



Ilmub
(vaheaegadega)
alates 1950. aasta
21. juulist

MEREMEE

Nr. 4-5 (977-978)

Teisipäev, 7. märts 1995

Hind 3 krooni

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ "Sakala" lasti vette lk. 2
- ☛ Karu akadeemia juubel lk. 3
- ☛ Käomuna lk. 4
- ☛ Kapteneist lk. 5
- ☛ Kaks kaptenit lk. 6
- ☛ Merevägi lk. 7
- ☛ Magus pühadeuni lk. 8
- ☛ Ahvenamaa lugusid IV lk. 11



Siia nurga taha Helsinki Läänesadamasse hakkavad mais sõitma "Tallinki" laevad. Terminaal vasakul on poolvalmis, selle ümber kaubasadama ja paremal laevatehase miljöö. "Silja Line" ja "Viking Line" jätkavad presidendilossi ees Lõunasadamal. Lähemalt Soomeliiklusest lk. 4, 6, 8 ja 9.

Madli Vitismanni foto

Valitsus likvideeris Veeteede Ameti rannavalvetalituse

Valitsus võttis 23. veebruaril vastu määruse, milles kohustati teede- ja sideministeeriumi likvideerima Veeteede Ameti rannavalvetalituse.

Valitsus võttis selle määruse vastu pärast arutelu mereotsingute ja merepäästetööde ning merereostuse avastamise korraldamise killustatuse ja dubleerimise üle.

Mereotsingute, merepäästetööde ning merereostuse avastamise korraldamine pandi valitsuse määrusega Piirivalveametile.

Veeteede Amet vabastati nii nendest ülesannetest kui ka merereostuse likvideerimise korraldamisest, millega hakkab nüüd tegelema keskkonnaministeerium.

Ümberkorralduste läbiviimiseks moodustati ametkondade vaheline komisjon.

Siseminister Kaido Kama sõnul jagatakse rannavalvele kuuluv laevastik laiali piirivalve, mereinspektsiooni ja hüdrograafiateenistuse vahel.

"Küsimuses, kuidas, kes ja mil moel täidab Eesti riigil lasuvaid ülesandeid ja funktsioone merel, on ametkondlikud huvivid pörkunud juba aastaid ja kahjuks ei ole siiani ühtset ja üldist reguleerimist selles valdkonnas olnud. Sisuliselt on toimunud ametkondade vaheline võidurelvastumine, kus iga ametkond on katsunud üles ehitada oma hästi suurt ja hästi uhket laevastikku, kasutades selleks kas välisabi või riigieelarvest saadavaid vahendeid, ning kindlasti pole riigi seisukohast taoline praktika olnud otstarbekohane", ütles siseminister.

Kama väitis, et kui ka nüüd langetatud otsusel rannavalve likvideerimise kohta on üks või teine viga, siis kindlasti on veel halvem selline olukord, kus otsused on langetamata.

Valitsus otsustas, et teede- ja sideministeerium peab ühe kuu jooksul esitama vastavatesse õigusaktidesse muudatusettepanekud.

Ümberkorralduste läbiviimiseks moodustati siseministeeriumi kantsleri juhtimisel komisjon, kuhu kuuluvad rahandusministeeriumi, keskkonnaministeeriumi ja teede- ja sideministeeriumi kantslerid ning Piirivalveameti, Veeteede Ameti peadirektorid ja Mereinspektsiooni direktor. 15. märtsiks peab komisjon esitama ettepanekud Eestit esindavate ametkondade kohta seoses rahvusvaheliste mereotsingute ja -päästeorganisatsioonidega.

2. maiks peavad ministeeriumid viima läbi laevastiku ülalpidamiskulude analüüsi, arvestades laevastiku vanuselist struktuuri, tehnilist seisukorda ja remondimahukust.

Rein Kuusik

Meremuuseum — 60

Muuseumi saamine

Sellest kõneles aastapäeva päev pühendatud teaduskonverentsil direktor Ants Pärna:

Meremuuseumi loomise mõte tekkis 1929. aastal, mil leiti, et Veeteede Valitsuse laudesse kogunenud vanu seadmeid, aparate ja muid materjale võiks kõigile vaatamiseks välja panna. Veeteede Valitsuse majas, praeguses "Tallinna Sadama" peahoones eraldati selleks kolm tuba. Väljapanekuga said tutvuda Veeteede Valitsuse külalised. Materjalide kogumise ja korrastamisega tegeles aktiivselt süvendustööde juhataja kapten Madis Mei.

1935. aasta 1. jaanuarist pandi Madis Meile ametlikult lisakohustus — muuseumi juhtimine. Et see on esimene teadaolev dokument, mis räägib meremuuseumi loomisest, siis on see võetud meie muuseumi sünnipäevaks. Tasuks Madis Meile muuseumi juhtimise eest oli prüi korter, küte ja valgustus.

Ekspositsiooni avamiseks kõigile külastajatele sai muuseumi sadamas Baikovi sillal laohoone teisel korrusel üsnagi suured ruumid. 23. veebruaril avas muuseum pidulikult ukсед.

Järgmised viis aastat töötas meremuuseum sihtasutuseks, saades oma tööks raha pääsmete müügist ja annetustest, peamiselt Veeteede Ameti omadest. Neil aastail külastas muuseumi kokku 14 526 inimest. 1940. aastaks oli muuseumi fondi kogutud 1010 ühikut.

1940. aastal rügistati ka muuseumid; meremuuseum anti Eesti Merelaevanduse alluusse. Et muuseumi ruu-

mid anti Balti laevastikule, siis ekspositsioon pidi avatama Mereklubis. Aga sõda ei lasknud kavatsetut ellu viia. Pakitud varad paigutati Kiek in de Köki keldrisse, pärast sõda anti need Tallinna Linnamuuseumisse hoiule. 1959. aastal hakkasid mere-laevanduse töötajad Gordian Tumanov ja Ivan Jalakas energiliselt taotlema meremuuseumi taasavamist. Esimalt loodi linnamuuseumi juurde mereasjanduse ajalugu käsitlev osakond kolme töötajaga. 1961. aastal tehti sellest iseseisev asutus, mille nimeks sai Eesti Riiklik Meremuuseum. Muuseumile anti hoone Pikk 70, kus 1965. aasta 22. oktoobril avati 103 m² pinnal esimene ekspositsioon. Kohe hakati muuseumi laiendamiseks ka projekteerima suurtükiväe "Paks Margareeta". 1981. aasta 29. aprillil avati ekspositsioon juba 703 m² pinnal.

Külastajad tulevad ja lähevad

1966. aastal külastas meremuuseumi ligi 26 000 inimest, 1977. aastal 43 000, 1982. aastal 84 549. Suurim külastatavus oli 1987. aastal — 121 043. 1993. aastaks langes aga külastajate arv peaaegu 1966. aasta tasemele. Teadagi miks — Balti jaama lakkas saabumast tohutu hulka nn. turismironge. Suhtelise vaikuse ja suure ükskeelse lärmi puudumise eest Tallinna vanalinnas on pidanud muuhulgas maksima ka muuseumid piletimüügist saadava tulu kõva vähenemisega. Kurb või naljakas, aga nende kultuuriasutuste parem elu kaasneb lähemal ajal eelkõige vaid trügimise suurenemisega

juustupoodides ja enesekindla sugulaskõne kõva jutuga linna vahel. 1994. aastal suurenes külastajate arv põhimuuseumis 27 707-ni, koos "Lembitut" ja "Suurt Tõllu" vaadanutega aga 35 240-ni. 1992. aastal andsid filiaalid külastatavusest 11,4%, 1993. aastal 18,9% ja 1994. aastal juba 21,4%. Selge see — üks suur ja päris asi on igal juhul pilku pütüdam ning huvi pakkuvam kui ka väga hea tavaekspositsioon. Allveelaeva meeltesotsas Vladimir Kopelmaniga on ilmselt õnnestunud kõige enam ära teha; auru-laev on väga pooleli; purjekas "Vega" seisab aastaid Tallinna Meretehase ellinguil ja pigem laguneb kui parandab oma olukorda. Orissaares asuv 1550. aastaist pärinev Maasilinna laev saab tänava restaureerimishoones vast siiski niisugusse seisusse, et laeva ka külastajatele võib näitama hakata.

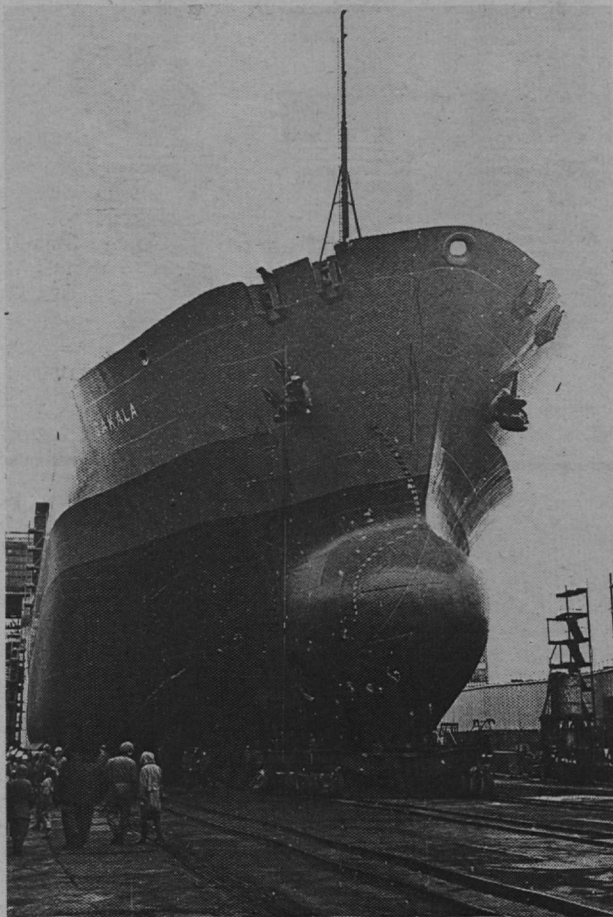
Tulmenäituse avamine

15. veebruaril oli juubeliaegsete ettevõtmiste avalöök. Nagu nimigi ütleb, kajastab näitus eelkõige viimaste aastate kogumistööd. Peavarahoidja Vaiko Raudsepp täpsustas, et see ei ole siiski üldine läbilõige tulemist, vaid keskendub neljale põhiteemale, mille uurimisele on pandud alus kahe juubeli vahelisel ajal. Igaühel neist on tegelenud konkreetne inimene, kes ka oma osa tutvustas.

Polaaralade uurimise väljapanekust rääkis Katrin Savomägi. Hiljuti 10-aastaseks saanud Polaarklubi tek-

(Järg lk. 10)

"Sakala" lasti vette



17. veebruaril lasti Kaliningradi laevatehas "Jantar" vette esimene Eesti iseseisvusajal Eesti Merelaevandusele tellitud laev. See on segalasti-laev "Sakala".

Tellimus laevale esitati 1992. aasta märtsis. Projekti on tehas tellinud Peterburi Põhja Konstruktöribüroost.

Missugune laev tuleb?

"Sakala" on seeria esimene laev. Ta pikkus on 137,4 m, laius 21,5 m, süvis 8,79 m, 12 000 dwt, 10 040 brt. Täislaadungis on kiiruseks planeeritud kuni 16 sõlme, kütusekulu merel 38 t päevas. Puistlastiruumi on 15 280 m, konteinereid saab peale võtta 509 (TEU).

Juba rohkem kui tund aega enne piduliku tsereemonia algust tuli hulganisti rahvast kohale, naised-lapsed pidulikult riidesse sätitud, töötajaskond oma tööriivastest. Platsi peale oli laudadest tribüün üles lõõdud, Eesti ja Vene lipud lehvisid. Tehase peahoones oli igale delegatsioonile liikmele kiiver pähe antud, et televisioonipildis kõik klassikaliselt korralik välja näeks. Kõnet pidasid peainsener **Boriss Krutj** (direktor oli parasjagu Saksa maal ametiasju ajamas) ja Eesti Merelaevanduse juhatuse esimees **Enn Pant**. Ristiema, tehase ökonomist **Svetlana Novikova** sai šampanjapudeli ilusti puruks ja kogu operatsioon läks korda. Muretsemiseks oli põhjust, sest seni oli seda slippi pildi alla lastud vaid sõjalaevu, mis on tunduvalt kitsamad.

Laevatehas "Jantar"

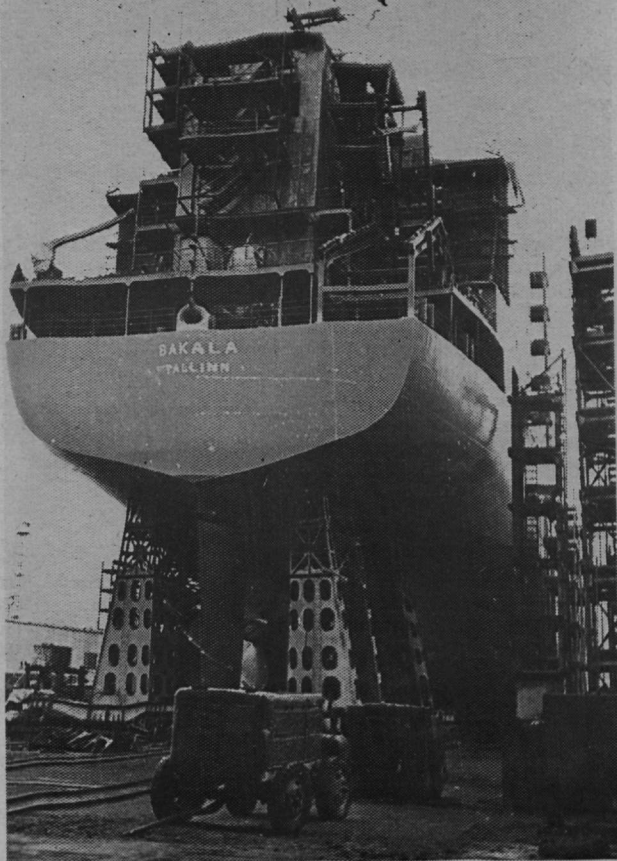
reklaamib end kui Ida-Baltikumi suurimat ja paremini varustatud laevatehast, mis tegeleb laevahituse kõrval ka laevaremondi ning muu metallitööga. Tüüpiliselt nõukogulikult loetakse tehase vanust "üle 45 aasta", kuigi laevatehas oli ka Königsbergis. Ise nimetavad üht staaplit Saksa omaks, sellelt lasti viimane laev vette 1968. a.

"Sakala" oli esimene vettelastud laev pärast üle kaheaastast pausi. Varem tehti suuremaid ja väiksemaid sõjalaevu, paar tükki seisis veel praegugi ühe kai ääres. Nõukogude riigi võimsus sai otsa ning neid pole enam vaja. "Kõige kindlam tellija" riik on tehasele üle 5 miljoni dollari võlgu. Ja uusi sõjalaevu enam ei telli. Tänu poliitilise olukorra muutumisele. Piir on ligidal ja ei saa lubada salajaste projektide järgi ehitamist nii ohtlikus piirkonnas. Tehasest olid ära korjatud ka kõik varasemad projektid. Spioonihirm. Kohutasime neid natuke meiega. Lõunalauas kiiresti väga jutukaks muutunud ametimees lobises saladuse välja: plaanis oli külalised sõjalaeva messi lõunale kutsuda, aga see keelati ära — ikkagi välismaalased ja nii edasi. Laevade ligigi ei lastud. Bussiga sõideti just täpselt sinna, kuhu vaja.

Kaliningradi linn

tuletas meelde meie lähiminevikku. Aga nii jube ei ole Tallinn küll kunagi olnud. Kanti haud oli üks väheseid parku, kus mingit hoolitsemist näha oli.

Reet Naber



Läheb vöör ees dokki

Ristiema Sveta Novikova on natukene ärevil

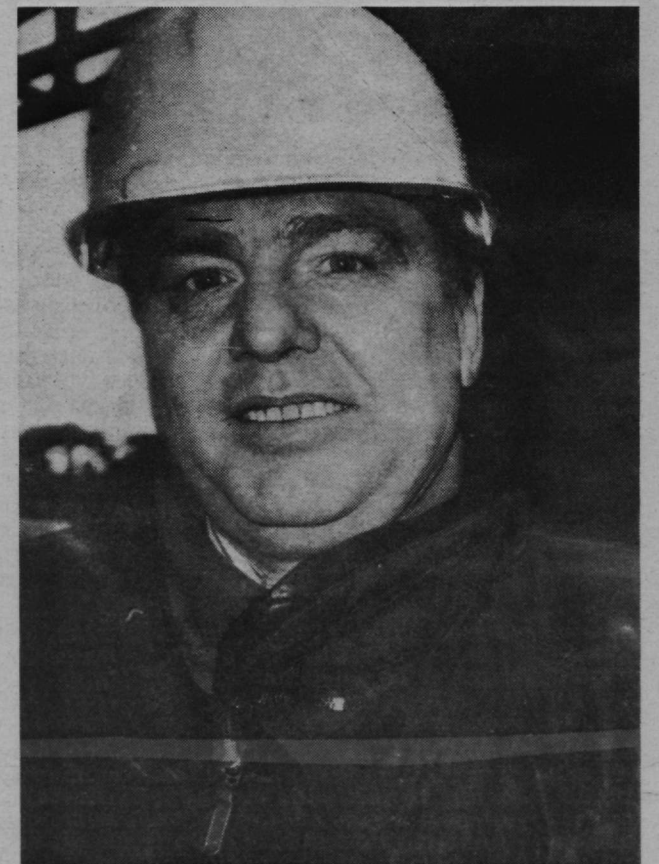


Kaliningradi rahvusvahelisel lennuväljal on maandunud "Aviese" väike 8-kohaline lennuk ja reisijad poevad välja.

