemise oskuse. Üks oli asjalik ja hoolas, aga tema, nagu selgus, oli hoopiski vabakuulaja.

Neil loruvõitu meresõitjail, kes kunagi Heldini kõva käe all sõitma hakkavad, on raske.

Peter ja Rosinante

Svendborgi vanas sadamas jäi pilku püüdma külgsvertidega purjelaev, kena nimigi tal: **"Rosinante"**. Laevaplatsile pääsemiseks tuli minna läbi väravast, mil koerapilt ja silt, et seda paika valvab firma, kel on parimad valvekoerad. Olgu pealegi, ehk kohe ei tule!

"Rosinante" ahtris oli töötunkedes mees, malspiik käes. "Jah, mina olen kipper," sain küsimise peale vastuse. Natuke aega imetlesime ja kiitsime laeva väljastpoolt, siis kutsus peremees **Peter Hofrichter** sisse ka, et laevast rohkem rääkida.

Aak "Rosinante" on ehitatud 1909.a. Hollandis, Moerdijkis, ta on tüüpiline Madalmaade jõgede liivavedaja. Kahe maailmasõja vahel kasutati selliseid laevu pukseeritavate lotjadena ka Hamburgi kandis. Kümne aasta eest leidis Peter Hofrichter Lübeckis laeva kere, mis oli kasutusel ujuva elamuna jõel. Sest ajast on kogu vaba aeg kulunud laeva sättimisele. Uhkusega näitas Peter oma kätega tehtut. "Suuremad tööd tegime vanas pankrottiläinud slipis, korjasime siit–sealt kokku kõik, mis annaks ära kasutada. Praeguse masti tegin ka ise, lisaks on mootor sisse pandud."

Sisustus on stiilne, meremehekastid istumiseks. mööbel tehtud kas vanadest laevadest saadud puitmaterjalist või vähemalt vanade eeskujude järgi. Et kõik võimalikult originaalilähedane välja näeks, on kokku kogutud hulk materjali Hollandist, Saksamaalt ja mujalt, kus aakide kohta kasvõi midagi kirja on pandud. Kuna samasuguseid aaki–entusiaste on ka mujal, kohtutakse omavahel regattidel.

Peter ja "Rosinante"

Tuntud suure purjelaeva "Alexander von Humbolt" mainimise peale lõi hr. Hofrichter käega: "See pole mingi õige laev. Seal on kõik tehtud palgatööga, omanikud ise pole kusagile kätt külge pannud. Aga vaadake mu naabrit siin — Rønnes ehitatud "Freia", üks vanemaid raudlaevu, on heades kätes: teda armastatakse ja ta eest hoolitsetakse."

"Rosinante" on 14,65 m pikk, 4 m lai, 0,6 m süvisega, kandevõimega *ca* 39 tonni. Purjepinda on 92 m^2. Praegu on ta kodusadamaks "Museumshafen Hamburg Oevelgönne". See on Hamburgis meremuuseumi asutatud muuseum–sadam, kus peale vanade laevade saab vaadata ka sadamarajatisi, meremärke, muud sadamatelugu tutvustavat. "Rosinante" on kaheinimese laev, koos abikaasaga saadakse suurepäraselt hakkama ka merel, sest kui on korralikult arvestatud ballast peal, on laev väga stabiilne, lisaks heade purjetamisomadustega.

Aak

ROSINANTE

Heimathafen:	Hamburg
Baudaten: 1909 in Moerdijk/Holland aus Stahl gebaut.	
Rumpflänge:	14,65 m
Breite:	4,00 m
Tiefgang:	0,60 m
Tragfähigkeit:	39 tons
Segelfläche:	92 qm
Hilfsmotor:	DB–OM 621 52 PS

Oppelaev «Hans Christian Andersen»

Svendborgi Navigatsioonikooli kadetid saavad oma praktikat teha õppelaeval «Hans Christian Andersen». Laeva kapten **Ole Skou Jensen** tutvustas oma laeva.

«Laev on algselt ehitatud Kariibi mere merematkelaevaks, osutus selleks aga liiga väikeseks ja 1976. a. ehitati ta koolilaevaks ümber. Ta on 49,7 m pikk, 8,5 m lai, 3,5– meetrise süvisega, 491,5 brt, 253,47 nrt, kiirus kuni 7 sõlme. Meeskonnaliikmeid on 8, sõidetakse ainult päeva ajal. Kõige pikem praktikaaeg sellel laeval on 3 nädalat.

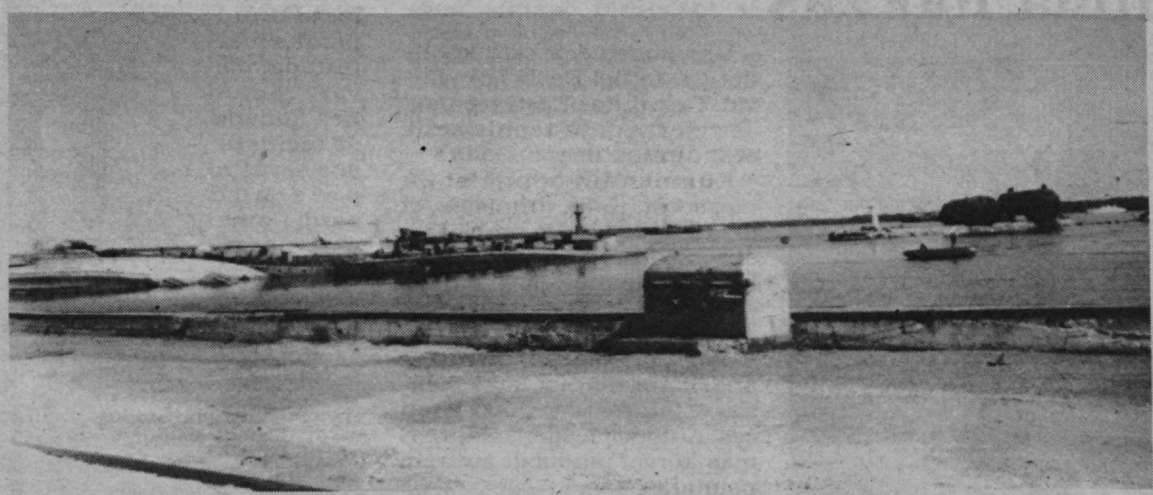
Varustuses on kõik vajalik, et kaasaegselt haritud laevaohvitsere koolitada. Lisaks mugavad olmeruumid.»

Huvitav oli see, et laevajuhtideks õppijad, kel laeval praktika juba tehtud, tulid masinaruumi esimest korda koos külalistega.

Svendborgis käis **Reet Naber**

Lahkusid 31. augustil kell 21

Miinisadam oli Tallinnas viimane koht, kust Vene sõjavägi lahkus. Sedamööda, kuidas vägede lahkumise tähtpäev lähenes, pakkus järjest enam huvi, kas üldse, millal ja kuidas just lähevad. "Ootavad vist 32. augustit," arvas mereväestaabi ülem kapten Roland Leit augusti keskel.



24. august

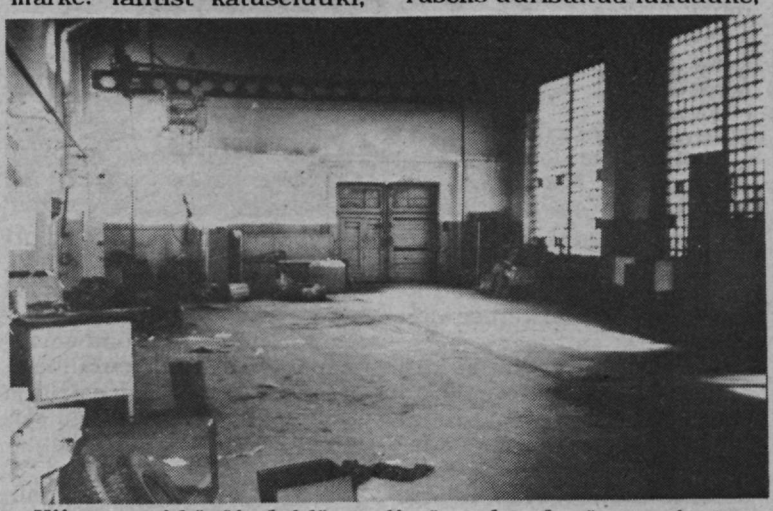
Tol päeval võis kapten Leit näidata Miinisadama tänavapoolset külge — miini–torpeedokompleksi hooneid. Tohutute tsehhidega aukartustäratav suur tellishoone kõmises tühjusest. Tänavapoolse külje õppe- ja olmeruumides võis näha mitmesuguseid hooletussejätuse märke: lahtist katuseluuki, ripakil ukselinke, rusikasuuruseks uuristatud lukuauke, aga ka poolenisti lahtijäetud sahtleid ning väljakolimisel otsekui pilkeks maha jäetud mereväesineleid ja poolsaapaid. Nagu oleks madrus visanud ootamatult tekkinud mõtte ajel sineli ja saapad tagantkätt ning läinud vilet lüües linna peale.

Tohutusuur hoone oli omal ajal arvukatele mereväelastele kitsaks jäänud, nii oli kõrvale ehitatud seitsmekümnendate–kaheksakümnendate stiilis teinegi, samasugune ripakil väljanägemisega. Siiski olid ühes toas ka tugitool ja kummipuu, nende juurde oli peavari leitud kahele Eesti mereväelasele. Kuigi hoones elektrit polnud, olid noormehed skaudi kombel lahendust otsides leidnudki koha, kus panni soojendada.

Pärast hoonete ja võssakasvanud territooriumi ülevaatamist oli asjakohane küsida, kas miini–torpeedokompleksi üleandjad ka piinlikkust tundsid. "Millal te enne olete neid häbenemas näinud?" küsis kapten Leit vastu. Ega olegi. Üleandjate hulgas olnud üks II järgu kapten, teised aga juba erus.

Kahe hoone vaheline kõrge värav kaile oli aga kindlalt kinni. Nii et ametlikult tol päeval mereväestaabil veel vaadet merele ei olnud.

Mitteametlikult võis vaatamas käia Hundipea sadama poolt. Kai keskel seisis ärasõitu ootav "650", selle ja kai äärde jäetavate sõidukõlbmatute laevade vahel hiljaaegu sinna tekkinud pooluppunud külili vrakk. Hundipea sadama poolse kai ääres seisis samal ajal kõhnuke Eesti laevastik.



Niisuguseid "võimlaid" saadi päranduseks üsna mitu.

➡ Pidi ikka kiire olema, kui vormikuued ja saapad maha jäid. Ka sahtlid tolles toas olid poolavatud.

Sellesse suurde majja mahuks ära Eesti merevägi kõigi oma õppe- ja muude vajadustega. Ent kes kütab maja tänavu talvel,et see lõplikult ei rikneks, ja kui palju maksaks remont? "Raha kuluks meil palju," ohkas kapten Leit.

➡ 24. augustil vaadet merele veel ei olnud.

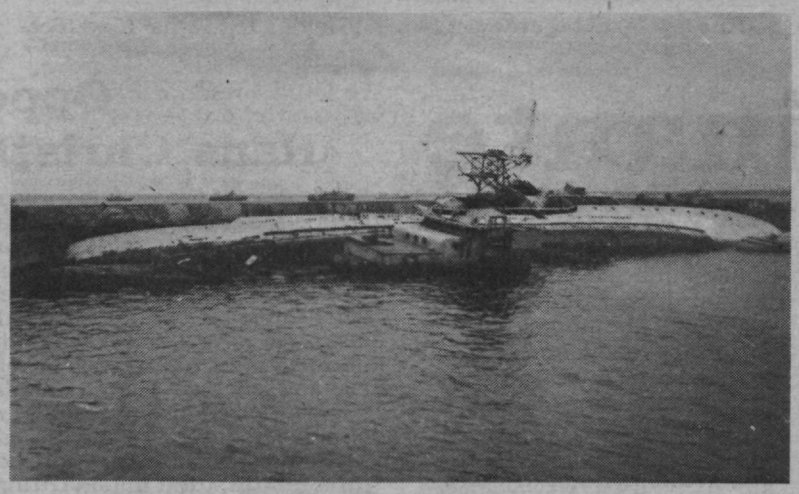
31. august

Sel päeval tehti Tallinnas mitmes kohas linnarahvale pidu. Ent kuigi rahvas Tondil ja Vabaduse väljakul lustis, jätkus Miinisadamas pinevust.

Õhtul kell seitse kirjeldasid meremehed, kes toimuvat Hundipea sadama poolt jälgisid, olukorda nii:

Eesväravas on vastamisi kaks madrust ja praporštšik ning kaks Eesti poissi. Tagavärav on lihtsalt kinni.

Kell viis lahkus pidulikult "650" pukseri sabas, enne seda jõudsid ühe laeva põhja lasta. (See külili vrakk oli varem "650" ja kai ääres seisvate vrakkide varjus ning jäi nüüd nähtavale — M. V.) *Üks kahur oli "650–l" kinni katmata.*



Merepoolse kai ääres on vrakid juba ammu.

Pärast läksime mööda kaid jalutama, et vaadata, ega kuskil mõnd tarvilikku juppi vedele. Äkki kargas välja üks vene mees ja ajas meid ära, et kõik seal on firma "NEWT" oma.

