MEREMEES

Ilmub (vaheaegadega) alates 1950. aasta 21. juulist

Nr. 1–2 (931–932) Teisipäev, 26. jaanuar 1993 Hind 1,50 krooni

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- Uuest Rootsi-laevast lk. 2
- Kurdi põgenikest lk. 4
- Jõulupidudest lk. 6
- Uuest Soome-laevast lk. 8
- Meremeeste Liidust lk. 9
- Kaardinäitustest lk. 10
- Argielu III lk. 11
- MerLe 20-aastane lk. 11

„Saint Patrick II"— uus laev Helsinki-liinil. Lähemalt lk. 8.

Isi Trapido foto

Eesti Meremeeste Liit soovib alanud aastal kõigile oma liikmetele, kõigile Eesti meremeestele ja kalureile kindlat ja tasuvat tööd, rahulikku ja ohutut meresõitu ning õnne ja rõõmu isiklikus elus.

Soovime edukat tegevust ka laevafirmadele, sadamaile, laevaremontijaile, mereagentuuridele, merehariduskeskusele ning kõigile mereasjandusega tegelejaile.

Eesti Meremeeste Liidu tegevus 1992. aastal oli mõnevõrra loid. Mingeid suuremaid probleeme lahendada ei suudetud. EV Ülemnõukogusse antud "Eesti Vabariigi meremeeste seadus" jäi seal vastu võtmata. Käesoleva aasta üheks peaülesandeks jääbki selle seaduse läbisurumine Riigikogus.

Teiseks olulisemaks küsimuseks, millega tuleb sel aastal ilmselt kõige rohkem tegelda, on riigikeele täielik rakendamine mereasjanduslikes organisatsioonides ja laevadel. Loodame ühes järgnevas numbris anda sellest põhjalikumat ülevaadet. Sellega seoses on palve, et Eesti Meremeeste Liidu liikmed saadaksid Liidu juhatusele ettepanekuid ja arvamusi riigikeele rakendamisest oma töökohtadel.

Parimate tervitustega
Eesti Meremeeste Liidu vanem
Ants Pärna

Tänavused sponsorid

TALLINNA SADAM

EEL
Estonian Euro Lines Ltd

Esman

ESTMA
Estonian Maritime Agency Ltd.

TALLINK

ESCO

inreko
KOMMERTSKESKUS

ESTLINE

1. veebruariks peab uus laev liinil olema

Vana aasta viimasel päeval

oli "Eesti Merelaevanduse" peadirektoril **Toivo Ninnasel** *põhjust rahul olla: valitsus oli Stockholmi-liini ühisettevõtte loomist toetanud, asutamisleping sõlmitud.*

Miks "Eesti Merelaevandus" selle liini juurde asus?

Enamikul meie laevavedudest ei ole mingit seost Eestiga. Oleme vabal maailmaturul kõigi selle tingimustega, mis sõltuvad väga paljudest asjaoludest. Aga Eestile ja meie firmale on eriti huvitavad suhted meie lähinaabritega — perpektiivne on liiklus Soome, Rootsi ja Saksamaale.

"Eesti Merelaevandus" kui riiklik firma peab Rootsi-liiklust Eesti majanduse ja Eesti transpordi üheks aluseks, samuti kui liiklust Soome. Ja võib arvata, et tulevikus asub esikohale Saksamaa. Sellest on praegu vara rääkida, kuigi mõtleme Saksamaale juba pikemat aega.

On see tung kindla liiniliikluse poole?

Iga laevaomanik, olgu riiklik või eraettevõte, vajab mingit stabiilsust. Maailmaturul võib palju teenida, aga võib ka palju kaotada. Seal sõltume faktoreist, mis ei sõltu meist. Kas on majanduslik tõus või langus, on kuskil parajasti ikaldus või hoopis sõda. Aga mistahes majandusliku languse ajal on Eesti ja Rootsi vahel ikkagi liiklus. Pikaajalises perspektiivis on see püsiv.

Miks ikkagi ühisettevõte?

Konkurendid Soome ja Rootsi vahel — "Silja Line" ja "Viking Line" — on pooleks või peaaegu pooleks. Umbes samuti hakkab olema ka meil. Rootsi firmal on omad eelised, meil omad. Kui need kokku liita, tuleb välja nagu mingisugune sünergia. Kahe riigi vahel üksi liini teha — iseenesest hea mõte, teenida kogu raha endale, — pole siiski reaalne.

Kas peate laeva nime õnnestunuks?

Algul pakkusime välja "Eesti", aga Eestit kahjuks maailmas keegi ei tea. Oleks võinud olla ka saksa- ja rootsikeelne nimi "Estland", ent rootslased ise pakkusid välja "Estonia" — ingliskeelne ja muidu rahvusvaheliselt tuntum nimi.

"Nord Estonia" avareisi aegu nägin lausa Stockholmi vanalinnas Skeppsbrol "Nordström & Thulini" maja ees seismas punalipu all "Estonijat", kodusadam Leningrad.

Meil oli probleem, et üks "Estonia" on juba olemas, see on Balti Merelaevanduse laev. Juba küllaltki vana, läheb tänavu ümberehitamisele võõrastemajaks. Leppisin kokku Balti Merelaevanduse ülemaga, et siis muudame nime meie kulul. Varem seda teha ei saa, praegu sõidab laev Mustal merel. Küllaltki kaugel meist, ja neil on välja antud igasuguseid reklaamprospekte. Seepärast praegu nime muuta ei ole võimalik, aga nimi saab muudetud.

Tuleb nii välja, et Eesti ostab oma nime tagasi?

Kas just nii, aga see laev on üle 30 aasta vana, tema aeg on läbi niikuinii. Kuna tegemist on Eesti kõigi aegade suurima laevaga, oleksime nimeks pannud lihtsalt "Eesti". Me arvame, et küll kõik teavad, mis Eesti on, aga selgus, et kõik ei arva nii.

Küllap omal ajal oli reisilaevade seeria nimedega "Kasahstan", "Kirgisija" jne. Näiteks kõigi "Nordström & Thulinile" kuuluvate laevade nimi algab sõnaga "Nord...". Nii käivadki Tallinnas "Nord Estonia" (ex "Dana Regina") ja "Nord Neptunus", Visbys "Nord Gotlandia". Neil on veel teisigi «Norde".

Madli Vitismann

Lepingu sõlmimise tseremoonia oli väga tagasihoidlik.

➡ Rootsi pool: „Nordström & Thulini" asepresidendid Lennart Öquist ja Anders Berg ning „N & T Estline AB" tegevdirektor Hans Laidwa.

Eesti pool: ⬅ loodava firma direktor Valdo Heinla (seisab) ning RAS „Eesti Merelaevandus" juhatuse esimees Nathan Tõnnisson ja peadirektor Toivo Ninnas.

E-LIINI ASle nimepanek oli üpris valuline. Ja pisut salapärane

1993. aasta esimesel, 8. jaanuaril peetud TALLINNA LINNAVALITSUSE ISTUNGIL anti tavapäraselt välja hulk uute firmade asutamislube. Enim sõna- ja arvamustevahetust tekkis RAS-i Eesti Merelaevandus ja Rootsi firma "Nordström & Thulin" poolt asutada soovitud firma ESTLINE ümber.

Põhiline vaidlusobjekt oli uue laevafirma NIMI. Sest, esiteks on Eestis registreeritud firma ESTLINE-EESTI. Teiseks on Rootsis olemas firma ESTLINE AB. Ja nüüd siis tahetakse registreerida veel ühte, jälle ESTLINE'i nimelist firmat.

Linnavalitsus oli vastu. Linnapea **Jaak Tamm** põhjendas oma meeskonna seisukohta umbes nii: Kuigi Eestis on firmanimedega praegu seis enam kui segane, ei tohi selle varju pugeda. Ükskord läheb kõik niikuinii paika ja kes siis sarnaste nimedega firmade registreerija, LINNAVALITSUSE kohtukulud kannab? Üritame ikka mõne mõistliku kompromissi leida! Nagu muid ilusaid-lööv aid nimesid vähe oleks!

Toivo Ninnas oli samuti kohal. Ja kaitses oma nimevalikut täie jõuga: Asutatav firma hõlmab ka (Rootsi osapoolena) Rootsis registreeritud ESTLINE AB. Sellest küljest on asi nagu igati korrektne. Seda enam, et ESTLINE'i nimi ja kaubamärk on Läänes juba tuntud ning seega müüvad. Ja päris hästi. ESTLINE-EESTI kohta on meil selliseid andmeid, et firma pankrot pole kaugel. Ja kui see pankrotti läheb, jääb nimi ju nagunii Eestis kasutamata. Nii et ettenägelikult võtaks selle kohe endale. Peale selle, kui me täna ESTLINE'i ei registreeri, saame esmaspäeval (istung oli reedel) 2 miljoni dollariga mööda pükse. Nii Eesti Merelaevandus kui "Nordström & Thulin". Ma palun, registreerige meie firma ära!

Jaak Tamm: Me lihtsalt EI SAA seda teha! Kes firmadevahelised tülid lahendab? Ja kui näiteks linnavalitsus OSTAKS ESTLINE-EESTI ÄRA, siis ta ju pankrotti ei läheks?

Okei, ma näen vaid üht teed — kui toote ESTLINE-EESTI kirjaliku nõusoleku, saab teie firma selle nime kasvõi pühapäeval erakorraliselt kokkukutsutud linnavalitsuse eriistungil. Aga muidu mitte!

Toivo Ninnas: Ma võin kohe ära öelda, et sellist nõusolekut me konkurendilt EI SAA. Mitte mingil juhul. Vahest ikkagi kuidagi saab selle esitatud variandi registreerida? Need kaks korda kaks miljonit dollarit on ikka suur raha...

Jaak Tamm: Miks see nimeasi just linnavalitsuse istungil vaidlustatakse? Kas siiani olid kõik instantsid nõus?

Toivo Ninnas: Viga ongi selles, et firma asutamisdokumendid jäid valitsusinstantsidesse toppama ning saime need alles mõni päev tagasi sealt kätte. Muidu oleks olnud aega nime muuta või vaielda. Aga tänaseks on meil enam kui kiire!

Linnapea võttis aja maha ning läks istungisaalist koos **Toivo Ninnase** ning linnavalitsuse juriidilise osakonna juhataja **Asko Pohlaga** mõneks minutiks välja.

TAGASI TULLES OLI LAHENDUS OLEMAS: UUS LAEVAFIRMA SAAB NIMEKS **E-LIINI AS.** (Inglise keeles **E-Line Ltd.**) Lahing oli läbi ja osapooled näisid rahul olevat. MIDA aga seal ukse taga tehti, jääb vist igaveseks saladuseks...

Elmar Ots

"Estonia" nime kandnud laevu

Lähemal ajal on Eesti lipu alla tulemas uus reisilaev Tallinn—Stockholmi liinile, mis vastavalt eelinformatsioonile ka "Estonia" nime kandma hakkab. Kuna 1936—1941. aastatel pidas seda liini samanimeline laev, on traditsiooni jätkamine igati teretulnud. Et "Estonia" nimi pandi ka mitmele teisele laevale, mis seilasid erinevatel aegadel ja mitmete lippude all, võiks järgnev lühiülevaade lugejaile huvi pakkuda.

1889. a. ehitati "Harland & Wolf" tehases Belfastis 2-tekiline reisilaev "Yorkshire" (mahutavus 4269 brt.). 1907. a. ostis nimetatud laeva Vene Ida-Aasia Aurulaeva Kompanii ning ristis selle "Estoniaks", uueks kodusadamaks sai Liibavi. Kahjuks Esimese maailmasõja ajal selle laeva jäljed kaovad, nagu ka järgmisel "Estonial", mis lasti vette 1903. a. West-Hartlepoolis, mahutavusega 1936 brt. Reisiauriku omanikuks olid P. L. Fisker ning kodusadam Kopenhaagen.

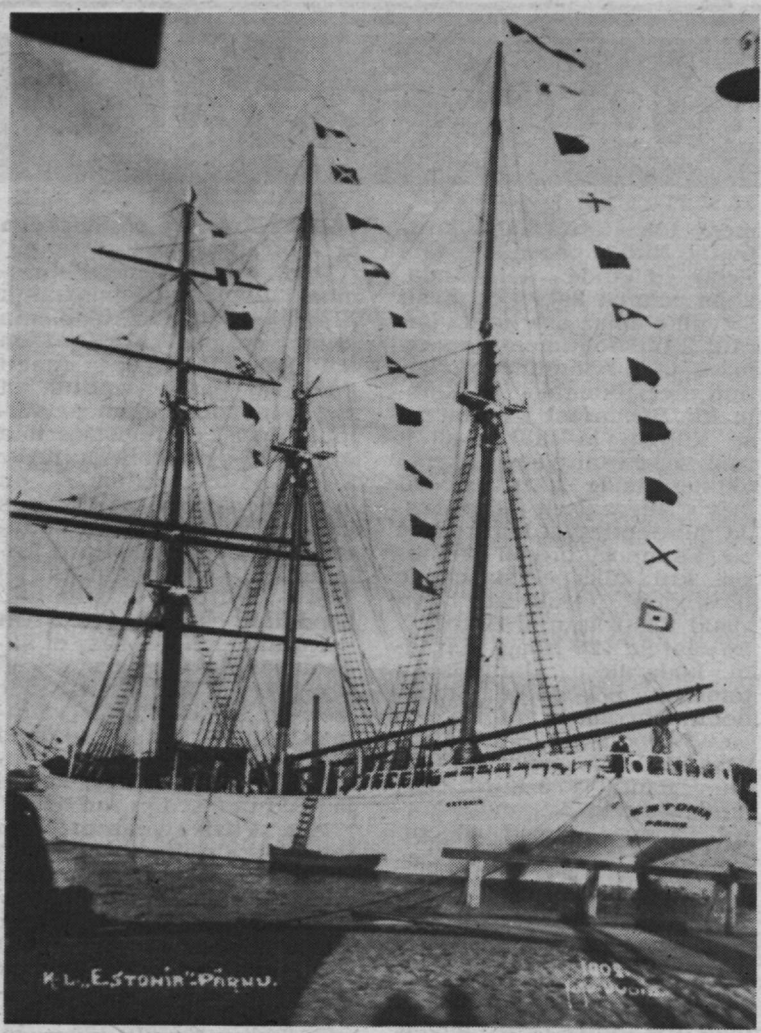
Kolmas "Estonia" ehitati 1912. a. Glasgow's (mahutavus 6516 brt.) ning selle ehitusjärgseks nimeks sai hoopiski "Tsar". Laeva omanikud — Vene Ida-Aasia Aurulaeva Kompanii pani selle regulaarsele liinile Liibavi—New-York. Sel perioodil oli laeva kapteniks Jakob Laredei, üks austatumaid ja hinnatumaid kapteneid Eesti Vabariigi päevilt, kes hukkus koos aurik "Liro" ja kogu meeskonnaga detsembris 1931. Esimesele maailmasõjale järgnevail aastail läks laev Taani Ida-Aasia Kompanii valdusesse ning nimetati "Estoniaks".

Kui eelnevad laevad ei kuulunud Eesti laevaomanikele, siis 3-mastilise barkantiini "Estonia" puhul see ei päde, vähemalt esimestel aastatel peale valmimist. Purjekas ehitati 1921. a. Häädemeeste rannas Aado Vammuse poolt Eesti Laevaehituse osaühisusele. "Estonia" kuulus ilusamate ja ka suuremate (mahutavus 481,33 brt.) purjelaevade hulka, mis Eesti randades vette lastud on. Meie purjelaevastikule oli see märgatavaks kaotuseks, kui ta 1927. a. läbi vahendajate müüdi Ahvenamaa kuulsaimale purjelaevareederile Gustaf Eriksonile. Laev läks küll asjatundlikesse kätesse, ent sattus ikkagi tormis 1936. a. Öregrundis madalikule ning taastusremondiks enam raha kulutama ei hakatud.

Samal aastal, kui "Estonia" alustas oma purjetamisi, ostsid ettevõtlikud ärimehed Tallinnast väheldase (36,87 brt.) puukerega mootorlaeva reisijate veoks. Laev oli ehitatud Helsinkis Bekholmi uues laevatehases Emil Suortti poolt 1922. a. Vastsetele omanikele läks tehing maksma 120 000 Soome marka (10 308 Eesti krooni). Tuliuus mootorlaev sai nimeks "Estonia" ning 1925. a. asutati Tallinn—Pirita liin, pidajaks täisseltsing "Richard Marten ja Ko", asukohaga Raekoja plats 16. 1940. a. aprillist alates hakkas laev kandma aga uut nime — "Esto".

Eesti Vabariigi päevil oli Eesti ja Rootsi vaheline laevaühendus seotud eelkõige H. D. Schmidt'i laevakontoriga Pärnust, mis peale Tallinna firmaga "Thomas Clayhills & Son" ühise aktsiaseltsi moodustamist veelgi oma positsioone välisliinidel kindlustas.

Kuni 1936. aastani olid Tallinn—Stockholmi liinil peamiselt aurikud "Vasa" ja



Barkantiin „Estonia" peale ehitustööde lõppu Pärnus.

"Kaevipoeg", mis kippusid uha suureneva turistidehulgaga kimpu jääma. 1935. a. alustasid Pärnu Laevaliinid läbirääkimisi Norrast uue aurulaeva ostmiseks, mis lõpuks ka õnnestus. Väljavalituks osutus "Kong Gudrod" (mahutavus 1181 brt.), ehitatud 1910. a. Trondheimis, omanikuks Nordenfjeldske Dampskibselskab. Ostuhinnaks oli 13 000 Inglise naela, hilisemates registrites on laeva väärtuseks hinnatud 238 550 Eesti krooni. Eesti lipu alla registreeriti "Estonia" 1. jaanuaril 1936. a. ning "Laevandus ja Kalaasjandus" kirjutas oma aasta esimeses numbris selle kohta järgmist: "... Kiirus 12 sõlme, nii et "teeb otsa" 18 tunniga. Mugavad kajutid ja muud mõnusused 250 reisijale. Laev on nägus ja ka jää vastu kõvendatud."

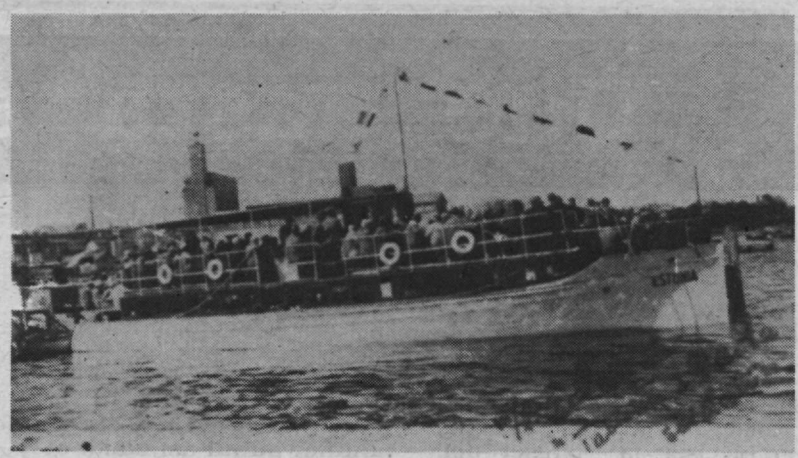
Uue laeva tulek liinile tõstis kohe ka reisijate arvukust: kui 1935. a. oli neid 6230, siis 1936. a. lõpuks oli vastav arv peaaegu et kahekordistunud — 11 215. Järgnevatel aastatel reisijate arv kasvas veelgi ning seati sisse ka otseliin Pärnu—Stockholm.