Tegelikult peaks laev juba detsembrist peale sõitma ning teenima, kuid tehasel on olnud hulganisti raskusi lepingust kinnipidamisel. Merelaevanduse esindajana pikemat aega kohapeal olnud kapten **Vladimir Golubev** ning hiljem sinna läinud tulevase meeskonna liikmed on näinud kõvasti vaeva, et tehase mehi korralikku tööd tegema sundida. Nende sõnutsi oli kõigepealt vaja sõjalaevu tegema harjunud töötajatele selgeks teha, et kaubalaev on hoopiski midagi muud ja sel on hoopis teised nõuded. Näiteks et roolimaja akende puhastamiseks ei riputata madrust otsaga välja. Muudest suurematest probleemidest rääkimata. Seal ei taheta eriti vaeva näha kvaliteetse töö tegemisega ja sellepärast on omaniku esindajail pidevalt vaja kõike kontrollida. Selleni välja, et ka öösel tuleb ehitataval laeval pilk peal hoida, et mõnd viga salamahti ära ei peidetaks. Vaeva on nähtud kõvasti ning tehase meeste käitumisest paistis välja, et nad on peaaegu lootuse kaotanud tellijalt järeleandmisi välja kaubelda. Laeva kapten **Vladimir Tammo** arvab, et tuleb tubli meresõitja. Vettelaskmise ajal alanud tugev sadu ennustavat samuti häid mersõite.

Vettelaskmine

oli mitmeid kordi edasi lükatud. Viimased korrad ilmaoludest sõltuvalt. "Sakala" läks vee poole vöör ees, aga tegelikult lasti ta kõigepealt dokki, millega siis välja veeti ning sealt ujuma päästeti.



Õnnelik Vladimir Golubev — üks etapp on läbi, laev õnnelikult vette lastud.

Karu akadeemia juubel

Eesti Merehariduskeskuse Ametikoolis, mida rahvakeeles tuntakse rohkem kui Karu Akadeemiat või kutsekooli, tähistati 3. märtsil kutsekooli 75. juubelit.

Kooli alguseks loetakse juba Vabadussõja ajal välja antud põhikorralduse alusel loodud Tallinna Puidutööstuse Õppetöötuba, kus 1. märtsil 1920 alustati õppetegevust. Seda loetakse kutsehariduse andmise alguseks, ja praegune kool on olnud ka nimeti 1. kutsekoolina tegev pea kogu aeg. Pikka aega asus kool Tehnika tn. 18 hoones, 1942. aasta kevadest likvideeritud juudi ja vene gümnaasiumi hoones, peale selle taastamist on kool samas, maja juurdeehituses.

Koolis on antud puu- ja rauatöö-õpetust. Esmakordselt võeti meresõiduerialale, laevamasinistideks õpilasi

vastu 1946. aasta sügisel. 1954. aastast alustati tööstuslike kutsealade asemel laevajuhtide ning -mehaanikute ettevalmistamist kalalaevastikule. 1957. aastast lisandus laeva raadiooperaatorite-navigaatorite, 1962. aastast laevamotoristi, I klassi madruse ja laevaremondi lukksepa erialad. 1969. aastast lisandusid laevaelektrikud, laevaautomatika seadistajad, 1980. aastast püügimeister-laevajuhi eriala.

1992. aasta septembrist töötab kool Eesti Merehariduskeskuse Ametikoolina ja ta direktoriks on Vambola Allik.

Milline on kool praegu?

Siin õpib 147 õpilast, on 12 õpetajak kohta, põhikohaga on ametis vaid 5. Liitmine suure kooliga on väiksemale põh-

justanud palju personali-probleeme, sest kui merehariduskeskuses on palgad väikesed, siis ametikoolis on need veelgi väiksemad.

Samal ajal on vajadus koolis väljaõpetatud meremeeste järele olemas. Taastatud on ka jõelaevnike ettevalmistamine Tartus, kus õpib 19 inimest: keskhariduse baasil saavad nad kaheaastase õpetuse järel I klassi jõelaevajuhi-mehaaniku diplomid.

Ametikoolis valmistatakse ette:

1. rannasõidu tüürimehi-püügimeistreid (kuni 300 brt laevadele)

2. laevamehhanikuid (peamasina võimsusega kuni 750 kW)

3. laeva külmutusseadmete masiniste-nooremadruseid.

Vambola Allik ütleb, et va-

jatakse ka näiteks laevaelektrikke-nooremadruseid, praegu on vajadus just liiterialadel ettevalmistuse saanute järele.

Koolist saadakse ka keskharidus, et mitte läbi lõigata võimalust minna edasi õppima neil, kes seda soovivad. Kuigi hr. Allik arvab, et päris kõigile ei ole seda vajagi.

Õpilasi on Virust ja Võrust, Viljandi- ja Põlvamaalt, Saare- ja Hiiumaast rääkimata. Direktor arvab, et üldiselt on tal toredad poisid.

Poisid jälle arvavad, et neil on päris tore kool. Seda võis välja lugeda nende kirjutatud kirjandest, kus muu hulgas oli esile tõstetud ka see, et koolis nõutakse korda ja oma tegude eest vastutamisest enam kui endistes koolides.

Endiste aegade mälestus-

test jääb kõlama see, et Karu koolis on oma rikkalikke kogemusi jaganud ka sellised mehed, kes nõukogude võimu rataste vahele on jäänud. Neid meenutab Vambola Allik oma kooliajastki hea sõnaga.

Praegu on kool segases seisus. Oodatakse kolimist, lubatud on Endla 13 ja Lõkke tänava hooneisse, aga kuni sees ei olda, ei julge hr. Allik kindlat sõna öelda, sest iga-suguseid kosilasi on kõikide hoonete peale palju.

Kõige rohkem tunneb Vambola Allik muret selle pärast, et kunagine hästi toimunud kutsehariduse süsteem ikkagi kestma jääks, et suures ümberkorraldamistuhinas seda päris ära ei laostataks.

Reet Naber
Fotod kooli arhiivist

Põhitöö on olnud Läänemerd sõitjate ettevalmistamine.

Õppemudeliks oli "Mars", mis nüüdseks on meremuuseumi jõudnud.



Kõva talve pole meil nagu olnudki ja vaevast enam tuleb. Meie kõige võimsam jäämurdja "Tarmo" on küll korralikult väljasõiduvõimeline olnud. Tegevusetult pole istunud, laeval on pidevalt tööd tehtud ja see näeb veelgi rohkem korras välja kui siis, kui ta Soomest toodi.

Ühe jääsõidu sai jäämurdja teha ka 19. veebruaril hommikul saadi rannavalve koordineerimiskeskuse kaudu palve tulla appi Eesti Merelaevanduse segalastilaevale "Loksa", mis oli teel Peterburi. Lavansaarest 6 miili kaugusel kirdes oli juhtunud peamasina rike ning laev otustati pukseerida tagasi Tallinna.

Eesti Merelaevanduse peadirektori asetäitja Jaan Kalmus ütles, et kõik küsimused sai veeteede ametiga kiiresti lahendatud ning juba nelja tunniga (nagu peabki) oli "Tarmo" Hundipeal väljaminekuks valmis. Peale võeti ka tagavara-diiselõli, et "Loksa" peamasinasse sattunud veesegune õli välja vahetada. Viivitusi tekkis sadamast väljasõitu vormistavate ametkondadega.

"Loksa" juurde jõuti 20. veebruaril hommikul kell 7. "Loksa" oli jääpiirist juba 20 miili ida poole jõudnud. Lae-

"Tarmo" sai jääsõitu

va pukseerimiskorda seadmine võttis ka natuke aega ning tagasitee võis alata.

"Loksa" oli tegelikult viimasel reisir Eestil lipu all. Ta läks Peterburi uutele omanikele üleandmiseks, sellel reisiril õnnetus juhtuski.

Peterburi jäälõhkujad ei suutnud hätta sattunud kaubalaevale asi osutada.

* * *

Mullu suvelgi polnud "Tarmol" päris jõudeelu. Juulikuus tehti liisingulepinguga nõutav korralik dokiremont Balti Laevaremonditehases. Ilmnes, et oli vaja kruvisid remontida, ka masinaruumis oli palju tööd.

38-liikmeline laevapere oli suvepalgal. Reakoosseisul oli see väike, mistõttu kapten Mart Sulsi sõnul lahkus neist kolmandik. Ent streikida, nagu Soome jäämurdjate sügisene tava, polnud neil plaanis. Arvati hoopis vaja olevat veel üht jäämurdjat, et ka Kunda sadama saaks lahiti hoida. Seda muidugi ootuses, et mulluse normaalse

talve järel tulevad jätkuvalt samasugused.

Soomlased olid võtnud pildid seintelt, nende asemel olid pleekimata nelinurgad. Samuti jäid Soome maha Merenkulkuhallituse serviisid, nende asemele osteti uued nõud.



Laevakruvi on doki põhjal

Laevapere oli olmega rahul ja püüdis säilitada soomepärrast korda, ent seda ei õnnestunud külge harjutada laevaremonditehase töölisele. Kapten kurtiski, et istuvad igale poole ja tallavad vaibad mustaks, kui neid pole jõutud õigel ajal koridorinurkadesse rullida keerata. "Kui remondimehed vaipade pealt ära saata, siis käivad nad masinaruumis mustade kätega mööda seinu," ilmutas kapten õiglast meelepaha. Pisiasi? Seda nimetatakse töökultuuriks.

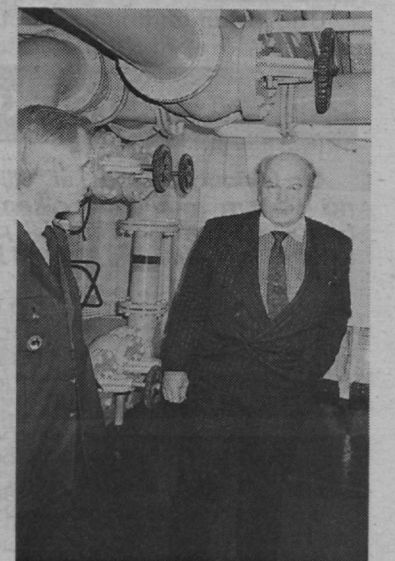
* * *

15. veebruaril oli Eesti Veeteede Ametis külaskäigul Soome Merenkulkuhallituse asejuhataja Heikki Muttilainen. Seekordse visiidi eesmärk oli täpsustada kahe riigi merendusadministratsioonide koostöö edasisi suundi.

Jäämurdjal "Tarmo" tundis külaline huvi eriti masinaruumis tehtud töö vastu ning leidis palju tunnustavaid sõnu Eesti meeskonna hoolikuse kohta. Muuhulgas

oli juttu ka poliitikast, sest nii meil kui neil on valimised ees. Hr. Muttilainen ütles, et kuigi Soome parlamendis otse meremeeste esindajaid ei ole, kuulatakse seal ometi hoolikalt merendusringkondade ettepanekuid. Põhjus on ülimalt selge: merendusel on riigi elus nii suur tähtsus, et ilma selleta ei ole Soomel võimalikki edasi areneda.

Reet Naber
Madli Vitismann



Heikki Muttilainen vanem-mehaanik Kunnar Nilbiga "Tarmo" masinaruumis.

Juba 30 aastat Helsinki vahet sõidetud

"Tekib küsimus, kuidas me hakkame homme elama, kui me täna kergekäeliselt kutsu- me meie sissesõidetud liini- dele välisfirmad. Meresõit tä- hendab Eesti majandusele miljardeid kroone ja paljusid tuhandeid töökohti. Kui hak- kame sõitma välisfirmade laevadel, siis meil neid enam lihtsalt ei ole.

Eesti Vabariigi algusaasta- tel olid meie reederid reisilae- vallinidel Helsingisse, Stock- holmi, Stettini ja Kopenhaa- genisse. Jälgides nende laevaseltside arengut, näe- me, kuidas nad samm- sammult suurte rikaste Saksa, Rootsi ja teiste maade firmade poolt välja tõrjuti."

See tsitaat pärineb "Mere- mehe" esimeses numbris ära trükitud kõnest meremu- seumi näituse "30 aastat Soome liini ja 5 aastat "Tal- linki" avamisel. "Eminre" peadirektori, Helsinki-liini kogenud kapteni Ülo Kollo hoiatuses oli mure Eesti lae- vallinide tuleviku pärast.

"Oleme parimad!"

Eelmises "Meremehes" oli juttu, kuidas "Silja Line" kuulutas Helsinki turismi- messil, et neil on parim lae- vastik, parimad matkeprog- rammid, ainuke nüüdisaeg- ne tervenisti soome mees- konnaga laev Tallinna—Hel- sinki liinil. Ning et "Silja Line" alustab 20. veebruaril regulaarliini konverentsi- ja muidureisijaile, merematke- listele ning sõidu- ja veoau- todele. Edaspidi aga kavat- seb Tallinna kaudu Stock- holmi ja Travemündesse sõi- ta.

Millest alustada?

Mitmele asjaomasele Eesti ametisikule oli see, mida "Silja Line" messil teatas, vä- hemalt tähtaegade osas ülla- tuseks. Sest alles nädalajagu pärast messi on "Silja Line'i" asedirektor kirjutanud mit- mele Eesti kõrgele ametiisi- kule, sh. välis- ja peaminist- rile (soome keeles, muide) Eesti ja Rootsi vahelises lae- valiikluses vaba võistluse võimaldamise kohta. Rõhu- tati, et "nõukogudeaegne" (niil oligi, jutumärkides) "Nordström & Thuliniga" sõm- mitud leping, mis annab ainuõiguse liini pidada ühele firmale, ei sobi kokku vaba turumajandusega ja Eesti sooviga Euroopa Liidu liik- meks saada.

Ühe argumentina toodi, et

see leping on vastuolus teise, varasema lepinguga, ja lisati too varasem leping. Sel moel on Peltsebuli tahetud Peltse- buliga välja ajada, sest Eesti NSV aegse lepingu vastu tuuakse Soome—Nõukogude Liidu merendusleping, mis on sõlmitud 3. aprillil 1974 Moskvas. President Urho Kekkonen on selle järgmise aasta algul pärast ratifitseerimist välja kuulutanud ning 15. veebruaril sai see leping parasjagu 20-aastaseks.

Selles on sätestatud, et kumbki riik ei tee takistusi teise lepingupoole laevadele ega ka kolmandate riikide omadele.

Et samal tasemel vastata, võiks "Eminre" asedirektor Soome peaministrile eesti keeles kirjutada, mis ta as- jast arvab. Mis puutub aga vabasse võistlusesse, siis näiteks Helsinki—Tallinna liinil juba võistleb "Tallinki- ga" kolm välisfirmat.

"Meil on kiire!"

10. veebruariks oli luba- tud liiniliikluse alguseni jää- nud kõigest 10 päeva. See- tõttu polnud enam aega kir- jutada, Eestisse saadeti faks nurgamärkusega "Kiire". Ning teise riigi ametiasutus- tele saadeti vabasti allakir- jutamisega oli asedirektor al- lapoole volitanud.

Anti teada, et "Oy Silja Line AB" otsesed liiniliikluse huvid Tallinnas" sisaldavad Helsinki—Tallinna liinil "Sil- ja Festivaliga" kaubaveo alustamist ning juunis Hel- sinki—Stockholmi ja hiljem Helsinki—Travemünde liik- luse korraldamist Tallinna kaudu. Eesti asutustelt oodatakse nõustumist, heakskiitu ja kaasaaitamist, et asi edeneks asjalikul moel.

Mis on asjalik mood?

See tähendab, et Tallinna Sadam annaks 15 aastaks, kuni aastani 2010, "Silja Li- ne'i" käsutusse tema laeva- dele vajalikud kõikohad ja õiguse kasutada reisitermi- naale. Täpsemini, kõikohale 12A oleks õigus praegu ja kõikohadele 13, 14 ja 15 edaspidi, "Silja Line" aga fi- nantseeriks oma laevadele vajalikke ehitusi sadamas. Eesti riigilt ootaks "Silja Line" aga kokkuleppehinda lootsi-, jäämurdja- ja tule- tornitasudes. Võib arvata, et sadamamaks tuleks natuu-

ras — nendesamade rajatiste kujul, mida "Silja Line" ise vajaks.

Esimene rajatis, mida kohe vaja ja mille "Silja Line"



Vasktorude ja peegelklaasi sära on see, millest Eesti laevadel seni kõige rohkem puudu — pole küllalt luk- suslikud.

Isi Trapido foto

ise paigaldaks, on ujuvramp autode laadimiseks. Edaspi- di on võib-olla vaja ka ujuv- terminaali, mille restoranis reisijad võiksid lohutada otsi- da, kui hülgepeaga laev mõ- nikord sadamavärvast sisse sõitmata jätab.

Pole see esimene kord

Pressingut Eesti võimude- le on "Silja Line" varemgi proovinud, näiteks Tallinn—Stockholmi liini alustamise ajal. Siis püüti kokku leppi- da esmalt Moskvas. Sealt tul- di siiski Tallinna ning leiti toetust tolaeagsest linna- pealt Hardo Aasmäelt. Ent sellest ei piisanud, muud, va- jalikumad ametisikud ilmu- tasid tõrksust. Siis saadeti tollasele ministrite nõukogu esimehele Indrek Toomele kutse tulla "Palace'i" valuu- tustarast ohtusõigust, kus "Silja Line'i" kohalesõitnud juhtkond võiks talle "asja sel- geks teha".

Säärane õhtusõök jäi ära, ent huvitav oleks kujutleda, kuidas reageeriks Soome peaminister, kui mõne Eesti ettevõtte juhtkond ta oma juurde hotelli õhtustama kutsuks, et "asja selgitada".

Ka tookord oli "Silja Line" kiirustanud: üks argumente, millega Eesti ametisikuid veenda üritati, oli see, et veel avamata liinile oli juba müü- dud 40 000 piletit.

On meil sellest kasu?

Otsese tulu alla arvatakse "Silja Line'i" makstavaid makse. Ent kokkuleppehind lootsi-, jäämurdja- ja tule- tornitasudes tähendab ilm- selt kokkulepet tariifidest väiksema tasu kohta. Sada- mamaksu, võib oletada, maksaks "Silja Line" ette- maksuna natuuras. Seejuu- res võiks ta hinnata kõlke, mida kohale toob või ehitada laseb, tõenäoselt Soome hin- dades.