Sadam võetakse üle õhtul kell 9.

➡ "Ahti" vanemmehaanik Toivo Arumäe kiidab Ants Vaadrele oma laeva.

1. september

Vene sõjavägi lahkuski Miinisadamast 31. augustil kell 21, aga peaaegu oleks lahkumine veninud tõepoolest 32. augustile. 1. septembril kell 2 päeval oli sadamas pidulik lipuheiskamine. Väravas seisisid Eesti sõdurid ja peamine — tol hommikul olid Eesti sõjalaevastiku täienduseks "Ahti" ja "Linda" slepis kohale jõudnud "Kondorid".

Peenemünde mereväebaasi likvideerides leidis Saksamaa paraja olevat need kaks oma seeria ainsat esindajat Eestile kinkida. Mitu aastat konserveerituna seisnud laevadelt olid maha monteeritud relvad ja raadiorelvastus, ära tassitud ka kogu lahtine vara: lipud, kronomeetrid jms.

Et Eestil polnud jõudu mehi kuuks ajaks Saksamaale ette saata laevu sõidukorda seadma, tulid need paarikümne sõlme asemel puksiiris viie sõlmega. Ilm oli küllalt halb, nii kulus sõiduks kokku poolteist nädalat. Kaks päeva veedeti Saaremaal Tagalahes tormivarjus.

Sadamas lipu heiskamise ajaks olid "Kondorid" kohal.

"Kondorite" veeväljasurve on 380 t, kaks 2500 hj peamasinat pärinevat Kolõma veduritehasest. Ka raadiojaamad on Vene päritolu. Natuke tagavaraosi anti Saksamaalt kaasa. Relvade kohta öeldi seal, et oleks veel pärast 31. augustit, aga enne küll ei saa.

Sadamat ja uusi laevu olid vaatama tulnud ka veteranid Eesti Mereväelaste Kogust. Ants Vaadre meenutas, et varem oli Miinisadamast Kopli poole Sitsi heinamaa. Kaldal pisike puusild, mille ääres üks mootorpaat ja kaks sõudepaati.

Suures laokil sadamas ringi vaadates arvati, et sinna võiks reisisadama (?) teha. Suurest majast (miini– ja torpeedokompleksi tellishoonest) võiks sel juhul saada hotell (?).

"Ahti" vanemmehaanik Toivo Arumäe kiitis veteranidele oma laeva ega olnud rahul noorte mereväelaste väljaõppega: "Õpivad piirivalvekoolis 3 kuud, igaühe eest makstakse 4000 krooni. Aga tulevad laeva ega oska mitte midagi. Laevas tulekski neid õpetada." Seepeale oldi valmis kihla vedama, kumb laev parem oleks: kui ühele "Kondorile" asuksid Eesti Mereväelaste Kogu liikmed ja teisele noored mereväelased. Nii umbes aasta pärast olevat paras võrrelda.

Tol päeval seisis sadamas kogu värskelt täienenud Eesti sõjalaevastik: lisaks eelmainituile "Grif" ja "Revalia".

16. september

Päeval, mil Rootsi sõjalaevad Roomassaare ja Ruhnu visiidilt koduteele asusid, paistis olevat paras aeg jalutada mööda vastse Eesti sõjasadama kaisid.

Väravat ja "Kondoreid" valvasid Eesti kaitseväelased, ent keset kaid paiknevast valveputkast väljunud erariides mees tahtis uudistajate isikut vene keeles tuvastada. Teatas, et seal (kai keskpaigast Meretehaseni) on nende firma territoorium ja nemad valvavad seda.

Tolles sadamapooles askeldasid ujuvkraana, buldooserid, veoautod ja umbes paarkümmend meest, osal neist seljas oranžid türbid kirjaga "NEWT". Ehitati slippi ja lõigati vrakke, mis veel vee peal seisid. Koos uppunutega on neid 14. Teisal valmistasid sama firma mehed kahe tuukri abil üht uppunud vrakki väljatõstmiseks ette.

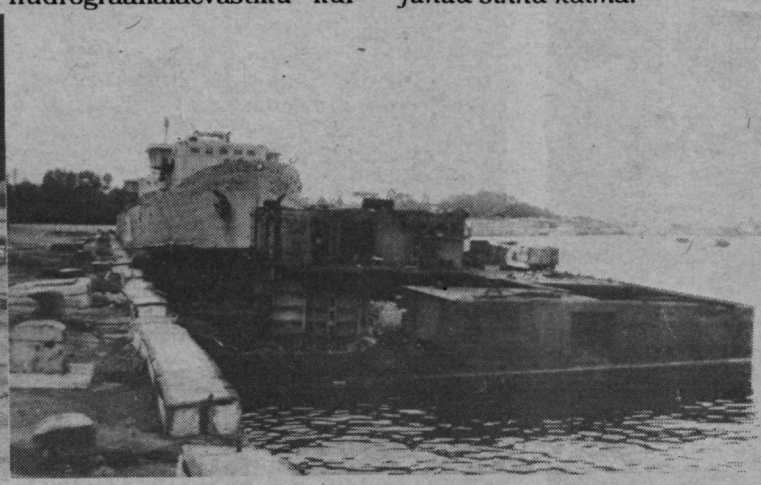
Kai merepoolses osas, kus katteplaadid juba sisse vajunud, võis näha huvitavat kaiehituse tehnoloogiat — kotikujulisi betoonplokke. Tehtavatki nii, et täidetakse kotid betooniga ja laotakse ülestikku. Selle aja peale, kui kott ümbert kõduneb, on betoon ammu kivistunud.

Sealsamas kainurgas loksus uppunud vrakkide varjus ka lauajuppe ja risu ning vikerkaarevärvilisi laike. Nende kohta võis kuulda vastakaid arvamusi: et selline vesi võiks mõnes teises sadamas paksu pahandust tõsta, aga ka, et vrakkidest kütust vette juurde ei tule ning olemasolevad laigud on nii õhukesed, et neid kuidagi koristada ei saa.

Sajakonna meetri kaugusel "Kondoritest" seisis Vene laev "MRT–148". Liputriibud korstnal, sinine sõjaväe abilaevastiku lipp ahtris. Vene hüdrograafialaevastiku külmutuslaev tõi 8 tonni toiduaineid Meretehases remondis oleva miinitraaleri meeskonnale. Korrakohane luba ja korrektselt vormistatud dokumendid kaasas.

Jääb mulje, et Venemaal laevakütus midagi ei maksa, samuti nagu 16–liikmelise meeskonna välismaale saatmine. Ent kas me olemegi välismaa? Igatahes tol reedeõhtul ei õnnestunudki teada saada, kes saatis Vene laeva just sellesse sadamasse, pealegi lootsita. Aga riigina käitumast takistab meid küll mõtteviis: *see nii väike laev, milleks talle loots; nad ju harjunud sinna käima.*

Siit algab firma "NEWT" territoorium.



Vrakkide lõikamist on juba alustatud.

Pärandiks on jäänud 14 vrakki.

"MRT-148" seisis sõjalaeva kombel, ahter kai poole.

Mis edasi?

Eks tule kõvasti tööd teha, et mahajäetud Vene sõjaväeobjektist korralik Eesti sadam saaks. Koristada vrakid, korrastada kaid, peatada varastamine. Mereväestaabi peaspetsialist vanemleitnant Voldemar Alep hindas niihästi "Griffe" kui ka "Kondoreid" üsna heaks, kummalgi tüübil omad võimalused ja oma otstarve. Eriti kiitis ta aga "Ahtit".

Sadama kohta ütles ta, et muidu suur ja hea, aga sõjajärgsed kaid on viletsas seisukorras — taastamisel kasutatud peenkillustik on vette uhutud. Vene mehed Norra firma sildi all on olnud sadamas juba "enne meid". Ent ärastamine–varastamine on jõudnud läbida tema hinnangul kõik neli võimalikku etappi. Esmalt alustas tolleaegne omanik, seejärel moodustasid demobiliseerunud aktsiaseltsi, mille abil ostsid tarviliku vara odavalt endale. Kui aktsiaselts seejärel maha müüdi, ongi otsad vette peidetud.

Ülejäänuga tulid toime ümberkaudsed elanikud ja need mehed, kes vallandati. Kes tööle jäid, püüdsid siiski vara säilitada. Sel kombel on ka ühes hoones elekter alles, sest elektrikud jäid tööle. Ent mida arvata tollest hr. Alepi jutustatud loost?

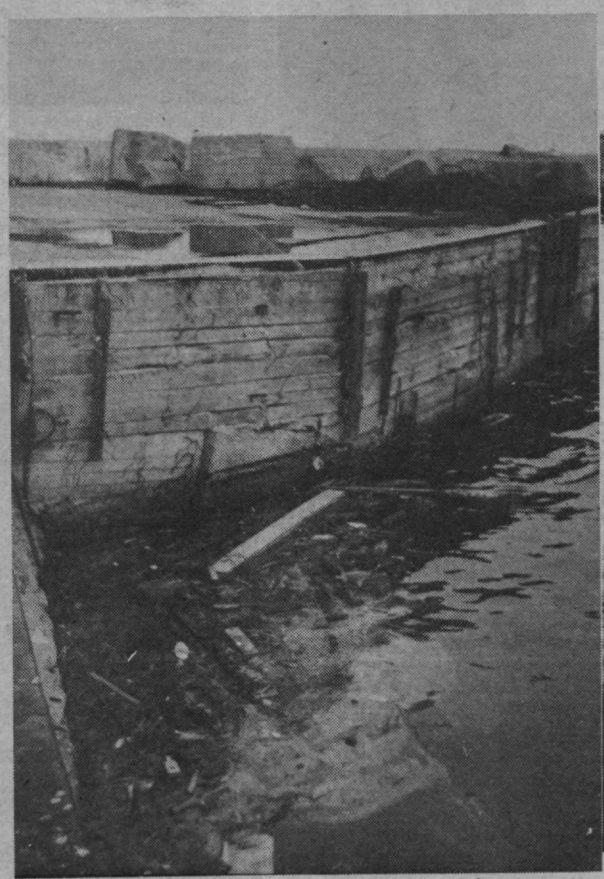
Tahtsin "Kondorite" sõidukorda seadmiseks tööle võtta mehed, keda hästi tundsin — olin nendega 22 aastat koos merd sõitnud. Mehed olid pealegi mitu kuud tööta olnud. Kutsusin nad järgmisel päeval kella üheteistkümneks enda juurde.

Läksin järgmisel hommikul kella 9 paiku sadamasse, ja mis ma näen — needsamad mehed tulevad laevast vastu, pambud kaenlas. Küsisin pampude sisu näha — seal olid kõikvõimalikud pronksdetailid, mis nad olid laevast maha keeranud.

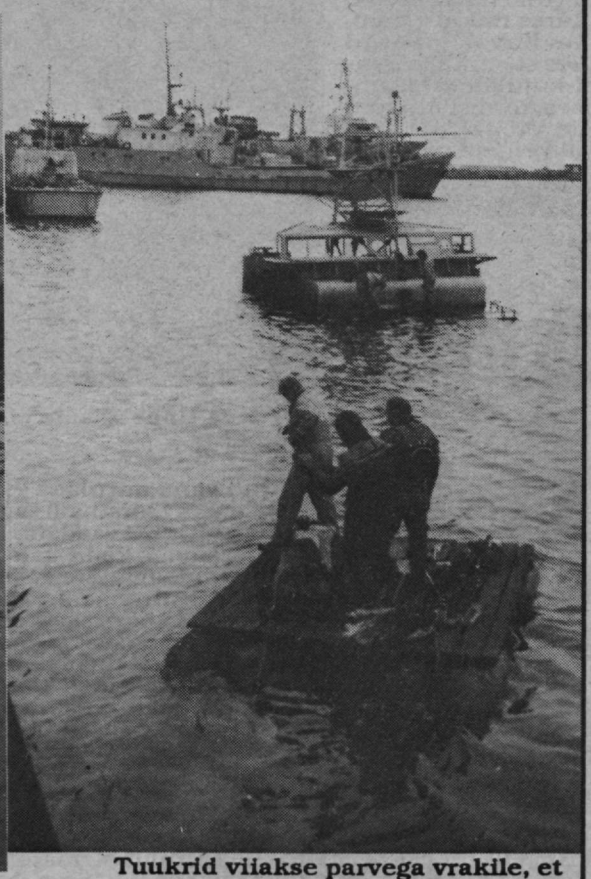
Kui ma ei saa usaldada mehi, kellega olen 22 aastat koos merd sõitnud, siis keda ma üldse võin veel usaldada?

Polegi imeks panna, et hr. Alep ei usalda ka hr. Olssonit, kes Paldiski Lõunasadama kaudu metalli välja veab ning olevat lubanud Miinisadamast need 14 vrakki koristada.

Madli Vitismann



Tuleb parandada lagunenud kaid ja koristada praht.



Tuukrid viiakse parvega vrakile, et seda ülestõstmiseks ette valmistada.