1941. a. 22.—23. juunil hõivati "Estonia" sakslaste poolt teel Stockholmist Tallinna ning viidi koos reisijatega Turu sadamasse. Sõda säästis laeva ning kogu ülejäänud aja seisis see Kieli kanalis Rensburgis, oodates oma saatust. 1945. a. anti "Estonia" tagasi endistele omanikele ja nende pärijatele — H. D. Schmidt Nachfolger AG, misjärel ehitati ümber mootorlaevaks. 1954. a. peale kaheksateist aastat "Estonia" nime kandmist sai sellest "Mönkedamm". Uus nimevahetus sündis 1963. a. koos omanike muutusega — "Overbecki" kodusadamaks sai Lübeck. 1968. a. müüdi laev lühiajaliselt Belgiasse ning uueks nimeks pandi "Boom". Reisilaevast oli ümberehituste käigus saanud kuivlasti kaubalaev, ning sellisena osteti ta kreeklaste poolt 1970. a. ja järjekordseks uueks nimeks sai "Eftychia". Tõenäoliselt seilas laev ka lühiajaliselt Küprose lipu all ning umbes seitsmekümnendate aastate keskpaiku sai temast "Phaedra", omanikeks G. Tzortzis, K. Sykias & P. Bouldournis, kodusadamaks Piraeus. Eelpoolnimetatud kolmikule on endine "Estonia" olnud kogu aeg ainukeseks laevaks ning vast seletab see ka osaliselt tema pikaealisust, sest viimastel andmetel oli "Phaedra" veel eelmisel aastal merd sõitvate laevade nimekirjas.

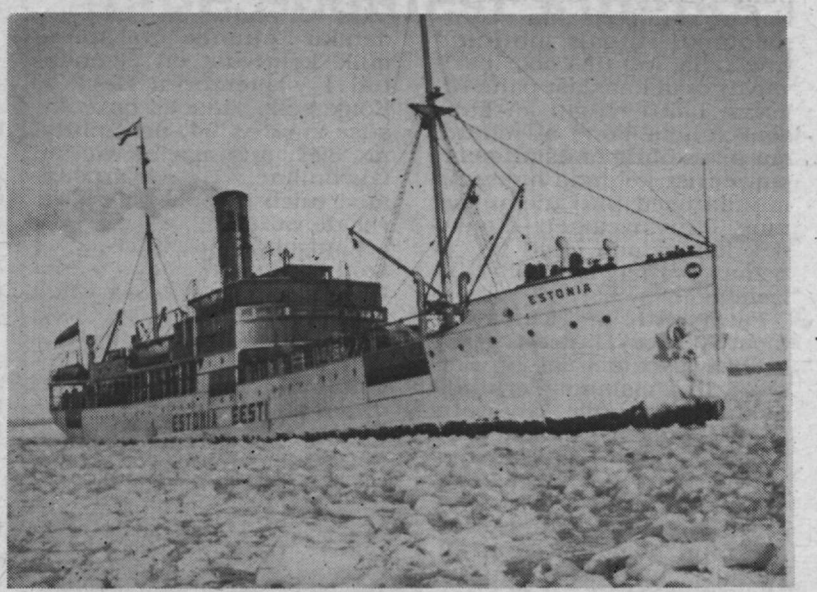
Kadunud NL-is oli kombeks reisilaevu nimetada sõbralike liiduvabariikide või nende pealinnade järgi. Oma seeria oli ka kultuuritegelastel. Eesti Riikliku Merelaevanduse laevadest kuulusid sinna "Tallinn" ja "Georg Ots". Balti Merelaevandusele on 1960. a. kuulunud reisilaev "Estonija" (mahutavus 5035 brt.), mis on ehitatud samal aastal Wismaris ning mis tänasenigi sama nime all sõidus on.

Kui artiklit sai alustatud oma aja kohta suurtest ookeaniaurikutest, siis oleks vast paslik lõpetada ühe väikese jahiga "Estonia", mis Kõu Valteri juhatuse all 11. juulil 1945 alustas Kungsbackenist läbi Kristiansundi ja Caledonia kanali teekonda Madeira saartele, et sealt üle ookeani Floridasse purjetada. Seilamine lõpetati õnnelikult oktoobri lõpupäevil ning hiljem kordasid seda eestlastest pagulaste "viikingiretke" mitmed paatkonnad, et sõjajärgsest ebakindlast Euroopast võimalikult kaugele pääseda.

Urmas Dresen
Fotod
Eesti Meremuuseumi fotokogust



➡ Mootorlaev „Estonia" 1928. aastal.
➡ Aurik „Estonia" 1939/40. aasta talvel.



"Estonia" jõudis Eestisse

16. jaanuari hommikul jõudis "Estonia" Tallinna. Uue nime all ja "Estline'i" korstnamärgiga. Turkus vahetati lipp ja õpiti nädal aega uut laeva tundma, seejärel asuti 55-liikmelise laevaperega koduteele.

Ent selgus, et Kesklinna sadamas on rahutu ja ruumi vähe, seetõttu otsustati pärastlõunal laev Koplisse Balti Laevaremonditehasesse viia. Nii võeti ette ilusa valge laeva auring ümber Kopli poolsaare kõigi nõutavate operatsioonidega. Kesklinna sadamast sõitis uue laevaga välja loots Eino Paju, lootsikaater tõi ta tagasi. Koplis viis sealne lootsikaater "EVA-008" sealse lootsi Juhan Liivi laevale. Huumor on siin selles, et mõlemad lootsid töötavad põhikohaga kommertsettevõttes, Tallinna Sadamas. Kohakaaslastena aga on nad riigitööl Veeteede Ametis, kes korraldab lootsimaksu kogumist Kopli lahe sadamais. Ja selle asemel, et üks loots oleks laeval sõitnud ja kaks kviitungit andnud, teine midagi muud kasulikku teinud, sõitsid välja kaks lootsikaatrit ja kaks lootsi tegid ohtlikku manöövrit "üleminek ühest laevast teise".

Loots **Eino Paju** hindas uut laeva võimsaks ja hästi juhitavaks. Headest abivahenditest nimetas ta eeskätt kaht 1800 hobujõulist põkkurit — üks seesugune on pukseristki tugevam. Ning vindid on teineteisest hästi kaugel, on kaks rooli ja 24 000 hj masinajõudu. Tormiga tuleb vanas sadamas muidugi pukserid abiks võtta, on ju "Estonia" vaid 3 m lühem kui "Sally Albatross". Aga kui kapten on laevaga harjunud, jääb lootsile üldjuhendus ja pukserite juhendamine. Seekord oli ilm soodne ning Koplisse sõiduks oli ettevalmistus tehtud plaani peal.

Laevaremonditehase sadamaväärava taha Koplisse jõuti siis, kui hakkas juba hämarduma. Valmis olid sealsed pukserid "Amigo" ja "Baltijets", kail ootas sadamajärelevalve kapten. "Baltijetsi" kapten **Mihhail Mežirov**, kes seda 1971. aastal Leningradis ehitatud tublit laeva esimesest päevast peale juhtinud, arvas: "Nii suure laeva jaoks, kui tuul peale pressib, jääb pukserijõust väheks. Aga nii võimas laev saab ehk ise kai äärde." Pisut ootamist, ja "Estonia" sisenes sadamaväravast küllaltki efektse manöövriga kavala nurga all ning sildus tõesti omal jõul, pukserid abivalmilt igaks juhuks kõrval. Aga neid ei läinud tarvis.

Loots **Juhan Liiv** hindas samuti laeva manööverdamisvõimet ning moodsaimat aparatuuri, mis Eesti laevade roolikambrites leida. "Laev on hea ja tänapäevane, kuid ilmastikutingimused olid halvad; pukser ei saanud halva ilma tõttu otsa kätte. Sadamaväravasse sissesõiduks pööret tehes satub laev paratamatult külgtuule kätte ning triivib mõnevõrra. Aga kapten Andresson paistis end küllalt kindlalt tundvat.

"Estonia" vahitüürimees **Tormi Ainsalu** näitas roolikambrit lähemalt. Võhikul võtab selline aparaatide hulk muidugi silme ees kirjuks, ent meelde jäi, et saab programmi abil automaatjuhtimist sisse seada, seadmed on käepärased ja oskajail kergesti käsitsetavad, roolikambri tiivad on kinnised, klaasiga, ning tüürimehe töökoht mugav.

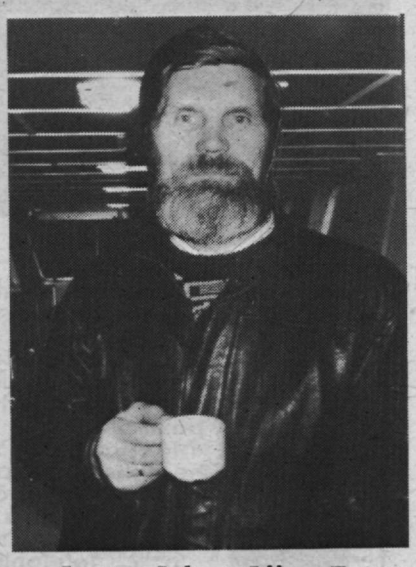
Kaptenid **Arvo Andresson** ja **Rein Erlach** kiirustasid laevaperet vastu võtma. "Arzamassil" õpitu nõuab oma laevas kinnistamist, seetõttu seisavad ees tuletõrje- ja päästeõppused ning mõistagi teenindusansambli kokkusulatamine. 28. jaanuaril on vaja juba koos üle Läänemere sõita.

* * *

Et juhtuda võib kõike ja igal ajal, näitas tund hiljem samasugusel teekonnal "Kihnuga" juhtunu.

Madli Vitismann

Loots Eino Paju (paremal) lootsikaatri „EVA-002" roolikambris.



Loots Juhan Liiv „Estonia" roolikambris.

Kümmekond päeva enne liinile asumist laevaküljel veel uut kirja ei olnud, kuigi trafaretid olid autotekil valmis. Ent vana kiri *Wasa line* oli valgeks värvitud ning edaspidi värvitavat ka ülaosa sinitriibud valgeks. Sätitakse piletimüüki.

Uue aasta esimesel tööpäeval

Piirivalveameti aasta alguse pressikonverentsil

olid kõneks teemad, mis jõulueelsel ja -järgsel ajal inimeste meeli köitnud: kurdi põgenikud, Narva piiripunkti ehituse takistamine, Narva raudteejaama kontrollpunkti ruumis juhtunud tragöödia, kui üks noor piirivalvur oma kaaslast pähe tulistas. Lahti räägiti ka kaks seni vähem kõne all olnud, ent üpris olulist küsimust: 1. jaanuarist kehtima hakanud muudatused piiri ületamisel ning Piirivalveameti ettepanek kehtestada Eesti ja Venemaa vahel kontroll-läbilaskejoon.

Passikontrolli teenistuse ülem **Viktor Hansen** ütles, et Piirivalveamet sai 27. detsembril välisministeeriumilt dokumendi, mille järgi uue aasta algusest kaotasid kehtivuse N. Liidu "sinised" (teenistuslikud) ja "rohelised" (diplomaatilised) passid. Rahvast polnud sellest informeeritud, aga piirikontrollpunktid hakkasid muidugi uue korra kohaselt tegutsema. Nüüd on nii, et nimetatud välispasse koju, Eestisse, tagasisõidul veel aktsepteeritakse, väljasõidul enam mitte. Kui kellelgi on neis dokumentides mõne välisriigi kehtiv viisa või elamisluba või tööluba, siis tuleb iga juhtumi puhul asi eraldi otsustada. Igal juhul peab sel inimesel olema mõni siinriigis kehtiv dokument: EV pass või endise N. Liidu kodaniku "punane" välispass, mille kehtivust on pikendatud 1. septembrini 1993. a. Kõige selle aluseks on valitsuse määrus 24. novembrist nr. 322, mis aga olevat "nii lakooniline, et õiget arusaamist tuleb lugeda välja päris ridade vahelt."

Kontroll-läbilaskejoone kohta käivast ettepanekust kõneles teenistusosakonna ülem **Endel Ääro,** et seda joont ei tohi mingil juhul käsitleda asendi mõttes kui riigipiiri. Ent reziim sel joonel oleks piiri oma. Piiri kohta Venemaaga ju kokkulepet ei ole, aga elu tahab elamist. Piiriäärsete elanike jaoks, kel iga päev tarvis teisel pool käia, kehtiks selle joone ületamise lihtsustatud kord. Põhjused: naabermaal tööl käimine, õppimine, lähedaste sugulaste või kinnisvara, ka aiamaa olemasolu. Et süsteem tuleks paindlik, oleks võimalik ka muude põhjuste arvestamine, juhul kui mõlemad pooled neid aktsepteerivad. Lube annaksid mõlema poole esindajad — ühel ja samal paberil oleks mõlema poole tempel. "Aga sel on ainult siis mõtet, kui õnnestub välja ehitada Narva kontrollpunkt."

Tolle ehitise rajamiseks käib asjaajamine juba suvest saati. Insener-tehnilise teenistuse ülem **Henn Karits** ütles, et kõik Narva linnavalitsuse ettepanekud võeti arvesse. 12. novembril kirjutas Narva linnapea hr. Mizui alla arhitektuurplaneerimiskavale. "Nii tõsiselt pole arvatavasti ühtki ehitusprojekti ühegi omavalitsusega kooskõlastatud." Vahepeal oli olnud konkurss ehitusfirma leidmiseks. Välja valiti ühisfirma *Haka OY*; töösse pidi kaasatama ka kaks Narva ehitusorganisatsiooni. Raha oli valitsus samuti juba eraldanud. Ent 28. detsembril otsustas Narva linna volikogu, et ei pea võimalikuks ühegi piirirajatise püstitamist linnas. Piirivalveamet on esitanud valitsusele ja Riigikogule otsuse projekti, mis tühistaks volikogu otsuse ja kohustaks ehitust jätkama. Peale kõige muu on ehitised planeeritud teisaldatavana — kui kord tõesti tarvis, võib need päris kergesti linnavalitsusega kokku lepitud paigast mujale viia. Kuni Narva piiripunktis puuduvad kõik tehnilised rajatised, pole töö kvaliteeti piiril võimalik oluliselt parandada.

Et asi siiski mitte ainult tehniliste võimaluste, vaid ka osa piirikaitsjate lihtviisilise aususe ja korralikkuse taha võib jääda, näitas kurdide detsembrikuine üle piiri pääsemine. Äraostetavaid oli mõlemal poolel. Piirivalveameti peadirektori **Andrus Ööveli** sõnul "on võetud meetmed, et tagada meeste ausus piirikontrolli teostamisel". Narvas on tõsiseid ümberkorraldusi teenistuse organiseerimisel. Kogu maantee piirikontrollipunktis töötav inspektorkoosseis on asendatud. Teenistusalane juurdlus otsustab ühe või teise seal olnud mehe edaspidise kasutamise. Üks kahest Eesti poolel altkäemaksu saanud mehest oli piirivalveametnik, too on teenistusest kõrvaldatud.

Koos Piirivalveameti juhtimiskeskuse ülema **Aare Evisaluga** andis **Andrus Ööve**l põhjaliku ülevaate kogu loost. Aga seda on päevalehed juba piisavalt valgustanud. Seepärast maksab meil vast rohkem tähelepanu pöörata asjaolule, et see oli esimene tõkestatud katse suuremat hulka põgenikke läbi Eesti Läände toimetada, kolm eelmist katset on Eesti laevnike abiga aga korda läinud. Võltsdokumentide saamine ja tarvitamine on läinud keerukamaks ja kallimaks. Seepärast kasutatakse kiiresti ja maksuvabalt tulu saada tahtvate väikeste aktsiaseltside käes olevaid laevu illegaalselt üleveoks. Ja merel piisavat kontrolli ei ole. Esimene kord oli oktoobris, kui kaks aktsiaseltsile "Poseidon" kuuluvat laeva viisid Eesti lipu all Bornholmi saarele 129 Iraagi ja Iraani kodanikku. Järgmisena toimetas põgenikke Stockholmi lähedale firma "Korest" laev "Vironia". Ja detsembris viis firma "Jermejev ja CO" alus "Santa" 170 kurdi Gotlandi saarele. Neljandal korral Pärnus ootasid põgenikud samuti laeva.

* * *

Meie kandis on ikka just meri kõige paremini põgenikke kandnud. Nüüd meilt varju otsivaid põgenejaid püüdes ja eelmisele läbitud maale tagasi saates peaksime me vähemalt alati meeles hoidma, et oleme ka ise olnud põgenev rahvas. Selle mäletamine peaks meil aitama neid mõista. Tehkem nende heaks vähemalt seda, kui me muud ei saa: mõistkem, et nad üldjuhul ei otsi paremat elu, vaid lihtsalt elu, ellujäämise võimalust. Ning teadvustagem ühtlasi oma objektiivset ning subjektiivset jõuetust hädasolijaid aidata.

Meid enamjaolt aidati.

4. jaanuari "Postimehes" räägib Jaan Kaplinski meie naiivsest isolatsionismist, lootusest iseseisvunult jääda OMAETTE, eemale maailma hädadest ja muredest. "Oleme jahmunud ja pahased, kui need mured ometi meieni ulatuvad ja meie reageeringut nõuavad. Ja meie reaktsioonid on naiivselt rassistlikud. /.../ Kas ei ole täielik individualism kõige õigem, kõige loogilisem õpetus? Näib, et Eestis on ta jõudsalt maad võtmas igal tasemel. Eestis on inimene inimesele muutumas tülikaks koormaks, eriti veel siis, kui ta on teist nahavärvi ja eeldab, et meie võiksime temasse inimlikult suhtuda."

Peaksime proovima selle üle mõelda.

* * *

Kuidas sai "Vironia", mis ei olnud üldse Eesti laevaregistris, Piritalt piirivalvepunkti akna alt põgenikega ära sõita?

Teie kui ajalehe "Meremees" toimetuse ajakirjanik peaksite väga hästi olema kursis, kuidas sai. Kord on kahjuks Veeteede Ameti poolt nii paika pandud, et see laev, mis sadamast väljub, ei pea end registreerima üheski piirivalvepunktis. Kuna Pirita sadamas on ainult hooajaline punkt, kus käiakse vaid vastavalt sadamavõimude poolt tehtud väljakutsele, siis kahjuks jäi seal kontroll teostamata. Loodan koostööd ja mõistvat suhtumist selles osas, et sadamavõimud, kes on kohustatud kõikide laevade sissesõitu ja väljumist reguleerima, suudaksid neist informeerida ka Piirivalveametit ja sellisel korral jääksid taolised juhud ära.

Kas Piirivalveametil on või hakkab olema tegemist selle jaamaga, kes varem nimetas end *Radio-semnadtsatj* **ja nüüd** *Traffic Control* **ning on sisuliselt Tallinna reidi jälgimise jaam?**

A. Evisalu: Meil on väga tihe koostöö selle jaamaga, sest see on ainuke raadiotehnilise kontrolli punkt, kelle käest saame pidevat informatsiooni asjade seisust – teavet lahte sisenevatest ja sealt väljuvatest laevadest ja kes pidevalt vabatahtlikult on valmis andma seda informatsiooni.