Rohkemat tulu loodetakse

"Silja Line'i" lubadusest tuua Tallinna miljon turisti aas- tas. Vaadates "Silja Line'i" mullust reisistatistikat, võib aru saada, kui tähtis on "Sil- jale" Tallinn reisisihina. See- juures on tõenäone, et need turistid tuuakse mitte Tallin- na, vaid statistiliste ühikute- na Tallinna sadamast läbi.

Mullu on "Silja Line" üldse vedanud 5 miljonit inimest, sh. Tallinna—matkel 384 000, Helsinki—Stockholmi liinil 1,4 miljonit ja Travemünde- liinil 206 000. Helsinki-liinil on ilmselt oluline lisanduv kaubavedu, Stockholmi ja Travemünde liinil aga siit saadav tax-free-kaubandu- seks vajalik piiriületustem- pel. Et Eesti reisija "Siljat" ei huvita, oli näha Stockholmi liini jaoks välja pakutud sõi- duplaanist.

Toob see melle kahju?

Neli kaikohta Tallinna sada- damas tähendaks Eesti lae- vade sildumisvõimaluste olu- list kitsendamist. Eesti lipu all sõitvad laevad, mis müü- vad Eesti kaupu ja tarbivad Eesti teenuseid, võivad oma turuniisi kitsenedes alla jää- da. Siis kaoksid ka töökohad reisilaevides ning neid laevu teenindavaid talitustes. Loo- mulikult on "Silja Line'i" makstavad otsesed tasud rohkem kui mittemidagi, ent Eesti laevafirmad ja neis töö- tavad inimesed maksavad muidki makse, mida välisfir- ma ei maksa. Ning hinnang, et "Silja Line'i" liinileilmumi- ne tooks aastast sisse veerand miljardit krooni, tundub liial- dusena.

Tase viis meetrit kõrgem

Eesti reisijaile jääb ooda- tud valikuvõimalus ja uuemate laevade luksusli- kum interjäär. Lisaks ennast ülivõrdeis kiitva "Silja Line'i" "tuntud kvaliteeditase" ja "tervenisti soome meeskond". Taseme kohta ütlevad need, kes sellega tutvunud, et pole seal erust midagi, peamine paistvat väljast- poolt: kaptenisild olla mitu meetrit kõrgemal kui meie laevadel. Samas aga meenu- tatakse hällsügisest juhtu- mat, kui pärast ohtlikku ring- mängu sadamas, et "Silja Festivalile" kalkohta vabas-

tada, loobus too sisse sõit- mast.

Samuti võivad kiruda pete- tud reisijad. Näiteks teatati ühel jõulueelsel reisil laeva valjuhääldist, et laev Tallinna sisse ei sõida, aga lohutu- seks on laevapoes "Kosken- korva" hinda tublisti alanda- tud. See lohutab võib-olla küll seda soomlast, kel üks- kõik, kas puhata mõnes lin- na või laeva baaris. Vaevalt aga seda, kellele ootajad sada- massa vastu tulnud. Pär- rast poeletunnist "Kosken- korva" allahindlust laev too- kord siiski sildus sadamas.

Hilinemisi on aga hiljemgi ette tulnud. Kui nüüd "Silja Festivali" kaptenid harjuvad- ki pikapeale Tallinna sada- maga, jääb ikkagi küsimus, mis saab siis, kui liinile tule- vad, nagu lubatud, "Silja Symphony", "Silja Serenade" ja "Finnjet". Kui sageli nad üldse kai äärde pääsevad või kuidas hakkavad lohutama pettunud reisijaid.

Käomunast kasvab käo poeg

"Vaba meresõit on vaba tu- rumajanduse üldtunnusta- tud põhimõte," meenutas "Silja Line" Eesti ametisikui- le. On, kui kõigile kehtivad ühesugused reeglid, maksu- suäärad, suhtlustavad ja kontroll. Kui aga nii ühes kui teises asjas annab kokku leppida, pole tingimused võrdsed.

Rääkimata sellest, et Soo- me eeskujul soodustataks kodumaiseid laevafirmasid. Või ei oska me riigina käitu- da ja ootame, kuni käo poeg Tallinna sadama linnupes- sa suureks kasvab ja pererahva pojad üle ääre lükkab? Viis- teist aastat on piisavalt pikk aeg. Ja see, mis kasulik ühele riigiettevõttele, pole võib-olla riigi kui terviku hu- vides.

20. veebruaril "Silja Festi- val" autosid siiski peale ei võtnud, ka ujuvrampi polnud veel sadamas näha. Võib ole- tada, et pressing võib muu- tuda jõulisemaks.

2. märtsil teatas "Raadio 2" saates "Ärikanal" "Baltic Tours", et "Silja Festival" teebki juba liinireise. Tõsi, esialgu reisijaile. Õhtul lae- vadele asunud reisija jõuab pä- rast usinat lõbutsemist laeva baarides hommikuks Helsingi- sse. Autodest esialgu juttu ei olnud.

Liina Velland

Sadamakommentaari

On levinud kuuldus, et "Silja Line'i" laevu oodates on Tallin- na sadam muutunud pikemaks, laiemaks, sügavamaks ja tuelgi vaiksemaks. Tõsi küll, paberil. Kuidas te seda kommenta- rite, RE TALLINNA SADAM PEADIREKTOR ENN SARAP?

Seda ma kommenteerida ei oska. Aga peatsel nõupidami- sel "Silja Line'i" juhtidega kavatseme neile selgeks teha, et praeguse valitsuse ajal me neile Stockholmi-liini osas mingeid lubadusi ei anna. See ei puuduta Helsinki-liini. Aga Travemünde- kavast pole ma veel kuulnud.

Kui rääkida Eesti Merelaevanduse erastamisest — juhul kui müüakse E-liinis osalemise 50% ära — kellele on see liinile- ping? On siis monopol või ei ole?

Kas talle ei tundu, et "Silja Line'i" laevade jaoks on Tallinna sadam liiga väike?

Eks nad ise tea.

13. veebruar

Madli Viisemann

Tänu

10. veebruaril saatis vee- teede amet pidulikult pen- sionile Hugo Palki. Hugo Palk oli üks esimestest loot- sidadest, kes veeteede ametis riigilootsina alustas. Ta on kõigile teada-tuntud kui oma tööd hästi tundev ja te- gev inimene.

Veeteede ameti nimel andis Kalle Pedak talle üle meenekella, rääkimata arvukatest tänusõnadest kol- leegide poolt.

Reet Naber



Enesekaitse

"Minge vaadake, me ostime "Mare Balticumile" aparaadi, millega autokoormaist radioaktiivset metalli leida," soovitas E-Liini AS-i direktor **Johannes Johanson**.

Turvamees **Ingvar Piirsalu** kontrolliski laevale laaditavaid autosid, umbes kahe pleieri suurune aparaat rihmaga kaelas. Koorma kontrollimiseks piisab, kui fikseerida dosimeeter autole 5 sekundiks. Kindluse mõttes tehti seda mitmes punktis, ent tundliku aparaadi ekraan näitas püsivalt Tallinna sadama radioaktiivset fooni — 0,05 mikroröntgenit tunnis. Stockholmis näitavat 0,13—0,19. Peale ekraaninäidu hakkab see kallis ja tundlik elektrooniline riist ka piiksuma, kui radioaktiivsus tõuseb 5 mikroröntgenini tunnis.

Kapten **Alar Kase** sõnul oli "Estonialgi" selline dosimeeter. Kuna kellelgi ei tulnud

pähe selle kohta küsida, arutati hiljem pikalt ja põhjalikult mitmesuguste ohtlike lastide võimalikku osa laevaõnnetuses.

Tegelikult ei peaks laevapere asi olema enam autokoormaid kontrollida, ka dosimeetiline kontroll peaks olema tolli mure. Ent üks igaüks muretse enda pärast, ja nii oli näiteks "Donata" kaptenil **Juhan Liivil** kahju, et nende laeval niisugust dosimeetrit ei ole. "Tollil võib-olla isegi on, aga tollimees võib ju juhuslikult kõrvale vaadata ja ekraaninäitu mitte täheldada. Aga laevapere liige tunneb muret kasvõi omaenda elu ja tervise pärast, seetõttu on ta kindlasti hoolikam. Vajame niisugust riista selleks, et võiks kindel olla — ükski autokoorem meid ei ohusta."

Madli Vitismann



Ingvar Piirsalu kontrollib järjekordset koormat

Kaptenitest

Lugesin eelmisest "Meremehest" m/l "Vana Tallinn" kapten Rein Oolmetsa intervjuud. Igati huvitav vestlus isikutele, kes tunnevad huvi reisilaeva elu-olu vastu või kavatsesid lähemal ajal selle laevaga reisima minna. Kuid väga ebameeldivalt üllatas artikli lõpuosa, kus kapten Rein Oolmetsa kategooriliselt tunnistas madalatasemeliseks spetsialistideks oma kolleegid, kes töötavad kalalaevastikus.

Alles hiljuti olime nõrduinud, et naaberriigi mõningad ringkonnad püüdsid tunnustada meie meremehi madala kvalifikatsiooniga spetsialistideks. Ja nüüd konstateerib seda ka meie oma kapten. Kas ikka on nii?

Pea vajalikuks ümber lükata mõningaid Rein Oolmetsa seisukohti, milliseid pean ebakompetentseteks. Sest muidu võib juhtuda, et mõni vähemkompetentne ajalehelugeja jääbki tõemeeli uskuma seda, mida väitis kapten Oolmets.

Olgu selgituseks öeldud, et endises Nõukogude Liidus väljastati kaubalaevastiku ja kalalaevastiku tüürimeestele, mehaanikutele ja kaptenitele meresõidudiplomid ühtse valitsuse määruse alusel ja sama kord kehtib nüüd ka Eesti Vabariigis. Kalalaevastiku spetsialistidele ei väljastatud kunagi diplomeid Leningradis, vaid Tallinna Kalasadamas. Ja enne 1969. a. Klaipeadas. Kalalaeva mehed (R. Oolmetsa väljend) sõitsid oma meresõidu staaži täis Atlandi ja Vaikse ookeani avarustel. Meresõidustaaži tõendid väljastas kalasadamakapten, lugedes täpselt, mitu päeva meremees oli laevaga reisis sadama arhiivis olevate munsterrollide alusel. Kuid ma arvan, et kaubalaevadel võib praegugi seilata mõni kaugsõidukapten, kes sõitis täis oma nõutava meresõidustaaži, Põhjamerest kaugemale saamata,

sest meresõidustaaži tõendid vormistati laeval ja paljudi sõltus kapteni südametunnistusest.

Mis puudutab otseselt kaptenite oskusi laevade juhtimises, siis on minu arvamine vastupidine R. Oolmetsa nägemusele. Jutt on muidugi suuretonnaajiliste ookeanitraalerite ja transportilaevade kaptenitest. Pooleaastase reisi jooksul tegid kalapüügilaevade kaptenid kümneid haalamisoperatsioonid transportilaevade poordi peaaegu iga ilmaga. Ookeanil. Kordan, et ookeaniavarustel, mitte vaikselt sadamas ja puksiiride abiga.

Täpsemalt, kuni 7—8-palalise tuulega.

Küll aga olen mitmeid korde näinud, kuidas kaubalaevade kaptenid ei riskinud siludada baaslaevade poordi avamerel suhteliselt vaikselt ilmaga. Need ajad, kui baaslaev seisis kuskil saare varjus ankrus, olid 25—30 aastat tagasi. Võib arvata, et nende laevade kaptenid on juba teeninud vanaduspühkudel. Küllap paljud meremehed mäletavad hiljutisi aegu, kui Aafrika läänerannikul Mauretaania rajoonis oli traditsiooniline kalapüügikoht. 20 miili pikkusel kitsa šelfiribal töötas üle 300 suure ja väikese kalapüügi- ja baaslaeva. Parim aeg kalapüügiks oli öösel. Kaubalaevad hoidusid delikaatselt sellest põrgust eemale. Ja tuleb au anda neile kalapüügilaevade laevajuhtidele, kes seal töötasid, kokkupõrkeid seal ei toimunud. Loomulikult ei seisnud kapten vahetult 24 tundi sillal. Oma ülesannetega said iseseisvalt hakkama ka nooremad tüürimehed. Kaubalaeva nooremtüürimees aga pidi kapteni kutsu- ma sillale, kui nägi silmapiiril lähenevat laeva.

Artiklis oli juttu veel ühest "meeldivast" kalapüügikohtast, Newfoundlandist. Ka mina võin selle kohta oma-

poolse meenutuse lisada. Kolmekuulise reisi jooksul ei näinud kordagi selget taevast. Vahetpidamata oli udu ja laevu oli ümberringi nagu klimpe supis. Tõeline kool noorele laevajuhile. Kolme kuu jooksul ei tulnud ka ühtegi ankrul seismist.

Ei saa ka väita, et kalalaevastikus on väikese kiirusega laevad. Juba kuuekümnendate aastate algul olid transportilaevad (endised baananiveolaevad), mis sõitsid 18-sõlmelise kiirusega ja külastasid Euroopa ja Aafrika sadamaid. Sõidus on juba kolm aastakümnet peaaegu 20 000-tonnise veeväljasurvega baaslaevad ja 9260-tonnise veeväljasurvega traallaevad. Kalapüügrajoonid on Gröönimaast Antarktiseni, Vaiksel ja India ookeanil. Kaubalaevastiku "Andžan"-tüüpi laevad olid tunduvalt aeglasemad ja väiksemad. Eesti Merelaevandus sai esimesed kaas-aegsed suuretonnaajilised "Leninskaja Gvardija"-tüüpi laevad alles 1972. a. Alates 1986. a. on saanud 6 suuretonnaajilist puistlastilaeva. Mitme viimase aastakümne jooksul olid Eesti kaubalaevade peamisteks sõidurajoonideks Vahemeri ja Aafrika läänerannik.

Ei ütleks, et need on eriti raskete tingimustega sõidurajoonid. Kahjuks ei leia võrdlust, milles ilmneks kaubalaevadel töötavate kaptenite kvalifikatsiooni märgatavalt kõrgem tase. Vast ainult see, et nad valdavad tunduvalt paremini inglise keelt. Olen veendunud, et kalalaevastiku kaptenid saavad hakkama tööga kaubalaevadel.

Järelduste tegemise kaubalaevade ja kalalaevade kaptenite oskuste ja kogemuste kohta jätan ajalehe lugejatele.

Eino Ots, endine kapten

leida ametisse inimesi, kes pole nõukogude korra ajal töötanud ning on sellest muserdamata.

Mõnes riigis saab 21-aastaselt alles täisealiseks.

Toimetus

Dialog

ajalehe vahendusel

RE Tallinna Sadam finantsdirektor **TOOMAS KITSING**:

Tallinna Sadama juhtkond kui üks RAS-i Ookean võlausaldajaid (võlg 6,3 miljonit krooni) luges eelmisest "Meremehest" huvi ja murega "Ookeani" peadirektori intervjuud. Meil tekkis mitu küsimust:

Ühe ("Moonsund"-tüüpi) laeva maksumusena on 30 miljonit dollarit ilmselgelt üle hinnatud. Kui niisugune laev maksaks tõesti 30 miljonit dollarit, s.t. umbes 360 miljonit krooni, siis miks ei müüda üht niisugust laeva maha, et saadava rahaga kõik "Ookeani" võlad maksta?

Miks hr. Rang nimetab meie konstruktiivset ettepanekut (külmoone üleandmist) napsamiseks? Mõlemad on ju riigiettevõtte, aga praegu kuuluvad kaid ja territoorium Kopli sadamale, üks paremaid kaupade ladustamisvõimalusi aga "Ookeanile". Tuleks vähemalt ühele riigiettevõttele luua korralikud tegutsemistingimused, pealegi vastaks hr. Rangi intervjuus nimetatud külmoone hind 6 miljonit krooni meil saada oleva võla suurusele.

Samas arvan, et muid intervjuus nimetatud infrastruktuuri objekte müüa oleks vist enneaegne.

21. veebruar

RAS-i Ookean peadirektor **JAKOB RANG**:

"Moonsund"-tüüpi laev maksab meile 30 miljonit dollarit siis, kui olemasolevate laevade asemele peaksime tehases uued tellima.

Võlasse ja külmoonesse puutuvate probleemide lahendamiseks püüan leida võimaluse veel enne selle kuu lõppu Tallinna Sadama juhtkonnaga kohtuda. Arvan, et parem on koos laua taga neid probleeme arutada, kui seda ajalehe vahendusel teha.

22. veebruar

Madli Vitismann

Ettepanekud

Veeteed Ameti ja sadamate vastutuse kohta

1. Eestis peaks olema "Sadama(te) seadus". Kaubandusliku meresõidu koodeksis kirjapandu ei ole küllaldane sadamate töö juhtimiseks ja korraldamiseks.

2. Sadamate piirid peavad olema kindlaks määratud. Sadamad vastutavad laevaliikluse ohutuse, keskkonnakaitse jms. eest ainult sadama piires. Üksnes erandjuhtumel võib sadama vastutus laieneda väljapoole sadama piire.

3. Riigi Veeteede Amet peaks välja andma "Sadamate üld-eeskirja", mis peaks sisaldama sadamate kohustused laevasõidu ohutuse jms. tagamiseks. See eeskiri kehtiks ühtviisi kõigis Eesti sadamais.

4. Lisaks eelmainitud eeskirjale peaks igas sadamas olema oma täiendav reeglistik, mis kooskõlastataks Eesti Veeteede Ametiga.

5. Laevaliikluse ohutuse eest vastutavate osakondade struktuur ja ülesanded sadamas võiksid olla Eesti Veeteede Ametiga kooskõlastatud.

Esimese ja teise ettepaneku teostegemine on töömahukas ja aeganõudev, kuid ühiste jõupingutustega siiski teostatav. RE Tallinna Sadam on teinud eeltööd sadamaseaduse loomiseks ja neid materjale on võimalik kasutada. Meie seadusloome ning maa- ja veela eraldamise protseduure arvestades peaks algatajaks olema Eesti Veeteede Amet.