Teised meist

Ükski prohvet pole kuulus omal maal, öeldakse mõnikord. Ja ka seda, et soomlased ainult Kadaka turul käivad. Onneks asi nii hull ka pole. Meremuuseumi tuntakse meil ka ja soomlased näivad sest samuti lugu pidavat. Viimasest annavad tunnistust artiklid *«Helsinkin Sanomates»* ning *«The Baltic Guide'is»*.

Jaanikuu HS pühendab terve värvilehekülje meie muuseumile pealkirja all «Murdlainete hõngu ja möödunud aegade mälestusi Tallinna Meremuuseumis», autoriks Olli Hakkarinen.

Vestlust muuseumi asedirektori Jaak Sammetiga alustati lähiminevikust, ajast, mil «õnnetu» KGB pidi oma ülemuse kabineti asukoha valima selle järgi, kas muuseumitöötajate aknast ta lauale vaadata saab või ei.

Samuti tehakse juttu eestlaste vabaduse sümbolist, paadist, mille võõrad rannas pooleks saagisid, kui kätte leidsid. Onneks ei leitud kõiki, mõni on säilinud. Märkimisväärne on Rootsist tagasi saadud põgenikepaat.

«Rahapuudusest hoolimata on Tallinna meremuuseumis see meretaig, mis teeb ta külastamisväärliseks. Hoolimata nappusest on tööl inimesed, kes armastavad merd ja laevu rohkem kui mõnd muud asja elus. Äkki just sellest sünnib see kütkestav hubasus, mida kohtab teisteski heades väikestes meremuuseumides,» kirjutab leht.

«Tiiburalustel jõuab Helsingist muuseumisse kiiremini kui rongiga Tampereesse. See on palju lähemal, kui kuulus Marienhamni meremuuseum, mida Tallinna omaga võib võrrelda. Sadamast on muuseumisse vaevalt veerandtunnitee.»

Lehes on loomulikult juttu muuseumilaevadest. «Suur Tõll» on ka Soome mereajaloos silma paistnud, «Lembit» on teinud oma esimese välisvisiidi 1938. a. Helsingisse, üks tema ohvitsere, Leopold Loodus, oli sõja ajal suurtükipaadi «Uusimaa» ohvitseriks.

««Vegat» näha ei saa, kuid soomlastele on meelepärane teada saada, et on võimalik ta Soome tuua, Pietarsaare puulaevatehasesse, kus «Jakobstads Wapen» on koha vabaks teinud, ja seal restaureerida. On peetud läbirääkimisi ja eestlased on nõus laevast loobuma, kui saavad hiljem kasutamisõiguse.»

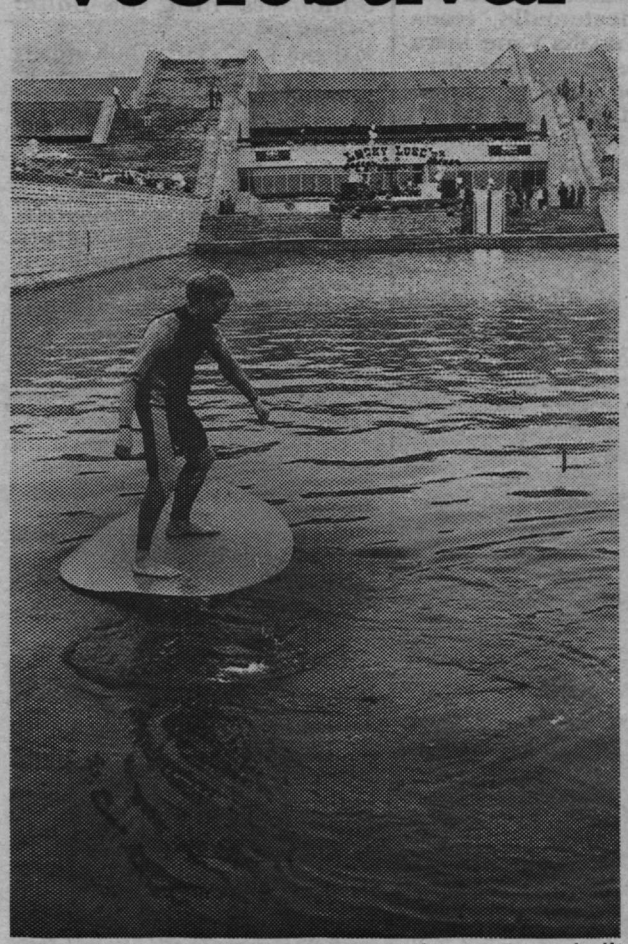
Muuseumist, laevadest ja töötegijaist on värvipilte, tekst on parasjagu ligimeelitav, samas faktiderohke.

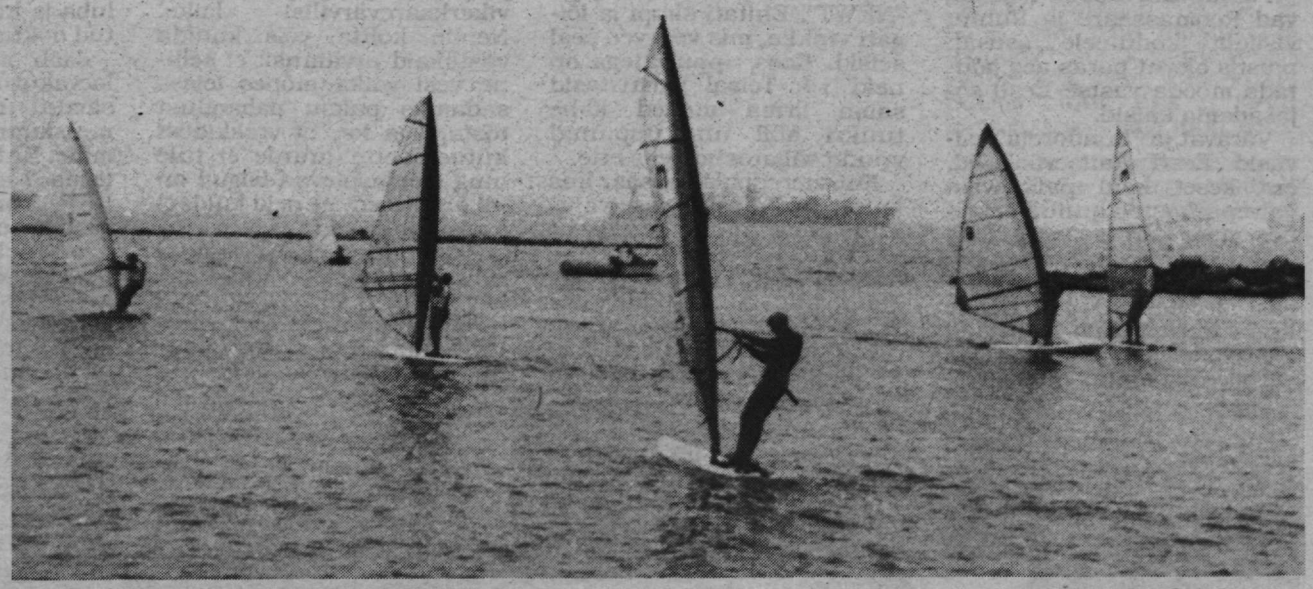
«The Baltic Guide» on tegemispaigalt küll eestimaine, kuid suunatud külalistele. Juulilehe soovitustes «Mida Eestis tasub näha ja kogeda» on *«Merimuseo on erimuseo»*. Artiklis kirjutab muuseumist ja Eesti mereajaloost Petri Koskinen: «Eesti merendusel on uskumatult kirev ajalugu. Tsaariajal juhtisid Eestist pärit mereväeohvitserid venelaste avastusreise, 30. aastatel oli 32 laevaomanikku, sõjalaevastik teenis austuse Vabadussõja võitlustes,» selline on samuti Jaak Sammeti jutu põhjal kirjutatu lühikokkuvõte.

Mõlemast artiklist jääb kõlama rahamure. Küll teeks... Kes vähegi muuseumi tegemistel silma peal on hoidnud, näeb, kui palju lappimata auke on. Aga ka tehtut. Veefestivali rahvakogunemisel Linnahalli juures oli põhiatraktsiooniks tegelikult «Suur Tõll». Ei saa ilma mereajaloota läbi see, kes hingega merenduse juures ega see, kes sest päris kaugel.

Reet Naber

Tallinna esimene veefestival





peeti külma, ent sajuta augustiilmaga Linnahalli taga «Lucky Luke'i» kõrtsi ees ja sees; sportlikum tegevus tänavakorv- ja jalgpalli näol käis hoone ees parkimisplatsil. Soomes-Rootsis seesugune pidu ju on, eriti Stockholmi veefestivali teatakse-tuntakse juba mitu aastat. Nüüd siis alustati sellega meilgi, põhitegijaiks soomlanna Maarja Vuorikoski ja Suurbritannia kodanik Yen Yee Chong, keda kogu päeva murelike nägude ja mobiilidega ka kõigis tegevuspaigus ringi liikumas nähti.

Eesti-poolne organiseerija oli Olari Tiide ja AS Asemex; sponsorfirmasid oli kirjas päris palju. «Milky Way» lipukesi lehvis igatahes võimalikes ja võimatuis kohtades. Lapsed hüppasid kummitoas, joonistasid kivipiirdeile toetudes võistluspilte ja tegid *zateinikute* moodi neiukestega kenasti kaasa, mis kaasa teha kästi. Basseini ääres müüdi vorsti, šašlõkki ja rahva lemmikjooke. Kavas lubatud *sponsorite väljapanekuid ja müüke* ei olnud märgata; vaid «Elektroluxi» plekktünni-kujuline reklaamsõiduriist seisis üksinduses kord siin-, kord sealpool platsi ja üks firmanimeta lett pakkus mingeid harukordselt inetuid läikivaid ehteid ning loo-

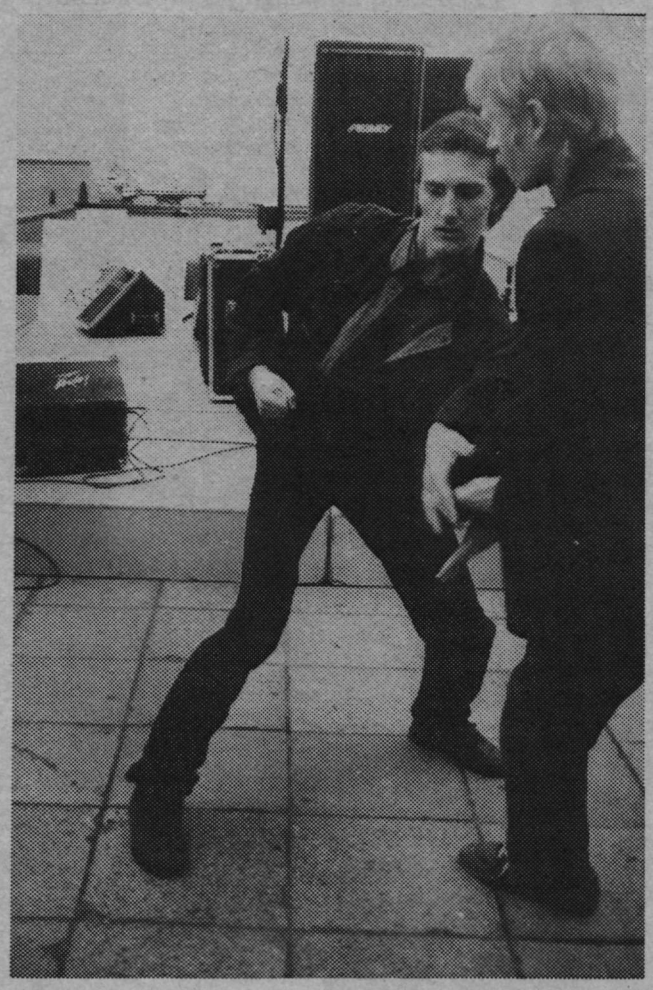
Otto-Triin ei leia kohta, kuhu lapsi joonistama kutsuda.

tusetult hiljaks jäänud suurte ristide ja muu kilakolaga pungilikke kaelakette. Pidevad suured järjekorrad olid vaid tasuta jagatavate «Milky Way» ja hiljem turule ilmunud Raadio 2 õhupallide järele.

Mittemerelisest meelelahutusest pakuti veel moenäitust, «Kuldset Triot», ansamblit «Eastwood» ja karaoke-laulmist.

Vee peal võistlesid purjelaudurid ja paadisõitjad; mõned võitsid ja mõned kaotasid; jagati auhindu ja tohutul hulgal põsemusisid. Üks kena mees sõitis basseinis püstiasendis ja kätega tasakaalu hoides alusel, mida teps mitte kirjeldada ei oska.

Viimasel hetkel õnneks siiski festivali kavva lüli-



Päeva tippetteaste oli ESS-ilt. Vasakul Margus Tooming.

tunud vana aurulaev «Suur Tõll», mis ju niikuinii sealsamas Linnahalli taga seisab, oli rahvale tõesti suur ja ilus asi vaadata. Huvilisi lubati nii laevalaele kui salongi; kõike katsuti käega ja prooviti peaaegu et hambaga järele, vanaaegne klaver ja sotsialistlik kirjutusmasin kaasa arvatud. Poole päeva ajal kõneles härra kapten juba õige mitmest tuhandest külastajast; ka tundus siis kogu laeva liikuv varandus veel ilusasti alles olevat ja läbipaistvais korjanduskastides säras hallimate kõrval punaseidki rahatähti. Päeva lõpus inventuuri tehes selgus, et kaduma olid läinud üks annetuste kast, "Morfloti" serviisi taldrik, tuhatoos ja üks võti.