A. Ööve: Kahjuks mul pole kaasas vastavaid populaarteaduslikke materjale. Selleks, et tõepoolest kehtestada kontroll Eesti territoriaalvete, majandusvööndi ja piirialade üle, on Piirivalveameti ja Prantsuse kaitseministeeriumi poolt valminud ühisprojekt Prantsuse radarite kasutamiseks Eesti merepiiri jälgimisel. Prantslased on selle meile üle andnud, meie jälle omakorda oleme üle andnud EV presidendile, et tema kui riigikaitse kõrgeim juht otsustaks, kas riik on suuteline niisugust programmi ellu viima. Aga julgen väita oma isiklikust kogemusest: kohtumisel Prantsuse kaitseministriga ilmnes, et nemad on põhimõtteliselt valmis Eesti riiki abistama finantseerimisallikate leidmisel. Projekt ei ole odav ega lihtne, aga on tänane päev kaldavaatluse teostamisel.

Mari Vamba
Madli Vitismann
Isi Trapido fotod

Hetk **pressikonverentsilt**

Pressikonverents lõppes üllatusega: Andrus Ööve andis meened 1992. aastal Piirivalveametiga enim koostööd teinud ajakirjanikele: **Toomas Sildamile ("Päevaleht")** ja **Ainar Ruussaarele (BNS).** Järgnes *"special price* **firmale "Meremees" Piirivalveametile osutatud tähelepanu eest".**

Tõepoolest, möödunud aastal on meie ajalehes üsna sageli piirivalvest juttu olnud:

nr. 2 **Ostaks õige kahuri?**
nr. 6 **Kellega me sõdima hakkame?**
Ennegi meil piiri valvatud
nr. 7 **Telefonijutt** Aare Evisaluga
nr. 8 **Mis mureks?**
Kel jõud, sel õigus?
nr. 10 **Piiri pole, aga piiririkkuja on**
Liinilaeva kapteni nutulaul
nr. 13 **Tegid, nagu käsk käskis**
nr. 14 **Paraad: rivi ja orkestriga**
nr. 15 **Arvamusi merepiirist:** Viktor Hansen

Meeldiv, et Piirivalveameti juhtkond on seda tähele pannud. Mitu pealkirja lõpeb küsimärgiga — ju siis on küsimusi tekkinud, mõni ripub ehk veelgi õhus.

Aga et *special price* osutus mehiseks meeneks — see on Eesti piirivalve 70. aastapäeva embleemiga **lips,** — otsustas toimetuse naispere üksmeelselt:

kandku seda **fotomees,** kes nii kevadel, suvel kui talvel piirivalvelaevu pildistanud, aga ka korrespondentide amatöörklõpsud trükikõlblikeks fotodeks meisterdanud — **Isi Trapido.**

Loodame, et Piirivalveametil on "Meremees" käesolevaks aastaks tellitud.

Toimetaja

Rootsi on inimeste salakaubaveole oma hinna määranud

Eile määras Rootsi kohus inimeste salakaubaveole hinna. Küsimus on, kas see peletab eemale idast tulevate põgenikelaevade armaada, mida eksperdid lähiaastail ootavad.

Kalmaris:

4 kuud vanglat miinus vahi all olemise aeg (=umbes 2 kuud eeluurimist Rootsis) pluss väljasaatmine (viisakeeld) 5 aastaks.

Stockholmis:

120 päevamäära trahvi á 30 krooni, mis teeb 3600 krooni, see on vaevalt kolmandik üheainsa kurdi üleveo eest Tallinnast Lidingöle.

Üks 47 kurdist, kes toodi "Vironialt" salaja maale Lidingöl, tunnistas kohtuprotsessil kahe Tallinnast tulnud süüaluse vastu.

Ta on noor mees nimega Ibrahim, pages Saddami Iraagist Türki, sealt Moskvasse. Venemaa pealinnas ootas põgenikke mitmelt maalt raudtee- ja lennujaamades.

Kui neil oli dollareid või Saksa marku, said nad osta salakaubavedajate teeneid. See tõi neid Vene maffia kätte.

Ibrahim ja veel 8 teist said vene giidi, kes korraldas rongipiletid "sadamalinna, Riiga, nagu ta ütles", tegelikult aga Tallinna.

Seal majutati nad ühte lihtsasse hotelli ja äratati südaöösel. Oli näha, et neid oli palju: 47 inimest, neist 18 last.

Maksti 2500 dollarit

Autodega viidi neid alla sadamasse ja seal ootas "Vironia". Neid, kes ei maksnud hotellis pileti eest, hõigati nimepidi välja ja nad pidid minema ükshaaval ühte laeva kajutisse.

Seal istus üks teine venelane nimekirjaga. Ibrahim maksis oma 2500 Ameerika dollarit ja tema nimi kriipsutati läbi. Nimekirjaga venelase kõrval seisis mees, kes rääkis nii vene kui ka araabia keelt.

Enne laeva väljasõitu ütles üks kahest mittepagulasest, et nad peavad olema vaikselt ja mitte kära tegema. Laev on väike, ütlesid nad, ja sõidab välja salaja.

Seda meest nägi Ibrahim

EXPRESSEN ★ Onsdagen den 18 november 1992 21

Sverige har satt sitt pris på människosmuggling

I går satte Sveriges rättsväsende priset på människosmuggling. Frågan är om det skall avskräcka den armada av flyktingbåtar österifrån som experter väntar det närmsta året.

Människosmuggling under försvårande omständigheter enligt domen i Kalmar går:

Fyra månaders fängelse minus häktningstiden (= cirka två månader på svensk anstalt) plus utvisning på fem år.

Människosmuggling utan försvårande omständigheter enligt domen i Stockholm går:

120 dagsböter à 30 kronor, vilket blir 3 600 kronor, vilket är knappt en tredjedel av vinsten på en enda båtsmugglad kurd Tallinn—Lidingö.

En av de 47 kurder som smugglades iland från båten "Vironia" på Klippuddens brygga, Lidingö, praktiskt taget inne i Stockholm vittnade i rättegången mot de två anklagade från Tallinn.

Han är en ung pojke som heter Ibrahim, rymde från Saddams Irak till Turkiet, därifrån till Moskva. I Ryssland huvudstad väntar flyktingar från många länder på järnvägsstationer och flygplatser.

Om de har dollar eller tyska mark kan de köpa smugglarnas tjänster. De tas om hand av den ryska maffian.

Ibrahim och åtta andra fick en rysk guide som ordnade tågbiljetter till "en hamnstad som han sade var Riga" men i verkligheten var Tallinn.

• Flyktingbåten "Vironia" anlände till Lidingö.

• Utanför Öland anlände 22 flyktingar.

De inkvarterades på ett enkelt hotell och väcktes mitt i natten, upptäckte att de var många, 47 stycken inklusive 18 barn.

Betalade 2 500 dollar

I bilar kördes de ner till hamnen och där väntade "Vironia". De som inte betalt biljetten på hotellet ropades upp och fick gå en och en in i en hytt på båten.

Där satt en annan ryss med en namnlista. Ibrahim betalade sina 2 500 amerikanska dollar och hans namn ströks. Bredvis ryssen med listan stod en man som talade både ryska och arabiska.

Just innan båten gick sade en man, en av de två ickeflyktingarna på båtresan, att de måste vara tysta och inte skrika. Båten var liten, sade han, och avfärden hemlig.

Den mannen såg Ibrahim en gång till, just när "Vironia" gick in i den svenska skärgården och strax innan Ibrahim blev sjösjuk och måste böja sig över relingen.

Då sade mannen att de skulle förstöra alla dokument från Ryssland, Turkiet och Iran eller andra länder som de varit i på vägen till Sverige. Också ryska rubler som ändå var värdelösa.

Så kom de till bryggan, gick i land. Båten avseglade. De delade upp sig i flera grupper och alla anmälde sig på olika polisstationer och bad om politisk asyl.

De skickades alla till utredningslussen i Flen, där de ännu väntar på svar.

Nu, sade åklagaren Lars Hellström, talar jag rakt på sak. Där sitter de två männen från "Vironia". Känner du igen dem? Kan du peka ut dem? Titta åt höger, se på dem.

Ibrahim tittade åt höger. Jurij, 33, och Alexander, 39, tittade tillbaka. Ingen rörde en min.

Det var knäpp tyst i den kalla rättssalen.

Nu vred Ibrahim tillbaka blicken. Han såg rakt fram och sade:

— Nej, jag känner inte igen dem.

De flesta svenskar tycker nog att ordet människosmugglare känns för stort för ordet dagsböter.

Det gick inte att bevisa att just Jurij och Alexander fått betalt för sin människosmuggling, även om flyktingarna bevisligen betalt dyrt för själva resan och även om de två smugglarna hade just 2 500 dollar i hundraseddar på båten som om det vore deras andel.

Alexander sade efter advokatens slutplädering att det kändes underligt att bara ha velat hjälpa några stackars människor och så bli straffad för det.

Ord att rysa åt

Nu ska han och Jurij, båtens huvudfigurer och kapten, ta "Vironia", och den resterande valutan, årsböner i Estland, och segla hem om ett par dagar, guidade till territorialgränsen av svensk kust.

Människosmugglare.

Ett ord att rysa åt. Men vad tycker kurderna som kom från Saddam Husseins Irak, via det kaotiska Moskva till fridens Flen?

Om man betraktar Jurij och Alexander från flyktingarnas håll. Det kanske var tacksamhet som fick Ibrahim att inte känna igen dem i den svenska rättssalen.

Vad berättar de?

När de båda människosmugglarna seglar in i Tallinns hamn bär de med sig ett budskap från Sverige.

Kommer de att berätta om den svenska domstolen som lidelsefritt och iskallt korrekt syslade med bevis och brist på bevis, en beundransvärd uppvisning i rättssäkerhet, särskilt för två män från f d Sovjetunionen?

Eller kommer de att berätta vilken lätt och lönsam affär det är att köra flyktingar på Ryska Sverigelinjen, även om man skulle råka bli haffad?

Jan Lindström

veel kord, kui "Vironia" sõitis Rootsi sääridesse, ning just enne seda, kui Ibrahim jäi merehaigeks ja pidi kummarduma üle reelingu. Siis ütles mees, et neil tuleks hävitada oma Vene, Türgi, Iraani või nende teiste riikide dokumendid, kus nad olid olnud teel Rootsi. Ning Vene rublad, mis olid pealegi väärtusetud.

Siis läksid nad maale. Laev sõitis ära. Nad jaotusid mitmesse rühma, ja kõik pöördusid erinevatesse politseijaoskondadesse ning palusid poliitilist varjupaika.

Neid kõiki saadeti Fleni uurimisasutusse, seal ootavad nad tänini vastust.

"Nüüd", ütles prokurör Lars Hellström, "räägin ma otse asjast. Siin istuvad kaks meest "Vironialt". Kas te tunnete nad ära? Kas te võite neile osutada? Vaadake paremale, siis näete neid."

Ibrahim vaatas paremale. Juri, 33, ja Aleksander, 39, vaatasid tagasi. Keegi ei liigutanud.

Jahedas kohtusaalis oli hauavaikus.

Siis pööras Ibrahim pilgu tagasi. Ta vaatas otse ette ja ütles: "Ei, ma ei tunne neid ära."

Enamjagu rootslasi arvab, et sõna "inimkaubitseja" tundub küllalt suurena väljendi "trahvi päevamäär" kõrval.

Ei tõestatud, et just Juri ja Aleksander said tasu oma inimsmugeldamise eest. Kuigi põgenikud maksid tõesti kallilt oma sõidu eest ja kuigi neil kahel smugeldajal oli laevas 2500 dollarit sajalistes kupüürides, nagu oleks see nende osa.

Aleksander ütles pärast advokaadi kaitsekõnet, et tunlus veider, et vaid nõrkuse eest aidata mõnd vaest põgenikku sai ta trahvi.

Sõna, et võpatada

Nüüd peavad tema ja Juri, laeva peamine omanik ja kapten, võtma "Vironia" ja järelejäänud valuuta, aastapalga Eestis, ja sõitma paari päeva pärast koju, piirini saatjaks Rootsi loots.

Inimkaubitsejad.

Üks sõna, et võpatada. Kuid mida arvavad kurdid, kes tulid Saddam Husseini Iraagist läbi kaootilise Moskva vabasse Fleni? Jurit ja Aleksandrit võib pidada ka põgenike päästjaks. See võis olla tänulikkus, mis ei lubanud Ibrahimil neid Rootsi kohtusaalis ära tunda.

Mida nad räägivad?

Kui need kaks inimeste salakaubavedajat sõitsid Tallinna sadamasse sisse, tõid nad kaasa sõnumi Rootsist.

Kavatsevad nad rääkida Rootsi kohtust, kes kiretult ja jäise korrektsusega tegeles tõenditega ja murendas tunnistusi, imetlusväärsest õiguskaitse esitusest, eriti kahe mehe jaoks endisest Nõukogude Liidust?

Või kavatsevad nad rääkida, kui lihtne ja tulus äri on tuua põgenikke Venemaalt Rootsi, kuigi võib juhtuda, et tabatakse?

Jan Lindström
"Expressen"
18. november 1992
Tõlkinud **Madli Vitismann**

"Vironiast"

"Vironia" oli viimati näha Tallinnas Pirita sadamas 24. oktoobril 1992. Oli aeg, mil Eesti piirivalve pidas juubelit, samal ajal valmistus viimaseks etapiks enne kojujõudmist St. Peterburi "Sv. Pjotr". Selle viimase pärast sai seekord Piritale mindudki. Enne jäi kai äärde "Vironia", millel vardas Eesti värvidega näru. Hing ei lubanud niisama mööda kõndida ning seetõttu sai laevale parasjagu kütet andvaid mehi tülitatud küsimustega, mis andsid kummalise tulemi: nemad ei tea, mis lipu all laev seilab, nemad ei tea, kes omanik on, nemad ei räägi üldse midagi. Korralik nuuskuriinstinkt ilmselt puudub, sai piirdutud hoiatusega, et sellise lipu kasutamine lõpeb trahviga. Mälestuseks sai tehtud pilt nii "Vironiast" kui ka tõesti eeskujulikus korras lippu kandnud piirivalvekaatrist ning "Lembitust". Mille järel piirivalvekaater otsad andis ning minema sõitis.

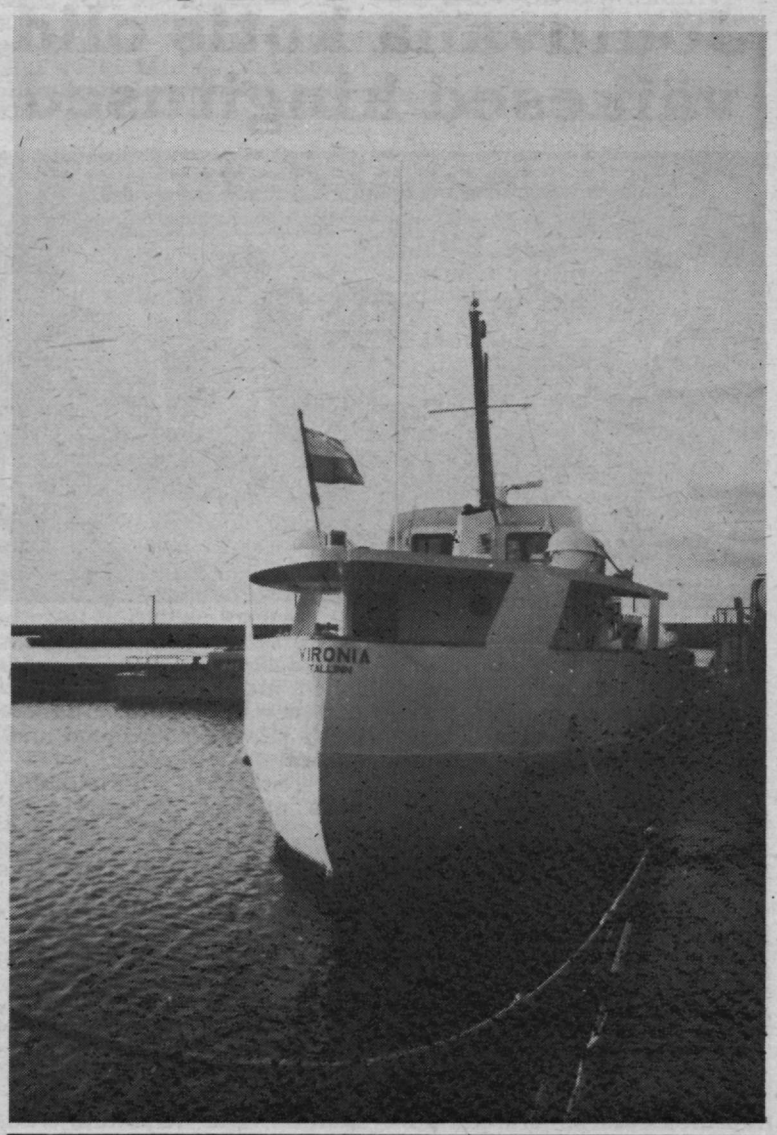
Alles seejärel, kui Rootsist teade tuli, et mehed Eesti lipu all Rootsi on jõudnud, küsisin Veeteede Ametist, mis siis laevaga õieti on. Tollal oli see Registrist maha võetud (1990. a. IV kvartalis) ning kirjas hoopis mootorjahina Jahtklubis nr. 58 — (vene laevastiku klubi).

Vahetult enne viimast sõitu oli laev müüdud aktsiaseltsile "Korest", mille "süda" Eestis ei ole. Sadamakapten Toomas Drelli sõnade järgi olevat laev juba nädala keskel ära läinud, mingit märget selle kohta ei olnud ei tolli ega piirivalve materjalides.

Aga oli siiski neid, kes nägid, kuidas "Vironia" lahkus piirivalve kai äärest 25. okt. südaöösel, kell 3.00. See on dokumenteeritud.

Piirivalve pidupäevad on alatihti pidupäevadeks mõnele teiselegi. Tõesti juhuslikult jäi näppu 1985. aasta "Eesti Päevaleht", kus muuseas juttu ka laineid löönud Lepajõe, Roosna jt. põgenemisest. Nõukogude piirivalve päeval.

Reet Naber



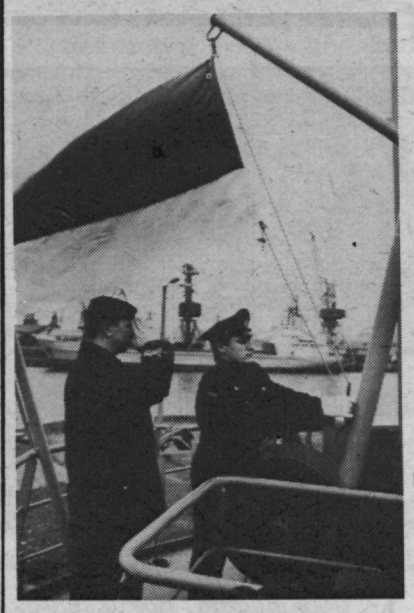
Viinaleid Gotlandi kuuse all

Lärbros Põhja-Gotlandil puid raiunud pensionär on leidnud 190 pudelit viina metsas ühe kuuse alla peidetuna. Viina kangus varieerub 40—75 kraadini. Pudelietikettide järgi otsustades tuleb vodka ühelt idapoolselt maalt ja politsei teooria on, et Gotlandi turg oli salakaubaveo lõpp-punkt.