14. veebruar

RE Tallinna Sadam sadamakapten **Eduard Hunt**

Küsimusi

ametiisikuile

Eesti riik tahab ratsa rikkaks saada: kaalamurdvad on lootsitariifid, 8000—9000 krooni ühe sissesõidu eest, ning jäämurdjatasu, millele lisandub tasu jäämurdja kasutamise eest. Tallinna sadamalootsi tariif on 6 korda kallim kui Helsingis ja umbes sama suur kui Stockholmis. See tähendab, et **15 minutit manööverdämist** Tallinna sadamas on sama kallis kui 4 tundi sõitu Sandhamnist Fihannini.

Kas Eesti Veeteede Amet on otsustanud nende röövellike tariifidega Eesti kaubandusliku meresõidu välja suretada? Kui palju peaks maksma sel juhul laevapilet?

1. veebruar

Liinilaeva kapten

"Kaluri Leht"

Nüüd "Eesti Maa" vahel ilmuva "Kaluri Lehe" 2. number algab Napoleoniga ja jätkub "Veeseaduse" 1. peatükiga. Ülejäänud peatükid — neid on kokku kaheksa — lubatakse ka ära ilmutada. Suur prantsuse väejuht tuleb veel korra mängu — toimetaja veerul Tšetšeenia sõjaga seoses.

"Võrtsjärve kalamajanduslik seis on võrreldamatult parem kui mujal Eestis" — nii võtab alguslause kokku suure kirjutise tolle kandi kalandusprobleemidest.

Veel on lugeda Kalakapitali hetkesisust, kalavarude halduskorraldusest Eestis, meie kala ja kalatoodete ekspordist ning sellestki, kuidas saada harrastuskaluriks.

Mari Vamba

Maailma noorim

Maailma noorim rannavalveülem! Rekordnoor šeff! Rootsi ehitab Eesti meresõiduhutut üles! Nii hõikavad Norrköpingi ajalehtede peal- kirjajad.

Erakordse pressieleevuse on esile kutsunud Rootsi Meresõiduameti korraldatud merepäästekursustest osavõtjad, eriti Eesti Veeteede Ameti rannavalvetalituse juhataja Anti Laiv. Rootslased põhjendavad seda sooviga

Absolutely same!

Nii hüüatas teatava üllatusega kapten **Sten Lewander**, kui oli astunud sadamakoridorist "Vana Tallinna" (ex "Dana Regina" — "Nord Estonia" — "Thor Heyerdahl") vestibüüli. Muidugi, infolett ja diivan paiknesid just samas kui siis, kui Sten Lewander "Nord Estonia" viis aastat tagasi Stockholmi liini avareisile sõitis. Kaptenikajut on samasugune kui toona, roolikamber samuti — kõik tundus tuttav.

Üksikasjalikumal ringivaatamisel oli aga paljutki, mida uudistada ja kapten **Kalle Juurikult** üle küsida. Esimene küsimus oli, nagu oodata võis, masinate kohta. Kapten Juurik sai siis seletada, et probleemid masinatega on endised, ent "Wärtsiläst" loodetakse uued saada. Kogu päästevarustus on kontrollitud, seda on juurdegi soetatud. Nii saab tollase tuhande asemel poolteist tuhat reisijat peale võtta.

Miks ei ole roolikambrist maha monteeritud suurt "Atlas"-radarit, selle asemele saaks teha mõnusa kohviturba? Ahah, siia olete teinud kajuti, aga kus on nüüd tüürimeeste kontor? Oi, teil on soolaputkast saun tehtud, aga kuhu te nüüd mürgeldajad panete?

Näidati siis uusi soolaputkaid — olid väga askeetlikud, aga alailma pidavat keegi sealse dermatiinmadratsi peal peatäit välja magama.

Aknast paistev "Silja Festival" tõi meelde, et 1989. aastal oli Sten Lewander olnud tolle sõsarlaeva "Silja Karnevali" kapten.

Kõigis reisirajades silma torkav mereröövlipeo atribuutika juhtis tähelepanu eri liinide vajadustele. Nii oleval "Neptunuse" kohvikus varemgi baar olnud, aga Stockholmi-liini pikkust arvestades tehti sinna tekireisijate salong. Nüüd on seal jälle baar. Suveniiripood on kolinud, toidupood ühest konverentsisaalist (Kas teil konverentse ikka on? — Näe, praegugi üks pooleli.) juurde tehtud, samuti on ümber kujundatud pub. Restorani rootsi laud uuel läikival, aga libisemiskindlal põrandal oli kuju muutnud — senise pika leti asemel võimaldab läheneda neljast küljest. Kuigi laed olid vahetatud, vibreeris valgustus tuttav moel.

Suur tegu oli kajutivõtmete asendamine magnetkaartidega, mida juba ammu oleval plaanitud teha, aga rahapuudusel ikka edasi lükatud. Kallis küll, aga kaotatute asemele alailma uusi võtmeid



Külaline Sten Lewander kaptenikajutis

viilida olnud samuti tülikas ja kulukas. Nüüd tekib "võti" alles hetk enne seda, kui see reisijale ulatatakse.

Sumpa sõitsime sumbaekspressiga

Meie ajal nimetati meeskonna koridori seal all "sumbaks" ja sinna sõitvat lifti "sumbaekspressiks". Kuidas teie seda nimetate? — Meil on pidevalt nii kiire, et pole aegagi sellele mõelda, vastas kapten Juurik ja selgitas laeva sõiduplaani eripära. Kaks tundi Helsingis maha- ja pealelaadimiseks on nii lühikesed, et üksnes kajutite koristamiseks selle ajaga veetakse pidevalt kaasas 10 inimest. Olevat ikkagi odavam kui neid Helsingist palgata.

Nii ongi praeguses laevaperes 145 inimest, lisaks ansambli, kümme-kolm lisakoristajat ja mõned remondijärgsed soome töölised — kokku ligi 180 inimest. Ent "Nord Estonia" olnud 120 ning Norra ja Taani vahet sõitnud "Thor Heyerdahlil" 90 ringis.

Rootsi-liinil alustas laevakompanii nullist, lühikesel ajaga oli vaja meeskond komplekteerida. Meenutagem, et juba avareisil oli Rootsi laevas kümme-kolm eesti keele oskajat. Ent nii nagu kapten Lewander ei osanud tollal eesti ega vene keelt, ei oska ta ka nüüd eesti ja soome keelt ega saanud "Vanal Tallinnal" leiduvast kirjalikust teabest kivi võrd aru. Stockholmi-liini algusaega meenutas ta aga kui väga suletut.

Ülatekil korstna ees oli "Nord Estonia" personali puhketekk paari laua ja pingiga — seal oli peetud

Kaks kaptenit

sünnipäevi ja lubatud endale muidu head äraolemist. Praegugi on alles ühele uksele maalitud rootslaste "väike punane suveunenägu" — rootsipunane suvilamajake, külmutusseadmete ruumi uksele pingviinid ja ventilatsioonikorstnast tehtud kärbseseen.

Tekil



Kapten Lewanderil jätkus veelgi küsimusi. Kui palju on elektrikke? Kuidas töötavad liftid? Kuidas saate hakkama tualettruumidega? Üksmeelselt leidsid kaptenid, et see on väga hea laev, käitub lainetes väga hästi. Vana laevaga peab ainult olema väga hoolikas, et ennetada võimalikke hädasid. Kapten Juurik lisas, et ka võlligeneraator on remonditud, jääklass on 1B ning kruvilabade lühendamise tõttu on 1,5 sõlme kiirust läinud. Et remonddel käinud endise laevapere liikmed on imestanud, et nende laev ikka veel nii hästi töötab.

Uudiseks oli ka arst laeval — kas tõesti on tarvis? Ent kapten Juurik kinnitas, et on — kõike tulevat ette, ka äkksurma oleval juhtunud.

Lemmiktugitool

Kui me kaptenikajutisse tagasi läheme, tehke minut seal mälestuseks üks pilt, palus kapten Lewander. Hea meelega, aga millises tugitoolis armastate istuda? Sellesamas, kus parasjagu kajuti peremehest, kapten Juurikust, pilti sai tehtud. Ent samas lemmiktugitoolis tehtud pildidel on olnud ka kaptenid Ringhagen, Moik ja Oolmets.

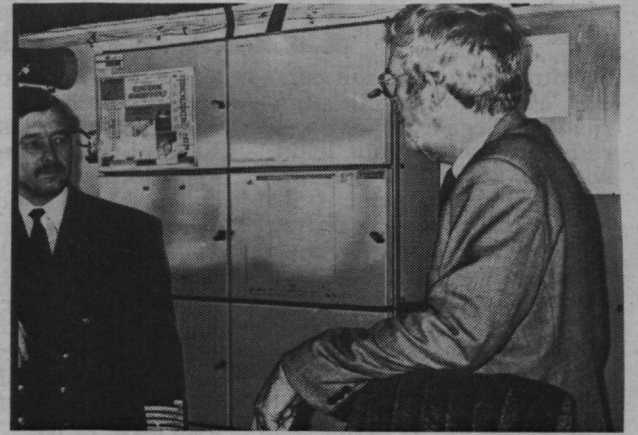
Sirutas külaliskapten end siis teise tugitooli ja leidis, et tunneb end kui kodus. Ainus uus, mis silma torkas, oli jahitrofee seinal — laevafirma direktori Enn Rohula kingitus.

Lõpuks said kaptenid aega rääkida ka endast. Noorem sellest, kuidas omal ajal tuli nii Tallinnas kui Leningradis vene keeles mereharidust omandada, kapteniks sai 1990-ndal. Vanem sellest, et sai kapteniks 1960-ndal, tennis mereväes, jäämurdjatel, 1972. aastast "Svea Reginal", nüüd saab kahe aasta pärast pensionile. Ent juba vanaisa oli reisilaeva kapten olnud.

"Oi, siis me oleme veel kord ühes ja samas laevas sõitnud, kumbki omal ajal," avastasid kaptenid üheskoos. Nojah, laevade pikk elulugu peitub sageli mitme nime taha. "Svea Regina", millel sõitis kapten Lewander, oli vahepeal "Regina", "Mediterranean Sun", "Odysseas Elytis", "Scandinavian Sky" ja lõpuks "Tallink", millel kaks aastat sõitis kapten Juurik.

Vahepeal puudutati naislaevajuhte. Üks neist, "Inreko" stipendiaat merehariduskeskusest, oli madrusepraktikal tubli olnud. "Alandal" oleval naistüürimees, "Sea Windil" naine lootstüürimehe-na. Rootsis olla ka üks naiskapten ja naisvanem-mehaanik.

Jõuti aga ikkagi aktuaalsete laeva- ja laiemate merendusprobleemideni. Võrreldi läbitud laevajuhtide täienduskursuseid ja näidati teineteisele sertifikaate. Kapten Lewander kiitis eriti SAS-i akadeemia omi: et 70—80% igasugu juhtumeid on tingitud inimlikust veast, siis õpetatakse seal just



Roolikambris

selle vältimiseks koostööd.

Kõneks olid ka ohutusnõuded ja mõne nõudja ülekindlustamisaotlus. Näiteks needsamad veekindlad ukseid, millest eelmiseski lehenumbris juttu olnud: kapten Lewander sai omal ajal Rootsi Meresõidumetist loa, et ainult 2 ust peavad kinni olema — reisilaevas ei saa ju kinniste ustega sõita —, ja arvas, et küllap nüüdki hr. Muru lubab. Ent oleval põhjust karta, et meie veeteede amet ei julge midagi lubada — lubaja peab ju vastutama.

Meenus veel üks ühine mure: nii nagu praegu lüüakse baaris otse kapteni kajuti all oõsiti mereröövliantsu, nii olid "Nord Estonia" alguses pikad merematked reedest pühapäevani, ning pidu käis ikka kapteni pea all. "Teadsin juba, mis järjekorras lugusid mängiti — millal algab kiirem, millal aeglasem lugu," meenutas kapten Lewander.

"Aga huvitav oleks kord oma laevaga Helsingis ära käia," arvas ta sumbaekspressiga alla sõites.

Madli Vitismann



Kajutiperemees Kalle Juurik kõigi kaptenite lemmiktugitoolis

"Kotermann"

Tallinki firmaajalehe "Kotermann" 4. number tutvustab pildis ja sõnas "Eminre" uut juhatust; räägib Soome iga-aastasest reisimessist "Matka", mis on alati ka Tallinkile oluline; informeerib mere-elust meie ümber; kõneleb Tallinki reisibüroost kevade ootel ja tutvustab lähemalt ka kaht büroo toodet — Pariisi ja Itaalia reise.

Põhjalikult tutvustatakse remondiaegset ja -järgset "Vana Tallinna"; kõike seda, mida ning kuidas laevaga ette võeti, et see reisijatele mugavamaks ja kõigile meelepäraseks muutuks. "Eminre" finantsdirektor Henn Ruubel väidab usutluses, et kuuludused firma majandusraskestest on omajagu liialdatud ja seletab ära, kuidas rahaasjadega lood tegelikult on. Mere-laevanduse ja nüüd ka "Eminre" juhatuse liige Illar Hallaste esitab oma arvamusi nii laevanduse kui "Tallinna Sadama" oleviku ja tuleviku, sealhulgas nende erastamise kohta ning lubab: "Kuivõrd ma ise neil valimistel ei kandideeri, loodan, et pärast praeguse Riigikogu volituste lõppemist jääb mul ka rohkem aega tegelda meie merelaevanduse ja EMINREga."

"Kommentaarita"-rubriigis on "Silja Europa" kapteni Esa Mäkelä Soome pressis öeldud inetusel "Estonia" huku puhul ja tsitaat "Päevalehest" sama mehe juhitud "Silja Europa" hiljutisest karisõidust.

"Kotermann" on tore leht, oma firma eest salgamata, aga ausameelselt väljas. Veel kenam oleks, kui ka arvuti tehtud üleardused sidekriipsud sõnade keskel, mida suurlehtede kombineeritud seekord on õige palju, ka ära oleksid parandatud.

Mari Vamba

Rootsi Meresõidumeti rahvusvaheliste projektide direktor **WILLAND RINGBORG**: Alustasime koostööd 1990. a. aprillis, kui äsja veeteede ameti peadirektori määratud Nathan Tönnisson külastas Põhjamaade merendusadministratsiooni. Siis arutati koostööprojekte meresõiduohutuse alal. 1991. a. jaanuaris oli kuu aega Tallinnas mereohutuse osakonna endine juhataja Per Eriksson nõu andmas. Veel enne, kui Eesti laevaregistri loomine võimalik oli, pidasime paaripäevase seminari Stockholmis, et olla valmis Eesti oma registri loomiseks, kui selleks võimalus avaneb. Ja see juhtuski juba poole aasta pärast, ei võtnudki kuigipalju aega. Siis alustasime väljaõppeprogrammidega päästeteenistuse, meresõiduohutuse ja mereostuse likvideerimise alal. Seda võib nimetada esimeseks koostööastmeks. Selle järel tulid järgmised astmed ja praegu võime öelda, et oleme juba viiendal

Kuidas elab teie laevastik, mereväekapten RO-LAND LEIT?

Mereväge polegi tegelikult olemas, kui vaadata ükskõik millist celarvet. Samuti nagu lennuväge. Parlament pole seda väeligi kinnitanud. Aga see on poliitiline küsimus, kas meid on vaja või mitte. Kohtumistel NATO esindajatega ning tehes plaane BALTOP-95 manöövrite jaoks aktsepteeritakse ainult mereväge, mitte relvastatud piirivalvelaevu. Meil on vaja näidata oma lippu (see lehvib uhkelt mereväebaasis — R. N.) ja oma laeva (see on remondis — R. N.), et meiega mingil määral ka arvestataks. Mitte et läheb jälle keegi vaatlejana, mis ei anna professionaalses mõttes peaaegu midagi juurde. Aga selleks, et 6. juunil ühe laeva välja minna, on vaja laev remontida ning meeskond ette valmistada. See viimane pole sugugi vähem muret tekitav kui remont. Meil on meestest puudus: praegu teenib 120 noormehe ümber, aga laevameeskonda oleks vaja 10 ohvitseri ning 20 allohvitseri ja meeskonnaliiget. Oleme teinud ettepaneku riigikaitseosakonnale, et võetaks aega teenima merekooli lõpetanud, keda saaksime laeva teenima saata. Praegune teenimise aeg

Küsimus, kuidas efektiivselt riigi vahendeid kasutada, on olnud mõtlemisaineks ka Eesti ajal, eriti selle lõpul, kui uus sõda silmapiiril oli. Ajakirjas "Merendus" kus avaldati peaaegu kogu mereväge puudutavaid materjale, sest seda andis välja Mereväe Ohvitseride Liitkogu, ilmus 1939. aasta veebruaris kaptenmajor Johannes Santpanki, mereväe juhataja vastavateemaline artikkel. Mida mõeldi kõrgemas mereväe juhtkonnas sel ajal, aitavad mõista ehk mõned katkendid järgnevast artiklist.

/.../ Ainult raha on see, mis takistab meie laevastiku ülesehitamist ja ainult raha on see, mis lubab meie laevastiku uuendamist teostada ainult tigusammul.

Kui nüüd riigi majanduslik seisukord ei luba teha senisest rohkem kulutusi meie laevastikule, siis tekib kohe küsimus: kas ei oleks võimalik suurendada meie sõjalaevastiku väärtust ilma riigi väljaminekuid suurendamata? Ehk asetades küsimuse teiste sõnadega: kas on võimalik rakendada meie laevastiku ülesandele veel teisi riiklikke asutisi ehk organeid? /.../

Peale sõjalaevastiku kuuluvad meil riigile veel Veeteede talituse laevad ja Piirivalve laevad. Veeteede talituse laevadest on osa sääraseid, mille asendamine puht sõjalaevadega on raske. Need on jäälõhkujad. /.../ Terve rida Veeteede talituse laevade ülesandele on aga sääraseid, mida võib täita igasugune laev. Siia kuuluvad peamiselt meremärkide panemine, kontroll ja koristamine ja tu-

1994. oli tegus aasta

astmele jõudnud. Iga aasta oleme sammu edasi teinud.