Rannavalve väljapanek (kell *12:30 — hilja* — just nõndamoodi oligi kavalehel ja suurel vineerplakatil kirjas) koosnes kõrge kaiserva taga seisvast EVA-015-st. Ehkki lava pealt tema olemasolu rahvale mõnel korral läbi mikrofoni teadvustati, kaitses nii too füüsiline kui laeva ümber püsiv vaikusest ja tegevusetusest barjäär teda kindlalt igasuguse huvitundmise vastu.

Üks sponsoreist, *Estonian Security Service*, seevastu sai hakkama päeva vahvaima etteastega. Firma tegevust lühidalt tutvustava jutu foonil näitas neli noormeest võitlusvõtteid, üks demonstreerijaist, muide, Eesti Meremuuseumi mees Margus Tooming. Siis hakkas aga üks kõikuv karvane vend, suits suus, kõneleja juurde lavale trügima. Kelle ESS-i mundris mees muidugimõista kähku näoli asfalfi peale surus, käed raudu pani ja patrullauto hetkega kohale kutsus. Stseen esitati nii kähku, täpselt ja üle pakkumata, et pooled prouad nähtu «kunstilisest» küljest täiesti mööda vaatasid ja asja tõe pähe võtsid.

Peale meelelahutuse pakkumise oli festivalil ka sügavam mõte: eestikeelse enesetutvustuse, soomekeelsete merekaitseliste reklaamide ja loteriiga oli kohal ühendus «Hoia Eesti merd!». Nemad ajasid

Piritalt tuldi "Optimistide" ja purjelaudadega.

vaikselt oma asja ja lubasid loterii tulusid Läänemere puhtuse heaks kasutada.

Platsis oli ka kohaliku uusmütoloogia suurkujusid: Otto-Triin, Carl Danhammer, Jokker Joosu. «Meremees» lahkus kolmveerand viie paiku, kui äsja isiklikult «Lucky Luke'ist» võimenduskaste välislavale tassinud Danhammer karaoket laulma hakkas. Kõik mereline oli selleks korraks läbi.

Mari Vamba
Madli Vitismanni fotod

Täname veefestivali korraldajaid (vasakult) Marja Vuorikoskit, Yen Yee Chongi ja Andres Liinatit kutse eest festivali lõpupeole klubisse "Bonnie ja Clyde". Kahjuks ei jõudnud kutse õigel ajal meieni.

Laev kultuuripealinna reklaamimas

8. ja 9. augustil seisis Tallinna reisisadamas Taani parvlaev nimega "Kronborg". Kõrge mustjassiniseks värvitud alus tuli meile teadvustama, et Kopenhaagen on Euroopa 1996. aasta kultuuri(pea)linn.

Kultuuripealinnade traditsioon algas 1985. aastal Ateenast; üheksa Euroopa Liitu kuuluva riigi linna on selles seisuses juba jõudnud olla, tänavu on kord Lissaboni käes. 1995. aastal asub Euroopa kultuurikeskus Luxembourgis. Kopenhaagen on niisiis kaheteistkümnes ja lõpetab esimese ringi.

Joonistavad.

Kopenhaageni kultuuripealinnaks olemise avapidustused on järgmise aasta 31. detsembril. Järgnev on jaotatud kolme hoo- või aastaaega. *Kevad* kestab jaanuarist aprillini ja tegeleb kõige enam XX sajandi kultuuri ajaloolise küljega. Üks teemasid on "Ajalooline linn". Muude otseste kunstisündmuste hulgas on ka esimene Balti noorte kunstnike biennaal. Maist augustini kestev *suvi* kulgeb enamjaolt mõistagi õues. Tähelepanu keskendatakse kolmanda maailma kunstile, mis aga ei tähenda, et ei toimuks Roskilde rock- ja Kopenhaageni džässfestival ning tantsubiennaal. Kavas on ka maailma 96 sadamalinna kunsti näidata. *Sügis* kestab septembrist detsembrini. (NB! Kultuur on nii vägev asi, et talve ei tulegi!) See on pühendatud laste-noorte tulevikule ning uuele saabuvale tehnoloogiale ja kultuurile. Muidugi on igal *aastaajal* lõputult palju ka kõigi kunstialade üksiksündmusi.

Ega "Kronborgil" kõige selle kohta tegelikult suurt midagi näha-kuulda olnudki — teisel päeval oli saadaval vaid väike ingliskeelne voldik, taanikeelne kultuuripealinnaks valmistumise infobülletään nr. 9 ja Kopenhaageni kaart. "Kronborgil" pesitses hoopis punt Taani, Norra ja Rootsi noori inimesi, kes olid lõpetanud esimese aasta õpingud Kaose Pilootide Kooliks tõlgitud asutuses ja tegid laeval midagi, mida meie mõni aeg tagasi ehk veel kultuuritöö organisaatorite kursusetööks oleksime nimetanud. Nüüd hüüame meiegi neid projektijuhtideks. Kaosepilootide (kaosest loodetavasti v ä l j a juhatavate!) projekti nimi oli "Postkaart lähitulevikust".

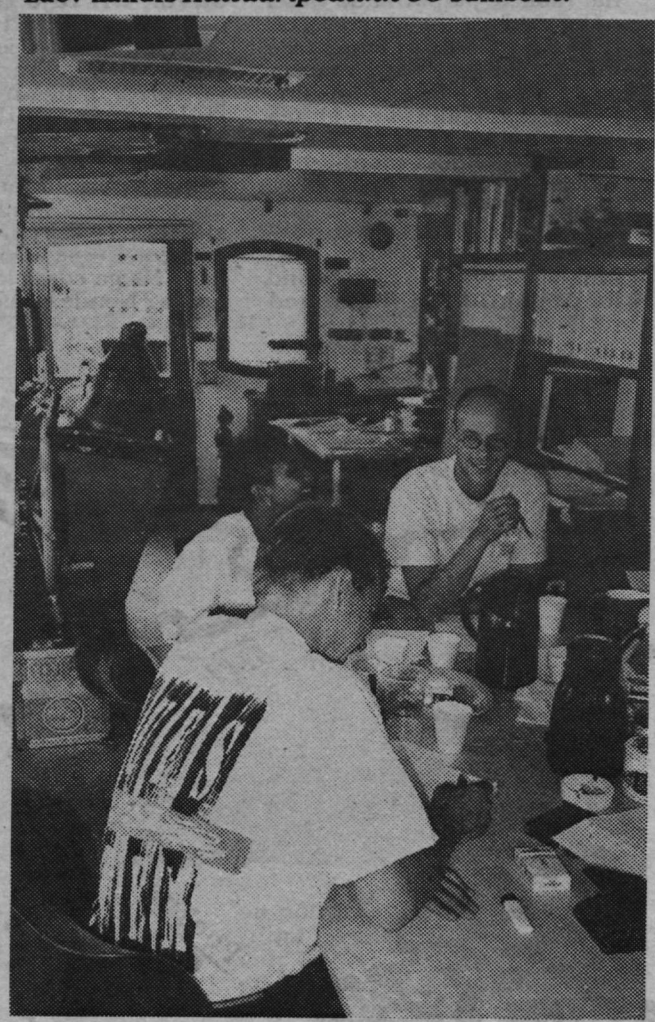
Päeval kutsuti tasuta laevale lapsi ja muiduuudistajaid. Poisid-tüdrukud said tulevikkusuunatud mõistujutulist etendust vaadata, eelkõige selle põhjal postkaarti joonistada ning paljudest ekraanidest koosneva televiisori ees hüpelda, ja paistis, et sellega pilti mõjutada. Kuidas aga tolle peenikese elektroonilise süsteemi abil "maailma kaugete punktidega" ühendusevõtmisega oli, selles küll selgust ei saanud. Muidugi oli lahti ka kohvik-restorani moodi asutus.

Kui joovad, siis õlut.

Õhtust kella kolmeni öösel käis nii lahedal laevalael kui kahe rambiga, muidu 70 masinat mahutaval, aga eriti umbsel autotekil moe- ja muude etteastetega noortepidu. Asjatundjad väitsid, et need olid palju huvitavamad, kenamad, sõbralikumad, viisakamad ja mis kõik veel kui meil siin muidu tavaks. Vahva küll, et Euroopa kultuuri olgu või mõtteline lähedus me kommetele nõnda hästi mõjub...

Mari Vamba

Laev kandis *Kultuuripealinn'96* sümbolit.



Roolikamber oli mõlemas laeva otsas. Ühes oli parajasti lantš pooleli.

Salapilk eesriide taha: kohe algab etendus.

"Kronborg" on ehitatud 1973. aastal Århusis. Pikkus 86,1 m, laius 13,4 m, süvis 4 m; 4 Frichsi masina võimsus 2350 kW. Kiirus 11 sõlme, dw 1260 t; võtab peale 650 reisijat ja 70 autot. Kannab Taani lippu. Kuulub Kopenhaageni linnale.

Isi Trapido fotod

Esimene "Vega" otsimise retk Gröönimaale

1903. aasta 31. mai hommikul leidis Gröönimaa lääneranniku Melville'i lahes aset laevahukk, üks paljudest omataolistest neil aastail. Just sel hommikul avastas nii kõrgetel laiustel vaalapüügiga tegeleva kolmemastilise parklaeva "Vega" meeskond, et nende alus on jäävangis. Seda oli juhtunud ennegi. Vaalade otsingul siirdusid tugeva tammise kerega purjelaevad ikka ja jälle sinna kõrgete jäämägede vahele. Kui vedas, võis arvestada hea saagiga. Seekord läks "Vegal" halvasti. Laeva nõrk aurumasin osutus võimetuks ning kapten otsustas kokkusurutud jää purustamiseks kasutada lõhkeainet. Juhtus aga midagi hoopis ettenägematut. Plahvatus virutas kiilutaolise jääpanga terava nurga otse läbi laeva välisplangutuse ja "Vega" saatus oli otsustatud. 44-liikmelisel meeskonnal tuli kiires korras ümber asuda laeva kuude püügipaati. Kapten, kes oli ka eelmisel aastal kaotanud oma laeva, keeldus kategooriliselt paati minemast. Ta oli otsustanud minna põhja koos "Vegaga". Siiski õnnestus meestel oma juhile aru pähe panna ning peagi võis mere pinnal raskete jääpankade vahel näha vaid paate. "Vegat" ei olnud enam. Laevapäevikusse märkis kapten vraki asukohaks 74°23' põhjalaiust ning 58°45' läänepikkust. Lähima sadamani oli sealt ligikaudu 150 miili arktilist merd.

Viie päeva pärast jõudis sinna, Upernaviki sadamasse, esimene paat täis surmani väsinud ja külmunud mehi. Järgmisel päeval tulid ka ülejäänud. Kõik mehed olid elus. Meri oli seekord leppinud ainult laevaga, mis puhkas nüüd jäises sügavuses. Selle otsinguile siirduski Stockholmist käesoleva aasta augustikuus neljaliikmeline rühm koosseisus:

Bengt Grisell — projekti liider, Rootsi Kuningliku Tehnoloogiainstituudi juhtiv insener, uurimislaeva "Altair" kapten, allveetehnika leiutaja ja katsetaja,

Lorelei Grisell — ekspeditsiooni majandusülem, AS Altair Rederi AB direktor,

Joel Åsblom — eskimo ja taani keele tõlk, ajakirjanik ja fotograaf,

Vello Mäss — Eesti Meremuuseumi allveearheoloogia teadur, uurimislaeva "Mare" kapten, tuuker.

Nii väikese grupi ülesanne Gröönimaal oli sel aastal tagasihoidlik, ent sellele vaatamata ülitähtis. Selleks, et asuda seal, tundmatus kõrgarktikas, üsnagi ebatäpse asukohaga suures sügavuses lebava vraki otsingule, ülestõstmisele ning Stockholmi toimetamisele, oli vaja kõigepealt selgeks teha kohapealsed tingimused ja võimalused. Oli vaja täpset teavet sealsetest ilmastiku- ja tööoludest lühikesel arktilisel suvel. Oli vaja teada, kus asuvad lähimad sadamad ning millised on seal sügavused. Kuhu varjuda tormide puhul? Milline on merepõhja iseloom laevahukupaigas? Millist aparatuuri on võimalik kasutada vraki otsimiseks? Milliseid laevu on võimalik rentida? Milliseid rahasid selle eest küsitakse? Kes on need inimesed, kellele loota? Kellega edaspidi kontakte hoida? Nende telefoni- ja faksinumbrid? Ja nii edasi ja edasi...

Selleks, et toime tulla nii suurejoonelise projektiga, mille maksumuseks kujunevad kümned miljonid Rootsi kroonid, tuli piltlikult öeldes alustada vundamendikraavi kaevamisest.