"See on üks suuremaid konfiskeerimisi, mis me oleme Gotlandil teinud," ütleb kriminaalinspektor Gösta Svensson.

"Dagens Nyheter", 25. oktoober 1992

Jälle Soomest kingiks



Puhkpilliorkester mängis üht hümniviisi kaks korda järjest, kui 17. detsembri hommikul vahetati lippu laeval, mille Soome kaitseministeerium kinkis Eesti kaitseministeeriumile.

Väljast igavhall, nimeks igav number. Kuid seest on "93" üsna ruumikas ja mugav. 1958. aastal ehitati hüdrograafialaevaks "Valvoja", aastal 1984 võeti mereväkke staabi-koordineerimislaevaks. Seetõttu on laeval hulk kahekohalisi kajuteid ja õppeklass ning see otsustati anda Eesti Merehariduskeskusele õppelaevaks — seal antakse ka reservohvitseri oskusi.

Väike tseremoonia, millest võtsid osa niihästi Soome suursaadik Jaakko Kaurinkoski ja kaitseministeeriumi esindaja kui ka siitpoolt Kaitsejõudude Peastaabi ülem kolonel Ants Laaneots ja kaitseministeeriumi kantsler Priit Heinsalu. Laeva senine komandör Seppo Sarelius osutas Eestile pisukest relvaabi: kinkis kaks ehtsat soome pussi — *puukkot*. Seejärel vaadati vastsed valdused üle: laev on 36,7 m pikk, kiirust 10 sõlme, "Burmeister"-masin, süvis 3 m. Kütust ja magevett saab peale võtta 20 päevaks, meresõiduomadused, jääkindlus ja manööverdusvõime on head.

Pärast külaliste lahkumist murdis merehariduskeskuse rahvas pead, kuidas kingitusega edaspidi paremini ümber käia. Kogu vask täna ära koristada, muidu on homme läinud. Masinaruumis kõik lahti võtta ja käega läbi katsuda, enne ei julge kuhugi sõita. Elektrijuhtmed vaja üle vaadata. Eesti- ja ingliskeelsed sildid teha. Kui ruume veidi ümber kohendada, mahub 6 meeskonnaliiget (kapten, tüürimees, 2 mehaanikut, pootsman ja kokk) ning 30 kadetti (15 laevajuhti ja 15 mehaanikut) ilusti ära.

Ja raha. Laev hakkab seda tahtma ka kai ääres seistes: vaht algas kohemaid saabumisest peale. Edaspidiseks rehkendati aastakuludeks esialgu üle miljoni krooni kütuseks ja meeskonna palkadeks.

Soome Vabariigi suursaadik **Jaakko Kaurinkoski:** "Me oleme Eestile üle andnud mitmesuguseid saadetisi, viimased neist lastekodule ning keskkonnauuringute tarbeks. Mul oli hea siin kaks korda meie hümne kuulata (soome keeli see "kansallislaulu" kõlas eriti hästi): Soome lipu langetamisel ning Eesti lipu heiskamisel. Näen ja kuulen, et mehed on asjatundlikult läbi mõelnud laeva edasise kasutamise võimalused."

Kommodoor **Seppo Sarelius** (laevastikus peale Helsingi kadetikooli lõpetamist 1979. a.): "Soovin, et laev ka edaspidi täidaks sama ausalt oma ülesannet — teenida usku ja Isamaad, kui ta on seda teinud Soome lipu all. Oleme kaotanud oma kodu, seda ei saagi enam korvata, sest edaspidi ei saa olema eraldi staabilaeva, vaid neid ülesandeid hakkavad täitma muud laevad kordamööda."

Kapten **Markku Tervahartiala:** "Laevastikus teenida on ka meil Soomes auasi, sest sinna võetakse tehniliselt kõrgesti koolitatud inimesi. Laeval on alati olnud rohkem kaadrisõjaväelasi kui ajateenijaid, sest tehnika tase on kõrge. Kuna on olnud õppelaev, on alati peal olnud ka kadette. Igal aastal oleme käinud Põhjamaade Merekadettide Päevadel, kus omavahel kokku saadakse. Need korraldatakse kordamööda Norras, Taanis, Rootsis, Soomes. Kogemusi käivad vahetamas ka ohvitserid.

Meie keskus on Turus, põhiliselt sealkandis käivad ka harjutused. Meil pole allveelaevade-muret olnud."

Markku Tervahartiala kahetses, et Tallinnale nii vähe aega jäi — eelkõige oli vaja ju laev üle anda. Ta oli siin esmakordselt ja: "Olen vist üks viimaseid soomlasi, kel Eestis käimata oli."

Sõbralikke mereväelasi on ikka kena linnas näha.

"93-l" käisid

Reet Naber
Madli Vitismann ja
Isi Trapido

Lõppevale aastale järele lehvitamas

"Eesti Merelaevandus" kutsus 16. detsembril "Georg Otsale". Peeti firma esimest aastapäeva — samal ajal aasta tagasi kirjutati alla riigiaktsiaseltsi asutamise paberitele.

Aktsiaseltsi juhatuse esimees **Nathan Tõnnisson** soovis kõigile meremeestele nii merel kui ka kodus rahulikke jõule ja meeldivat aastavahetust.

Pikemalt võttis sõna Riigikogu juhataja **Ülo Nugis.** Ta rõhutas eriti "Eesti Merelaevanduse" edu nii konkurentsitihedal alal nagu merekaubandus: "Esimese iseseisva tööaasta tulemused on eeskujuks Eesti majandusjuhtidele, kes peavad suutma viia

meie kaubanduse maailmaturule, transport on teie poolt."

Peoperemees "Eesti Merelaevanduse" peadirektor **Toivo Ninnas** tänas heade sõnade eest ja kutsus üles end laeval mugavalt tundma. Kogu jutu tõlkis **Elna Aun** inglise keelde väliskülaliste jaoks, kes olid kohal eeskätt seetõttu, et oli lepingute sõlmimise aeg.

Et üle paarisaja külalise end mugavalt tunneksid, kandis kelneritevägi pidevalt suupisteid juurde. Ei puudunud ka verivorstid ja jõulukelladega tort ning muidugi heaolu sümbol — banaanid.

Kui pidu baaridesse edasi kandus, pakuti varieteeprogrammi — esinesid noorukesed tantsijad trupist **"Catherine and Boys"**. Tantsulaulud pärinesid Tartust: **"Suveniiri"** saatel laulis **Üllar Jörberg.**

Küllap tantsupõranda väiksust arvestades oli vaid osa külalisi paariviisi kutsutud. Sestap hakkaski just sel ajal see põhiosas meeste pidu laiali valguma. Kuid küllap olid selleks ajaks firma-, linna- ja muudel -peadel (kelle hulgas küll ka mitmeid endisi) jutud kokku räägitud. Eks ta üks tore merendustegelaste kokkusaamise koht ole, ühtlasi meie kiirel ajal nii tarvilik lõõgastumishetk.

* * *

"Eesti Merelaevaduse" oma töötajaile pakkus seninägematu meeleoluhetke jõululaupäeva hommikupoolikul **Tallinna 62. Keskkool.** Et kontorihoones saali pole, sobis selleks tavalisest hämaramana ka puhvetiruum. Pärast direktor **Ako Raua** tervitust õpilasilt ja õpetajailt kuuldud jõululaulud ja -luuletused sundisid argirutus hetkeks peatuma.

"Niisugused laulud kõlasid selles majas küll esimest korda", tänas **Toivo Ninnas.** Ehk kõlavad edaspidi veel.

Madli Vitismann
Isi Trapido fotod

Telefoni-☎ jutt

Tallinna Sadama kapten EDUARD HUNT, mida Te pühapäeva õhtul nii hilja sadamas teete? Kas tanker "Kihnu" asjus?

Jah. Tulin just lennukilt, ei jõudnud veel õieti teregi öelda, kui koduuksel oli sõnum vastas, et oodatakse tööle. Siin olid just härrad Palu (sadam), Kanter (sadamalaevastik), Pedak (rannavalve) ja Luhtein (mereinspektsioon). Võtsin nii-öelda vahi üle.

Ja mis lennukilt Te tulite?

Rostockis oli Balti Sadamate Organisatsiooni informatsioonikomitee koosolek. Arutati, millist infot vahetada ja kuidas seda teha. Kohal olid rootslased, sakslased, taanlased, Eesti ja Poola esindajad. Klaipeda esindaja jõudis kohale alles komitee töö lõpuks, sest parvlaeva, millega ta sõitis, suunas Saksa päästeteenistus laevahukku kohalt inimesi otsima.

Otsustasime, et antakse välja infobülletääni ning raamat, milles oleksid üldandmed kõigi Balti Sadamate Organisatsiooni liikmesmaade kohta. Saaks vajaduse korral üksteisega konsulteerida ja ka kaubasaatjail oleks kasulik — saaks kergemini sobivat sadamat valida.

Arvasime, et edaspidi peaks koosolekuid korraldama endise idabloki maade sadamais, et seal saadaks niisuguste ürituste korraldamiseks kogemusi. 18.—19. jaanuariks kogunevadki Tallinna kahe töörühma esindajad.

17. jaanuar
Helistas **Madli Vitismann**

Jõuluvana kotis olid väikesed kingitused

Jõulunädala hakul säras "Suure Tõllu" ajaloolises salongis jõulukuusk. Ühe pika laua taga istus laevapere külalistega, teise taga "Suure Tõllu" klubi. Pool aastat enne jäämurdja koduvetesse jõudmist, 12. märtsil 1989 asutatud klubi ühendab omaaegset laevaperet ja reisijaid ning nende järeltulijaid.

Hardushetke lõi Keila koguduse õpetaja **Jaan Jaani**, *"Suurel Tõllul" omainimene. Temast saab 20. jaanuaril Pirital taasalustava Eesti meremisjoni esimene õpetaja. Salongi vanal klaveril musitseeris klubilane* **Therese Raide**, *ühislaule toetasid hoolega valmistatud laululehed.*

Pastor **Jaan Jaani** tutvustabki tulevikukavu: Mind määrati 3 kuud tagasi meremeeste pastoriks. Minu kohus on olla üks liige meremeeste peres. Oleme alustanud tööd, tahame, et meremisjon avaks oma uksed 20. jaanuaril. Meremeeste kiriku tahame teha Piritale, omal ajal ehitatud olümpiakirikusse. Hakkame seda jagama Noorte Meeste Kristliku Ühinguga.

Merepastori ülesanne on peletada seda Suurt Halli, mida meremees endaga kaasas kannab. Lihtsalt inimlikult ja südamlikult temaga rääkida, teda ära kuulata. Ja veel: kui meremehed tahavad laulatust saada, last ristida või lähedast inimest matta, siis ei pea nad talituse läbiviijat kuhugi otsima minema, vaid võivad kohe meremisjonisse pöörduda.

Me teame, mis meremisjon on, ent ei tea, mismoodi teda käivitada. "Eesti Merelaevandus" ütles toetamisest ära. Omal ajal meremisjonile kuulunud maja on Kaptenite Klubi käes.

Tahaksime avada niisuguse baari, kus välismaa meremehed saaksid käia aega viitmas, et nad ei satuks lõbulindude kätte, ei läheks linna peale napsu tegema ja

laaberdama — meremeestega ikka juhtub, see on ju selge. Kogu maailmas tehakse nii, et meremehi koos hoida. Kaptenid ja tüürid ja I mehaanikud leiavad omale koha, lähevad restorani või hotelli. Aga mis saab madrustest, kes tihtipeale on malailased ja filipiinlased?

Meremeestekodudes on õlled ja toidud väga odavad. Kasumi peal väljas ei olda. Igal pool on piljardilaud, see on nagu aamen kirikus. Käisin Hamburgis ja Rotterdamis neid kohti vaatamas. Algul ei saa arugi, kas oled kõrtsus või kirikus. Jumalateenistuse ajaks tõmmatakse kõrtsule eesriie ette ja kui teenistus läbi, siis jälle tõmmatakse altarile eesriie ette.

Eesti meremisjon peaks tulema niisugune nagu Rotterdamis. Olin Soome meremisjoni meestega, — nemad mulle selle sõidu välja tegidki — Soome meremisjoni majas. Soome pastor käib iga päev dispetšeripunktis, võtab arvutist välja, missugused Soome laevad sisse tulevad. Käib neil laevadel ja kutsub mehi meremisjoni majja. Seal on saun, Soome lehed, muidugi piljardiruum. Kui meremehed Rotterdamis hätta jäävad, pöörduvad nad samuti misjoni poole.

Meremisjoni ülalpidamiseks maksab Soome luteri kirik teatud protsendi, samuti reederid. Meremisjon ei ole kunagi oikumeeniline.

Näiteks "Viking Line'i" peal sõidab praegu üks pastor kaasa. Seal sooritas ühe aasta jooksul mitu inimest enesetapu.

Pastor teeb laevas kõik tööd kaasa — koorib kartuleid ja puhastab vaipu. Niimoodi on huvitavat selgust saanud. Üle neljakümnesed mehed leiavad, et ei ole elus nii palju saavutanud kui oleksid tahtnud. On vähem saavutanud kui sõbrad. *Umbes nii, et iga neljakümnene, kes ei ole kapten, peab end äpardunuks?*

Jõuluvanal oli igale pidulisele väike kingitus, mille eest püüdlikult salme üles öeldi. Ent kahjuks pole jõuluvana võimuses tuua kapten **Olaf Vaarmaa** *kätte seda, millest kõige rohkem puudus — remondiraha. Enamgi veel — muret teevad harilikud igapäised seisva laeva kuludki.*

Ajalooliste Laevade Fond, millelt kaks aastat tagasi palju loodeti, pole õieti käivitunud. Kuu aega enne valitsusevahetust laeva külastanud peaminister Tiit Vähi unustas lubatud hambaraha. Praegu finantseerib "Suurt Tõllu" kultuuri- ja haridusministeerium. Novembri algusest vabaneti kaimaksust, see oli 20 000 krooni kuus. Ent jäänud on küte (48 000), palgad (8000 krooni 16 ametikoha jaoks!), elekter (4000) ja nii tuleb minimaalseikski seisukuludeks 60 000 krooni kuus ehk 2000 päevas. Aga kui osta mõni lauajupp, elektripirn või pott värvi, et midagigi nokitseda...

Ent unistamine pole keela-

tud. Kotka sadamaülem, ilmselt hiigeloptimist, on kutsunud "Suure Tõllu" kaunistama tänavusi Kotka merepäevi. Tulevad ka "Sankt Erik", "Tarmo" ja "Stettin". Aga kohale tuleks tossutada omal aurujõul, ja *kaubanduslik väljanägemine* peaks parem olema. Jutt jõuab jälle rahani.

Madli Vitismann

Parem sõita inglise laevas madrusena kui olla Tallinna Merekooli õpetaja,

arvati mitte Eesti Mereharidus-keskuse poolt 9.—10. detsembrini korraldatud ESMESEL rahvusvahelisel seminaril, vaid hoopiski paljuhiidetud Eesti ajal, nagu selgus **Ants Pärna** peetud ettekandest Eesti mereharidusest ajaloost. Muidugi, kui midagi tahetakse saavutada, tuleb teada, kust tuldud ning mis olnud.

Mereharidus-keskuse seminari eesmärgiks oli sihiseadmine tulevikku, sest üks etapp Eesti mereharidus ümberkujundamisel peaks läbitud olema. Tänapäeva kiirelt muutuv elu on teinud vajalikuks ja möödapääsmatuks konkurentsivõimeliste merendusspetsialistide ettevalmistamise. Eriti raske mõista paistab olevat see, et merendusharidus maksab palju ja ka selle andjad peavad olema hästi makstud. Kui tahta, et nood oleksid hästi koolitatud ja koolitavad. Mõistes merenduse tähtsust meie elus olid kohale tulnud nii asjatundjad haridusstrateegia alal (**Valeri Aava** Haridusministeeriumist ning **Väino Rajangu** nüüd Tehnikaülikoolist), teadusuuringutega tegelejaist Meeinstituudi direktor **Ahto Järvik** ja Peterburis psühholoogiliste uuringutega tegelenud **Aleksei Prohvatilov.**

St. Peterburi Mereakadeemia laevajuhtimiskateedri dosent **Aleksandr Baranov** vätis oma raskustest rääkides, et osa IMO ettekirjutusi on vastuvõtmatud, sest neid on raske täita ilma kogu süsteemi ümber kujundamata. Koka Merekooli rektor Jorma Laakso ning Rootsi St. Eric'u kolledži õppejõud direktor **Björn Nordmarkiga** eesotsas selgitasid oma õppeasutuste suundumusi. J. Laakso nentis, et neil pole olnud aega oodata, kuni valitsus või ametnikkond süsteemi muudavad, seda oli vaja endal suuta, arvestades laevanduse arengu ning parema mehitamise huvisid. **Leo Filippov** Saaremaalt oli sunnitud nentima, et neil seal oleksid kõik nagu huvitatud mereerialade õpetamisest, aga merekooli ikka ei ole.

Oma nägemuse esitasid ka need, kes oma igapäevast tööd Mereharidus-keskuses teevad ja EI OLE INGLISE LAEVA MADRUSEKS läinud, ehk õppejõud. Igaühel oma mõtted ja plaanid edaspidiseks. Elavamat vastukaja leidsid **Helgi Pärna** ettekanne "Mereharidus on kallis" ning **Kustav Laigna** hüdrograafia ja hüdrometeoroloogia õpetamise kontseptsioon. Rektor **Tarmo Kõuts** andis põhjaliku ülevaate mereharituse hetkeseisust ning arengusuundadest. Tema ettekanne oligi mõeldud EESTI MEREHARIDUSE KONTSEPTSIOONI aluseks.

Kaks päeva tihedat tööd (lisaks ametlikule 18 ettekandele oli arvukalt sõna- ja seisukohavõtte kuulajaskonnalt), lisaks sellele kontseptsiooni-projektile mõndagi kasulikku. Pole vist üleliia sageli selle ala inimestel võimalusi omavahel asju sisuliselt arutada. Näiteks kaptenitel **Vello Murul, Vambola Allikul, Roland Leitil** ning teistelgi oli asjalikke tähelepanekuid lisada. Samal ajal mõned ametkonnad, kes oleksid võinud (ja peaksidki) huvi tundma, seekord kokkusaamisest ei hoolinud.

Kui kapten **Jorma Laakso** (keda olen kuulnud ka Mereharidus-keskuse kõige suuremaks sõbraks nimetatavat) end laevale minema asutas, sai küsitud, kas see abi, mis nende poolt Mereharidus-keskusele on tulnud, on ikka õiges paigas.

"Loomulikult. Ma olen ise näinud, mida teie rahvas siin meie poolt toodust on üles ehitanud ning kui hoolega õppida püütakse — see tagasihoidlik toetus, mis meie poolt on tulnud, on täie ette läinud."