Selle ajaga on programm laienuud ja süvenenud. Peab ütleva, et olulisemaid samme edasi oli see, kui Eesti, Läti ja Leedu transpordiministeeriumi delegatsioonid külastasid meie peakorterit Norrköpingis 1991. a. oktoobris. Siis me leppisime kokku, mis on iga riigi merenduses prioriteetne. Sel alusel oleme seni töötanud. See tähendab veeteede ameti organisatoorse ülesehitust, transpordi ülduurimusi, spetsiaalset uurimust mereotsingute ja -pääste alal, veelkord meresõidu ohutust ning riikliku sadamajärelevalve väljaarendamist. Praegu töötame ka koos Eesti Merhariduskeskusega, et neile arvuitle alal abi osutada. Lisaks on tulnud hidrograafiaalane koostöö, ka riistva-

ra, mitte ainult tarkvara tasemel. Tehnilise varustuse, s.t. tulede, poide, toodrite jm. muretsemiseks on samuti planeeritud ligi miljon Rootsi krooni.

Praegu käimasolev projekt, millega me hiljaeegu alustasime, sisaldab merepääste ning -otsingute alaseid neljanädalasi kursusi, mis praegu Rootsis käivad. Siis on teine osa, kui väljaõpe toimub juba sertifikaaditasele. Eesmärk on välja õpetada õpetajaid, kes võiksid siin Eestis teisi treenida. Valitakse välja 1-3 inimest, kes peaksid siin seda tööd tegema. Neile organiseerime siin erikursused lisamaterjalidega.

Lisaks on plaanis abistada merepääste ja -otsingute alase tarkvara osas, samuti merereostuse osas vastavalt IMO standarditele.

Üks olulisem osa koostööst on üle vaadata mereohutusalane seadusandlus. Selle eesmärk on anda nendele inimestele, kes tegutsuvad näiteks järelevalveinspektoritena, korralik seadusandlik seljatagune, et ettevõetud aktsioonid oleksid igati kooskõlas seadustega. See on mereohutusprojekti juriidiline aspekt, teine on tehniline pool, mis hõlmab tegevust alates inspektorite väljaõppest kuni juhendite kaasaajastamiseni.

Üldiselt oleme me oma tegevuses ajaplaanist kinni suutnud pidada. See tähendab, et mõni küsimus on kiiremini lahendatud, mõni aeglasemalt. Eesti programm on loomulikult tunduvalt mahukam kui näiteks Leedu, kus on üks sadam ja lühike rannajoon.

Kui Eestil saavad olema

piisavad finantsressursid kõigi rahvusvaheliste nõudmiste täitmiseks ning meresõiduohutuse teenindamiseks nagu vaja, siis on ta võrdväärne partner igale Euroopa riigile. Esialgu läheb aega, et vahepealsest arengupeatusest üle saada. Võin ainult öelda, et Eesti on praegu üks maailma dünaamilisemalt arenevaid riike. Ma arvan, et võib-olla juba kolme aasta pärast Eesti enam ei vajagi Rootsi finantsabi, aga ma loodan, et ka siis jätkub meie koostöö.

Rahvusvaheliste projektide ametkonna "Uudisteleht" jõudis veebruaril lõpus ka veeteede ametisse. Seal on lugeda, et projektid on käimas Tais, Cap Verdes, Mosambigis, Malaisias ning Eestis — Lätis — Leedes. Nende kolme viimase merenduse ja mereohutuse arendamine oli 1994. a. põhitööks. Samal aastal võeti tööle Arabia ja Kagu-Aasia piirkonnaga tegeleja.

Reet Naber

Näidata lippu ja näidata laeva

on 12 kuud, üleajateenijatel on võimalik lepingu alusel töötada. Kõige hullum on see, et meil pole praegu ohvitseri, kes poisid laeval välja õpetaksid. Praegu lähevad nad sinna ja on üsna abitud.

Muidugi, mingil määral me omi välja koolitame. Praegugi on siin 4 Rootsi ohvitseri, kes loevad taktikat, käisid ka ameeriklased laevade sidet õpetamas. See on aga rohkem ohvitseridele konsultatsiooniks, mitte mereväelastele.

Meie esimesed kolm Rootsi õppima läinud noormeest on praeguseks lõpetanud rootsi keele kursuse ning andnud eksami. Kapten Björn Hamilton, Rootsi Försvarsmakten'i Marinens Officershögskola'st saatis kirja ja kiitis neid heade tulemuste eest. Meil oleks veelgi võimalik noormehi väljaõppele saata, kui vaid sobivad kandidaadid oleks.

See, et piirivalvet vaja pole, on vale arusaamine minu jutust. Lihtsalt igal laevastikul meie riigis nagu ka mujal on oma ülesanded täita. Millised just, on jällegi parlamendi ja valitsuse tasemel otsustada, mitte meil siin all."

Visiit mereväebaasi Miinisadamasa saati ette võetud tegelikult ajendatuna jaanuari teisest nädalast seal toimunud naftareostusest. Norra firma "NEWT" türipides töomehi oli sadamas ringi liikumas juba hilissügisel ning baasi rahvas lootis juba paar kuud, et kohe-kohe läheb põhjavajunud vrakkide töstmiseks ja sadama puhastamiseks. Sest vrakid on vaja üles tõsta selleks, et vältida naftareostust sadamas. Osa põhjavajunud laevu on naftat välja ajanud juba vähemasti üle aasta, kuid kuna sadam võeti üle alles 1994. a. septembris, ei hoolinud seni keegi. Tööde tegemiseks on kaitseministeerium (nemad on sadamas ja mereväebaasis peremehed) sõlminud lepingu "NEWT-iga", kes samasugust tööd teki ka Paldiski Põhjasadamasa. Tuleb meelde, et ka seal oli firmal mingisugused probleemid, aga saadi hakkama. Nüüd on "NEWT" Miinisadamasa, vanarauaõitkamine käib ja lubadusi antakse. Mereväebaasis ollakse kõige rohkem pahased nende tähtsate lubaduste pärast. Vastavalt plaanile oleks esimene laev tulnud üles tõsta juba vähemalt oktoobris, et siis iga

kuu ühega hakkama saada ja 1995. aasta lõpuks kõik tosinajagu ära koristada. Nii aga ei ole läinud.

Lisaks sellele, et esimese töstetava laeva, endise allveelaevahävitatja töstmine alles jaanuaril algul teoks sai, eiras firma täiesti nõudeid, mis sadama haldajad talle esitasid keskkonnareostuse ärahoidmiseks. See oleks eeldatud tehtava töö ajaks poontöket kasutamist. Nüüd aga lagunes töstmise ajal laeva kere ja õlisegune vesi pumbati täie vaardiga üle parda. Alles patrullkäigul rannavalvelaev avastas juba Tallinna lahele jõudnud naftalaigu. Muidugi kulus siis "teatud aeg meetmete võtmiseks".

Nii tulebki pähe siitvõetud mõte, et vältimaks pikemaajalist aeglust sadamaaatoriumi reostamist on firma tegevuse eesmärgiks see reostus "teostada kiiresti ja korraga, nii kui üks laev tõsta, nii kogu õlisodi ka vette lasta".

Ometi on sadamavärvate sulgemine poontökega Miinisadamasa üsna hõlbus. See takistaks vähemalt nafta pääsemise Tallinna lahele ning võimaldaks mingilgi

määral sadamas koristamist. Nüüd oli nädalapäevad peale õnnetust sadamas veel ilus värviline kile peal ning mereväelaste kena väike "Mardus", värvitud ja puha, suure venna "Leopardi" selja taga naftasodis kõikumamas.

Norra firma kavatses siin ilmselt pikemaks kanda kinnitada, sest juttu on olnud ruumide saamisest vähemalt viieks aastaks. Aeglase tempoga Eestis laevavrakke tõsta ning vanarauaks lõigata annab ilmselt tõesti mitu aastat. Eriti kui tegutsetakse ilma konkurentideta ning võib-olla ka mitte kõige parema lepinguga. Tööd teevad aga mehed, kelle näojoontest tunnend ära põlise sadama-proletariaadi, ja neilt isamaa teenimist ausalt loota on veel vara, kui üldse.

Mis mereväebaasi puutub, siis seal on oma baasivalveühik, kes territooriumil silma peal hoiab. Kui kõigest kasvu-raskustest ükskord üle saadakse, alates raha- ja lõpetades arupuudusest (mis Eesti jaoks tähendab ka relva-aga ümberkäimise kultuuri), võiks seal korralikud merejalaväelased välja õpetada. Mis sest, et meil ainult kaitseministeerium on.

Miinisadamasa kolhas (valdaja loal) ja tegi lähelepanekuid

Reet Naber

Riigilaevade küsimus ei ole aktuaalne ainult praegu

letornide varustamine. Need ülesanded nõuavad laevadelt väga väikesi ja lihtsaid seadeldisi ja seetõttu võivad neid ülesandeid täiesti tõhusalt täita ka sõjalaevad, kusjuures eriti sobivad oma väikese süvise tõttu traalerid ja miiniveeskajad. Võime täie kindlusega öelda, et üle 50% Veeteede talituse laevade ülesandest on niisugused, mida ilma igasuguse takistuse võivad teostada ka sõjalaevad. Mis puutub aga Piirivalve laevade ülesandesse, siis on need täiesti vastavad sõjaaegsele valvelaevade ülesandele ja seega kõige paremini teostatavad sõjalaevade poolt.

Tähendab, ka meie võiksime oma Veeteede talituse ja Piirivalve ülesannete täitmiseks soetada sõjalaevad, tugevdades seega tunduvalt meie sõjalaevastikku ja üldist riigikaitset.

/.../ Veeteede talituse direktori iseäranis heatahtliku suhtumise tõttu meie merekaitse küsimustesse on /.../ uute laevade juures arvestatud ka küll meie merekaitse vajadusi, kuid see on siiski tehtud alles teises järjekorras. Seetõttu ei oma ka need laevad puht sõjalaevadena väärtust. Selline olukord on ka loomulik, sest ei või ju Veeteede talituse direktor järsku hakata endale ehitama sõjalaevu. /.../

Täiesti sarnane on asi ka Piirivalve laevadega. Ei teeks Piirivalve teenistusele mingit takistust, kui ta oma valve-

teenistuses ehk rajooni paa-tidena kasutaks mootorpaate, mis on ehitatud allveelaevade hävitajaiks, mootor-traalereiks või muuks. /.../

Näib, et ainukeseks takistuseks siin on küll vastava korralduse ehk määruse puudus. Kui korra riigivõimu poolt määratakse, et riiklike merenduse ala ülesannete täitmiseks võib ehitada ainult sõjalaevu, siis on ka asutiste juhtidel kergem, sest on vajalik valida meie sõjalaevastiku täiendamise programmist ainult ülesandele kõige sobivam laev.

Ei taha salata, et nii talitades läheb näiteks Piirivalve mootorpaat kallimaks maksma kui tavaliselt. /.../ veel suuremaks läheb kulu, kui soetada nii Merejõudude kui ka Veeteede talitusele ja Piirivalvele erinevad ja ainult üheks määratud tegevuseks kõlblikud laevastikud.

/.../ Üldiselt merekaitse seisukohalt on muidugi kõige otstarbekohasem, kui laevad kuuluvad ka juba rahualajal sõjalaevastiku koosseisu /.../ Veeteede talituse ja Piirivalve seisukohalt on aga otstarbekohasem, kui neile vajalised laevad kuuluksid järele nende koosseisu, sest siis on kõige paremini tagatud laevade isikulise koosseisu kohanemine ülesannetega. /.../ Otsustajaks siin peab olema rahaline küsimus ja kelle koosseisu laevade järelevalve, korrahoid, varustamine ja muud kalda-asutistega seoses olevad tar-

vidused nõuavad riigilt vähem kulu, selle koosseisu peaksid ka laevad alaliselt kuuluma. /.../ Peale /.../ puhtsõjaliste teadmiste ja oskuste andmise peab aga iga sõjalaevastiku ohvitser omama meremehelikkust ja tundma hästi meie ranniku sõiduvett. Meremehelikkust on vaja selleks, et meri ei muutuks sõjalaeva ohvitserkonnale võõraks elemendiks /.../ Teiste sõnadega, iga sõjalaevastiku ohvitser peab end merel tundma täiesti kodus.

/.../ täpne rannavete tundmine on küll äärmiselt tähtis, kuid kahjuks ei suudeta siin palju ära teha. Tarvilisi kogemusi saab siin ainult liikudes järjekindlalt ja tihti rannavetes, nii et need niioelda "pähe kuluvad". Säärane rannavete "pähkelutamine" nõuab aga palju raha, sest selleks peaksid sõjalaevad läbisõidetavate miilide arvu suurendama mitmekordselt. Igatahes praegu on olukord selline, et paljud meie sõjalaevastiku ohvitseridest ei ole kunagi käinud nii mitmes meie rannas lahes ja vähemas sadamas.

Piirivalve vahilaev on kõige parem abinõu meremehelikkuse omandamiseks /.../ Ka annab teenistus Piirivalve vahilaeval palju kogemusi valveteenistuse alal ja samuti tuleb sel laeval vahetpidamata liikuda meie rannavetes /.../

Teenistusest Piirivalve va-

hilaeval on aga palju tähtsam teenistus Veeteede talituse meremärkide panijatel. Meremärkide panijal laeval tuleb iga aasta läbi sõita kogu meie rannik ja sel laeval tuleb liikuda kõigi madalikkude ümber, pealegi veel olukorras, kus meremärgid puuduvad. /.../ On siis selge, et mõni nädal teenistust meremärke asetaval laeval annab rannavete tundmiseks rohkem õpiseid, kui seda suudetakse saavutada mitmeaastase teenistusega sõjalaeval. On täiesti lubamata kui sarnased võimalused meie sõjalaevastiku ohvitserkonna ettevalmistamises jäetakse ka tulevikus kasutamata.

/.../ Kokku võttes võime öelda, et saame kaunis tunduvalt tõsta meie merekaitse tugevust ka ilma riigi väljaminekuid erilisel suurendamata. Et asi seni paistab olevat nihkunud suunda, kus meil on tekkinud kolm üks-teisele pea täieliselt võrast ja erinevat laevastikku, ei ole olnud ei Veeteede talituse ega ka Piirivalve juhtidest.

Kapten-major J. Santpank
«Kõik riigile kuuluvad laevad meie merekaitse töösse» — «Merendus» nr. 1. 1939

Toimetusest. Saanud valitsuse 23. veebruaril otsusest teada, kuidas üks relvastatud struktuur osa tsiviilohvitseridest laevastikust alla neelama hakkab, leidis Reet Naber juhtumisi 56 aasta taguse teksti, millest loeme, kuidas sõjalaevastik üldse kõiki ülejäänuid omaks pidada tahtis. Ei ole midagi uut siin päikese all.

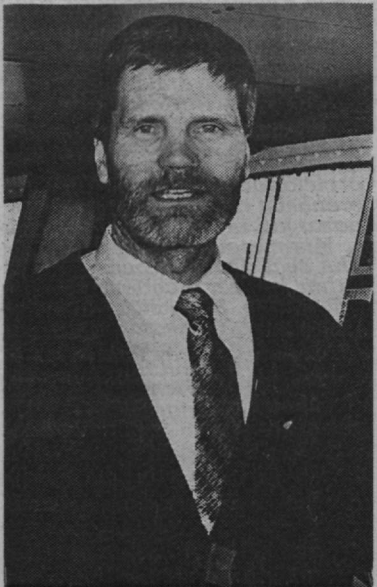
Pühadekingiks magus uni

Kahe pere koer

Viimasel ajal võib Helsinki Läänesadamasa kohata mitut Eesti ro-ro-tüüpi laeva ühekorraga, näiteks vabariigi aastapäeval seisid seal lähestikku kujultki üsna sarnased "Donata" ja "Transtestonia", lisaks "Elblag" Poola lipu all.

"Donata" sai hiljaegu liisatulesande asendada liinilt võetud "Ambassadori" autotekki. Nii sõidetakse nüüd kord nädalas Helsinki kaudu Travemündesse, ülejäänud päevadel aga hommikul Helsinki ja õhtuks tagasi. Sama laadi laev "Transtestonia" oli sisustatud kogu kaubalaeva mõeldava õdususega. Selle kõrval jättis "Donata", muidu üsna sarnane, kuigi pikem laev, mõnevõrra kõleda mulje.

"Ajutine asi, ega siia taheta enam raha sisse matta," ütles selle kohta kapten Juhan Liiv. "Donata" (ex "Silvia" — "Coastal Trader" — "Misana" — "Feeder-team" — "Saga Skane") on ehitatud 1972. aastal Nystadis, nüüd aga võetud rendile hoopis Itaaliast. Poole aasta pärast lõpeb rendiaeg, seetõttu pole



Kapten Juhan Liiv: "Mida raskem, seda paremini tuleb heal lootsil manööver."

Eesti Merelaevandusel muidugi mõtet suuremaid ümberhitusi ette võtta. 12 autojuhti, kellele laeval kohta jätkub, elavad üsna askeetlikes kajuteis, kuid saavad peale telerivaatamise aega veeta ka ootamatult mõnusal baarisohval, mõistlike hindadega pealegi.

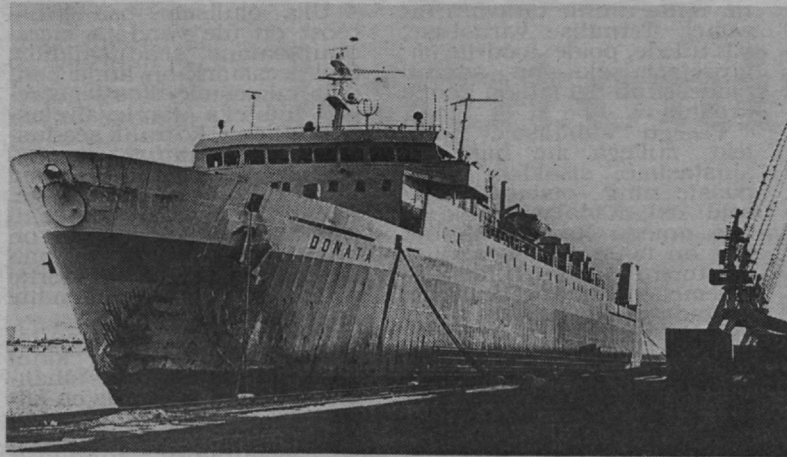
Kahe pere omad ollakse ka seetõttu, et hiljaegu andis Eesti Merelaevandus laeva "Eminrele" opereerida.