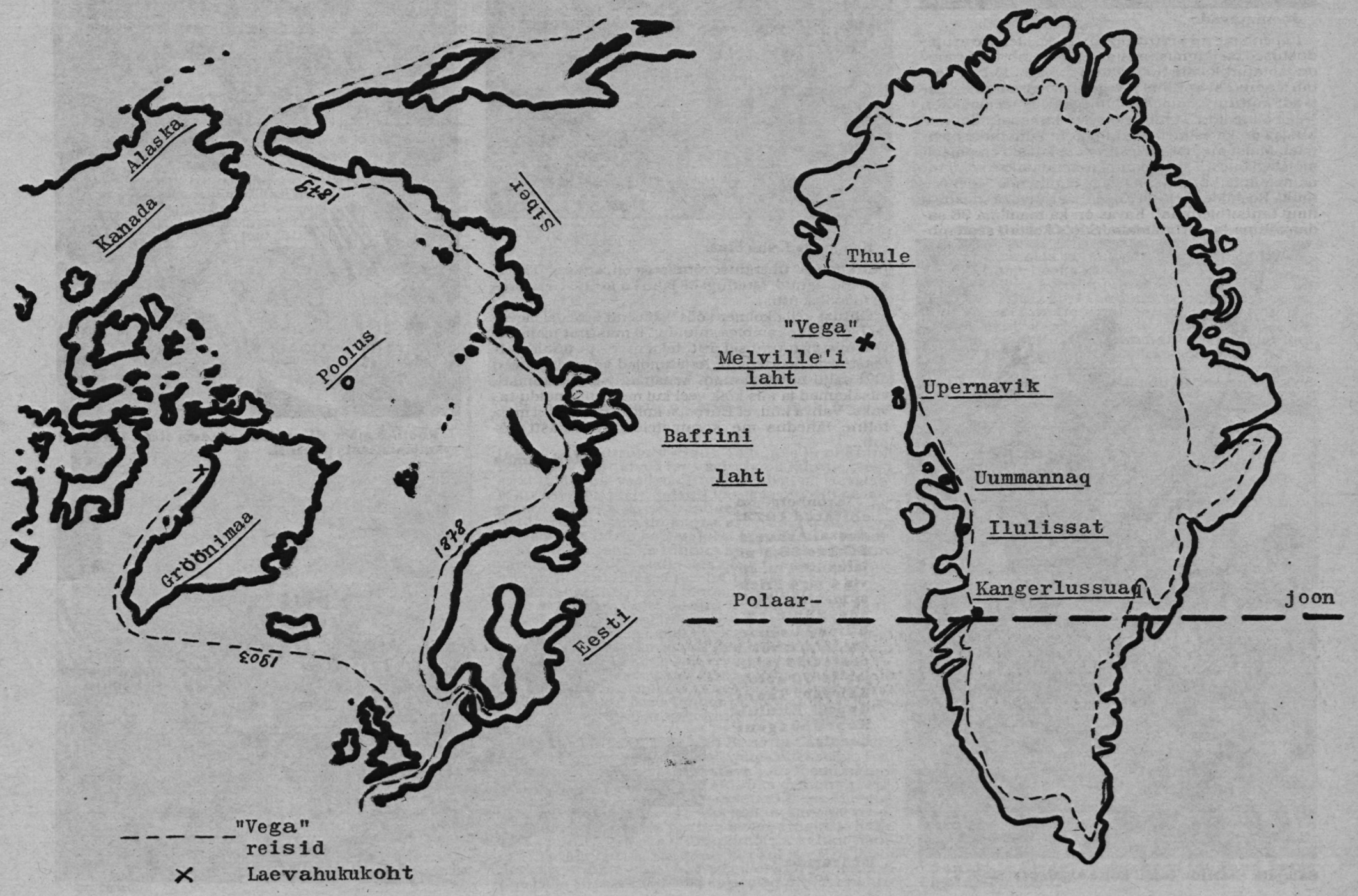
Nüüd küsitakse ilmselt, mis põhjusel saab just ühele sealkandis hukkunud paljudest vaalapüügilaevadest osaks selline erakordne au? Selle au on "Vega" aga tõesti ära teeninud.

Jäämäed Disco lahel.

Nimelt tegi selle laeva abil Soome päritoluga tuntud Rootsi polaaruurija Nils Adolf Erik Nordenskiöld eelmise sajandi teisel poolel tähtsa avastuse — esimesena läbis tema juhitud meeskond sellel laeval aastail 1878—1879 Põhja meretee ning avastas Kirdeväila. See avastus koos juba varem tehtud töödega Teravmägedel ja sise-Gröönimaal seab A. E. Nordenskiöldi ühele pulgale kuulsa norralase Fridtjof Nanseniga, kelle ekspeditsioonilaev "Fram" erinevalt "Vegast" juba ammu muuseumihalli katuse all asub. Nüüd on siis üks Rootsi riigi kodanikest otsustanud oma suure kaasmaalase ja tema tähtsa meretke mälestuse jäädvustamiseks asuda "Vega" otsingule, et laev ükskord veepinnale tagasi tuua ning siis Stockholmi Djurgårdenisse, kuskile "Vasa" muuseumi lähedusse toimetada. Tahaksin meenutada, et idee autor ja projekti elluviija on meile juba tuttava uurimislaeva "Altair" kapten ja omanik, kellega Eesti Meremuuseumi seovad mitmeaastased ühistööd allveeuuringute vallas. Koos tehti tööd ka Pakri saarte demineerimisel käesoleva aasta suvel. Kevadel, aprillikuus tutvustas kapten Grisell oma projekti Rootsi kuningannale ja kuningale, kes on ka ise sukelduja. Aastaid tagasi laskus Carl XVI Gustav kergetuukrivarustuses 1676. aastal hukkunud suure sõjalaeva "Kronan" vrakile 27 m sügavusse selle uurimise algetapil.

"Vega" ehitati aastail 1872—1873 Bremerhavenis. Laeva pikkus oli 43,4 m, laius 8,4 m, aurumasina võimsus 70 HJ. Peale tähtsat avastusretke naasis uurimislaev 1880. aastal tagasi Stockholmi, teinud ringi ümber Aasia ja Euroopa. Varsti müüdi tammine parklaev vaalapüüdjaile, kes sellega siis 1903. aasta aprillis Šotimaalt Dundee sadamast oma viimasele reisile asusid.

24. augusti varahommikul 1994. aastal asus ka meie väike rühm Arlanda lennuväljalt reisile, et kolmveerand tunni pärast maanduda Kopenhaagenis. Ümberistumine "Boeing 767" pardale ning neli tundi hiljem maandusime juba Gröönimaa lääneranniku Kangerlussuaq lennuväljal (endine USA lennuväebaas Søndre Stømfjord). Paar tundi hingetõmbeaega ning siis viis nelja mootoriga "De Havilland" meid veel kolmsada kilomeetrit põhja poole Ilulissatisse (endine Jakobshavn). See on juba jäämägede, liustike, fjordide, hüljeste ja vaalade maa. Ainuüksi Ilulissati liustik saadab iga päev merele 20 miljonit tonni jäämägesid. Sealt alustasimegi tutvuste sõlmimist, info kogumist ja nii-öelda "agentuuri" loomist. Siin kulus ära Joeli



EESTI RAHVUSRAAMATUKOGU

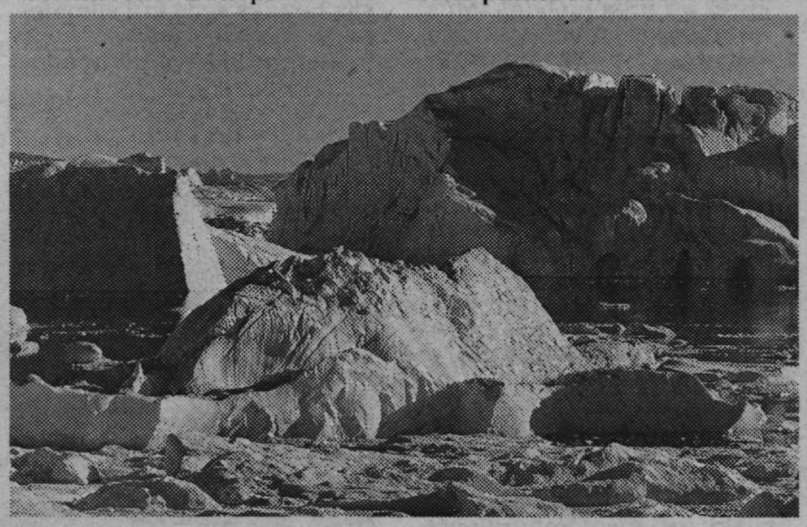
Gröönimaa päritolu. Riigikeelteks on eskimo keel "inuit" ja taani keel, mida aga iga kütt ja kalur ei oska. Inglise keelega ei ole seal midagi peale hakata. Mõne päeva pärast lendasime suure Ameerika "Sikorsky" helikopteriga veelgi põhja poole. 450 kilomeetrit lendu piki kitsast jäävaba rannariba mere ja kogu hiiglaslikku saart 85% ulatuses katva igijääkupli vahel oli hingemattev elamus. Vahemaandumine Uummannaqi lennuväljal ja siis jõudsimegi oma reisi lõpp–punkti Upernaviki saarel, sinna, kuhu 91 aastat tagasi ka "Vega" paadid peale laevahukku randusid.

Upernavik oma 1000 elaniku, järskudele kaljudele ehitatud väikeste värviliste majade, vinguvate, kisklevate ja ulguvate kelgukoerte, erkpunaste väikeste laevade ning otse sadamas ujuvate silmipimestavate jääpankadega võttis meid vastu päikesepaistega. Mitme päeva jooksul ajasime juttu laevameestega, vanade küttide ja kaluritega, uurisime merekaarte laevades ning lootsiraamatuid sadamakontoris, sõlmisime tutvusi ja hankisime informatsiooni töötingimuste kohta merel.

Tulemused olid mitmesugused. Nii näiteks olid parimad merekaardid laevahukurajooni kohta ainult mõõtkavas 1:400 000. Kaartide täpsus satelliitnavigaatori järgi kõigub piirides 0,5–1,5 meremiili. Merepõhja iseloom on meid huvitavas piirkonnas vä-ga rahutu. Sügavused kõiguvad sadade meetrite ulatuses, mis ühest küljest teeb väga keeruliseks vraki avastamise, teisest küljest annab aga lootust, et suured jäämäed, mis ligikaudu 500 meetrit allapoole veepinda ulatuvad, on varem põhja kinni jäänud ega ole oletatavasti ligikaudu 400 meetri sügavusel lebavat "Vegat" puruks muljunud.

Laev vraki otsinguiks tuleb rentida kohapeal. Selleks otstarbeks näis seal kõige sobivamaks aluseks olevat 1969. aastal ehitatud vaid 16 meetri pikkune, kuid tugeva kerega puidust mootorlaev "Laurent". See algselt kohaliku arsti saartevaheliseks liiklemiseks mõeldud alus on juba 20 aastat ühe äärmiselt sümpaatse taanlastest abielupaari omand, kes laeva kahekesi heas korras hoiavad, sellel elades väga merenduslikku elulaadi harrastavad ning suveperioodil kohalikke elanikke ja turiste merele ning meresaartele veavad ja niimoodi raha teenivad.

Sellele väheldasele, kuid üsna ruumikale laevale saab hõlpsasti paigaldada külgvaatega hüdrolokaatori ning muu vajaliku tehnika "Vega" otsimiseks. Edaspidine töö hakkab kalduma aga kõige kaasaegsema tippallveetehnika valdkonda: miniallveelaevad, hüdrostaadid, manipulaatorid, allveerobotid jms. Vraki seisukorra uurimine ja selle ülestõstmiseks ettevalmistamine tuleb ilmselt teha varakevadel, kui meri on veel jääkatte all. Siis tuleb jääle püstitada soojustatud telgid elamiseks ja tööks. Läbi jäässe tehtud aukude laskutakse sukelaparaatides vrakile ja kavandatakse selle ülestõstmine. Kõlab üsna fantastiliselt, kuid seda vaid kõrvaltvaatajale.



Jäämäed Ilulissati liustikult.

Juba 1983. aastal uurisid Kanada teadlased ligikaudu samadel laiuskraadidel, peaaegu magnetpooluse lähistel 140 aastat tagasi hukkunud Inglise parklaeva "Bradalbane" vrakki. See laev lebas küll vaid 100 meetri sügavusel, kuid sügavuste vahel pole siin olulist tähtsust. Töötingimused, meetodid, vajalik tehnika ja kulutused on võrreldavad. Vastupidiselt kardetule ei olnud laevaohendi *Teredo navalis* vrakki kahjustanud. Arktiline külm oli vraki säilitanud lausa eeskujulikuna. Vaid vraki kere ja ülestõstetud rooliratas olid kasvanud erkpunastesse korallidesse. Ära ei tohiks lugejat kohutada ka vraki ülestõstmiseks ning Stockholmi transportimiseks vajaminevad 25 miljonit Rootsi krooni. Selle raha eest ei saa tänapäeval tõenäoliselt isegi ühte moodsat sõjalennukit mitte. Meenutagem veel, et Tallinna Rootsi saatkonnahoone remont maksis ei vähem ega rohkem kui 60 miljonit!

Vraki toomiseks üle Põhja-Atlandi Gröönimaalt Stockholmi läheb loomulikult vaja sobivat ujuvdokki ja tugevat merepukserit. Naljaga pooleks pakkusin selleks tööks

Kalatraaler Ilulissati sadamas.

välja Eesti Veeteede Ameti jäämurdja "Tarmo". Ent mine tea?!