Kui tööturul on raskusi, kui kõik Soome meremehed ei leia tööd, kui mujal suruvad peale Aasia meremehed — kas Te ei karda konkurentsi tugevnemist siitpoolt?

"Konkurents tugevneb niikuinii. Aga see sunnib ka meid rohkem pingutama, et meie meremehed oleksid paremini ette valmistatud, see ei lase enesega rahul olles puhkama jääda. Nii soomlased kui ka eestlased on heade meremeestena tuntud. Praegu ka meil meremehe elukutse populaarsus väheneb, eks me katsume koos seda nii siin kui seal tõsta."

Küsimusele, kas oma õppelaevaga Tallinna tulla oli kõige ökonoomsem, vastas ta: "LAEV ON MERERAHVA KÕIGE LOOMULIKUM LIIKLUSVAHEND."

Seminaril käis **Reet Naber**

"Arzamass" harjutab iseseisvust

Kaks aastat tagasi, kui meie ajalehes ilmus reportaaž treeninglaeval "Arzamass" tehtavast, oli muuhulgas juttu ka rahast. Et niisugune laev on kallis ja õppima ei peakski tingimata laeval. Uue aasta esimese reede hämarikus lõppes "Arzamassil" (või "Arzamasel", nagu laeva peale maalitud) esimene iseseisev töönädal.

Vanemtüürimees **Valeri Bujukov** ja instruktor **Vjatšeslav Novikov** rääkisid, et tänavusest ollakse aktsiaselts "Arzamass" (või "Arzamas" — sildid laevas on kõik vene ja inglise keeles)ning renditakse laeva "Eesti Merelaevanduselt". Ühe inimese 5-päevane kursus läheb laevamanikule, näiteks sellesamale "Eesti Merelaevanduselt", maksma 1075 krooni. Ning kui võetakse tööle 500 inimest, tuleb nende õpetamise eest tublisti maksta. On leppinguid ka meremeeste värbamiskontoritega, kuid seltkaudu pole veel keegi tulnud. Kipub nii olema, et kes tahab välisriigi laevale tööle, peab ise hoolitsema, et tal tunnistus taskus oleks, ning õppuse eest ise maksma.

Õpetatakse "Estonia" laevaperet. Naistele on 3-päevane kursus: poolteist päeva esmaabi ja poolteist päeva enda päästmist basseinis, päästevesti, -parve ja -ülikonnaga harjutamist. Tuletõrjekambrisse ja allveebasseini naisi ei saadeta. (Instruktorile oli üllatuseks, et "Estoniale" asub tööle vähemalt üks allveeklubi "Viikar" naisliige.)

Mehed saavad 5-päevase õppuse järel tunnistuse, millel eesti ja inglise keeles kirjas, et omandatud on esmaabi, enesepääste tehnika, tuletõrje alused ning avariikontroll ja veealused päästetööd. Hulk tunnistusele trükitud punkte on aga maha tõmmatud, sh. näiteks ohtlikud kaubad merel, nafta/keemia/gaasitankerid, mees üle parda jne. Kuidas neid õppida-harjutada? Vjatšeslav Novikov vastas: kui koguneb terve õpperühm, saab õpetada ka neid punkte, mis tunnistusel läbi kriipsutatud või neidki asju, mida sellel tunnistusel pole. Kuigi kaader on suurelt jaolt vahetunud, 9 inimesest vaid kolm (kaks instruktorit ja arstesmaabiinstruktor) on kauased olijad, ollakse siiski niipalju edasi jõudnud. Poolteise aasta pärast algab esimestel õppustel käinutel uus ring, aga (enese)kordamist ei kardeta.

Muidugi teeb muret varustus. Kui varustuskontori, aktsiaselts "Loigo" tööülikonnad on kolm korda kallimad kui üle tänava tööriiete poes, on selge, kust ostetakse. Kuid päästeülikonnad ja muu spetsiifiline varustus tuleb muidugi välismaalt tellida. On leitud isegi Inglise partner, aga too lubab varustust hankida tingimusel, et seda siin ka müüma hakataks — otsib toodangule turgu. Otse Hongkongi minekuks pole seni raha ega sidemeid. Kuigi sidemeid on võimalik tekitada.

Esimene iseseisev nädal on läbi, esmaspäevaks tuleb ette valmistada näidisõppus juhtkonnale. Vettevisatu tunnet ei paista "Arzamassi" meestel olevat. Või oskavad nad end ppäästa.

Madli Vitismann

„EVA-008" taustal on õpetaja Piir, kaptenid Ants Uibu ja Harry Talinurm ning vanemmehaanik Vladimir Karjamaa.

Väike, aga tubli

14. detsembril rivistus linnahallli kaile **"EVA-008"** meeskond. Veeteede Ameti peadirektor **Tarmo Ojamets** sõnas kapten **Ants Uibule** lippu ja laevapiletit üle andes: "See on dokument, mis tõendab, et sellel laeval, mis seisab nende kolme tubli mehe selja taga, on õigus kanda Eesti Vabariigi riigilippu. See laev tuli Eesti riigile kingiks Soome *Merenkulkuhallitukselt.* Siinkohal tahan ma öelda tänusõnad meie Soome kolleegidele, kes aitavad meil taastada Eesti riigi merendust nii, nagu nemad seda suudavad."

Lipu õnnistas Tallinna Kaarli kiriku õpetaja **Piir.** Traditsiooniline šampanjapokaal pakuti aga hoopis **"EVA-007-1"**, mis oli äsja rannavalve lipuvärvid peale saanud; ka siseruume oli mugavamaks ehitatud. Lootsikaatri ainuke kajut on aga nii pisike, et peale laevas korraga vahis oleva kapteni ja mehaaniku kedagi ei mahuta.

Kuu aega hiljem on **"EVA-008"** Kopli lahe sadamais lootse vedades aidanud Eesti riigile hulga raha teenida. Kapten **Ants Uibu** sõnul tuli esimene sõit ette võtta küll eriti hullu ilmaga, ent kaater on "nii lühike, et mahub lainete vahele ära". Oleks veel telefon ja mõni muugi mugavus...

Madli Vitismann

„EVA-007" on rannavalvelaevaks värvitud.

Merine pühapäev

ehk "Kas sa varesepesasid oled maha ajand?"

Tõnisepäeval 17. jaanuaril rääkisime Eesti Raadios pikaltlaialt MEREST. Asja ärgitasid **Aare Laine** Saare- ja **Bruno Pao** Muhumaalt, tunnussõnadeks olid valitud "EMAMAA JA ISAMERI" — rõhutamaks rannarahvale loomulikku sugudevahelist tööjaotust. **Reet Valingu** toetusel oli mereasjadest rääkimiseks antud pea täispikk tööpäev — otsesaade oli eetris kella 9 ja 15 vahel. Saatejuhid-saarlased olid kampa kutsunud ka muulasi, nii siis istusid stuudios ühel pool klaasi iserääkijad — Bruno Paole ja Aare Lainele lisaks kolm kaptenit — **Tarmo Kõuts, Vello Mäss, Hugo Palk** (tähestiku, mitte tähtsuse järjekorras) ja üks ajaloolane **Reet Naber.** Vastas klaasi taga Jaak Ojakäär kolleegidega, kes aitasid häälde muusikapoole ning varem linti võetud lood **Jaan Toomsilt, Oskar Raigilt, Lembit Songilt, Albert Uustulndilt** ja **Saaremaa Rahvateatri** katkendi "Kihnu Jõnnist".

Sai räägitud sellest, mis hingelähedane, sellest, mis endal kogetud, kusagilt kuuldud või loetud. Meresõidu minevikust ja olevikust ja tulevikust mitme kandi pealt. Juttu oli viikingilaevadest ja hansakogedest, Kolumbusest ja Mänderist, reedereist ja laevaehitajatest, ranna- ja kaugsõitudest, sadamatest ja rannalautritest, kojujõudmisest ja sunnitud lahkumisest, naistest merel ja maal, merekultuurist ja kultuuritusest. Palju jäi rääkimata, palju põnevat on veel teadmata.

Bruno Paol ilmub praegu "Oma maas" samalaadne artiklitesari.

Reet Naber

"Aurella" on Tallinna liinil tagasi

Reederiäri "Tallink" rentis liiri mootorlaeva "Saint Patrick II" liikluseks Helsinki ja Tallinna vahel. Laev on Läänemere vetes hästi tuntud oma vana nime "Aurella" all, ehitatud 1973. aastal Hamburgi-lähedases laevaehitustehases, et tulla "Viking Line'i" arvele aastani 1982.

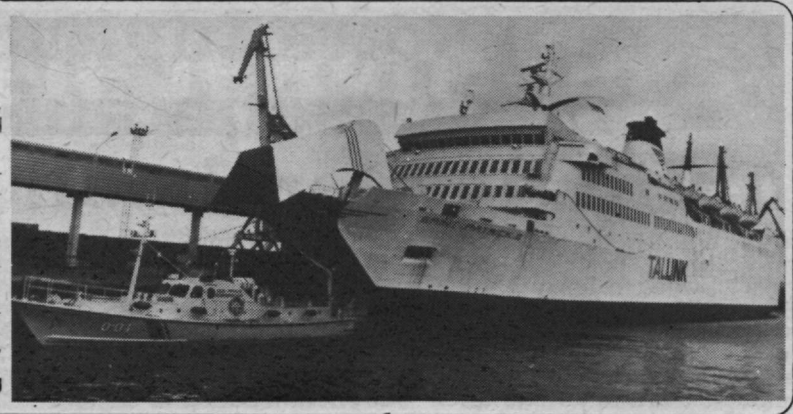
"Saint Patrick II" asub Helsinki—Tallinna liiklusse vana-aastaõhtul. Kavatsus on teha üks edasi–tagasi reis päevas pluss neli 24-tunnist merematket nädalas.

Laev sai Eesti lipu ja peaasjalikult Eesti meeskonna ühes teatava Soome tugevdusega, teatas reederiäri.

Laev on 7984 brt ja seal on kohti 1630 reisijale, neist 812 kajuteis. Võib peale võtta 310 sõiduautot või 38 haagisveokit, on 125,60 m pikk ja 21,64 m lai ning teeb 20,5 sõlme.

Koos "Saint Patrick II-ga" on "Tallinkil" kaks parvlaeva Eesti lipu all Helsinki—Tallinna liinil liiklemas.

"Vaapavahti/Frivakt"
Thure Malmberg



Üks väga mereline laev

Kohvik "Puujalg Jim", ööbaar "Kap Hoorn", õhtused mereröövlipeod — nii on kujundanud oma eripära eelmise aasta lõpul Tallinna—Helsinki liinile saabunud "Saint Patrick II".

Üllatavalt palju tuleb koridorides vastu varasemast tuttavaid laevaperelikmeid: "Transestonialt", "Tallinkilt", "Georg Otsalt", vanemtüürimees Rein Oolmets hoopis Hiiumaa-liinilt. Esimese töönädala lõpul võib kohata vastuseid: "Oi, seda ma veel ei tea." Harjumise ja kokkusulamise aeg. Reisijate teenindamise võtmepositsioonid — intendant, peakokk, kauplus-te juhataja — on esialgu soomlaste käes, kokkumängu dirigeerimiseks. Eks sealt ehk ideedki üks tõesti mereline laev teha. Kajutiemanda Anne Randala sõnul tuli laevaga Prantsusmaalt tulles kogu sõiduaeg koristamisele kulutada — niivõrd käest ära majapidamine olnud. Ning "Servi" tegi suurpuhastuse, ja "Servi" töötajaid võeti veelgi abiks teele kaasa.

Üllatavalt palju tuleb koridorides vastu end koduselt tundvaid reisijaid. Vahe sellest, et sõiduplaan tihe on — mitu korda nädalas tuleb Helsinkis toime tulla kahe tunniga. Reisijad–autod maale saata ja teised peale võtta, kajutid koristada, toiduained ja kaup peale võtta. Neli päeva nädalas korraldatakse soomlastele merematkeid, mil laeva kajutikohad pea kõik hõivatud on. Ja kes enam Tallinnas ringi käia ei viitsi, võib laeval baaris aega veeta. Nii on laevaperel kogu vahetuse vältel (nädal tööl ja teine vaba) tegemist üksjagu. Merematkelistele korraldatakse õhtuti ka programmiga mereröövlipidusid, kutsuti meidki vaatama. Täname, edaspidi ehk tulemegi.

Mereröövlipidusid peetakse mereröövellikus interjööris. Aga kahju, et ka mugavate lennukitoolidega salong tahetakse edaspidi baariks teha. Mis parata, vastandlikud huvid: ühed tahavad, et laevas rohkem raha kulutataks, teised püüavad väärikust kaotamata võimalikult vähem kulutada.

Restoran "Christal Lunch", missivalimise paik, jätab tühjana küll meeldiva mulje, kuid koduse ettevalmistusega, kolleegide kirjutisi lugenult ja pealtnägijate muljeid kuulanult pole raske kujutleda, kuidas missi valiti.

Kapten **Avo Piht** *(teine kapten on Erich Moik) on lugematute jutulesoovijatega hõivatud, ent lubatud kümme minutit enne ärasõitu siiski lelab. Küsimegi esmalt missivalimise kohta.*

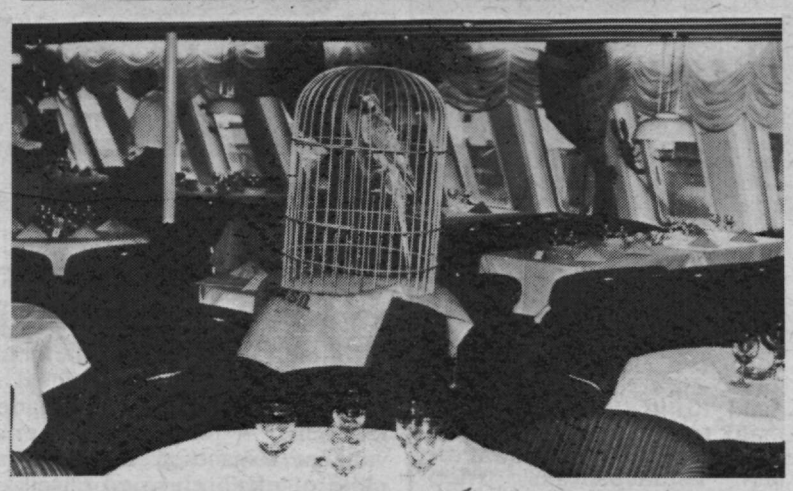
Kapten Avo Piht: Meil ju laev alles esimest korda saabus, korraldajaile oli niisugune ettevõtmine muidugi risk. Riskantne oli kahe ürituse, Tallinna missi valimise ja vana aasta ärasaatmise kokkupanemine.

Soome merematkereisijaile oli laev juba varem välja müüdud. Võinuksime vaid loobuda kutsete saatmisest. Eestimaa seisab praegu koos väga erinevatest mentaliteetidest ja erinevatest suhtumistest. Iga merendussüsteemis vähegi tuntud isik olnuks mõneti puudutatud, kui teda poleks kutsutud. Nüüd vähemalt — see, kes siin viibis, on ehk nördinud, aga mitte meie peale vihane, et tema jäeti kutsumata.

Lisaks oli see meeskond veel esimest õhtut töö1. Eks proovige "Glorias" teha VIPi-pidu, kui teate, et maaler alles täna lõpetas seina värvimise, koristaja käis luuaga nurgad üle ja te lasksite saali ettekandjad, keda töös näete esimest korda. Meie just niimoodi tegime. Ega ma ei leia, et meil selle poole pealt midagi läks aia taha. Aga muidugi võib alati igas süsteemis leida hulga puudujääke. Ma tean neid: keeleseaduse asjad, see, et Eesti kroonidega maksta ei saanud. Nüüd juba saab, ja seda ainult entusiasmi tulemusena. Sul võib olla missugune tahes Jaapani või Ameerika tehnika ja töötab ka kolm minutit, aga siis hakkavad mingid tehnoloogilise süsteemi häired. See viga polnud mitte "Tallinki" firma, vaid tolle firma süü, kes meile need riistad üles pidi seadma.

➡ **Ainult kaks korda nädalas saab Tallinna sadamat päevavalges näha. Roolikambris on vanemtüürimees Rein Oolmets.**

➡ **Kajutiemand Anne Randala oma naiskonnaga.**



➡ **Selles baaris peetaksegi mereröövlipidusid mereröövliatribuutikaga.**

Mis hinnangu annate meeskonnale nüüd, kui juba nädala olete nendega töötanud?

Kõigi lülide etteotsa said eranditult need inimesed, kes oskavad, tahavad ja suudavad seda tööd teha. See tähendab, me ei alustanud nii nullist, kui omal ajal laeval "Tallink". Muu kaader oli võetud tavalisel filtrimeetodil. Igaüks oskas oma tööd, aga koos, ühe "orkestrina" neil varem võimalust mängida ju ei olnud. Saadi siiski rahuloldavalt hakkama. Muidugi, näiteks kuue kuu pärast oleme hoopis teisel tasemel.

Jah, 31. juunil "Tallinki" peal panime esimest korda välja minnes *à la carte* restorani lihtsalt kinni. Mitte sellepärast, et kelnereid poleks olnud, vaid et poistele viis päeva kuiva trenni teha. Aga siin tegime juba laupäeval lahti — kaader oli niipalju parem. Praegu oli lihtsalt kauem aega, et valida, aga tookord panime seltskonna nädalaga kokku.

Mis hinnangu annate laevale kui laevajuht?

Laev nagu laev ikka, kellesse kaptenil tuleb austavalt suhtuda. Laev oma isiseloomuga.

See kõlab küll väga diplomatiliselt — nagu oleks midagi pahasti?

Oma aja on ta ühes kohas ära teeninud, siis parandatud, siis jälle kulunud.

Olete kolme reisilaevaga Soome vahet sõitnud, missugune neist on laevajuhile kõige mõnusam?

Kõige merekindlam on muidugi tema, selles mõttes, et ei kõigu nii palju, tal on kõige rohkem võimsust kas-või jääs või tormis sõitmiseks. Tal on kõige suurem kaubatekk. Klient, kes autoga tuleb, saab siiski sõita. Aga siia on praegu veel i g a laev väike. Normaalne oleks, et tuleks kaks uut suurt *ferryt*, kus iga ilmaga tunneks ennast mõnusasti, kus oleks hea *service*, kus oleks normaalne autotekk. Tingimata oleks vaja kahte. Aga Eesti riigieelarvegi ei kannaks praegu ka mitte ühte reisilaeva välja. Banaanivabariigis ei saa olla midagi tõeliselt head. Praegu see kõik siin elab ainult firmade entusiasmist. Kui keegi vaatab, et laevas on mõni vaibatükk vaja välja vahetada, siis seda ka teeme. Aga kui palju Eesti riigis on vaja välja vahetada, see ajab õuduse peale.

Kuidas vaatate — ma ei tea kui pehmele — maandumisele tagasi "Eesti Merelaevanduse" rüppe?