Järeלקäru

Jaauanuaris parajalt täislastis olnud laeval imestati veebruaris, kuhu küll autod jäänud on. Pühadekingiks oli autosid vaid poolel peatekil ja riigipüha hommikul võeti reis ette üksnes kahe autoga. Selgus tuli Helsinki välja sõites. Samal kellajal, kui "Donata" Läänesadamasa otsad andis, väljus Lõunasadamast "Vana Tallinn"; ka Tallinna saabuti samal ajal. Nii oli uhke reisilaeva kiiluvees sõites aega mõelda, mis see küll võiks olla, mis autojuhi reisilaevalt, kus uhke rootsi laud, baarid ja poed, peaks kutsuma kaubalaevale, kus igavam aega täita.

Parim pühadeking

Vabariigi aastapäeva peeti "Donatal" käsu korras ja omaalgatuslikult. Pühadekingiks aega hilisõhtul nõudis



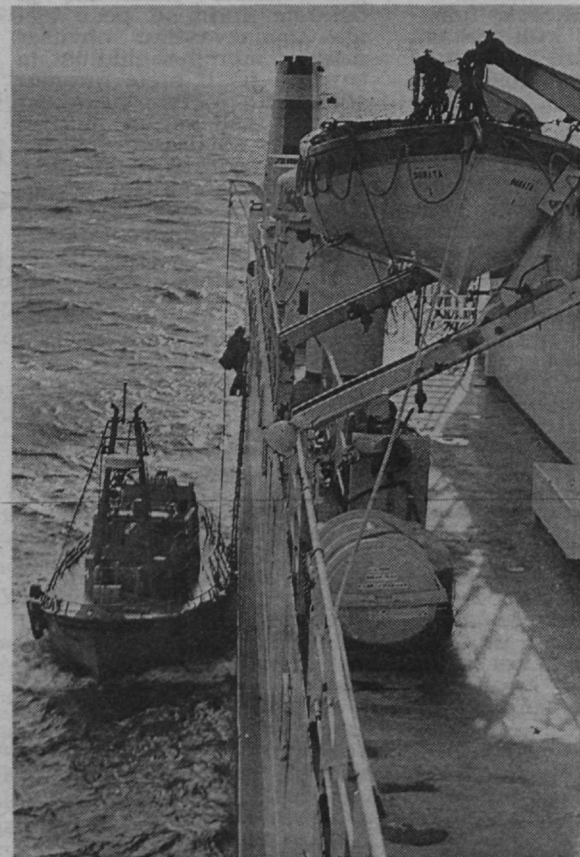
➔ Üks harilik ro-ro-tüüpi laev, ➔ põhitöökäsi autosid peale-maha veeretada.

riik hr. Lüdemanni häälega Tallinna sadamajärelevalvest, et hommikul kell 7.45 olgu lipud-vimplid üleval — lubas tulla kontrollima. Otis siis pootsman südaöö vimplid valmis — tore oli kujutleda, kuidas samasuguses päikesesäras, nagu pühadekingiks oli olnud, lippude lehvides Helsinki sõidetakse. Paraku sadas aastapäeval nii vihma kui lörtsi, nii et sorgus vimpleil palju imetlejaid polnud.

Pärastlõunaks pakuti paremat sorti mahla ja laeval küpsetatud kringlit. Kõige parema pühadekingi, mis kogu laevaperet südamest rõõmustas, tõi sinna juurde aga "Tallink Oy" agent Veikko Laukkanen. Ta teatas, et järgmise hommiku Travemünde-teel pole vaja Helsinki läbi sõita, sest sealsed autod võib juba samal õhtul peale laadida. See tähendas aga üht harilikul kombel kois veedetud ööd. Muidu oleks pärast südaöö autod maha laaditud, et kohe uued peale võtta ja õösel kell neli teele asuda. Sel puhul, tavallise sõiduplaani järgi, tuleb paljudel see öö vahele jätta.

Ka meremehed on Eesti kodanikud

Viis aastat tagasi, 24. veebruaril 1990 valiti Eesti Kongressi. Tol ajal oli võimalus vaadata, kuidas "Kristjan Palusalul" sõitnud 8 Eesti kodanikku valimistes osale-



"Donata" kõrgele pardale on lootsil raske ronida.

võiks valida ja kelle poolt kuidagi ei tohiks hääletada, tuligi see arvamus omateada jätta. Sest valimisseadus lubas valida üksnes alalises elukohas. Aga need, kes eelvalimise päeval kell 10–19 või valimispäeval kell 9–20 kodunt eemal, valima ei pääsenud. Hoolimata sellest, et oldi alalisest elukohast paaritunnise sõidu kaugusel ja õõbiti Tallinna sadamas. Valimisseadusse polnud meremehed mahtunud — ju ei tulnud kellelgi, kes selle peale mõtlema pidanuks, õigel ajal meelde. Nii jäi valimata mitte üksnes "Donata" meremeestel — häbiks senisele Riigikogule.



da ei saanud. Vähe sellest, nad ei saanud Leningradis viibides isegi valimistulemustest teada.

Nüüd tundub too viie aasta tagune aeg paljudele nii kaugena, et raskusi on isegi tolle päeva meenutamiseks. Baaridaam Mari igatahes mäletas, et oli tol ajal "Georg Otsal" tööl, seal ei saanud jutugi olla valima minekust. Kolmas tüürimees, kes samal aastal vene keeles Tallinna Merekooli lõpetas, oli mõistagi tol ajal samuti hoopis teistsuguses ja —meelses õhkkonnas. Marssis esimestel kursustel lipumehe saatel kolonnis kooli ja "ekipaazi" vahet ning andis igavese tule juures töötuse rodinat teenida.

Ent kui Nõukogude Liit püüdis vähemalt muljet jätta, et kõigil tema kodanikel on võrdsed õigused hääletamas käia, siis Eesti Vabariik on merel töötavad kodanikud sootuks unustanud. Hoolimata sellest, et meremehed isekeskis aru pidasid, keda



Ei mingit valimist, jääb üle käsi laiutada. (Vasakult) roolimadrus Kalle Puide, vanemtüürimees Aarne Rillo ja kapten Juhan Liiv.

Lootsid ja õpilased

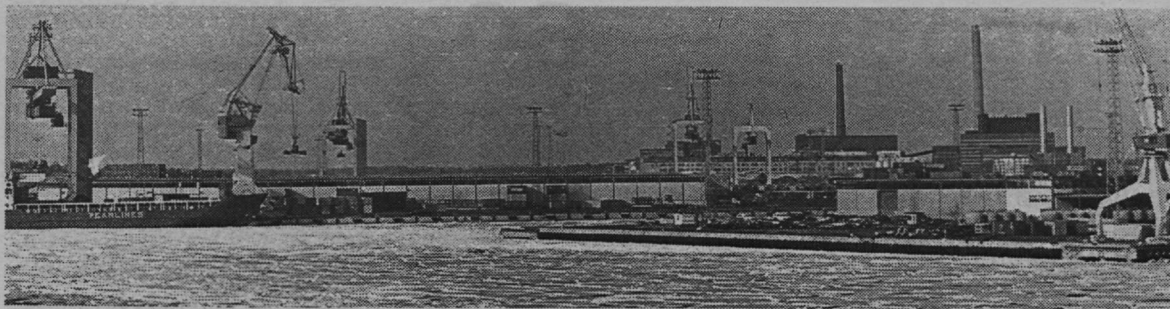
"Donata" kapten Juhan Liiv töötas varem "Estonia"

musel radarijaama töö kohta, et radar on suurepärane ja operaatorid samuti head. Vaid üks pidi ülearu jutukas olema. Operaatoreile on aga peale pandud ülemäärane lootsidispetseri töökohtus. Agentide ja lootsidega suhtlemine kallutab tähelepanu kõrvale peamiselt — mere-sõidohutuse jälgimiselt.

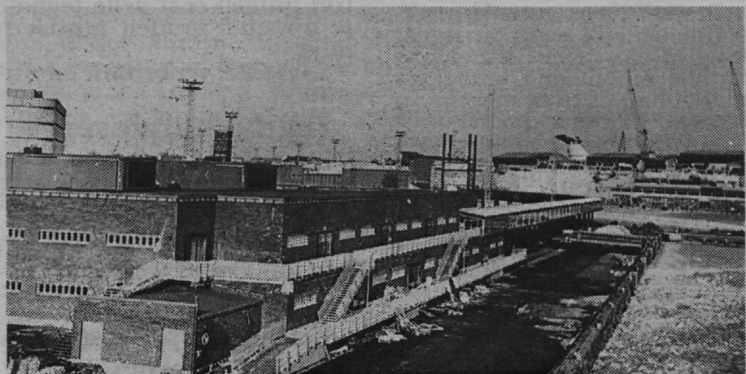
Järgmisel õhtul astus laevale uue lootsi. Tutvustas end Antsunaga ja teatas, et ees ootab väheeldane lumepägi. Oligi nii. Liinituled kadusid äkki silmist ja mõnd aega oli vaevu laeva ninagi näha. Ent enne sadamasse sissesõitu sai see mööda. Tollest lootsist oli loots Liiv muidugi märksa kogenum, aga paraku — lootsieksamit sooritamata ei tohtinud kapten Liiv omapead sadamasse sõita. Nii pidigi ta märtsi algul eksami uuesti andma.

Loodetavasti õnnestus Juhan Liivil tõestada, et oskab Tallinna sadamasse sõita. Ise õhutas ta vanemtüürimeest kaptenidiplomit taotlema, mis tähendab tõenäoliselt sellelt laevalt lahkumist. Paraku seisnebki meremeeste karjäär seesugustes lahkumises ja uuesti kohtumises. Mõistõttu pole imelik ei see, et "Donatal" võis kohata mitut varem mõnel teisel laeval töötanud tuttavat ega seegi, kui edaspidi võib neid, keda "Donatal" kohatud, näha mõnes teises laevas tööl.

Madli Vitismann



Eestlased nurga taha



Reisiterminaal hakkab ilmet võtma

Paaril viimasel aastal on Helsingi Lõunasadam välja näinud kui Tallinna sadama filiaal. Keset päeva võis seal sõltuvalt sõiduplaanist näha peale ühe "Silja" ja ühe-kahe "Vikingi" kaht-kolme "Tallinki" laeva, lisaks soojemal aastaajal tiiburlaevu. Kõik paikad said täis ja yltuse kirjaga "Tallinki" firmamärk mõlemal pool presidendilossi õige mitu korda silme ette.

Reisijaid meelitas aga ilmast hoolimata tekile möödasõit Suomenlinnast ja väiksematest kaljusaarekestest ning esmakordselt tulijaile oli huvitav ehtne põhjamaa graniitkalju otse sadamahoone vastas. Ka kesklinn on mööda mereäärt käeulatuses, eksimist polnud karta. Mööda Esplanadi Mannerheimi teele, seal-samas lähedal on bussi- ja raudteejaam.

Tallinna-liiklus läks aga nii tihedaks, et sellele otsustati rohkem ruumi teha. Lää-

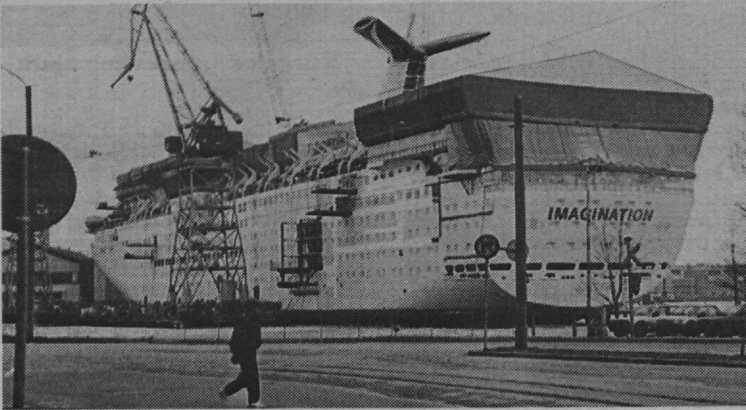
nesadamas on valmimas uus reisiterminaal hiigelpikkade klaaskorridoridega. Seal on üldse viimasel ajal palju juurde ehitatud: sadama kõrvale on kerkinud hulk uusi elumaju, sadamas endas suur tollihoone, on valminud parkimis- ja laoplatse. Maikuus loodetakse Eesti reisilaevu juba uues kohas vastu võtta. Selle juurde käib jutt, et kesklinn on sama lähedal ja sadamasse hakkavad sõitma mugavad bussid.

Tõsi, kesklinn on kaardi järgi tõesti sama lähedal, ainult mitte nii lihtsasti leitav. Bussi pealt püüab keskmine eestlane arvatavasti kokku hoida ja kui vähegi suudab, käib jala. Praegu aga tundub, et ta satub laevalt tulles siiski mitte kesklinna-, vaid tööstuslinnaosa miljöösse. Suurem jagu Läänesadamast on ikkagi kaubasadam kraanade, ladude ja tõstukitega, vastas aga laevatehas.

Siiski, midagi on ka Läänesadamast vaadata, mida mujal ei näe. Ilmet hakkab võtma ookeanihiiglane "Imagination", valge värv juba särab laevaküljel. Kui arvestada, et viimasel aastal on sealsamas näha olnud sama



Laevalt tulija satub tööstusmiljöösse



Läänesadama vaatamisväärsus — ookeanihiiglane «Imagination»

seeria laevu "Ecstasy" ja "Fashination", on loota, et ehk näeb veelgi. Nii suur laev, mida peab kolme kvartali kauguselt pildistama, et fotoaparaadi pildiaknasse ära mahuks, on vaatamisväärsus, mida tasub teisest sadamastki vaatama tulla — Tallinnas nii suurt laeva juba ei näe. Kel tahtmist, võib lähemalt uurida ka järjekordset vaatamiseks välja pakutud Vene allveelaeva.

Oluline on vist siiski see, et Lõunasadamast kaob "Tallinki" kaubamärk. Sinna jäävad aga "Silja Line'i" ja "Viking Line'i" laevad. Ja see, kes kord juba harjunud sadamasse läinud, ei mõtle ümber ega lähe enam teise. Tihenevas konkurents Tallinn—Helsinki liinil pole aga seegi tähtsusetu.

Madli Vitismann

Hüljes jää peal magamas

Kevade oli käes ja uus paat kivitoas pooleli. Saagimist-hööveldamist nii, et jääb või üle — lauapanemine oli pooleli. Uue laua külgepassimine oli just käsil, kui unustupoeg Evald tuli väikesest uksest sisse, ja kohe seletama: "Nägin, et hüljes on jää peal magamas — Kammilaneemest Randvere suunas nii umbes kilomeeter rannast ära!" Evald oli kange merelinnu- ja hülgejahihuviga noormees.

Seadsin siis kiirelt püügile minemist: esiteks tang (roomamiseks pikk suusk kõhu alla), teiseks vari, s.o. valge riie 0,5x1 m, mis seati raamistikuga ette tangu otsa peale, kusjuures selle keskel oli vaatamise ja püssilaskmise jaoks auk. Roomasin tasa-tasa hülgele lähemale. Olin juba lasumaal, s.o. umbes 125 sammu kaugusel, hüljes aga muudkui magab, ei tõsta ringi vaatamiseks peadki. Aga kui pead ei näe, siis ei tea, kuhu lasta. Kiiker oli kaasas, vaatasin siis sellega. Järsku näen kohkumiselega, et hüljel paistavad selgelt nahast säarikute kontsaraua kõverikud!

See pidi olema haige või

kogunisti surnud mees. Võtsime siis tõukekelgud ja saime ligemale meetrilausest jääpraost üle. Tundsin kohe mehe ära, oli Prangli, nimeks Kosudar. Kunstliku hingamise tegemine ei aidanud midagi. Mees oli surnud mis surnud, võib-olla juba paar tundi. Panime siis surnud mehe tõukekelgule istuma ja viisime ta Kaguotsa

õuekambrisse — sinna oli kõige lähem minna.

Hommikul oli Aksi Loodetsa ja Prangli vahel sula vesi, nii et sain eistukiga sõuda surnu omastele teadet viima.

Nädal hiljem tuli mu töötuppa Viimsi, Prangli ja Aksi piirkonna konstaabel, et koostada mehe surmaakt, küsida mu arvamist surma

põhjuste kohta. Teadsin, et Kosudar tuli Kaberneemest, kus oli jäänooda vedajaks osameheks, saades kahe-teistkümnenda osa noodapüügi tulust. Sealne noodajäa aga purunes ja noodamees oli teel tagasi koju. Ta oli 16—17 km kõndinud, millal mees viimati sõi — ei tea, jõud lõppes. Aksi ta ei pääsenud, sest jääpragu oli vahel. Niimoodi suri see õnetu noormees.

Harald Aksberg



Kodumaa teenistuses

Talvisel pimedal ajal on rohkem aega raamat pihku võtta ja lugeda. Uks paslik kirjatöö on "Olioni"-kirjastuse välja antud Eduard von Dellingshausen'i "Kodumaa teenistuses".

Eduard Julius Alexander von Dellingshausen (1863—1939) oli Eestimaa Rüütelkonna peamees aastail 1902—1918, seega Põhja-Eesti aadlikorporatsiooni fäitvõimu juht väga keerulisel ajal. Tema mälestusteraamatust leiab teadasaamisväärsust väga palju. Nii üldajaloolist kui ka merendusloolist. Kõigile tuntud "Eestist pärit baltisaksa meresõitjad-maadeuurijad" (Krusenstern, Kotzebue jt.) ei ole tulnud tühjalt kohalt, ja pärast neid on samuti olnud palju baltisakslasi, kes merendusega seotud on olnud.