Allakirjutanule algas see reis siiski mitte Arlanda lennuväljalt, vaid hoopis lähemalt. Mõni päev enne sõitu seisin, meremuuseumi kiri näpus, "Estline" peadirektori Johannes Johansoni kabineti ukse taga, et saada võimalust reisida väljamüüdud laeval tekireisijana Tallinnast Stockholmi ja hiljem tagasi. Olin nõus seisma kasvõi korstna taga tuulevarjus. Peadirektor uuris kirja mõni aeg oma kabinetis, kuhu sekretärineiu selle viis, tuli siis välja ja ütles mulle viisakalt: "Palun minge alt kassast läbi. Sealt saate piletid firma kulul, kajutikohaga loomulikult. Tegin juba vastavad korraldused." Soovis edu ja läks. "Hm!" mõtlesin. "Soliidne firma ajab asju soliidselt, tõepoolest." Nii läkski. Et ma aga halbade ilmastikuolude tõttu Gröönimaalt õigel ajal tagasi ei jõudnud ja Stockholmis laevast maha jäin, saatis "Estline" mulle Rootsi pealinna uue pileti veel parema kajutikohaga.

Soliidsete meestega puutusin Tallinnas kokku mujalgi. Firma "Estonica" peadirektor Aivo Rüütelmann jagas mulle enne sõitu kaupluse "Kodak Express" müügiletist oma käega valiku parimaid filme ning ilmutas osa neist (vastavalt firma tehnilistele võimalustele) hiljem ka tasuta ära. Teise osa filme ilmutas soodushindadega ära firma "Filmar". Siiras tänu aitajatele. Loodetavasti ei lähe nende kulutused tühja!

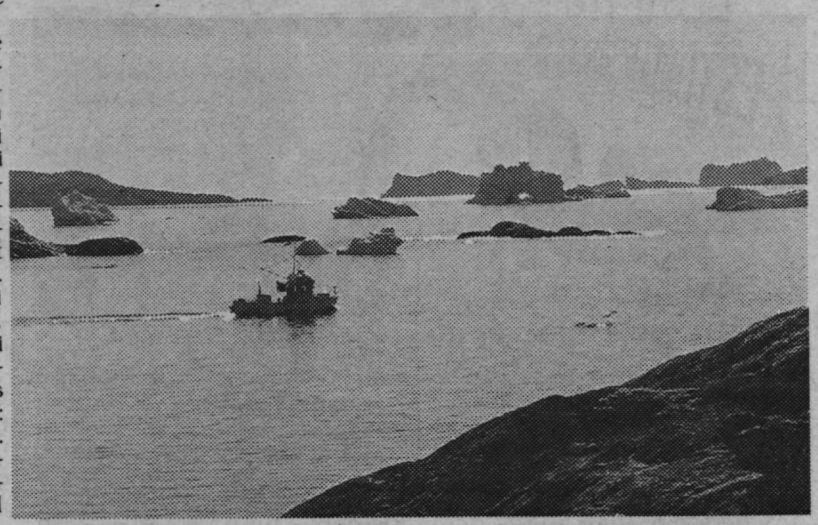
Muuseas, Gröönimaal läks täide Hemingway tuntud ütlus, et igas sadamas on vähemalt üks eestlane. Meie Ilulissatis olles tuli ühel päeval sisse suur külmutustraaler "Jakob Hurt". Suur oli vanemtüürimehe üllatus, kui ma oma grupi eesotsas trepist tekile ronides talle kõva häälega "Tere!" ütlesin. Tema seisukohast võttes oli Hemingwayl tuhandekordselt õigus, minu seisukohast mitte, sest laeval ei olnud minu rahvusest inimesi, kui mitte auväärt Jakob Hurta ennast arvestada.

Vanemtüürimees võttis meie seltskonna laeva roolikambris lahkelt jutule. Vaatasime koos merekaarte ja rääkisime ilmadest, jääoludest ja nende raskest tööst. Laev ise kala ei püüa, kuid võtab seda merel vastu kohalikelt kaluritelt ning külmutab. Püütakse sõvalesta ning paltust. 32 meest töötab 20 aastat vanal laeval palehigis, kala külmutades ning lagunevat tehnikat remontides. Terve eelmine talv seisti jäässe külmunult polaaröös ning töödeldi kala, mida kohalikud kaugemal merel jää alt püüavad ning siis koerarakenditega laeva juurde toovad. Madruse kuupalk olevat 200 dollarit, vanemtüürimehel kaks korda niipalju. On seda Arktikas töötamise eest vähe või palju, võib igaüks ise otsustada! Nüüd, peale lossimist, minevat laev korraks kodusadamasse, et järgmiseks talvitumiseks jälle varakult kohal olla.

Allakirjutanu sai reisi jooksul oma korralist palka meremuuseumist, kogu grupi lennureisid maksid kinni Skandinaavia lennufirma SAS JA "Grønlandsfly". Toidu ja "Tuborgi" õlle eest maksis esialgu veel *Altair Rederi AB*. Jooksvad kulud kandis igaüks ise. Projekt on käivitunud ja masinavärk liikvele läinud. Peame põialt!

Vello Mäss

Väljasõit Upernaviki sadamast.



Hansa Liidust Euroopa Ühendusse

Milleks kõigeks üks laev hea ei ole! 6. juulil võis Tallinnas näha banaaniveolaeva **"Mystic"**, mis täitis rändnäituse baasi ülesannet. Hollandi Põllumajanduse, Looduse ja Kalanduse Ministeeriumi initsiatiivil, mitme organisatsiooni ja firma kaasalöömisel organiseeriti 27. juunist reis marsruudil Delfzijl–Rostock–Riia–Peterburi–Tallinn, eesmärgiks kaubandussidemete loomine–laiendamine peamiselt Hollandi ettevõtjate ja endise Hansa regiooni idapoolse osa vahel. Laeva olid oma ekspositsiooniga mahtunud paljud erinevad firmad, enamasti põllumajanduslikud, aga hulgaliselt ka meremajandusega seotuid.

Et Tallinn oli viimane peatuspaik, olid arvamused välja kujunenud. *Sealane Coldstorage BV* tegevdirektor **Kees Tammes** võttis muljed kokku nii: "Meie tegeleme põhiliselt külmutatud kaubaga. Siin oleme selleks, et luua Hollandi tööstuse kontakte vanade Hansa ideede järgi uutes tingimustes. Põhihuvi on Tallinn, sest Riia on kaua jääs, Peterburis on raske asju ajada, seal on tihti lausa ebasõbralikku suhtumist, kuigi suur turg on taga. Kahjuks on siit vähe importida, meie näeksime hea meelega, et tagasiteel kaupa peale võtta oleks. Oleme Idaga mõnda aega kaubelnud, siin peaks tulevikku olema."

Tutvumiseks oleks vaja mõlemal poolel vaeva näha, siis on paremaid tagajärgi loota. Seekordsel näitusel pani imestama kaks asja. Ühes boksis istus täiesti osavõtmatu näoga ärimees. Niipea, kui jõudsin mõelda, et niimoodi ta oma firmale küll propagandat ei tee, ta elavnes veidi ja küsis, kas ma sinepit söön. "Muidugi, kes ei sööks." Jutust selgus, et firmal "Marne Mustard Groningen" on Tallinnas esindus olemas, sealt aga kurdetakse, et eestlased üldiselt sinepit ei söö. "Ega me, jah, seda magusat aseainet eriti sööma pole harjunud," sai viisakuseta vastatud. Ja selle peale mees elavnes ja tõestas paiga peal, et tema firma oma on õige ja terav. Jäi üle ainult oma harimatusega end välja vabandada ja seletada, et massitarbija jaoks on väljamaa sinep magus, kes neid väikese kirjaga ning võõrkeelseid silte poes ikka lugema hakkab. Mees lubas oma esindajatega tõsiselt rääkida.

Teine, hoopis hullem lugu oli põllumajandusministeeriumi esindajaga, kes korduvalt Eestis käinud ja meie põllumajandusfunktsionääridega kokku saanud. Ta kinnitas tõsimeeli, et Eestis on kooperatiivse tegutsemise maine vene ajal kompromiteeritud. Igaüks tahtvat ainult eraomanik ja üksitegutseja olla. Kuna see on juba mitmes kord, kus välismaalt koostööd otsima tulnud inimesed selle jutuga välja tulevad, on ainuke seletus: kes vähegi kohtab institutsiooni, kust võiks **endale** raha saada, ei hooli põrmugi sellest, et ühistud ja kooperatiivid on oma eluõigust tõestanud juba Eesti ajast ja maameestel on olemas kollektiivse töö traditsioon. Aga see loodetav raha... Sealpool ollakse aga sellise individuaalsuse suhtes umbusklikud.

Esmakordselt näituselaeva funktsioonides "Mystic" (5089 brt, 3341 nrt, ehit. 1988) töi kohale hulga informatsiooni, mis targal inimesel kindlasti ära kasutada andis. Sidemed peale selle.

Reet Naber

Kuidas pääseda Ruhnu ja sealt ära?

Teatavasti on Ruhnu väike saar, mis ikka veel ja kõigest hoolimata kuulub Eesti Vabariigi koosseisu. **Ruhnu pindala on 1150 hektarit, ühtepidi on saar 5,3 ja teistpidi 3,1—3,8 kilomeetrit** pikk. Sellel lapikesel maal elab **alaliselt 60 elanikku,** kellest paarkümmend on lapseeas. Saare vaatamisväärsuste hulka kuulub 350 aasta vanune unikaalne puukirik, eelmisel sajandil püstitatud **metalltuletorn** jne.

Üldiselt ei tea mandriinimene Ruhnust suurt midagi. Ei tea ka, kuidas sinna pääseda. Keset Liivi lahte asuv Ruhnu on mandrist kõige kaugemal asetsev saar: Pärnusse jääb 98 km, Kuressaarde 66 km, Kihnu 55 km. Seega – ujudes igal juhul ei saa.

Milline on ühendus Ruhnu ja mandri vahel?

Sellele küsimusele võib vastata üheselt: **ühendus puudub.** Rääkimata mingist korrapärasest mereliiklusest. Siiski: iga nädala kolmapäeval suundub Saaremaalt, Roomassaare sadamast Ruhnu piirivalvekaater, millel kulub kohale jõudmiseks 4 tundi. Vastavalt võimalustele, tujudele ja juhusele võtab piirivalvekaater peale ka tsiviilelanikke. Kuigi Ruhnu kohaliku piirivalvuri sõnul **pole nad kohustatud** seda üldse tegema.

Piirivalvekaater Ruhnu Ringsu sadamasse jõudmas.

Niisiis on pardale sattumine täiel määral juhuslik ja sellega arvestada ei tasu. Militaristid on militaristid ja neil on oma kord: tuleb käsk ja tehakse midagi hoopis muud, kui hetk tagasi arvati.

Ainus kindel võimalus sinna pärapõrgusse või sealt ära saada on oma **isikliku meresõidukiga.** Isiklikke meresõidukeid pole EV kodanikel vähemalt seni veel nimetamisväärselt palju. **Ruhnu elanikest pole oma paati praegu mitte kellelgi.** Pole ka vallal. Ruhnu—Abruka metskonnale kuulub küll väike kaater, kuid diiselkütuse ostmiseks pole neil raha.

Ruhnu Ringsu sadamas puudub korralik kai: pärast laastavat sügistormi pole sellest palju alles. Huvireisijad võivad oma jahid kinnitada romantiliselt roostetava põhjasüvendaja "Endla" külge.

Tagatipuks leiab Ruhnu vallavalitsus, et transport pole mingi probleem või kui, siis ainult turistidele – neile endile piirivalvekaatrist piisavat. Vastupidisel arvamusel on saare elanikud, sest ruhnlast rahuldab tegelikult selline mereliiklus, või täpsemini, selle puudumine sama vähe kui turisti. Kuidas on võimalik mandril asju ajada, kui kokkulepitud ajaks saarelt isegi minema ei pääse. Omavalitsus pistab pea põõsasse, öeldes, et polegi probleemi. Tõesti, kui väga vaja, saab Pärnust tellida väikese laeva, mis läheb maksma umbes viis tuhat krooni. Samas pole vallavalitsus oma huvé sugugi unustanud: iga saarelt lahkuda soovija peab vallamajas end registreerima ja maksma 50 krooni. Piirivalve, kes oma kaatriga inimesi veab, mingit raha selle eest pole saanud. Ning kui saarel viibijal jätkub julgust, jultumust ja teda soosib õnn, võib ta minema pääseda päris juhusliku jahiga. Tagasiteel võib ta siis rahulikult mõtiskleda, mille eest ta vallale raha maksis.

Miks üldse on ühendust vaja?

Probleem, mis haakub transpordiga, on poe varustamine toiduainetega. Veelgi murettekitavam: mis saab siis, kui saarel midagi juhtub? Kui näiteks puhkeb tulekahju või kui keegi tõsiselt haigestub? Telefoniühendus Ruhnu ja muu maailmaga on samuti peaaegu olematu. Kuni ükskord suudetakse mandrile teatada ja kuni leitakse mingi transpordivõimalus, võib juhtuda, et "suur kiire" on juba möödas. Must huumor, mis ühel hetkel kurvaks reaalsuseks võib osutuda.