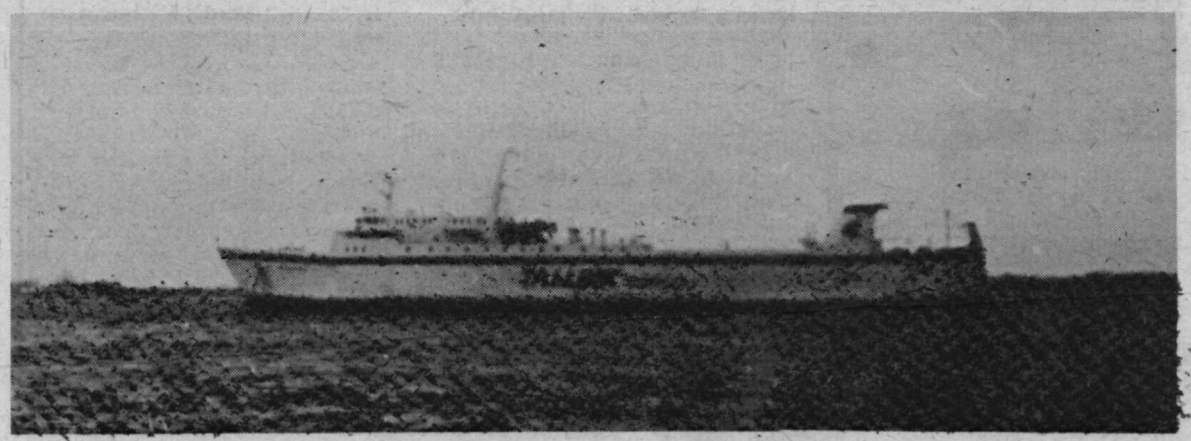
Igal protsessil on oma loogika, omad eellood, oma argumentatsioon, mida ei saa kõrvale heita. Juhtub ju äris igasuguseid asju. Mina kui kapten ütlen: see ei näita, et "Tallinki" laevad töötasid ebaefektiivselt.

"Rahva Häälest" oli just seda lugeda. "Transestonia" olevat veel eriti kahjulik olnud, mis mind väga üllatas.

Eks see ole inimlik, et kui midagi ette võetakse, siis üks pool tahaks teisele poolele, kellele see eriti valus on, näidata, et just too teine oli see vilets. Aga see on ju kogu meie majanduselu, meie pangandus. Võib-olla ka *Estonian Shipping Company* enda hetkel mitte kõige parem finantsiline käekäik? See kõik kokku on üks sõlmede kogu, mis lahendub sellega, et "Tallink" varsti ehk moodustab "Eesti Merelaevanduse" ühe osakonna.

"Saint Patrick II–l" käisid
Madli Vitismann
ja **Isi Trapido**

"Saint Patrick II" kaptenid töötasid algusest peale "Transestonial". Kindlasti oli kurb mööda sõites näha oma tragi laeva reidil ankrus loksumas.
M. Vitismanni foto



Meremeeste Liidu volikogu

uue aasta esimese koosoleku üheks põhiteemaks kujunes keeleseaduse täitmine merendusorganisatsioonides.

Sellega on teadagi kehv ja keeruline lugu. Mitmes ettevõttes on ju eestlaste osakaal endiselt väike. "Eesti Merelaevanduse" 154 kaptenist on 44 eestlast, "Ookeanis" sajast nii umbes kolm, ütles Ants Pärna. Kaptenite jaoks kukub kell järgmise aasta 1. jaanuaril, siis peab kõigil seda ametit edasi pidavail meestel EV kodakondsus olema. Valentin Žukov Kaptenite Klubist ütles, et kes keelt ei mõista, peab muidugi õppima. Aga klubi kogu seda asja arutanud ei ole. Keegi teadis, et klubi korraldatud eesti keele kursustel käinud (käib) viis meest.

Ilmselt loodetakse, et kui kuidagi ei saa, siis kuidagi ikka saab. ("Laevandus annab riigile valuutat, tahab ehk vastutasuks kapteneile kodakondsust?" kostus üks arvamine.)

Ants Pärna sõnul paistab, et ei "Eesti Merelaevanduse" ega "Ookeani" kaadriosakonnas teata, kui palju nende kapteneid kodakondsust üldse tahab. Kehtiva töölepingu seaduse § 101 üks lõige ütleb, et töölepingut on võimalik lõpetada, kui "töötaja ei vasta oma tööle või ametikohale ebapiisava keele- või suhtlemisoskuse tõttu."

Heakene küll, lõpetame ära, aga kes laevu juhtima hakkab? ("Küll leiab, peaasi, et "Isamaasse" kuulub!" tehti ühes lauanurgas sünget naljа.) Merehariduskeskuse rektor Tarmo Kõuts teadis öelda, et merelaevandusel on nimekiri juhtivkoosseisu meremeeste kohta, keda edutada: *kapteniks 17 vanemabi (neist 2 eestlased), vanemabiks 22 teist abi (neist 1 eestlane), teiseks abiks 19 kolmandat abi (neist 3 eestlast).* Pinnast kaptenite järelkasvuks kui palju! Ainult et mitu neist saab kodakondseks ja keeleoskajaks? Kapten Kõuts arvas, et Meremeeste Liit peaks nõudma merekoolist tulnud eesti poiste jooksutamise lõpetamist — kui "Eesti Merelaevandus" neile tööd annaks, läheksid mõnedki asjad paika.

Keelekõsimuse arutamine oli elav ja terav, jutt tuli südamest. "Aatelisem" osa seltskonnast süüdistas "pragmaatilisemat" ette alla andmises. Asja enese suhtes oldi tegelikult päris ühel meelel: on küll tarvis eesti keel terves meie merenduses kasutusele võtta. Inimesi tuleb sundida, leiti. Aga mis sunniks keelt õppima? Ainult vajadus. (Ehkki: Merehariduskeskuse kogemus näitab, et hoolimata neljast keelekursusest oskavad eesti keelt need, kes ennegi oskasid, ülejäänud on lihtsalt ära läinud.) Järelikult vajaduse tekitamiseks lihtsalt peab igal pool nii suulise kui kirjaliku ametikeelena eesti keele tarvitusele võtma. (Üks hääl: "Venelasest kapten hakkab vene, ukraina jne. madrustele eesti keeles korraldusi andma?") Igatahes eestikeelne logiraamat on "Eesti Merelaevanduse" finantseerimisel juba valmis. Üks on kindel: merel peavad kõik laevapere liikmed ühest ja samast keelest hästi aru saama, muidu läheb asi ohtlikuks. Maailmas polegi nii enesestmõistetav, et kelle laev, selle keel. Näiteks norralased on inglise keelele pidama jäänud.

Teati rääkida, et Lätis oli äsja kõigis merendusettevõtetes keelekontroll toimunud, kusjuures kontrollitud k a ä t l a s i . Viimane asjaolu tundub esmapilgul küll pendli liiga kaugele vastassuunda kaldumisega. Aga kui meenutati, et Baltimaade põhirahvuste esindajad, peale seitsmendat-kaheksandat klassi oma NSV-s merekooli astunud, enam iial emakeeleõpetust ei saanud ja et just meremeestega tihtipeale nii läks, et abielludes sai koduseks keeleks vene keel, siis hakkab lätlaste ettevõtmine arusaadavam paistma.

Meremeeste Liidu peamiseks ülesandeks on seni peetud eestlasi merele viia. Seadused ja nende kontroll on riigi asi. Liit ei saa merendusorganisatsioonidelt seaduste täitmist nõuda, oma arvamust võib avaldada aga ometi. Juhatusele tehti ülesandeks see transpordiministeeriumi kaudu ettevõteteni viia. Ainsa konkreetse sammuna oli pakkuda IMO standardsõnastiku eestikeelse vaste kiire produtseerimine ja väljaandmine. Kui suure ühistööna valminud "Mereleksikon" ometi kord trükitud saaks, oleks kah hulga kergem.

Teise küsimusena tõstatus volikogus juba traditsiooniliselt Meremeeste Liidu ametiühinguks muutumine/muutmine. Enamik inimesi on liitu astunud sellest just ametiühingut lootes. Ent selle loomise tegelikke algatajaid pole ikka veel ilmnenud. Volikogus on enamjaolt kaptenid ja laevaomanike esindajad; oleks imelik küll, kui tööandjad oma töövõtjaile ametiühingut tegema asuksid. Aga muuseas puudu on ka ametiühingute vastane kui organisatsioon — pole näiteks laevaomanike föderatsiooni, kellega raamkokkuleppeid sõlmida. Kaks meremehi ühendavat ametiühingut teati küll olemas olevat, aga nii mõnigi pidas ühte neist merelaevanduse (Veetransportdi Töötajate Ametiühingute Föderatsioon) ning teist (Eesti Vabade Meremeeste Ametiühingute Liit) ESMAN-i *taskuametiühinguks.* Viimasesse öeldi kuuluvat neid, kel asja tööle välismaale.

Välislaevadele tööle vahendamine tuli veel kõne alla seoses ITF-i pöördumisega meie valitsuse poole. Muuga sadama kapteni Rein Raudsalu sõnul ähvardab ITF hakata Eesti lippu lugema mugavuslipuks, ka arutatavat Põhjamaade sadamate kinnipanemist Eesti lipu all sõitvatele laevadele. Miks siis? Meil on palju meremehi välismaale tööle vahendavaid kontoreid, kes poole rahast panevad oma taskusse (hea sõna öeldi "Baltic Group Internationali" kohta, kes ainult 10—15% pidi võtma) ja löövad Euroopas hinna alla. Palju Põhjamaade meremehi olevat meie meeste tõttu tööta jäänud. Mugavuslipu jaoks on hulk tingimusi, üks neist: mittekodanikest meremehed. Ka ei ole meie meremehed praegu kollektiivlepinguga kaitstud.

Eri riikides on lood muidugi erinevad, aga ITF-i nõudmiste järgi ei tohi kõne all olevad vahendusfirmad kasu saada (*nonprofit*). Meil ei ole meremeeste välisriikides töötamiseks spetsiaalseid seadusi, kehtivad üldised. Litsentse on vahendustööks antud üheksale firmale; uusi litsentse enam ei anta — nüüd võivat seda siis ilma litsentsita teha; kvooti ei ole kehtestatud.

Veeteede Amet oli palunud Meremeeste Liidu soovitusi valitsusele. Soovitatigi: kiires korras vastu võtta hüpoteegiseadus ja kollektiivlepingu seadus, tegeleda püügirajoonide litsentsidega ja kohustada kõiki meremehi värbavaid organisatsioone aruandluseks töö- ja sotsiaalministeeriumile ning Veeteede Ametile. Meremeeste registri loomine on raha puudumise taha seisma jäänud. Seadus, et meremehe raamatut ei saa, kui pole töökohta ja vastupidi, tuleb ära muuta: kel vastav haridus, saagu ka raamat.

Üks soovitus oli veel: lülitada mereharidus merendussüsteemi. Alles hiljuti tehti kõik, et N. Liidu suurest merenduskatlast välja, teiste koolidega ühte saada. Mis siis nüüd? Merekooli (ka) erialaõppejõudude palgad on teiste meremeestega võrreldes niivõrd palju väiksemad, et härra rektor oli äsja arvanud: ta peab saadud õppelaeva ise merele viima, sest kooli pole peale tema ühtki kaptenit jäänud. Peale palgaraha (veerand vajalikust) ei eraldata koolile ei praktikaks, ei hoonete remondiks sentigi. Rektor palus Meremeeste Liidul pöörduda valitsuse — transpordi- ja rahandusministeeriumi — poole, et vähemalt praktika tarbeks Peterburi laevadel vajalik summa leitaks. Mereharidust ei saa nimelt ühe asja pärast muude haridusaladega võrdsustada: maailmastandard Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni nõudmiste näol näeb ette vähemalt 12 kuud merepraktikat ja meile ei tee keegi erandit. ("Haridusminister vaja merele viia — üks raudteelane viidi ja see lubas pärast millele tahes alla kirjutada!" — nii kõlas üks sel koosolekul välja öeldud sügavast murest põhjustet vaimukaist öelustest.)

Lõpuks tuli volikogus juttu veel liikmemaksu tõstmisest. Algul arvati, et 5 krooni kuus, kui seda iga kuu võib tasuda, pole palju. Jäi siiski 25 krooni aastas, pensionäridele ja kadettidele 5 kr.

Küsimus "Mis ta selle eest saab?" jäi õhku rippuma.

Mari Vamba

EESTI KALURITE KOONDIS

"Eesti Kaluri" tänavuse esimese numbri on toimetanud Eralt Art, kellelt on ka mitu kirjutist. Ühes neist on juttu paadimootoritest — alates esimesest praktiliselt kasutatavast Daimleri omast 1886. aastal kuni praeguste elektriliste päramootoriteni. Veel kirjutab ta lutsukalast, mis oli "juba meie ajaarvamise algul tuntud ja nõutud maiuskala roomlaste söögilaual", merekilgist ja millimallikast, aga samuti soojadest talvedest. Need viimased on kirjutaja sõnul perioodiline nähe, pööret külmadesse talvedesse lubab E. Art 1999—2000 aasta vahetuses. Mälestusteloos "Aegna lehmad" on juttu küttepuude veost Käsmu lähedalt Tallinna. Isa öelnud kaheteistaastasele pojale, et siis hakkab pealinn paistma, kui Aegna lehmade ammumist kuulda. "Ammuja" olnud aga hoopis Aegnamadala paak. "Kui laine tõstis paagi ühe ääre üles, tungis õhk paagi sisemusse ja kui paak langes teisele küljele, surus vesi õhu sireenist välja ja hoiatas laevu — siin on madalik, hoidke kõrvale!" Elmar Pettailt on seekordses numbris lühiülevaade "Projekt päästa looduslik lõhe". Vanahärra hiljutise juubelisünnipäevaga seoses meenutab ajakiri lühidalt ka selle oma senise põhitegija elukäiku.

Eesti Merehariduskeskuse rektori Tarmo Kõutsi koolijutt tutvustab ka Välis-Eesti lugejaid meie meremeeste haridusprobleemidega.

Harald Aksbergilt on seekord lugeda saarepoiste lapsepõlvest, ilmaennustamisest ja soome-eestlastest kalureist Kabbölel. Viimane on kokkuvõtlik tõlkematerjal Soome ajakirjandusest, kus muuseas intervjueeritud Perno-Kabbölel elavat 88-aastast Anton Mikiveri. Muuseas, sellest eestlaste killust väidetakse ilmuvat (nüüd siis ilmunud?) 1992. aasta lõpul Sven Bomani kirjutatud raamat. Veel on numbris Altranna Sassi huvitav kirjutis Vaikse ookeani hoovusest *El Nino*, mis tõlkes tähendab Jõululapsukest, Evalt Vilbastelt aga põhjalik lugu kalastusest Argentiinas. Randlase nimemärgi all kirjutab üks autor lühidalt ka praeguste Eesti kalurite elust.

Mari Vamba

Wacht Te Kooi

ehk Koivaht. *Weekblad voor zeevarenden.* Nädalaleht meresõitjatele, mis lõpetamas oma 30. aastakäiku Hollandi meremeestele temaatilist ja muud huvitavat lugemisvara pakkudes. Cornelius de Keijser, kellega mõni aeg tagasi Tallinnas juttu sai räägitud, oli nii kena ja pidas oma lubadust sealtkandi meremeeste leht saata. Jõudis kohale just jõuluks — spetsiaalne jõululeht. Enne sisusse tungimist tuleb ära märkida, et Madalmaadest on maailma rännanud tohutult merendusalaseid oskusi ning teadmisi, aga nad ise seal pole mujal maailmas domineerivat jõulukommet päris omaks võtnud, vaid ikka oma Musta Peetri juurde jäänud. Leheski jõule meenutamas paar õnnesoovi-reklaami ja ülevaade markidest on seekord eriväljaannetele pühendatud.

Hollandlaste leht on mõeldud tähtsama infoallikana meredel viibivate laevade meeskondadele. Laevaomanikud ja ka meremehed ise finantseerivad selle väljaandmist, ka saab seda tellida. Laevadele saadetakse lehte laevaomaniku kulul, osa sellest aga meeskonnaliikmed hiljem korvavad. Väljaandjaks on *Nederlands Studiecentrum voor Zeevarenden* ehk võib öelda Merehariduskeskus.

12-küljelisse lehte mahub informatsioon tähtsamatest nädalasündmustest sise- ja välismaal, laevandusstatistikat, juttu kodumaa majanduselust, kultuurist, spordist (muidugi Littbarski ja van Basten), nõuannet (näiteks, kuidas saada jagu stressist ja mida selle ohu eiramine võib kaasa tuua), töökaitsevahenditest laevadel (kinnastest pikem jutt), muusikast, Rotterdami kultuurisündmustest järgmisel aastal, pikem probleemartikkel Jeesuse sünniajast ning teine William Jefferson Clintonist, prognoose konteinervedude tuleviku kohta jne. jne. Eraldi on ülevaade prahiturust ja hindadest. On Vene ja Sovjeti teateid, margiuudiste rubriigis on toodud isegi uue riigi Turkmenistani näide. Selle aasta kahes viimases numbris Eestit pole. Ehk nüüd tuleb, kui "Waalhaven" kuulsaks saanud.

Goede vaart in nieuwe jaar! soovivad nad.

Sirvis Reet Naber

Hollandi kartograafia ajaloost

Sellise huvitava näitusega on olnud võimalik tutvuda Eesti Meremuuseumis tänu Hollandi suursaadikule hr. Egbert Frederik Jacobsile. Ka näituse avamine oli üks suurejoonelisemaid, mis muuseumis on olnud, sarnanedes rohkem saatkonna vastuvõtule, kuid saatkonna poolt see korraldatud ju oligi. Ruumid olid kaunistatud Hollandi lipuvärvides ning isegi lillekompositsioonides domineerisid puna-sini-valged värvid. Mängis vanamuusikaansambel. Külaliste hulgas olid mitme riigi suursaadikud, erinevate ministeeriumide ning merendusorganisatsioonide esindajad ja loomulikult kolleege teistest muuseumidest.

Eksponeeritud on Hollandi kaardivalmistamise kunsti keskajast kuni tööstusliku revolutsioonini. Suurtel tahvlitel olevad kaunid värvilised koopiad on peamiselt 17. sajandist. Kuid see periood oli ka Hollandi kõrgaeg — nii poliitika, kaubanduse kui kultuuri seisukohalt. Hollandi kartograafia ajalugu on suuremal või vähemal määral sõltuvuses tema majanduslikust arengust. Ülemere vallutused tõid endaga kaasa reisikirjelduste ning kaartide valmistamise nii käsitsi kui trükitud kujul, mille järgi oli maailmas suur nõudmine. Tänu kaardi valmistajate ning kunstnike vahelistele tihedatele ametialastele sidemetele oli flaami ja hollandi maalil teatud perioodil kaartide kujundamisele suur mõju.

Blaeu perekond oli 17. sajandil Amsterdamis üks tuntumaid. Joan Blaeu Sr. asutas trükikoja, mis sarnanes rohkem vabrikule, kus valmistati kaarte ja plaane, mida müüdi üle maailma. Tema elutööks oli "Atlas Maior" (1660), mille 9—12 köidet olid omal ajal maailma kalleimaks raamatuks.