Huvitavalt on selles raamatus selgitatud baltisakslaste rahvustunde olemust, nende suhteid eestlaste ja venelastega, omamoodi vaated on antud nii 1905. aasta revolutsioonile kui ka Eesti iseseisvumislükkumisele. Kõik see erineb nii nõukogude kui ka eestikesksest ajalookäsitlusest, kuid on väärt teada. Lihtne ja kergestiloetav see raamat just pole, sest kirja on pandud faktidel põhinev ja läbianalüüsitud materjal, erinev tavalisest "rohi oli rohelisem ning lumi valgem" — stillis noorepõlveteelusest. Tsaarivalitsuse poliitika käsitlus venenab veelkord, et pole midagi uut siin päikese all, vene võim ja ta tegutsemisviisid jäävad aina samaks. Kuigi Eduard von Dellingshausen oli tegev peamiselt põllumehe ning poliitiku, on ta kirja pannud nii mõndagi huvitavat merendusest ning sadamatest. Eelkõige Käsmuga seonduvast, sest see oli üks perekonnale kuuluvatest mõisatest, mida autor paistab eriti armastanud olevat.

"Meie maja asus poolsaare tipus, mis jäi Eestimaa põhjapõhja ranniku kahe lahe, Müngälähe (praegu Eru laht), saanud oma nime keskajal rannal asunud kloostri järgi, ja Käsmu lahe vahele. Tihedast sügavast ja pimedast metsast viis tee meie otse mererannal oleva villa juurde. Järsult pilgule avanenud ääretu avameri tundus olevat lõpmatu, igavene.

Hiljem, 1885. aastal, avati Käsmus merekool, ka sel puhul aitas isa talupoegi. Ta aitas neil valitsuselt selleks loa taotleda, andis kooli käsitlusse tasuta maa ja eraldas küttematerjali. Vajadus niisuguse kooli järgi kasvas välja sellest, et meie küla talupojad oskasid ehitada häid ja väärtuslikke laevu, mille juhtimine nõudis suuremaid merealaseid teadmisi. Selles aitas minu isa oma talupoegi eriti palju. Ta andis intelliigentsematele rentnikele avansina raha, et anda neile võimalus osta Soomes ehitatud purjelaevu, mis olid tunduvalt üle nende endi primitiivsetest, ainult ühe mastiga ja ühe nelinurkse purjega varustatud paatidest. Nende laevad ei saanud laveerida vastutuult, samal ajal kui uute sõdukitega võis igasuguse tuulega ankru hõlvata. Kaks esimest laeva nimetati minu ema ja kolge vanema õe järgi "Adina" ja "Käsmu Anna". Need sõdukid, mille osanik oli ka minu isa, tegelesid peamiselt meie metsas langetatud puude ja meie tellisehase telliste vedamisega Tallinna. Hiljem tegid käsmulased ka kaugemaid sõite ja neil oli kaalukas osa eesti rannalaevanduses. Eeskuju oli nakkav — mõne aasta pärast oli Käsmus igal suurema talukoha rentnikul täiustatud purjekas; selle tagajärjeks oli külarahva heaolu pidev tõus."

Palju on lugeda merekindlustuste plaanidest, visiitidest ja ka muust merenduslikust.

Luges Reet Naber

(Algus 1. lk.)

Meremuuseum — 60

kis muuseumi juurde ookeanide-teemaliste näituste koostamise käigus ja on olnud abiks uute materjalide kogumisel. Ka klubi välisliikmel Ivo Meisneril on selles oluline osa. Seekordsel näitusel on viimasel ajal tulnud

paadipögenike teemat. Kolmas võimalik etapp on 40. aastate lõpp — 50-ndate algus, kui Rootsist ja üldse Euroopast sai teoks eestlaste järgmine laevadega väljarän-

nüüdseks samuti ümber tehtud. Juubeliks sai valmis ka muuseumi ja selle filiaale lühidalt tutvustav voldik, kus muu hulgas kirjas ka teade

oma kohviku

avamisest. Juba suvel muuseumi hoovis tegutsenud ameerika seltskond on muuseumi ametikäigu eeskoja kenaks istumispaigaks teinud, kus nii omad inimesed, muuseumikülastajad kui muidu vanalinnas kondajad saavad jalga puhata ja üksteist pöske pista. Kõõgiruum oleval igatahes vägev ehitatud. Juubeli ajal oli päris-avamine veel ees, aga juubeldajaid pärast "Karja Keldris" peetud väikest vastuvõttu juba teenindati. Iga hää jook maksnud sel puhul täpselt 10 krooni.

Head soovid

õeldi muuseumirahvale esimesel konverentsipäeval. Tervitajaid oli nõnda palju, et tööpäev ettenähtust oluliselt

.../ ** Ajaloomuuseum: pannede Pika tänava otsa kinni ja hakkame meie tänavat pidi kõndijailt üheskoos piletiraha võtma! ** Hiiumaa muuseum: pole ilusamat lille kui purjelaev. ** Vabaõhumuuseum: töime teile kala-korvi ja ühe leebe heeringa, mis sobib homme väga hästi. ** Energeetikamuuseum: meie oleme kõige noorem muuseum ja asume teile hästi lähedal ning käime teilt õpetusi küsimas. ** Tervishoiumuuseum: soovime, et teil mingeid haigusi, ja eriti merehaigust ei oleks.

Teatri- ja muusikamuuseum aga tõi oma varudest kingituseks ühe väheldase kandle moodi pilli, millel ka mängima ja ilusat merelaulu laulma hakkas. Mida terve saal hetkekski ebalemata asus kaasa laulma. Vaat' niisugune pidu oli.

Aga räägiti ka üks

hoopis teist sorti lugu.



Nurgake mereväe ajalugu.

pikemaks venis. Juhtivad ametiasutused, kolleegid-muuseumid Hiiumaa ja Võrumaani ja igasugused muud sõbrad-tuttavad ütlesid palju tähtsat ja ilusat, muuseumis ka järgmisi asju.

Kultuuri- ja haridusministeerium: meremuuseum jäädvustab seda, mis meri andnud, ja mida võtnud. ** Muinsuskaitse amet: mere-mehel on 60 aastat paras meheiga — tema elu siis alles algab, sest ta jääb maale ja saab lõpuks igasuguseid hüvitavaid asju teha. ** Tallinna sadam: muuseum, otsi meie sünnipäev ka üles! ** Mereturismi Assotsiatsioon: kaptenidirektor Ants Pärna



Kuulajaid täis saalis esineb magister Juhan Kreem.

dokumente, esemeid ja fotosid. Vitriinis on unikaalseid originaaldokumente maailma kõige kuulsamatelt polaaruurijatelt. Huvitav on Teravmägede stend.

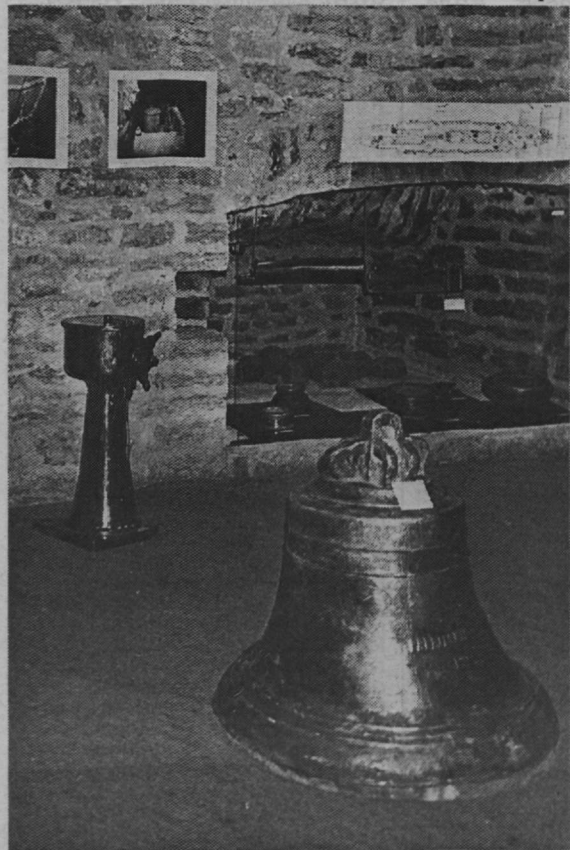
Leiumaterjali hukkunud laevadelt esitles Vello Mäss. Neid on näitusel "Hiiumadala" tulelaevalt, aurikult "Liisa" ja suurelt Vene sõjalaevalt, miiniristlejal "Jenissei". Viimane pärineb Esimese maailmasõja ajast ja selle uurimisega on vee all tegeldud paaril viimasel suvel. See on olnud väga kaunit ja hoolikalt sisustatud, sealt võiks tuua materjali, millega "Paksu Margareeta" keldrist pööninguni ära täita. Kõigi kolme puhul on tegemist suhteliselt moodsate laevadega, nii et otse allveearheoloogia alla see asi ei lähe, ütles Vello Mäss, tegemist on seekord rohkem lihtsalt muuseumi kogumistööga.

Näituse osast Eesti mere-mehed eksilis jutustas Tiit Einberg. See kogumistöö sai alguse alles 80. aastate lõpul, 90-ndate alguses, kui meie renomee väliseestlastele enam nii punane ei paistnud ja natuke rohkem usaldust oli tekkinud, nii et julgeti oma kogutud materjali ja arhiive siia saata, ütles Einberg. Välislippude all hakkasid Eesti laevad sõitma juba enne 1940. aastat. Eesti suure laevanduse integreerumine 1939.—1940. aastal Euroopa- ja maailmasüsteemi on asi, millest paraku vähe teatakse. Kõige rohkem on vast uuritud 1944. aasta

damise laine — Lõuna-Ameerikasse, Kanadasse, vist isegi Austraaliasse. Neljas teema on Eesti suurlaevandus — Eesti kaubalaevad välislippude all 40. aastatest 70-ndate lõpuni, niikaua kui see Eesti laevaomandus kestis. Esimest materjali on selle kohta praegu kaunis raske leida. Aga Inglismaal ja Rootsis on sellega mingil määral tegeldud. Eesti Mere-meeste Unioni, ühe Eesti laevanduse koordineerija arhiiv on säilinud ja osa sellest ka meremuuseumis.

Mereväe osa näitusel tutvustas Jaak Sammet. Eesti mereväematerjali ei saanud muidugi aastakümneid näidata ega ka kutsuda rahvast üles seda annetama, ütles ta. Aga 1992. aasta aprillis taastati Eesti Mereväelaste Kogu. Mehi tuli ajaleheüleskutse peale üllatavalt palju, üle kaheksakümne — tulid ja panid nõ. oma sõjaväepiletid lauale, umbes nagu mobilisatsiooni puhul. Mereväes valitsenud eriline kokkuhoidmise tunne lööb veel mitme aastakümne tagant välja: see on ainuke väeliik, kus käiakse koos r e a koosseisu tasemelgi. Need mehed on muuseumile annetanud sadu fotosid ja dokumente. Eriti väärtuslik on allveelaeva "Lembit" originaalvapp ja Eesti Merejõudude lipp. Näitusel on väljas ka olulist materjali, näiteks ühe mereväelase laulik.

Sõjaeelse Eesti Vabariigi ja hilisema aja merendust hõlmav ekspositsiooniosa on



Tulmenäituse allveearheoloogia osas on atraktiivsemad "Jenissei" kompassialus ja "Hiiumadala" udukell.



Näitusevitriini tutvustab polaarklubi liige Edgar Karofeld.

Liikvel olla keegi Halturins ühest naaberrigist, tegevusalalt pildimaalija. Nädal pärast "Estonia" hukku pakku-nud katastroofi kujutavat suurepoolset pilti müüa. Lähenedud selle ettepanekuga ka üsna kõrge(i)le riikliku(i)le asutus(tele). Olnud valmis tellimisel veel mitmesuguseid, kasvõi konkreetseid inimesi kujutavaid laevahukupilte maalima...

Selle loo valgusel on meremuuseumil hästi läinud — Halturins pole käinud. Hoopis "Estonia" laeva mudel on nüüdseks ka ametlikult üks muuseumi eksponaate. "Est-line" maksis algselt laeval endal välja panemiseks tellitud mudeli eest selle tegijale ja annetas mudeli muuseumile.

21. ja 22. veebruaril toimunud

teaduskonverents

läks väga hästi korda ja oli igati sisukas. Aga sellest me pikemalt ei räägi. Kõik ettekannetega esinenud on kirjaoskajad inimesed ja kui nad käsitletud teemadel meile artikleid pakuvad, avaldame neid hea meelega.

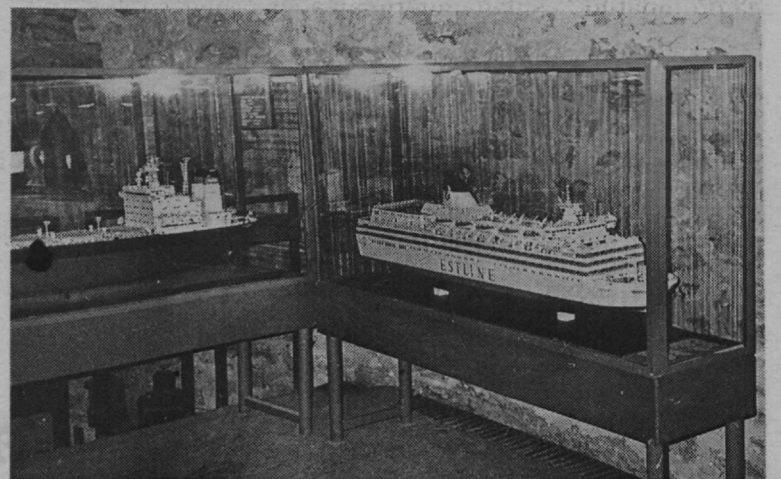
Konverentsi avakõne lõpus

tänas

Ants Pärna kõiki merendus- ja muuseumi asutusi, kes aidanud muuseumil materjalidest küljest püsti püsida; kõiki muuseumi juures töötavate arvukate klubide, ringide jne. liikmeid, kes vaimsema poole pealt toeks on ja materjali aitavad koguda; samuti ka oma töötajaid. Koguni niiviisi: "Suur aitäh teile selle pikaajalise ustvuse eest oma muuseumile."

Mari Vamba
Madli Vitismann

"Estonia" mudel on ekspositsioonis oma püsikohal, "Kristjan Palusalu" mudeli kõrval.



Saali poolt

Minu meelest on meremuuseum olnud see paik, kus kogu Nõukogude aja on Eesti merekultuuri säilitatud, hoolimata kõikvõimalikest kitsendustest, mis tollal kehtisid. Ja see kultuur on mingil määral ka elus hoitud, toetamaks neid inimesi, meremehi, kes traditsioone hinges kandsid. Kui algas Eesti Vabariigi merendustegevus, ei leidunud alustavat organisatsiooni, mis poleks oma esindajaid muuseumi nõu järele saatnud ja loomulikuks pidanud, et sealt saadakse tuge. Iseenesest mõisteta, TEIE ju peate teadma.

Tänavu tähistas muuseum juubelit esimest korda Eesti Vabariigis. Valmistas ette näitused, teaduskonverentsi. Külalisi on Eesti Meremuuseumi ettevõtmistel traditsiooniliselt palju, sest elu ise on näidanud, et mereasjandusest ei saa Eestimaad ette kujutada. (Isegi aastapäeva teleprogrammis oli mitu väga head merendussaadet.) Seda kõlavat nn. üldrahvalikku huvi oli meeldiv kogeda konverentsisaalis: kohal olid inimesed presidendilähikonnast, tervitama oli tulnud Riigikaitse Akadeemia rektor, ettekandeid kuulasid selle õppeasutuse mõned piirivalvekursandid algusest lõpuni ning tegid märkmeidki. Öhtul pidus paistis, et neist noortest ohvitserihakalistest kasvavad ilmselt intelligentseid ja kombekad Eesti ohvitserid. Nagu peakski olema. Miks just see silma hakkas? Aga sellepärast, et ei olnud ühtki Eesti Merehariduskeskuse kadetti. Mida me siis veel räägime kultuursete eesti meremeeste kasvatamisest.

Olen nõus, et see juft on nagu vanamooride sosistamine pärast matuseid, et kes oli kohal ja kes missuguse pärja tõi. Saan suurepäraselt aru, et paljud ei saa kohale tulla suure töökoormuse tõttu ja võib-olla oleks tasunud mõelda kasvõi üks ettekannete-päev laupäevale jätta.

Reet Naber

Ahvenamaa lugusid

Mööda maad

Kui peatuda külalissadamas, tekib tahtmine natuke ringi vaadata. Enamasti on võimalik laenutada ka jalgrattaid, aga kui vaatad neid Soome kaljuseid saari, kus tee läheb järsku üles ja alla ning iga teine paik paistab nii lähedal olevat, leiad, et üks jalgsirännak ei peaks konti murdma. Eriti kui poe ja restorani ja posti ja pangaga teise külalissadamani näitab teeviit vaid 4 kilomeetrit. Ilusa ilmaga päris mõnus jalutuskäik. Tee peal hakkad küll mõtlema, et me vist pole harjunud jalgrattaga sõitma ja ju neil on natuke paremad rattad ka, sest naaberpaatide rahvas sõidab enamasti mööda, lapsed-koerad ka rattale sättitud.

Karlby külalissadam mõne kilomeetri kaugusel oli uus ja suurema asula keskusega. Seal oli kobaras väikesi kalameestemaju (et mitte öelda hütte) ning keskpunktiks uus restorani ja muu meelelahutuse jaoks mõeldud hoone. Hiljem selgus, et see oli alles hiljaaegu ehitatud ja nüüdseks populaarseks muutunud. Seal kõrval ehmatas meie kõigegaharjunud seltskonna aga ära lastele mõeldud täispuhutav basseini. Vesi, milles lapsed ja ka mõned hoolitsevad emmed suplesid, oli nii ropu väljanägemisega, et meie omadest küll keegi sinna ronida poleks sõandanud, rääkimata oma lapse ujumalaskmisest.