Raadiojaamad ei tööta sadamates pärast kella kaheksat õhtul.

Riigi poolt pole aga sugugi ilus oma alamaid "üksikule" saarele saatuse hooleks jätta. Isegi juhul, kui seal elab **kõigest** 60 inimest.

Võimuesindajad võivad ju laulma jääda laulukest rahapuudusest ja kuulutuda, et **igaüks aidaku end ise.** Üle oma võimete ei suuda hüpata, eriti kui teenitud palk jääb Eesti keskmisele tasemele alla. Seda võib nimetada üksikisiku traagikaks, kuid siiski: kui Eesti Vabariik väidab, et kaitseb inimõigusi ja hoolib oma kodanikest, siis ei peaks ta inimeste üle irvitama, mitte muutma ühe osa neist sunnismaiseks ega isoleerima neid kogu maailmast. Seda muidugi juhul, kui Eesti riik on üldse huvitatud, et väikesaared asustatud oleksid. Et saared üldse eksisteeriksid.

Laar lubas

Augustis Ruhnut külastanud EV peaminister **Mart Laar** pidas transpordimuret lihtsalt lahendatavaks: kui saarel oleks inimene, kel soovi ja oskusi meresõiduki juhtimiseks. Sellist inimest polevat veel leitud. Veo doteerimiseks olevat riigieelarvest võimalik raha leida ja vald ise otsustagu, millal ja millist sõiduvahendit tahab. Peaminister nõustus, et Ruhnu sadam vajab korrastamist: *"Sügisel tuleb saarele delegatsioon, kes vaatab üle, kas teha korrastustöid samas paigas või otsida sadama jaoks mõni muu paik. Seejärel võib alustada projekteerimisega. Juba järgmisest aastast peaks riigieelarvest selleks summad eraldatama,"* ütles Laar.

Veel sel suvel oli kindlaim viis mandrile helistada mobiiliga majaka tipust.

Telefoniühendus olevat lihtsaim lahendada: Laari lubadust mööda pidi **vananenud keskjaam 14. septembriks välja vahetatud saama.** Kui seda pole tehtud, käskis Laar ruhnlastel enda poole pöörduda.

(Vt. 30. augusti "Õhtuleht": "Ruhnu probleemid on lahendatavad,..." Agnes Vene)

Olid omakasu peal väljas

Kui vaadata kaarti, võib tekkida küsimus, miks on Ruhnu üldse Eesti saar? Läti on ju palju ligemal, merepiir läheb sealtsamast Ruhnu külje alt ning pealegi pole lätlastel ühtegi saart. Mis annab alust arvata, et kui **üks** oleks, siis hoitaks seda kui silmatera ning ilmselt tehtaks koos transpordimurede lahendamisega paljud muudki asjad korda.

Selgub, et Ruhnu astus omal ajal Eesti Vabariigi koosseisu täiesti omakasupüüdlikel eesmärkidel: ruhnlased olid suured hülgekütid ja nii hülge- kui ka kalapüügialad jäid Eesti poolele. Tol ajal polnud ühendus mingi probleem: igal mehel oli oma paat. Ruhnlased ehitasid ise väikseid kahemastilisi purjekaid, mida nimetati *jaaladeks* ja millega käidi ära Helsinkis, Stockholmis ja vajaduse korral kaugemalgi. Lokkava sotsialismi aegadel oli paadi omamine teadupärast väga raskendatud ja 50 aastat on teinud oma töö: saare inimesed on võõrdunud merest ning isegi kalapüük on kujunenud pühapäevaharrastuseks.

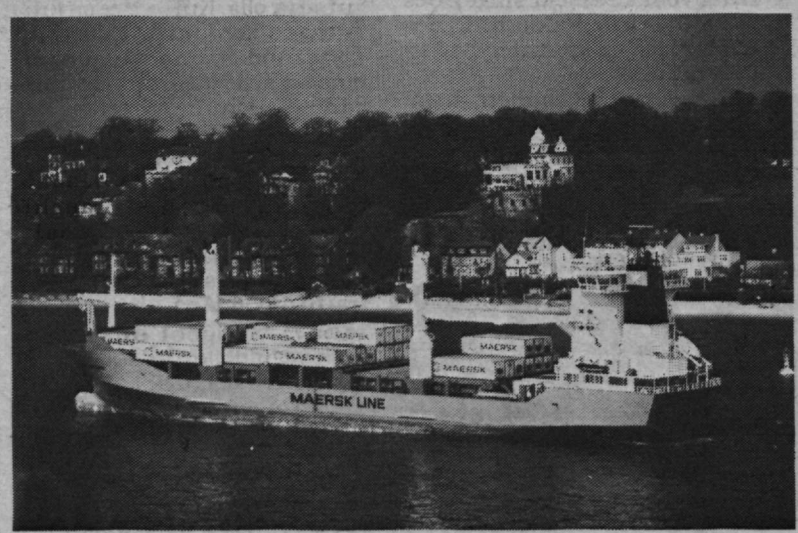
Sotsialismi ajal polnud ühendus probleem: oli regulaarne lennuühendus. Probleem on tekkinud nüüd, noore Eesti Vabariigi ajal.

Juhuslikku jahti "hääletades" võib Ruhnust ootamatult kiiresti minema pääseda. Kuigi — reis kestab kümmekond tundi.

Ruhnu hädasid võib põhjendada mitmeti: võib süüdistada sõda, mis viis saarelt peremehed või praegust valitsust, kes ei oska, ei suuda, ei taha, või seal elavaid inimesi. Või on tõesti kõigis saare hädades süüdi Ruhnul lasuv needus? Nii või teisiti, Ruhnu on jätkuvalt isolatsioonis.

Monica Sikk
Aivar Kullamaa fotod

Piirivalvekaatril reisimine (suvel). Kuid parem nii kui mitte kuidagi.



"Maerski" fiiderlaev teel Hamburgist Taani

Hamburgi sadam tutvustas end

Hamburgi sadama administratsioon teeb tõsist tööd oma sadama ja selle võimaluste tutvustamiseks väljaspool Saksamaad, samuti uute turgude otsingul. Möödunud aastal loodi esindus Helsinkis, tänavu 6. septembril olid (potentsiaalsed) koostööpartnerid kutsutud sadama tutvustusele Tallinnas.

Süd-West Terminali peadirektor **Peter Möller** avas kokkutulemise ning lubas, et toetatakse meie ümberkorralduste täideviimist. (Süd-West Terminal on põhiliselt konteinersadam.)

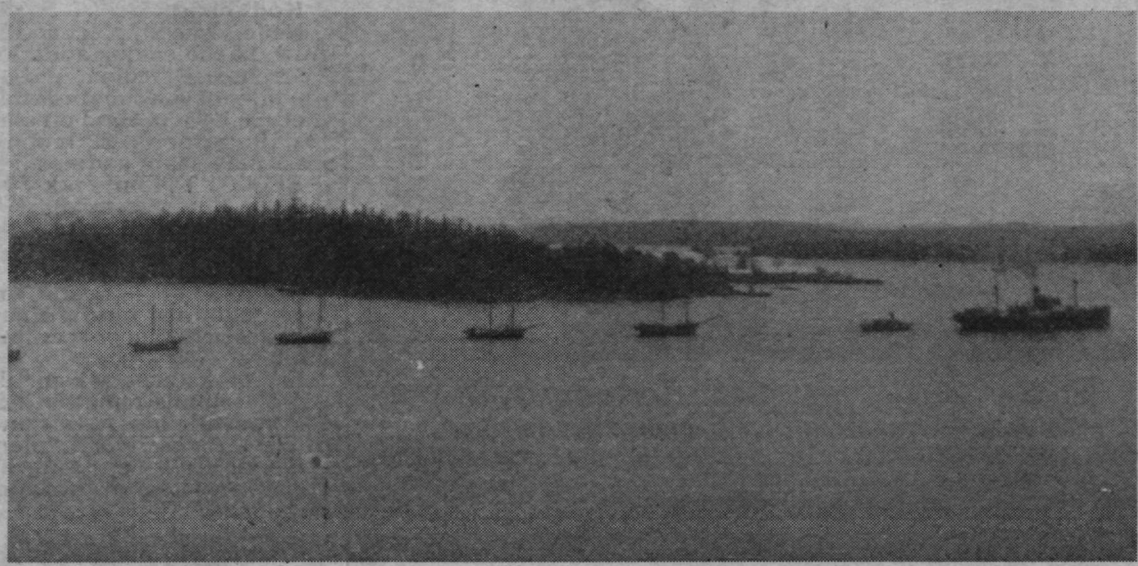
Helsinki esindajal **Hannu Lovénil** oli eestikeelne tervitus ära õpitud. Ta mainis, et möödunud aastal Helsinkis asutatud Hamburgi sadama esinduse ülesanne on siinset kanti paremini tundma õppida. Kuigi Hamburgi sadam peab end ookeani, mitte Läänemere sadamaks, on siinsetel sadamatel oluline tähtsus fiiderlaevade prahtimisel Venemaa transiidiga.

1993. aastal töödeldi Hamburgi sadamas 65,8 miljonit tonni kaupa, põhiliselt konteinerites.

Reet Naber

Hannu Lovén

Ise näed, kui elad...



Paadid viiakse tagasi ida poole. Foto raamatust "Eesti põgenikud Rootsis 1944—1946".

Üks vana lugu läks päevapealt aktuaalseks. Rootsi peaminister tunnistas 14. augustil avalikult, et 50. aastail tegutses Rootsi vastuluure Nõukogude Liidu vastu, kasutades spioonideks Balti päritolu inimesi. Tol ajal vastati N. Liidu protestile, et valitsus ei tea niisugusest asjast midagi... 24. augusti "Eesti Päevaleht" kirjutab hr. Halliskist, kes niisuguse spioonina teele saadeti ja kohe pärast Eesti randa jõudmist kinni võeti. See mees oli 15 aastat Siberis ja nõuab nüüd Rootsi riigilt 4,5 miljonit krooni. Juttu on ka kellestki Valdinist, kes olnud peajuht. See mees pidas hulk aastaid Duvholma paadidokki. Aga nii tema kui teisedki tolleaegsed tegutsejad on jõudnud surmavalda, ja andmeid neilt enam ei saa.

1941. aasta suvel viisid Punaarmee uurijad Aksi Vahetoa Riksi Aksi–Kagutoa suurkambrisse ülekuulamisele. Et kes, ja miks, ja kuidas. Talle öeldud ka, et suuremaja rahvas kaob siit. Tema küsinud: "Kas kõik?" Vastus olnud: "Ise näed, kui elad nii kaua." Ja sealjuures koputatud käega laual lebavale nagaanile. Ajaloo keerutused olid aga kiiremad kui punaste plaanid ja selleks korraks kadusid nad ise. Siis Riks rääkis meile oma hirmuöösst ülekuulamisel ning ka seda, mis meid oli ähvardanud.

Kas pidime enda *kaotamist* ootama jääma, kui nad jälle tulemas olid? Ainus võimalus oli omaenese tahtmise järgi nii punaste kui pruunide küüsist kaduda. Põgenemistee kõverikud juhtisid mind koos naise ja kahe lapsega Rootsimaale Lidingöle, kus töö- ja elamisloa kohaselt leidsin ülalpidamist Gustavsson & Andersoni paaditööstuses paadiehitajana.

Ühel päeval otsis mind keegi töö juurest ja leidiski (siis oli mul hoopis teine nimi kui praegu). Ta esitles end kui sõjaväepastor — mulle kui Soome sõjaväes teeninud eestlasele. Nüüd olevat probleemid ja tungiv vajadus saata Eesti Vabariigi esindajad Inglismaale olukorda selgitama. Ka ei olevat teada, kuhu jäi admiral Pitka, teda peaks Eestis otsima ja Rootsi tooma. Nende ülesannete tarvis olevat juba olemas kaks paati, sest teist võimalust ei ole. Aga paadid vajavad remonti: Inglismaale on pikk tee ja Eestisse–sõit äärmiselt kardetav.

Mis sa teed, lubasin aidata. 90–aastane paaditööstuse omanik Gustavsson tuli pärast ja küsis, et mis spioon see oli. Ütlesin siis oma viletsas rootsi keeles, et üks pastor. Ahah, kutsus oma kirikusse, arvas Gustavsson.

Spioonipaadid seisid Lidingöl Sjöekspressi paadidokis. Olin niisiis õhtuti pärast oma tööd seal abiks. Ühel õhtul ilmus platsi punalippu kandev pukserlaev. Seda mina kartsin kui tuld ja tulin sealt kiiremas korras ära, naine ja lapsed ka ootasid. Pukser pidi need eestlaste paadid ära viima, mis Rootsi N. Liidule välja andis. Meie remonditavad paadid õnneks sinna hulka ei kuulunud.