Eksponeeritud on ka huvitavaid näidiseid koloniaalsest kartograafiast. 1493/94 jaotas paavst maailma kaheks mõjusfääriks — ida Portugalile ja lääs Hispaaniale. Kuid 17. sajandil ulatusid Hollandi koloniaalsed ambitsioonid nii itta kui läände. Mitmed laevakompaniid ühinesid Ida-India kompaniiks ja Lääne-India kompaniiks nii sõjalistel põhjustel kui ka selleks, et vähendada individuaalset majanduslikku riski. Mõlemad kompaniid olid riik riigis, kelle peaeesmärk oli kasum. Iga kättesaadav informatsioon, näiteks kaartide kujul, hoiti salajas. Reisidele võeti kaasa kaks komplekti kaarte, kusjuures ühed neist olid mõeldud täiendamiseks uute avastustega.

Hollandlased polnud uhked mitte ainult oma ülemere ekspansioonile, vaid samuti sellele, et nad võitsid maad juurde ka kodule lähemal, kuivendades järvi ja soid. 17. sajandil võeti põllumajanduslikel eesmärkidel kasutusele paljud poldrid. Kaardistati mõlemaid — nii uut maailma kui poldreid.

N. S. Cruquiuse täpne ja süstemaatiline kartograafia oli militaarse ja temaatilise kartograafia eelkäijaks. Nii mõnedki tema julged projektid läksid käiku alles 19. sajandil. Näiteks 1725. a. tegi ta detailse kaardi vee reguleerimisest Hollandis, kuid tõsiselt hakati tema ideid võtma peale vee kontrolli tsentraliseerimist.

Näitust saab vaadata kuni jaanuari lõpuni, siis läheb see edasi Araabia maadesse.

Katrin Savomägi
Isi Trapido fotod

* * *

Aeg, mil Eesti uuesti maailma poliitilisele kaardile jõudis, tähendab ilmselt ka tema tagasijõudmist maailmaajalukku. Lähemad naabrid päris ilma meieta läbi ajada pole saanud, kuid kaugemal lõppes isegi nõivõrd rahvusvaheline ala nagu merekaubandus parimal juhul Riias, tavaliselt juba Poola sadamates. Seda sai kogetud 1989. a. Šotimaal. Sealse vanima, 1411. a. asutatud St. Andrew's Ülikooli Mereuuringute keskuse juhtiv ajalooprofessor, kel eriliseks huviks "Baltic trade", hr. Christopher Smouth, oli meeldivalt üllatunud, kuuldes siinse ühe tuntuma kaubamaja "Th. Clayhills & Son" asutajate Šoti algupärast ning hilisemast aktiivsest tegevusest merekaubanduse arendamisel ka Šotimaa sadamatega.

Praeguseks on huvilisi palju saanud. Asi pole mitte ainult meie eraldatuses olnud, vaid ka teatud seisukohas (mis kahjuks meil nüüd levima hakkab) — kui me sellest halvast ei räägi, siis seda pole olemaski (olnud)!

Hollandi saatkonna vahendatud kartograafianäitus Meremuuseumis justkui sümboliseerib seda huvi tekkimist. Veidi enne seda oli uksest sisse astunud noormees, kes end tutvustas Utrechti ülikooli kartograafiaajaloolasena, Edwin Okhuizen. Tahtis teada, kas Eestis ka vanu Hollandi atlasi või kaarte on. No midagi ikka on, me ka nagu merd sõitnud ning mujaltki siin käidud. Kuna oli pühapäevane päev, sai imestatud, kas nad tõesti arvavad, et natuke naljakaks peetud muuseumi-ajaloolased puhkepäevi ei peagi. Selgus, et noormehel oli Helsingis Venemaa viisat oodates aeg igavaks läinud ning ta otsustas korra Tallinnas ära käia. Peterburis oli ta juba mitmeid kordi oma uurimistööd jätkamas käinud, see on nimelt "Madalmaade Baltikumi-kartograafia". Seal on tõesti huvitavat palju. Ime küll, ühepäevaseks planeeritud kõrvalehüppest Tallinna sai kolmepäevane, sest ootamatult leidus siingi huviväärset. Üks päev kulus Teaduste Akadeemia raamatukogus, Ajaloomuuseumi rahvas näitas oma teisel päeval. (Üht-teist nende kaartidest on ka Meremuuseumi näitusel väljas.)

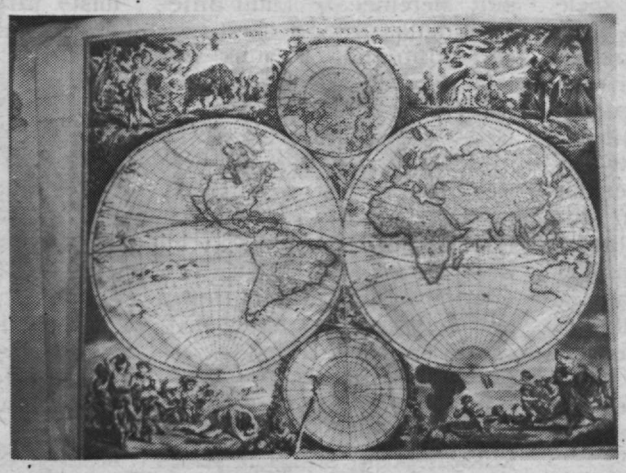
Kolleegil tekkis huvi ka Riia vastu — Ida oli saanud laiema tähenduse kui ainult suur Venemaa.

Tonko Uffkes otsib kontakti hollandi kiprite kohta andmete saamiseks, 17. sajandist. *Nii meid avastatakse.*

Reet Naber

Korraldajad: Egbert Frederik Jakobs, Holland ja Katrin Savomägi, Eesti.

Eesti Meremuuseum näitas fuajees *ehtsaid* kaarte.



Korraldajafirma "Frens" oli palunud vanade müüride vahele ehtsa vanamuusika.

Maalt ja merelt

Käbini-nimelisi teame siin nii maalt kui merelt. Detsembri keskpaigas oli Tallinnas dr. ILO KÄBIN, keda võiks vast tutvustada: Tartu Ülikooli arstiteaduskonna patrioot, kellel on üks Rootsi omapärasemaid kaardikollektsioone.

Mitmekülgsetest inimestest on raske kirjutada, eriti kui kokkusaamine on lühike, rääkida aga oleks paljust. Õnneks on Läänes rohkem võimalusi oma tehtu ära trükkida ning seeläbi oli dr. Käbini kirjutatust osa hr. A. Mägi vahendusel varem siia jõudnud.

Nende eestlastega, kes omal ajal Läände pagesid, saab jutuajamine alatihti alguse just nendest päevadest, see oleks nagu uue elu algus. Ilo Käbin alustas Tartu Ülikooliga: "Kas peale Tartu Ülikooli üldse kusagil on leidunud teist ülikooli, mille arstiteaduskond oleks möödunud sajandil kinkinud maailmale nii arvukalt ja nii teenekaid arste-maadeuurijaid?" Tuleb vist seda seisukohta respekteerida, sest 30 aastat praktiseeriva arstina (kirurgia ja üldpraksis) töötanud mehel on valminud ulatuslik uurimistöö "Tartu Ülikooli arstiteaduse ajaloost 1802—1940," mis Lundi Ülikoolis 1986. a. kaitstud sai.

Ilo Käbin ise alustas arstiks õppimist Tartu Ülikoolis 1940.aastal, aega jäi ainult 3 aastat, siis tuli peale sakslaste sundmobilisatsioon. Lõppes seekordne ettevõtmine Tallinnas Tõnismäel, kus praegu vist parteiarhiiv on — seal oli sakslastel SD ja gestaapo. "Mul oli seal üks semu tööl, kes aitas Soome põgeneda. Meid oli 15 meest, kes mootorpaadiga Viru rannast üle viidi. Olime JR-200 vabatahtlikena Soomes kuni 1944.a. augustini. Siis tulime tagasi. Oma elu ainsa tõelise merereisi tegin koos 4 poisiga, kui 23. septembril sõudsime Soome. Sealt saime edasi Rootsi, 1950.a. sain Uppsalasse.

Samal 1950.aastal nägin Stockholmis antikvariaadi akna peal 1663.aasta kaarti. Ma ei teadnudki enne, et nii vanu kaarte liigub. Ostsin selle kohe ära ja see mu kogu aluseks sai.

Aga tegelikult on mul maakaartidega hoopis teistlaadi suhe. Üks kaarditükk ilmselt päästis mu. See 1943.aasta minemine ei olnud tegelikult niisama lihtne. Ma läksin ikkagi mopiga kaasa ja olin teiste Eesti poistega vagunis, mille sõit läks rinde poole. Vist. Me suurt ei näinud ja õieti ei teadnud, kus olime. Kord seisis rong jaamas nii, et sai jaama nime lugeda — see oli Rézekne. Päris täpselt ei teadnud, kus see Rézekne on. Siis tuli meelde, et olin alguses vagunipõrandalt üles korjanud ühe kaarditüki, mis pärines ilmselt kooliatlasest. Võtsin selle taskust välja ja sain teada, kus olime. Ja siis mõistsin, et kui nüüd jalga ei lase, pole minust hiljem enam ilmselt tagasitulejat."

Kuidas sealt Tõnismäele tuldi, olevat omaette seiklus, selle jutustamiseni me ei jõudnudki.

Ilo Käbin arvestas, et ta on kaarte aktiivselt kogunud ligi 30 aastat. Viimasel ajal vähem, osa merekaarte on isegi ära antud. Eriti peab ta Hollandi 17. sajandi kaartidest, mis on tõelised kunstiteosed. Nende esimeses, 1584.aastal Lucas Waghenaeri poolt publitseeritud mereatlases on neli Eestit puudutavat kaarti: Riia ja Pärnu, Saaremaa, Tallinn, Narva.

Kaardikogu on olnud ka poliitilise võitluse vahendiks. 1984/85.aasta vahetusel eksponeeriti Stockholmi Armeemuuseumis näitust *"Mare Balticum"*. Koos näitusega paadipõgenikest meenutas see eestlaste paguluspõlve 40. aastapäeva. Nagu tollal "Eesti Päevaleht" kirjutas: "Dr. Ilo Käbini vanad kaardid näitasid, et miski siin Läänemere ääres ei ole igavene olnud ning sisendasid lootust tulevikule."

Selle näituse puhul oli lisaks tavalisele pidulikule avamisele korraldatud spetsiaalne vastuvõtt diplomaatilisele korpusele, kus Ilo Käbin esines ettekandega, milles muuseas selgitas ka peale Nõukogude okupatsiooni kehtestamist Eestis kaartide salajaseks kuulutamist ning konfiskeerimist. Selle tagajärjeks oli, et NSVL saatkond protestis ning nõudis Nõukogude kaardinäituse korraldamist. Dr. Käbin meenutas muheldes, et korraldajad olid "heameelega nõus, kui kõik ajaloolised võltsingud ära näidata." Seniajani polevat seda näitust Armeemuuseumis korraldatud. Ainult aktsioonis olnud sõjaväeatašee läks õige varsti Stockholmist ära. Ei tea, miks.

Seoses sellega küsisin Lääne tegelikku suhtumist Baltikumi-probleemi.

"Rootsis ja mujalgi oli suhteliselt vaikus sel ajal, kuigi oleks ju pidanud teadma. Parema meelega oleks vist hoopis ära unustanud. Ma olen kogu aeg tahtnud Tartu Ülikoolile propagandat teha, just sellepärast, et seda nagu poleks olnudki Euroopa kultuuriajaloos. Ometi on see olnud suurepärane õppeasutus, mitte sugugi natsionalistlik. See, mis tehti Tartus, ei kuulu ainuüksi Eesti kultuuriajalukku, see kuulub ka Saksa ja Vene kultuuriajalukku. Seal on õppinud ja tegutsenud maailmakuulsused — nad olid eesti- ja liivimaalased, kes tegid tohutut tööd teaduse edasiarendamisel. Ma olen uurinud arstiteaduskonna kasvandikke. Kui ma seda tööd alustasin, ei saanud oma tööks isegi tavapärast stipendiumi, sest Tartu Ülikool oli süsteemiväline huviobjekt. Alles siis, kui töö oli praktiliselt valmis, siis nagu ärgati ja anti ka toetust. Nüüd võib küll öelda, et huvi meie ülikooli vastu on olemas. Prantslased valisid mu isegi arstiteaduse ajaloo komisjoni liikmeks, kuhu tavaliselt välismaalasi ei võeta. Samamoodi Madridis."

Dr. Ilo Käbinil on eesti (1972) ja rootsi (1974) keeles ilmunud ka raamat "Maal ja merel", milles räägitakse tuntud teadlastest — Tartu Ülikooli arstiteaduskonna kasvandikest, kes tuntuks saanud uurimisreisidega. Omal ajal püüdis autor raamatu eksemplare siiapoole "sokutada". Vaid paar eksemplari jõudsid adressaadini. See eksemplar, mis hr. Käbinil seekord kaasas oli, pärineb Kongressi raamatukogust, kus neid vist nii palju ei loeta. Autori loal edaspidi üht-teist sellestki.

Reet Naber

Argielu

MAIT PÕLLU on üks neist meestest, kes viimase aasta sees lepinguga välislaevas tööl oli. Tema kogemustest on järgmistel minejatel kahtlemata küllalt palju kõrva taha panna.

(Algus 24. novembri "Meremehes")

Abimasinad töötasid meil diislikütusega, ja kord, kui pidime Tuneesiast Barcelonasse minema, hakkas kütus otsa saama. Ütlesin, et on vaja peale võtta. "Ei, firma ei luba, Barcelonas võtame." Arvutasin välja, et napilt jätkub, viimased meetrid paneme vist pimedas ja inertsiga. Öösel vaatan: kus hakkab vastu nina lööma. Vahemere tormid on samasugused ägedad nagu Balti meres. Aga laev oli tühi. Ja **tühi tanker on nagu üheksakorruseline maja.** Kui tuul vastu puhub, siis ta ei lähe edasi. Et ette kujutada, mis elu see tühjas laevas on, loen siinkohal lõigu oma märkmikust — igasugu ametlikud zurnaalid on toredad asjad, aga oma paberit peab ka pidama. "23. märts. Loll päev. Kirjutusmasin hüppas laualt maha ja pani putku kabineti nurka. Vahemere tormiga liigub tekichitus umbes pool meetrit."

Käisin siis sillal, vaatasin — kiirus on 4—5 sõlme. Ilmateade ei luba muutust ka, ikka NW. Hommikul ütlesin: kiirus on niisugune, et kahe päeva pärast on *schluss*, paneme masinad seisma, ja elektrijaam ka ei tööta. Teejoomisest lõunani käis võitlus, mida teha. Selge, mida teha: laev vett täis võtta, et nina alla saaks, küll siis minema hakkab. Niimoodi on tuuletakistus ju väiksem.

Aga just enne seda olid tsisternid puhtaks tehtud. Kemikaalide vedamise tsisternid peetakse väga puhtad, seda kontrollitakse hoolikalt. Vastavat ainet lastakse umbes meetri jagu tsisterni siseseinas olevat renni mööda alla voolata, korjatakse uuesti pudelisse ja ametlik komisjon võrdleb, kas on sama puhas kui enne valamist. Kui on hägune, siis hakka aga uuesti pesema. Vanemabi, igavene kreeklane ja hirmus *morda*, oli just pesemisega tegelnud: ei, tema ei võta tilkagi vett, tsisternid saavad jälle mustaks. Ütlesin siis kaptenile, et otsigu Sitsiiliast mõni sadam. Lähme sisse, võtame kütust. Ei, seda ka ei saa.

Kapten sai siiski asjast aru. Andis käsu, ja vett pumbati niipalju sisse, et laev läks 5 m allapoole: nina maas ja minema, eks. Tegelikult on igal mehaanikul ikka oma väike tagavara ka, nii ämbriga võtmiseks... Mul oli seal niimoodi oma 3 t tallele pandud, ühendasin torukese ära, enne kui Barcelonasse jõudsime. Kui lõpuks punkri saime, oli tõesti ainult 700 l järgi, see on nii poole päeva jagu. Poleks ma rangelt lõpuni seisnud, oleks ikkagi mina keset merd seisma jäämises süüdi olnud.

Ausalt öeldes oli aegu, mil tundsin hirmu, tulekahjude perioodil **magasin paljud ööd riides** kabineti diivani peal. Märkmikus on näiteks niisugune päev kirjas: "12. märts. Üks tulekahi masinaruumis. Peaturbiin nr. 1 viskas leegi välja, umbes 1,5—2 m pika. Õppisin kaks sõna kustutamise kohta." Seda juhtus tihti. Muud koledat oli muidugi ka.

Laadungi pumpamise pumpadele pidid minu mehed remonti tegema. Aga filipiinlased olid targad: teadsid, et see on kole mürgine. Kui tilk veetavast kemikaalist kukkus naha peale, läks rasv kohe susisema. Alati pidin ees minema, siis tulid ka filipiinlased järele. See oli igat pidi ohtlik töö. Ei saanud hingata, silmad jooksid vett. Üks plahvatusohtlik vedelik, mingi lõhkeaine osa jooksis mitukümmend tonni läbi, pumbaruumi. Käisime nagu kassid ümber palava pudru. Jooksed kaks platvormi alla, vaatad, palju on, kogu aeg pead hinge kinni hoidma. Hapnikuaparaate ega gaasimaske ei olnud. Lepingus on kindlustuspunktid küll sees, kui midagi juhtub, siis raha ikka makstakse.

Tuli korstnast, haisud, põletused, magamatus — kui koju sain, magasin kuu

aega. Lihtsalt magasin. Aga tasuga olen rahul. Sai küll kirutud, et raha eest saab oma elu ohtu pandud. Aga nüüd, vaadates, mismoodi siin elatakse, teed järelduse: **ei ole midagi parata, tuleb ikka minna.** See Pirita firma püüab nüüd kreeklastest cemale ka saada — nende kohta on kogunenud liiga palju kaebusi ja firma ei taha nendele värbamisega enam riskida, tegeleb rohkem taanlaste, norralaste, sakslaste ja teistega. Olen neil praegu reservis. (Kuulu järgi juba merel. Toim.)

Kui Puerto Ricos laadungit peale võtsime, tuli passikontroll — neeger: "He-hee, *chief engineer* ja veel mõned mehed, ma panen teid kinni! Teil on *Soviet Unioni* passid, aga seda riiki pole olemas!" Pilgutan kaptenile silma, et pangu pudel viskit mängu. "Hea küll, võin ka ainult ühe mehe kinni panna!" No ei pannud ühtegi.

Jah, varsti läheme oma, Eesti Vabariigi passidega. Aga meievanuste jaoks on see vabadus kümme aastat hiljaks jäänud.

Agentide tööst pole praegu vist kellelgi ülevaadet, riik seda hoopiski ei kontrolli. Siinkohal sobib näiteks tuua a/s "Kaunitar", mis kogub andmeid inimeste töölesuunamiseks Iisraeli.

Peab olema lihtsalt rahuliku närviga. Peaasi on kogu aeg ettevaatlik olla, peaga mõelda, pidevalt kõike kontrollida. Kui takkajärgi meenutada, siis ega see elu nii kehv olnudki. Kogemused lugesid. Tänasin jumalat, et Mosambiigis ja Iraagis olin olnud vanade kosude peal, kus kogu aeg põlesime ja uppusime. Nagu nüüdki.

