



M E R E M E E S

TÄNA
KA
«KALAMEES»

Ilmub
(vaheagadega)
alates 1950. aasta
21. juulist

Nr. 9-10 (939-940)

Teisipäev, 11. mai 1993

Hind 2 krooni

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ Tagasisamm lk. 3
- ☛ In memoriam Karl Leemet lk. 4
- ☛ KALAMEES lk. 5-11
- ☛ Rootsi sõjalaevad Pärnus lk. 12
- ☛ Purjelaev "Vega" lk. 13
- ☛ Jäälõhkuja "Tarmo" lk. 14
- ☛ Joh. Pitka mälestusi IV lk. 15
- ☛ MerLe XXXIX lk. 15



Viimast päeva Eestis, täpsemini Loksal, müüdi Malta lipu alla. Loksast lähemalt lk. 2.

Rootsi Meremeeste- kiriku esindajad Tallinnas

3. mail käis Tallinnas Rootsi Meremeestekiriku (Stockholmi) delegatsioon, et tutvuda Tallinna ja Eesti Meremisjoniga. Delegatsiooni juht Jan Andersson ütles kohtumisel Eesti Meremisjoni pastor Jaan Jaaniga, et Rootsi meremehed, eriti vanemaalised on sageli väga üksildased. Sageli pole neil peret, ning neile on suureks abiks, kui leidub koht, kuhu nad võivad minna ja tunda end oodatud külalisena, leida keegi, kes neid ära kuulab või kellega igasuguseid probleeme arutada. Diakon Jan Andersson kahetses, et tänapäeval on meremeeste maaloleku aeg jäänud väga lühikeseks, neil tavaliselt polegi aega kirikus ega muudes kohtades käia. Sest Stockholmi Meremeestekirik on koostöös riikliku meremeeste-teenistusega käigus pidanud ka kohviku, piljardisaali, raamatukogu jm. Praegusel languseajal on üha sagedamini tegemist töötute meremeestega. Rootslastel on plaanis võtta tööle vaimulik, kes sõidaks suurte reisilaevadega kaasa kasvõi Soome ja Rootsi vahel, et seal oma hingeabitööd teha.

Koos pastor Jaan Jaaniga külastati Meremisjoni kantseleid Peeteli kirikus ja arutleti koostöö tegemise võimaluste üle.

Reet Naber

Mees astus uksest sisse, raamatupamp kaenlas

Mees oli Viljo Anslan, pakis uue raamatu "Aususe võlu" köited. Üks väheseid, kes meil meremeestest ja mereelust kirjutab, oli maha saanud looga maalejäänud meremehe elust. Seega maa- ja merejutu segu, sest oma meremeheelust ei pääse ilmselt keegi, kel pisik veres. Autor ise määrab oma seisundi sedaviisi, et ütleb kirjanike hulgas enda kohta söimuse sõnana pootsmanni-nimetust, laevadel aga kirjaniku-oma kasutatavat. Raamatu trükkimisele pani "Eesti Merelaevandus" öla alla.

Kirjastus "Ühiselu" on väljaande kõvade kaante vahele pannud. Aga püha taevas! Kas tõesti tallinlane Viljo Anslan on oma raamatusse ainult saarlastest tegelased kokku korjand, sest mitte üht õ-tähte ei õnnestunud leida. Lisaks müid harjumatu kirjastamisega seotud mõõdalaskmisi.

Pootsman on uuesti merel. Ju tuleb uusi merejutte ka.

Maalaps Reet Naber

Asjaõiguse seadusest, laevade rentimisest ja Laevaomanike Liidust

räägiti Logistika Maja järjekordsel teabepäeval.

Ettevalmistatavast **asjaõiguse seadusest** rääkis Rein Tiivel Justiitsministeeriumist. Kuna seadus veel vastuvõtmata on, selgitas ta selle põhimõtteid ja peamist, mida see sisaldama hakkab. Aluseks võetud Saksa seadusloome käsitleb laevu mitmes suhtes eriseaduste ja määruste kohaselt, millest meie eelnõus veel märkigi ei ole, esialgu sai rääkida vaid põhimõteteliseid küsimustest: mis on vallas-, mis kinnisasi (laeva kohta arvati, et see on vallasasi, mille kohta teatud tingimustes võib rakendada kinnisasjade kohta käivaid reegleid, seega siis, kui on registreeritud kindlas registris, selleks peaks meil saama laevaregister). **Vahepeal on asjaõiguse seaduse eelnõusse lisandunud ka registripandi mõiste — see võimaldab laevu pantida.**

Kinnistusraamatu kohta esitab seadus kaks põhinõuet: avalikkus, s.t. et igaüks võiks tutvuda sinna kirjapanduga, ja avalik usaldatavus, mis tähendab, et kõik, mis sinna sisse kirjutatud, on usaldatav ja vaidlus-

tamisele ei kuulu.