Inglismaale sõitnud paat olevat pärast mõnd merehäda oma kavatsetud eesmärgile jõudnud. Mis Eestisse läinud paadist või paatidest sai, selle kohta teated mu kõrvu ei ulatunud. Aastaid hiljem oli Eestist Rootsi saabunud raamatus, vist pealkirjaga "Saaremaa vaated", üks pilt rannavallile tõmmatud mootorpaadist. See oli sama paat, millele olime suure kiiruga teinud kergete tuuleklaaside asemele tüürikajutit. Pildil küll kajutit ei ole — ära viidud. Oli ilus paat, kiirus 15—18 sõlme, 85–hobujõuline Kermath–bensiinimootor peal. Mis sai meestest? Punalipu esindajad spioonid tegid küllap oma parima. Kelle raha paatidega kulutati? — Pitka jäi kadunuks ja pastor läks Kanadasse kirikuõpetajaks.

Ajad ja asjad muutusid, kes sellest õieti aru sai. Aga Eesti randade tundjad, julged riskeerijad üritasid ikka oma suurejoonelisi ja suurte rahadega teostatavaid ülesõite. Paatide tegevuseks renditi Duvholma saar, kuhu ei pääsenud ligi vaenulik silm. Seal korraldati üht endist merevalve kiirpaati, umbes 15 meetrit pikka, kuhu monteeriti sisse kaks Napier–bensiinimootorit, kokku 1000 hobujõudu. Oli ka kaks sünteetilisest kummist kuulikindlat bensiinitanki, kokku 2000 liitri jaoks — kuuliauk tõmbus neis kohe jälle tihedalt kinni. Paat pidi ületama punase piirivalve kõige nobedama paadi kiiruse.

See kulukas asjandus kuulus vist juba kohaliku riigi vastuluurele, sest väljasõiduks vajalik mootorikütus ja kaitsevahendid olevat antud välissaarestiku kaitsebaasist. Kui see kiirpaat oli jõudnud kusagil Nõva kandis määratud sihtkohta ja luuremeeskond juba maale saadetud, avas piirivalve metsast püssi– või kuulipildujatule. Küllap ehk anti vastu ka. Ime, et paat sai tulema. Paanikas puutus kellegi käsi elektrinuppu, mis süütas paadi sõidutuled. Neid ei osatud kustutada, ja nii kaua oldi hea märklaud, kuni keegi lõi saapaninaga vähemalt ahtrilaterna puruks.

Maal aga võeti haarangutes mehi kinni ja saadeti Siberisse. Kümneid aastaid hiljem on räägitud, et Rootsi vastuluure kavatsusi jagati inglastega, sealsed spioonid saatsid need teated aga otse punariiki, nii et seal juba teati, kus, mis päeval ja kellaajal paati vastu võtma minna. Üks teenib raha teise elu arvel.

Tolle paadi nimi oli "Kilroy", selle aja seeriapiltide kangelane, kes tuli, oli ja kadus jälle. Paat kaotas aja möödudes oma otstarbe ja müüdi vabaaja paadiks, ning mina sain seal tööd ja teenistust, monteerides Napieri mootorite asemele kaks Ford–diiselmootorit, kokku 180 hj. Ehitasin ka paadi sisustuse ümber — sobivaks elamiseks ja suvitamiseks. Nüüd sai paat nimeks "Holiday".

Nägin, kuulsin ja mäletan

Harald Aksberg

Lidingöl,
juulis ja augustis 1994

P.S. 4. septembril oli TV–s film "Sista båt till Jurkalne" ("Viimane paat Jurkalnesse"). Paadid sõitsid välja Slitest Gotlandilt, tõid Lätist inimesi ära ja viisid koostöös Rootsiga sinna spioone. Viimati võtsid venelased kõik kinni. Peategelane Andersons mõisteti Riias surma, teised saadeti 15—25 aastaks Siberisse.

H.A.

Pranglil avati mälestustahvel

1941. aasta 24. augustil lahkus Tallinnast 17 laevast koosnenud konvoi. Üks laevadest, Eesti suurim aurik "Eestirand", laaditi mobiliseerituid täis. Saanud Keri juures kaks pommitabamust, sõitis lekkiv laev Prangli randa.

Prangli elanike abiga pääses **2672** eesti noormeest tööpataljonist ja Velikije Lukist. Hukkunuile, keda arvatakse Mati Õuna andmeil olevat **598**, rajati Prangli randa mälestusmärgiks kõrge puurist "Eestiranna" päästeröngaga ja kalmistu.

Viimsi muinsuskaitsja **Kalju Sepp** ning pranglilased **Väino Leppmets** ja **Erik Puuström** taastasid "Eestiranna" kalmistu ning panid sealseile haudadele uuesti 42 valget risti, mis paistavad nüüd merelegi. 27. augustil avati seal mustast marmorist mälestustahvel tekstiga:

Merel hukkunute
mälestuseks
1941—1944

Selle õnnistas piiskop **Einar Soone.** Pärgi ja lilli tõid **Rein Randveer** Laidoneri fondilt, **Andres Rute** "Suure Tõllu" klubilt, **Andres Talvari** Viimsi valla poolt ja Eesti Muinsuskaitse Seltsi esimees **Märt Aru.** Sõjaajaloolane **Mati Õun,** kellelt pärinevad siinkohal toodud andmed hukkunute ja pääsnute arvu kohta, tänas praeguste pranglilaste vanemaid oma olemasolu eest — tema isa oli samuti "Eestirannalt" pääsnute hulgas.

Kohaletulnuile jäid meeneks sündmuse puhuks trükitud kenad laululehed. Tutvuti põhjalikult kalmistu värava kõrvale paigaldatud tahvlil oleva selgitava tekstiga. Ning seejärel viidi kaks veoautotäit pranglilasi ja külalisi kirikusse jumalateenistusele.

Selleks päevaks olid Pranglile sõitnud kolm "Eestirannalt" pääsnut: **Basil Lukas, Alfred Elenurm** ja **Vambola Laanemets.**

Meelsasti oleksid nad kohanud seal rohkem oma saatusekaaslasi, kuid teave oodatavast sündmusest ei levinud piisavalt hästi. Vambola Laanemets (sünd. 1907) rääkis, kuidas ta pärast Pranglilt Tallinna tagasi pääsemist läks tubakavabrikusse "Leek", kus ta enne mobiliseerimist oli töötanud. Töökaaslased juba ootasid teda tagasi ning seal ei kimbutanud teda ka hilisemad mobilisatsioonid.

Pärast kirikut sõidutati rahvas jälle küla keskele tagasi. Niipalju külalisi, kui vähegi võimalik, mahutati Puuströmide majja pika laua taha kalasuppi ja suitsulesta maitsma.

Neile, kes olid Pranglil esimest korda, kujunes see päev eriti elamusrohkeks. Kaasa arvatud pettumus Leppneeme sadamas, kui hommikune liinibuss kõik Pranglile sõitjad postipaadist maha jättis. Ja tärganud lootus, kui Prangli kalurid lubasid sellest väikesest murest üle aidata. Aga alles pärast seda, kui püütud kala üle antud. Nii oli võimalus kaasa elada Leppneeme sadama kalaärile ja sõita mälestuskivi avamisele pesuehtsa kalatraaleriga "Kelnase 3", kipper **Oskar Klaasberg.** Tagasi Leppneeme sadamasse tõi Prangli kaluriühistu postipaat.

Madli Vitismann

Kui postipaat on läinud, jääb üle leplikult Leppneemel oodata.

Ka uued majad on vana kiviaia raamistuses.

Kohvikust

Tallinna sadama A–terminaalis avati uus kohvik (AS Tuuleveski) ja baar (AS Sailor), B–terminaalis tegutseb senine kohvik edasi. Kohvitassi hind tõuseb kohvikute avamise järjekorras, seega Sadama tänava poolt vaadates paremalt vasakule — kõige uuemas on kõige kallim.

Saladusest

Tänavu suvel võeti vastu riigisaladuse seadus. RE Tallinna Sadam turvaülem OLEV LAANJÄRV, kas teie sadamas on objekte, mida ei tohi pildistada?

Ei ole.

Aga isikuid?

Samuti mitte.

Madli Vitismann

"Meremehe" tellimine

Kodumaal

Neile, kes pole jõudnud kaesolevaks aastaks "Meremeest" tellida, pakume täiendava võimaluse toimetuse kaudu. Hind on alates 19. numbrist 23 krooni, mis tuleb saata aadressil:

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

Välismaale

Kui makstakse Eestis, on aastatellimuse hind Põhjamaadesse 250 ja ookeanitagustesse 300 krooni.

Kui makstakse välismaal, pakub tellimisvõimaluse AS Rahvusvaheline Ajakirjanduslevi *(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!

Tallinna Merekool saab 27. oktoobril 75 aastaseks.

Eesti Mereharidus-keskuse uus aadress:
EE0039 Tallinn
Mustakivi 25
tel. 3722+6 340 999
6 342 099.

Kes meil käivad

RE Tallinna Sadam sadamates seisid 26. septembril:

Muuga sadamas

"VOLGA 4004" (Vene lipuga) — lastib malmi.
"GALVAIS", (Küpros) — lastib rauda.
"ELBLAG" (Poola) — liinilaev.

Kesklinna sadamas

Liinilaevad "SUURLAID", "HEINLAID", "CELTIC Ro–Ro".
"LIGER" (Vene) — lastib vaske.
"JELISEI DROKIN" (Vene) — lastib laudu.
"BROUWERSGRACHT" (Holland) — lossib kemikaale.
"M. MELODY" (Panama) — lastib rikastatud rauasulameid.

Kopli sadamas

"KATI" (Eesti) — lastib seatina.
"NOSAK FORREST" (Norra) — lastib laudu ja planke.

Paldiski sadamas

Laevu ei ole.

Reisipraamid ja tiiburlaevad liiguvad graafiku järgi.

Kesklinna sadamas töötab pager "A. UVAROV", 7 kalatraalerit seisavad reidil ankrus.

ESTLINE

TALLINK
AS ESAGENA Ltd
MEREAGENTUUR SHIP'S AGENCY

ESTMA

Neile, kes ootavad . . .

Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 26. septembril:

"ELMAR KIVISTIK" — teel Pusanist Vancouverisse
"ALEKSANDER ABERG" — teel Rio Grandest Peterburi
"PAUL KERES" — teel Vladivostokist San Lorenzosse
"KRISTJAN PALUSALU" — teel Muugalt New Orleansi
"GUSTAV SULE" — Yokohamas
"ALEKSANDER KOLMPERE" — Dalianis
"HAAPSALU" — remondis Riias
"VILJANDI" — Peterburis
"RAKVERE" — Helsinkis
"NARVA" — teel New York'ist Puerto de Hainasse
"VALGA" — teel Santosest Puerto Cortesesse
"ANTSLA" — teel Pozzallost Marina di Carrarasse
"KEILA" — Santoses
"KUNDA" — teel Loviisast Jeddah'sse
"KADRINA" — Antwerpenis
"PALDISKI" — Rio de Janeiros
"LOKSA" — Marsa El Bregas
"MAHTRA" — Batas
"SOMPA" — Madrases
"KEHRA" — teel Visakhapatnamist Marina di Carrarasse
"AEGVIIDU" — teel São Francisco do Sulist Agadiri
"KUIVASTU" — Casablancas
"KUUSALU" — teel Marina di Carrarast Porto Empedoclesse
"PARILA" — teel Kalundborgist Muscatisse
"RAKKE" — Mangalores
"VALKLA" — Antwerpenis
"PIHTLA" — Abidjanis
"ORJAKU" — teel Leixoes'st Amsterdami
"NAISSAAR" — teel Rotterdamist Peterburi
"VAINDLO" — teel Bandirmast Santanderi
"FRISOHAVEN" — Rouenis
"MUHU" — Cartagenas
"ABRUKA" — Cotonou's
"VILSANDI" — teel Tartous'ist Nantes'i
"KAPTEN KONGA" — teel Vanasadamast Antwerpenisse
"KAPTEN VOOLENS" — teel Antwerpenist Helsinkisse
"MEHAANIK KRULL" — teel Vanasadamast Rotterdami
"POOTSMAN KIBUS" — teel Kaliningradist Ridham Docki
"KESSULAID" — teel Vanasadamast Oslosse
"VIIRELAID" — teel Felixstowe'st Stockholmi
"MANILAID" — teel Ostendist Vanasadamasse
"SUURLAID" — Vanasadamas
"HEINLAID" — teel Rostockist Vanasadamasse
"PURTSE" — Vanasadamas
"VOOSI" — Rostockis
"PAKRI" — teel Ventspilsist Rotterdami
"AMBLA" — teel Rotterdamist Tallinna
"ANGYALFJÖLD" — Malmös
"AEGNA" — Ghentis
"KABALA" — Ferrolis
"MOHNI" — teel Breemenist Tallinna
"RAPLA" — teel Rotterdamist Tallinna
"RAUGI" — teel Goole'ist Ventspilsi
"TORMA" — teel Rotterdamist Tallinna
"SOODLA" — Bordeaux's
"KLOOGA" — teel Piteast Patrasesse
"TRANSESTONIA" — Århusis
"ELBLAG" — Muugal

Arvutiküljendus: Märt Kullo ja Vello Lind, montaaz: Merle Pihlakas.

Väljaandja Eesti Meremeeste Liit

Järgmine number ilmub oktoobris

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

"Printall"
Tellimuse nr. 4602

Toimetaja MADLI VITISMANN