Telefoni poole ei võinud vaadata ka. Tuled vannist, mõtled, et kuulad natuke raadiot ja jääd ometi magama — parajasti on kõik korras, mitte midagi ei peaks juhtuma. Trr-trr!!! *Prihodi, utonem!* Lihtsalt. *Prihodi bõstro, utonem.* Jooksed ühe hingetõmbega seitse korrust alla — ongi jube pilt, hästi jäme jahutusvee toru on lõhki, vett aina tuleb, teise platvormini on lihtsalt udu... Kui korda saab, on hommik käes. Oled läbimärg ja porine. Argielu.

Kirja pannud **Mari Vamba**

Nii see noorus läks

Kord sattusime "EVA-006" vanemtüürimehe **Rein Kehlmanniga** muu jutu vahele kõnelema seosest *tavaline eestlasest nõukogude meremees ja välismaa.* Tegevusaeg — 60. aastad.

... Mina olin vanemabi. Ütlesin siis kaptenile, et lähme fjordi tormivarju, jääme seal ankrusse. Kus sa sellega: ei tohi minna, on keelatud — järsku jookseb keegi ära. Islandi rannik paistis, aga meie olime kolm päeva tormi käes. Meil oli tühi laev — ei kütet, vett ega laadungit. Viskas selle 56° kreeni ja jäigi lamama, püsti enam ei tõusnud. Me oleksime võinud fjordis rahulikult seista, aga KGB ei lubanud. Niisugune kord oli Venemaal.

... Mina käisin *teise* viisaga — see oli mereluba, aga välissadamasse sellega sisse minna ei tohtinud. Sadamasse sisse sai *esimese* viisaga — välispass, eks ole. Sõitsin baasidega — kui laev välismaale läks, võeti mind maha, pandi teine mees asemele. Neli ja pool aastat olin niimoodi, siis lõin muidugi käega. 1967. aastal tulin ära.

Parteis ma ei olnud, aga partei pidi välissõitu soovitama. Kolm korda soovitas, aga KGB ütles: ei saa! Käisin küsimas, aga ega nad tohtinud rääkida. "Sul on vanad patud." Mis sel noorel mehel võis olla, ehk ainult paar sõna võimu vastu öeldud. Ettekandjaid oli ju üle teisekolmanda. Nii see noorus läkski, kahjuks.

... See oli Atlandil, 66. aastal. Ekspeditsiooni ülem oli laevas, Verbitski veel nimi. Enne 1. maid oli laevas padujoomine, kõik 85 meest olid täis. Järgmisel hommikul oli ülemal suurest joomisest süda nii haige, aga meil ainult velsker peal. Olin teine tüürimees. Vaat siis läksime Halifaxi sadamasse sisse, see ongi mul ainuke kord välismaal käia. Meil oli tavaline roheline pass, *pompolit* ütles, et jumala pärast keegi kaldale ei läheks: keelan ära! Aga siiski hakkasid kõik ükshaaval linna peal käima. Raha meile ei antud, aga vähemalt natuke nägime seda elu. Neeger oli täitsa oma inimene, sõitis suurte vägevate autodega ringi... Meie, vene inimesed — mis siis, et mõni neist eestlane — läksime algul korra vales kohas üle tee: kõik autod jäid seisma, et palun, olge lahked, minge üle. See oli meie jaoks täitsa üle mõistuse lugu. Pärast enam ei läinud otse... Vaat niisugune Kanada kogemus.

Sealsamas lähedal oli just avatud maailmanäitus — Halifaxist on vist kõigest 200 km Montreali. Aga me olime nii vaesed rotid, ei mingit sõitmist muidugi. Kui olime tagasi, anti meile lõpuks kolm või neli valuutarubla, ma vist ei saanud selle rahaga naisele seda tolleaegset moodsat kapronmantlit ka kätte, pidin rubla veel juurde ostma.

Jah, loodame, et meie jaoks on see aeg nüüd möödas.

Juttu ajas **Madli Vitismann**

MERLE

J
Juliett

ENN HALLIKMA (1942—1992)

MERLE tegijad on jälle kaotanud ühe tublidest kaaslastest. Tähistasime tänavu tema esimest juubelit ning soovisime talle jätkuvat jõudu edaspidigi toimetajatööga sama korrektselt ning delikaatselt hakkama saada, kui olime harjunud ja kogenud kogu ürituse algusest temaga koostööd teinuna. Kahjuks jäid soovid vaid soovideks.

Ankruga kaunistatud suurt torti

söödi Meremuuseumi katuse all ühel jaanuari kolmanda nädala pärastlõunal sellepärast, et parajasti möödus kakskümmend aastat ühe väärt ettevõtmise algusest.

Eesti Riikliku Meremuuseumi direktori käskkiri nr. 2 23. jaanuarist 1973. a. ütleb: "merendusterminoloogia kogumiseks, süstematiseerimiseks, õige kasutamise propageerimiseks ja vajaduse korral uute terminite loomiseks" moodustada muuseumi juurde mereterminoloogia komisjon." Ehk, nagu sõnastas oma pühendusluuletuses Bruno Pao:

Said mehed, kes keelest ja meelest koos,
ühte paati merele sõudma.
Kui selgeks sai siht ja õigeks koos,
naist hakkasid paati nad nõudma.

Ihaldet daam, MerLe nimi, hakkas endast märku andma pärast seda, kui kümme aastat merekeele kallal tihedat tööd oli tehtud. MerLe ehk Mereleksikon on väga ja väga paljude inimeste abiga nüüd koos, ja nagu ütles väikese piduliku ettekande teinud hr. Parašin, "on tõsist alust loota, et see tänavu ilmub." Eriti vajab väljaannet merekool; sestap on rektor Kõutsi ja komisjoni sekretäri pr. Naberi eestvedamisel vahepeal kadunud trükkimislootus jälle tagasi. Ka sponsorsüsteem on tööle hakanud, detsembri lõpus laekusid esimesed summad (Muuga sadam — härrad Kanajev ja Raudsalu).

Ent komisjoni töös pole tähtis olnud ainult pragmaatiline külg, selle kaudu on pidevalt teadvustunud ka "rahvuslik-aatelise iseolemise tähtsus", nagu ütles hr. Parašin. Ja tähtsaim tegur on olnud kõik need inimesed, kes kahekümne aasta jooksul komisjonis tegutsenud. Arvestatavalt osalenud on 35 mere- ja keelespetsialisti, lisaks organisatsioone ja "kirjavahetajaliikmeid" nii kodunt kui väliseestlaste hulgast. Viis meest komisjonis töötanuist on igaveseks lahkunud; neid meenutati püsti seistes.

Mereterminoloogia komisjon on koos käinud kõvasti üle saja korra, kõige enam on kohal olnud härrad Laur ja Russow. Nemad on päris algusest peale asja juures, samuti Meremuuseumi direktor hr. Pärna. Kõigile kolmele andis Reet Naber komisjoni poolt üle noore kunstnikuks õppiva purjetaja Roman Matkiewiczi naljapildid. Hr. Pärna sai kõige suurema, sest kõik need aastad on tema kui direktori vastutusel muuseumi juures "väga palju igasuguseid huvirühmi ja muid oma olulisi asju ajavaid seltskondi koos käinud, tema pole kedagi tagasi saatnud". Muuseum omakorda kinkis hr. Laurile kui kauaaegsele komisjoni esimehele ühe pudelisse ehitatud laevukese. Tema ütles, et on alati keelekomisjoni koosolekutele hea meelega tulnud ja hea tujuga läinud.

Hr. Leit pani kõigile südamele, et oldaks niimoodi häälestatud: 20 aastat merekeele alast tööd ja MerLe loodetav ilmumine on alles algus. Noori eesti poisse tuleb merele juurde, neile on vaja anda eesti merekeel. Praegu neil seda ei ole.

Mari Vamba

jaul, *yawl,* 2-mastiline purjejaht, mille tagumine mast (besaanmast) on esimesest (grootmastist) palju lühem ja paikneb tagapool rooli, sageli päris ahtrieendil. Viimasel juhul kulgeb besaansoot ahtrist tahaulatuva ahterpriidi kaudu tekile. 19. saj. ja 20. saj. alg-aastail olid j-d puksprriidiga, millel asus 3 eespurje, grootmastis oli kahvelpuri ja topsel, bensaanmastis kahvelpuri. Nüüdisaja bermuuda-j. kannab mõlemas mastis kõrgeid kolmnurkpurjesid (bermuudapurjesid). Vrd. ketš.

"Jolly Roger", must või punane piraadiplagu pealuu ja ristatud säärekontide, mõõkade vms. Vaieldamatu tõestus selliste lippude kohta puudub — arvat. on tegemist pms. merekirjanike kirjandusliku väljamõeldisega (kuigi Ahvenamaa meremuuseumis Maarianhaminas üks selline punane lipp on ekspositsioonis).

ERA RAHVUS RAAMATUKOGU

Tänavused sponsorid

Eesti Merehariduskeskusega sõlmitud lepingu kohaselt hakkab ajalehes ilmuma "Meremehe" toimetuse lahke majapererahva embleem.

* * *

Eesti Kaptenite Klubi ja **"Esmani"** embleeme võis mõni aeg tagasi näha Tallinna sadamas vedurlaeva "Rikhard Sorge" korstnal. Aktsiaseltsi "Esman" direktor ja Eesti Kaptenite Klubi president **Igor Gnezdilov:**

"Rikhard Sorge" on meil väljaostuõigusega rendil, *pareboat-charteris.* Veab suuri lihtreid Läänemerel. Merelihtrid on meil tellitud Venemaalt ja Ukrainast. Nägite laeva hüdrograafiasadamas seismas seetõttu, et sealne kaimaks on odavam.

Eesti Kaptenite Klubi on saanud piisavalt tuntuks, saime tänavu suure hulga uusaastakaarte. Näete, see valge sinise lindiga on Rahvusvaheliselt Merceorganisatsioonilt.

* * *

Eesti-Euroopa Liini AS direktor **Harri Enula,** kuidas läheb?

Oleme optimistid, aga tänase tuulega, kui kraanad ei tööta, jääb osa kaupa kaile. Laev läheb ju sõiduplaani järgi teele. Tundub, et meil hakkab tekkima kindel klientuur. Laev on sama "Kompozitor Novikov" ja kaptengi sama, keda nägite esimesel reisil. Vahel on küll juhtunud, et laev jääb väikseks. Kõik meie 12 reisijakohta lähevad veoautojuhtidele — see on ikkagi kaubalaev, kus reisilaeva mugavusi (ja lõbustusi) pole. Ent sageli läheb buss laevaga Kieli ja reisiseltskond lennukiga Frankfurti — buss peab seal õigeks ajaks vastas olema. Hoiame pöialt, et "Estonian Air" avaks liini Hamburgi: meie potentsiaalsetel klientidel oleks nii lihtsam.

Meie liin on katse minna ümber nõelasilma Leedu—Poola piiril. Need, kes on proovinud maanteed mööda sõita, on leidnud, et parem on see raha meile maksta ja äripartnereile teatada, et võtku kaup neljapäeva hommikul Kielis vastu.

* * *

Möödunudaastased sponsorettevõtted on mõnevõrra ümber rivistunud, ent üheski pole arvatud, et "Meremeest" ei ole vaja ega seetõttu oma toetust keelatud. Nii ilmuvad tänavugi edasi kõik needsamad embleemid mis mullu:

- **Eesti Mereagentuur**
- **Eesti Merelaevandus**
- **Eesti Veeteede Amet**
- **Estline**
- **Inreko**
- **Muuga Sadam**
- **Tallinna Sadam**
- **Tallink**

Toimetuse tänu kõigile toetajaile!

Eesti Veeteede Amet hakkab 1993. aastal kord kvartalis välja andma

"Eesti Veeteede Ameti Teatajat"

Kavatsetakse ära trükkida IMO, Eesti Riigikogu, EV Valitsuse ja Veeteede Ameti merendusalaseid seadusi ja normatiivakte, samuti merendusalast infot.

Tellimiseks pöörduda Veeteede Ametisse (EE0100, Tallinn, Viru 9, tel. 43 02 02). Aastatellimus maksab 100 kr.

Tallinn–Kiel laevaliini sõiduplaan

Tallinna esmaspäeviti kell 7

Tallinnast esmaspäeviti kell 20

Kieli neljapäeviti kell 8

Kielist reedeti kell 20

Tallinn–Kiel laevaliini hinnakiri (üks reis)

Transpordivahendid	Laadungi maksumus	Juhi pilet	Lisatasu ohtliku kauba eest
1. Veoautod	840 EEK/m	1440 EEK/in	+10%
2. Treilerid, järelhaagised juhita	840 EEK/m		+10%
3. Konteinerid:			
20'	7200 EEK/ühik		+800 EEK
tühi	3600 EEK/ühik		
40'	11200 EEK/ühik		+1600 EEK
tühi	4800 EEK/ühik		
4. EEL konteinerid:			
20'	8400 EEK/ühik		+800 EEK
5. Sõiduautod kuni 5 m juhita	3200 EEK/ühik		
6. Bussid pakettautod kuni 7 m juhiga	3600 EEK/ühik	1440 EEK/in	
7. Lahtine kaup	400 EEK/tonn v m^3		

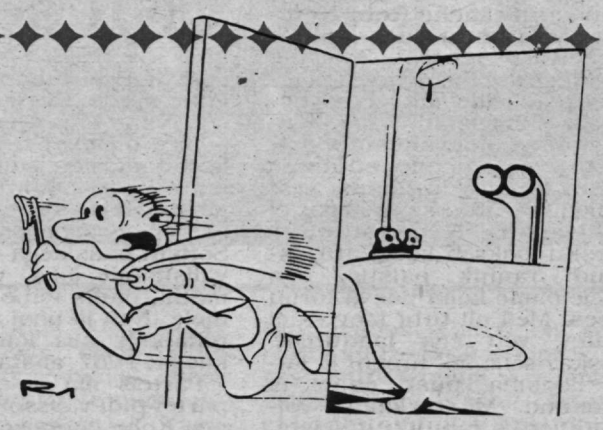
Lisatasu ülegabariidiliste veoste eest:	laius	hinnatõus
	2.51—3 m	25%
	3.00—4.50 m	50%

Max suurus veokitele, treileritele ja järelhaagistele:
kõrgus 4.5 m
laius 4.5 m

Reisijapilet 2400 EEK, koos sõiduautoga 2000 EEK
Prahihind sisaldab peale– ja mahalaadimise maksumuse

Austatud merendushuviline!

Kui unustasite "Ajakirjanduslevi" kaudu "Meremehe" tellimata, aga tahaksite seda siiski postkastist leida:
— sel juhul saadab ajalehe välja toimetus
— aastatellimuse hind koos postikuludega on **50 krooni**
— võib tasuda ka esialgu poole sellest, st. **25 krooni**
— raha võib tuua või rahakaardiga saata aadressil:
EE0001 Tallinn, Pikk 10, Eesti Meremeeste Liit, "Meremehe" tellimus
— kindlasti märkida oma täpne aadress



Roman Matkiewiczi karikatuur

Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 25. jaanuaril

Neile, kes ootavad . . .

"ELMAR KIVISTIK" — Bergenis
"ALEKSANDER ABERG" — teel Rouenist Muugale
"PAUL KERES" — teel Fremantle'ist Pakistani
"KRISTJAN PALUSALU" — teel Odessast Havre'isse
"GUSTAV SULE" — teel Rotterdamist Hiinasse
"ALEKSANDER KOLMPERE" — teel Ventspilsist Singapore'i
"EMHAVEN" — teel Limassolist Inglismaale
"MERVEHAVEN" — Hamburgis
"TALLINNHAVEN" — teel Conakryst Rotterdami
"NARVAHAVEN" — teel Larnacast Zeebrüggesse
"WAALHAVEN" — teel Limassolist Milford-Havenisse
"ANTSLA" — Bombays
"KEILA" — teel Tallinnast Lovisasse
"KUNDA" — teel San Pedrost Nantes'i
"KADRINA" — teel Akabast Tuticorini
"PALDISKI" — Rotterdamis
"LOKSA" — teel Džiddast Cataniasse
"MAHTRA" — teel Tarragonast Hulli
"SOMPA" — teel Tallinnast Las Palmasesse
"KEHRA" — Antwerpenis
"AEGVIIDU" — teel Port Saidist Džiddasse
"KUIVASTU" — Doualas
"KUUSALU" — Umm Saidis
"PARILA" — Takoradis
"RAKKE" — Prais
"VALKLA" — Rijekas
"TAMSALU" — Conakrys
"PIHTLA" — teel San Pedrost Szczecini
"ORJAKU" — Rouenis
"TOOTSI" — Renis
"GRUMANT" — teel Novorossiiskist Mariupolisse
"GULBENE" — teel Tallinnast Haraholmenisse
"KOHTLA" — Istanbulis
"PAIDE" — teel Klaipedast Casablancasse
"KÕPU" — teel Iskenderunist Berdjanskisse
"RISTNA" — Le Sables d'Olonne'is
"HELTERMAA" — teel Mariupolist Speziasse
"ORU" — Varnas
"NAISSAAR" — Peterburis
"VAINDLO" — teel Tallinnast Avilési
"FRISOHAVEN" — teel Rotterdamist Kotkasse
"MUHU" — teel Tallinnast Istanbuli
"ABRUKA" — teel Port Saidist Dohasse
"VILSANDI" — Riias
"KAPTEN KONGA" — teel Oslost Tallinna
"KAPTEN VOOLENS" — teel Tallinnast Århusi
"MEHAANIK KRULL" — teel Tallinnast Rotterdami
"POOTSMAN KIBUS" — teel Imminghamist Tallinna
"KESSULAID" — teel Københavnist Helsinkisse
"VIIRELAID" — Antwerpenis
"MANILAID" — teel Rotterdamist Helsinkisse
"SUURLAID" — Helsinkis
"HEINLAID" — teel Helsinkist Århusi
"VIINISTU" — Ventspilsis
"KOLGA" — teel Tallinnast Rotterdami
"PURTSE" — teel Muugalt Rye'si
"VOOSI" — teel Tallinnast Hulli
"PAKRI" — Ventspilsis
"AMBLA" — teel Tallinnast Rotterdami
"ANGYALFJÖLD" — teel Muugalt Ellesmere-Porti
"AEGNA" — teel Gdyniast Tallinna
"KABALA" — Kaliningradis
"MOHNI" — Helsingborgis
"RAPLA" — teel Tallinnast Bremenisse
"RAUGI" — teel Muugalt Colchesteri
"TORMA" — Klaipedas
"VIRTSU" — teel Rotterdamist Tallinna
"SUURUPI" — Ostendes
"OSMUSSAAR" — Ventspilsis
"OTEPÄÄ" — Moerdijkis
"TAHKUNA" — Rotterdamis
"SOODLA" — Hamburgis
"KLOOGA" — teel Peterburist Rotterdami
"LIVONIA" — Tallinnas

Väljaandja Eesti Meremeeste Liit
MEREMEES

Arvutiküljendus: Märt Kullo ja Vello Lind, montaaž: Krista Sepper

Järgmine number ilmub veebruaris

Toimetuse aadress: EE0 105 Tallinn, Estonia pst. 10.
Valvetoimetaja on kohal teisipäeviti kell 15—17, sel ajal telefon 44 48 39

"Printall"
Tellimuse nr. 383

Toimetaja MADLI VITISMANN

AR EESTI RAHVUSRAAMATUKOGU