Kõndisime saart mööda ning imestasime seejuures, kuidas needki vähesed inimesed, kes seal pidevalt elama pidid, end ära majandavad. Sest isegi need väikesed põlluharimist lubavad lapikesed, mis tee äärde jäid, olid enamasti söötis. Samas oli näha, et kes midagi haris, selle kuuri all ja kuuri taga oli niipalju erinevat tehnikat, et oleks jagunud meil parajale külale.

Parvlaevapeatuse juures lugesime läbi kogu kirjapandud info, sest jõudisime kohale vaikselt ajal, kui üks läinud ja järgmise tulekuni palju aega. Põhiline, mis meelde jäi, oli see, et iga masti reisijatele oli pakkuda soodustusi, üks tavaline ilma mingi muu liiklusvahendita rändaja saaks sõita aga ilma piletitä, õigemini tasuta.

Teine tore asi oli see, et selsamal väikesel saarel oli võimalus välja kutsuda ka takso. Firmsid oli kaks, seega ei mingit monopoli.

Puutusime kokku ka Põhjamaades kehtiva "Igameheõigusega". Mõtlesime, et läheme otse tagasi, aga seal see otse alati kõige lühem tee ei ole. Üle kaljude ja läbi nendevahelise mõnikord soise oru vantsides sattusime peaaegu ühe mehe õuele. Peni oli tige, pererahvas õnneks mitte, ja juhatas õige suuna kätte. Rehmasid vaid käega, et on juba tüdinenud neist, kes ikka ja jälle nende maa peale satuvad. Vabandasiime. Eraomanduses oleva maal, teedel ja jalgradadel võib igameheõiguse järgi (allemansrätten) ajutiselt viibida, mitte aga võõral õuel, põllul, niidul või metsaistanduses. Sama õigusega on lubatud kasutada ankrupaikadena magamiseks, puhkuseks või ujumiseks ka teisi saari, kus ei ole ametlikku külalissadamat, kui saar ei ole suletud inimtegevuseks. Ei ole lubatud teise pere sadamakai või koduõue alla või selle vahetusse lähedusse paadi kai äärde kinnitamine või ankrusse jäämine. Iseenesestki mõista tuleb lahkudes maa-ala võimalikult puutumatu maha jätta.

Igameheõigus ei ole seadusandluses määratletud. Seda enam tuleks seda tavaõigust arvestada, et endast delikaatne mulje jätta.

Reet Naber
Madli Vitismanni fotod

Paremat sorti külalissadam Karlby. N.õ. väljaarendatud infrastruktuuriga asula serval. Mõistagi kallima sadamamaksuga — öö maksab tervelt 20 marka rohkem.

Nisse kalakuuri tagune, taamal elumaja. Nisse püüab ja müüb kala. Keskmises määras jakkes uksele joonistus õue plaaniga ja õpetus: «Kui mind pole siin ja siin, siis olen ma seal.» Tagumise väikemaja uksele oli aga silt: «Siin elab Kaisa-Leena.»

Parvesadama vaikelu. Järgmine laev läheb paari tunni pärast. Naabruses asuvasse külalissadamasse paistab olevat pool kilomeetrit, aga mööda teed, nagu peab, 3-4 kilomeetrit.



Kogu sügise ja talve alguse takkapihta pole merelehel tõsielu sündmuste tõttu aega olnud kõnelda väljamõeldud asjust. Aga lauanurgale on merelisi ilukirjandusteoseid kogunenud selle ajaga päris miftu tükki. Osa neist on ilmunud eelmisel, osa koguni 1993. aastal. Et praegu on poeriitlid igat sorti raamatuid nii väga täis, siis võib ainult juhuslikult ja üldse mitte kohe pärast ilmumist pilk mereteemalisele loole pidama jääda. Aga ega sest midagi: kirjandus ei vanane. Kui see ikka on kirjandus.

Nobeli preemia laureaadi, kuulsate džunglilugude autori, inglise kirjaniku Rudyard Kiplingi "Vaprad meremehed" (1897) on seda kahtlemata. Teost võib tinglikult nimetada noorsooromaaniks, aga ei pruugi. Väikeseks ülbeaks rakatsiks kasvunud/kasvatatud viieteist-aastane Ameerika multimiljonäri võsu Harvey kukub ookeaniaurikult merre. Kalakuunari mehed korjavad ta üles. Edasi tuleb poisi inimeseks kasvamise lugu. See on tegelikult üllatav, sest enam ei juhtu õieti midagi peale töö koos kaluritega — ei mingeid nn. seiklusi. Ja just see meretegelikkus on huvitav; huvitavad on ka mehed sel laeval nimega "Siin me oleme" (!) ning toredad nende jutustatud tõsi- ning luiskellood ja üksteisele lauldud laulud.

Merelist ilukirjandust

Tagatipuks osutuvad ka poisi rikkad vanemad kenadeks inimesteks; isa on muidugi musternäide juhtumist "ajelehepoisist miljonäriks", ja poja muutumisega seetõttu eriti rahul. Ka selle peaaegu et sajand vana loo lõpp on otsekui tänapäeva Eesti jaoks kirjutet: Harvey suundub kõrget haridust omandama, et siis isa firmade seast laevandus üle võtta.

Tõlge on päris kenas keeles ja sisaldab lõputult mere- ning purjelaevaterminoloogiat. Ei tea aga kahjuks, kelle tõlge ja toimetamine. AS Kuldsulg viitab küll viisakalt kolmele varasemale väljaandele — 1914, 1932 ja 1954 (Toronto) —, aga ainuke tõlkija nimi esineb vaid 32. aasta väljaande juures. See on A. Hanko.

Kui Kiplingi teose pealkiri vihjab otsesõnu mereteemale ja aitab raamatut poeriitlil märgata, siis Rakvere mehe Aarne Biini "Tundmatu kunstniku maal" ei tee seda mitte. Ometi on seal aga peategelaseks kaugsõidukapten. Tegevuskohaks, tõsi küll, kõigest sisemaa väikelinn — ENSV-s. Aasta on parajasti niisugune, et mingit lootust veel ei ole, aga Brežnevi ajas-

tu lõpp on õhus — nii umbes 1982.

"Kitsas, kuid võimukalt esiletungiva nina- ja lõuajoonega nagu oli sel meremehel. Ta juuksed olid paari sentimeetri pikkused, mustad, mille hulgas arvutult halle — nagu okaskarv. Sirge, kaugele oimule ulatuv kulmujoon, ahaste huultega võimukas suu. Mitte poetiseeritud merehünt, vaid tõeline kinnipüütud ja loomaaia puuri suletud kiskja/.../ Mehe vidussilmis oli rahulolematuse, paljunäinud ja väsinud inimese aastatega kuhjunud muredest raske ja tüdinud vaade." Naised, mis te veel tahate! Muidugi sõlmubki noore tüdruku armulugu. Aga mitte ainult.

Mehe nimi on Matvei Sedrov, aga ise räägib puhtalt eesti keelt. Kasvas lastekodus. Loo käiguga saab teada, et ise on hoopis Mati, isa oli EW ohvitser, ema muidugi küüditatud ja saksa sõjaväes teeninud onu elab välismaal. Niigi on tal parajasti välisviisa ära võetud, sest endine naine on (ju vist merelaevanduse kaadrites) koputamas käinud, justkui oleks tütar soomlasega abiellunud. Mis ta veel niisuguse suguvõsaga peale hakkaks? Viisa-asi la-

heneb, mees jääb Matveiks. Viimane lause ütleb: "Aina näis talle, et ta ise murrab palja rinnaga teed läbi jäise mere."

Nojah. Aga tegelikult võib seda lühiromaani lugeda küll, kohati täitsa huvitav.

Meremehes autori Viljo Anslani järjekordse teose pealkiri "Triibulised kotkad" vihjab ka merelisele sisule, kui hästi järele mõelda. Nood triibulised kannavad muidugi telnjaškasid ja taovad oma väikesel külmutuslaeval — siinsamas, Balti mereks kutsutud veekogul — riigitöö kõrvalt muudkui ebaseaduslikku tursamakonservi teha, mille veel ebaseaduslikumast müügist hästi elavadi. Pootsman Künter Roosenhill, vahepeal 20 aastat Atlandil "suurte" peal sõitnud ja "pooled välismaad" läbi käinud mees, püüab selle allakäinud kamba mentaliteedile ja tegevusele vastu hakata, aga ei suuda. Aeg on muidugi üdini jäle ja sfagnantlik, ülemused ja muud asjamehed sead jne., jne. Miks Künter nüüd sellele kõigele kangesti vastu püüab hakata, vana salakütt ja salakaubavedaja, nagu ta on, ei saagi päris selgeks. Sest eelmises, kolm aastat

varem ilmunud romaanis "Konterbant" mõtleb ta aina nagu pea kõik teisedki mehed lausa imenippe välja, kuhu laevas äri eesmärgil hulgi sissetoodavat salakaupa peita. Siis on veel värviliste väljamaiste kilekottide buumi aeg.

Aga lugege ise — lugeda võib. Mina lugesin suvel mõlemat ja praegu ei mäleta hästi enam kumbagi. "Konterbant" jättis nagu parema mulje — mõjus üksjagu süüdimatute tegelastega kelmiromaanina. "Triibulistel kotkastel" on vist see viga, et jäi ilmutisega lihtsalt hiljaks: on meil siin tekkinud üks liik raamatuid, mis takkajärgi, täis musta masendust, seda nõukogude aega aina põhjavad ja põhjavad, aga huvitav lugeda ei ole ometi.

Rootsis elava Raimond Kolgi "Võrumaalt Stockholm. "Tuulisui" ja teised" pole otseselt ilukirjandus, ent siiski palju rohkem kirjandus kui väga suur hulk praegu eesti keeles ilmutavat. Merelehe seisukohast on eriti huvitav peatükk "Pögenemine", mis teadagi jutustab autori teest kodumaalt ära. Aga see ei ole eelkõige mitte ülemeresõidu välise, vaid inimese sisimate valikute tee kirjeldus. Muuseas on Kolgi teos väga sümpaatne ka hurraapatriotismi puudumise poolest. Lugege kindlasti.

Mari Vamba

NB!

Veeteede ametisse jõudis Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) meresõiduohutuse komitee (MSC) ringkiri, milles kirjas:

Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni meresõiduohutuse komitee pööras oma 64. istungjärgul tähelepanu juhtumele, kui laeval kasutatakse valesi õnnetuskoha tähistamise satelliitradaripõhise (EPIRB) kinnitusliine, kasutades neid poide kinnitamiseks laeva külge. Mittepuuvaid liine võivad kasutada päästetud ainult EPIRB-poide kinnitamiseks vees olevate päästeparvede ja -paatide ning inimeste külge.

Komitee soovitas asjassepuutuvail ametkondadel pöörata vajalikul määral tähelepanu EPIRB-poide liini mittekohasele kasutamisele.

Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni liikmesriikidel paluti pöörata oma meremeeste, laevaomanike ja teiste satelliitradaripõhise kasutamise puutuvate isikute tähelepanu sellele probleemile.

Eesti Veeteede Ameti
laevajuhtimise ja side osakond
Kaarel Aare

Uut õppekirjandust Eesti Merehariduskeskuses

Eestikeelse õppekirjanduse puudumise tõttu on Merehariduskeskuses tehtud töid selle lünga korvamiseks. Viimastel aastatel on keskuse kirjastusgrupp kirjastanud päris hulga kooli õppejõudude kirjutatud õpematerjali. Märkimisväärne on see, et rakendusliku kõrgkooli õppejõud on teinud koostööd vanade kõrgkoolidega. Tartu Ülikooli ja Eesti Merehariduskeskuse ühisväljaandena on 1994. aastal ilmunud K. Laigna ja H. Ohvri "Merefüüsika alused", mis mõeldud õppureile esimeseks tutvumiseks merefüüsikaga ning U. Veisman-

ni "Keskonna kaugsondeerimine. Meetodid ja vahendid". Professor Karl Laigna on koos geodeesiaainseneri V. Kalaga kirjutanud hüdrograafiaõpiku. Selle ja eelmise trükise väljaandmisega seotud kulutused on katnud Avatud Eesti Fond.

Inglise keele õppimiseks on keeltekatteedri väljaandel ilmunud Arvo Ojametsa koostatud "Practical English Grammar Exercises" I ja II ning "Reader" I ja II. Kaarduse alalt on lisaks "Välke inglise-eesti kalapüügi-tehnika sõnastik".

Trükist on tulnud ka

H. Arro, R. Otti ja H. Vilboki koostatud "Kvalitatiivse poolmikroanalüüsi juhend", H. Vilboki ja R. Otti "Mahtanalüüs. Praktiliste tööde metoodiline juhend" ja R. Vestmanni "Biokeemia. Loengukonspekt".

Reet Naber

Avaldame kaastunnet
Katrin Sepalaanele
EMA
surma puhul

«Meremehe» toimetis

Tallinna Merekooli lõpetanud kaptenite ühingu üldkoosolek

toimub 16. märtsil kell 15 Eesti Merehariduskeskuse meremajandusteaduskonna majas Luise 1a, aud. 15.

Päevakava:

1. Põhikirja arutelu ja kinnitamine
2. Juhatuse valimine
3. Tööplaani arutelu

«Meremehe» tellimine

Neile, kes pole jõudnud eelolevaks aastaks «Meremeest» tellida, pakume täiendava võimaluse toimetuse kaudu. Tellimishind koos postikuluga on alates 6. numbrist 90 krooni, mis tuleb saata aadressil:
EE0001 Tallinn, Pikk 70
Eesti Meremeeste Liit
«Meremehe» tellimus

Head lugemist!

RE Tallinna Sadam
sadamates seisid
6. märtsil:

Muuga sadamas

"Sormovski 28" (Vene lipuga) — laadib salpeetrit
"Jellington" (Inglise) — laadib malmi
"Ferminon Highway" (Panama) — laadib autosid
"Volgo-Balt 168" (Vene) — laadib paberit
"Tolisala" (Läti) — lossib külmutatud liha

Kesklinna sadamas

"Mehaanik Aniskin" (Vene) — lossib kakaoube
"Amirov" (Aserbaidžan) — lossib autosid ja konteinereid
"Vösotsk-1" (Vene) — laadib kivisütt

Kes meil käivad

"Credo" (Rootsi) — laadib metalli
"Sea Sonnet" (Küpros) — laadib amooniumfosfaati

Kopli sadamas

"Bratislava" (Vene) — laadib koksi
"Oxelösund" (Rootsi) — laadib kivisütt
"Komsomolets" (Vene) — lossib kakaoube
"Ranafjord" (Malta) — laadib laudu ja prusse
"Soodla" (Eesti) — laadib ammooniumfosfaati
"Selenski" (Vene) — lossib külmutatud kala

Paldiski sadamas täna laevu ei ole.



TALLINK



ESTLINE

AS ESAGENA Ltd

MEREAGENTUUR SHIP'S AGENCY

ScanTrans



ESTMA



inreko



Eesti Merelaevanduse laevade asukoht
6. märtsil:

"ELMAR KIVISTIK" — teel Ventspilsist Baton Rouge'i
"ALEKSANDER ABERG" — teel Pusanist Vladivostokki
"PAUL KERES" — Århusis
"KRISTJAN PALUSALU" — Shanghais
"GUSTAV SULE" — Durbanis
"ALEKSANDER KOLMPERE" — Lattakias
"HAAPSALU" — teel Peterburist Halifaxi
"VILJANDI" — teel New Yorkist Bilbaosse
"RAKVERE" — teel Københavnist Helsingisse
"NARVA" — teel New Yorkist Rio Hainasse
"VALGA" — teel Manzanillost Veracruzist
"KEILA" — Skikdas
"KUNDA" — teel Las Palmasest Port Harcourti
"PALDISKI" — teel Genuast Bombaysse
"LOKSA" — Peterburist
"MAHTRA" — Temas
"SOMPA" — teel Souesse'ist Ceutasse

Neile, kes ootavad...

"KEHRA" — Rouenis
"AEGVIIDU" — teel Bandjulist São Francisco do Suli
"KUIVASTU" — teel Antwerpenist Bandjull
"KUUSALU" — Doualast
"PARILA" — teel Nordenhamist Tallinna
"RAKKE" — Göteborgis
"VALKLA" — Mangalores
"PIHTLA" — Rio de Janeiros
"ORJAKU" — Vene-Balti sadamas
"NAISSAAR" — teel Rotterdamist Peterburi
"VAINDLO" — Alexandrias
"FRISOHAVEN" — teel Mindellost Kamsari
"MUHU" — teel Alast Mitylenesse
"ABRUKA" — teel Ventspilsist Santanderi
"VILSANDI" — teel Peterburist Rotterdami
"KAPTEN KONGA" — teel Rotterdamist Vanasadamas
"KAPTEN VOOLENS" — teel Helsingist Antwerpenisse
"MEHAANIK KRULL" — teel Antwerpenist Helsingisse

"KESSULAI" — teel Stockholmist Antwerpenisse
"VIIRELAI" — teel Antwerpenist Stockholmist
"MANILAI" — Felixstowe's
"SUURLAI" — Vanasadamas
"HEINLAI" — Velsenis
"PAKRI" — teel Szczecinist Meeruse sadamasse
"ANGYALFJÖLD" — Vene-Balti sadamas
"AEGNA" — teel Antwerpenist Helsingisse
"KABALA" — Tallinnas
"MOHNI" — teel Ceutast Barcelonasse
"RAPLA" — teel Killingholme'ist Glomfordi
"TORMA" — Hamburgis
"SOODLA" — Paljassaare sadamas
"KLOOGA" — teel Venetsiasst Lissaboni
"TRANSESTONIA" — Århusis
"ELBLAG" — Muuga sadamas
"DONATA" — Vanasadamas

Väljaandja
Eesti
Meremeeste Liit

Järgmine number
ilmub
märtsis

Toimetuse postiaadress:
EE0001 Tallinn,
Pikk 70, "Meremees"
NMT-telefon 8-25-238 088.

«Printal»
Tellimuse nr. 1178

Toimetaja
MADLI VITTMANN