Juhul kui laevu välja renditakse, on kasulik teada kulutuste jaotust: need on **vajalikud, kasulikud ja toreduslikud**. **Vajalikud** on omanikul igal juhul vaja kasutajale välja maksta, **kasulikud** teatud osas, **toreduslikke** pole vaja kinni maksta.

Juttu oli ka **pantimisest, hüpoteegist, kinnisvõlast** ja paljudest muudest asjadest. Kuna seadust veel pole, oli hr. Tiivel nõus hiljem selgitusi juurde lisama. Juuniks loodetakse valmis saada ka Riigikogus lugemisega.

Laevade **rentimise õiguslikest alustest** rääkis Vee- ja Ameti juriidilise ja kaadriteenistuse juhataja **Jüri Nuut**. Ta pani kuulajatele südamele, et prahtimisel lähtutakse **kaubandusliku meresõidu koodeksist**. Samuti selgitas ta mitmeid liisingulepingutega seostuvaid probleeme. Lepingute sõlmimisel soovitas ta kasutada tüüplepinguid, kust vajaduse korral võib ju midagi välja jätta või lisada. Asjatundjalt võiks nõu küsida, et olulisi asju mitte välja jätta.

Pärast vaheaga asuti **laevaomanike liidu** loomist

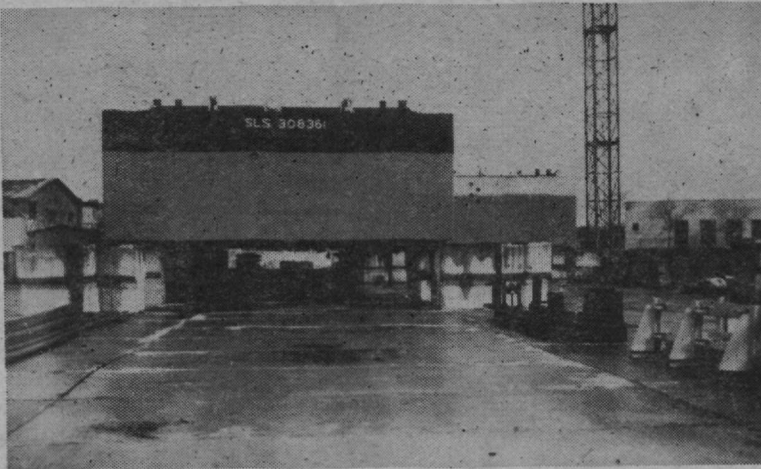
arutama. **Ants Pärna**, Eesti Meremuuseumi direktor andis ülevaate Eesti laevaomanike assotsiatsioonide tegevusest minevikus. Merehariduskeskuse rektor **Tarmo Kõuts** kommenteeris ettevalmistatud ja osalejaile kätte jagatud Eesti Laevaomanike Liidu põhikirja ja kodukorra projekte.

Liidu eesmärgiks peaks olema laevanduse arengule kaasaitamine ning laevaomanike huvide kaitse. Selleks on põhikirjas järgmised punktid: Liit esindab oma liikmeid rahvuslikes ja rahvusvahelistes organisatsioonides ja asutustes; osaleb meretranspordi puudutavate küsimuste aruteludes ja osustamises rahvuslikul ja rahvusvahelisel tasandil; tekitab vajalikke analüüse ja uuringuid, töötab välja vastavaid tegevuskavasid, rakendab või soovib abinõusid, mis on vajalikud liidu eesmärkide saavutamiseks.

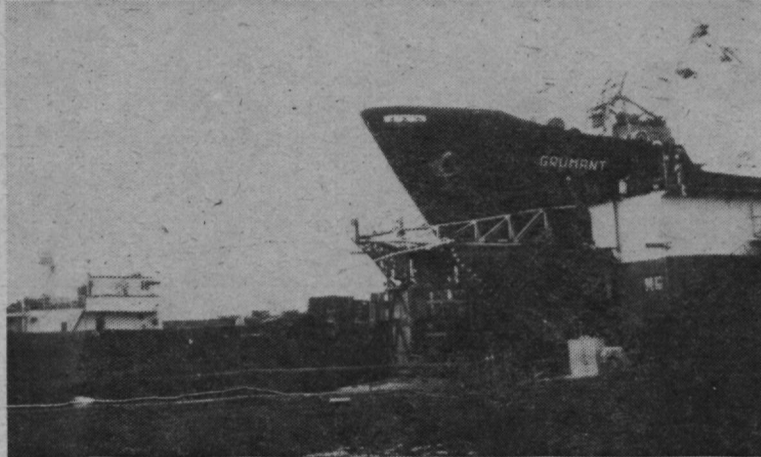
Projektid saadetakse laiali laevaomanikele, neile oodatakse täiendusi-parandusi. 19. mail otsustati kokku kutsuda üldkogus.

Reet Naber

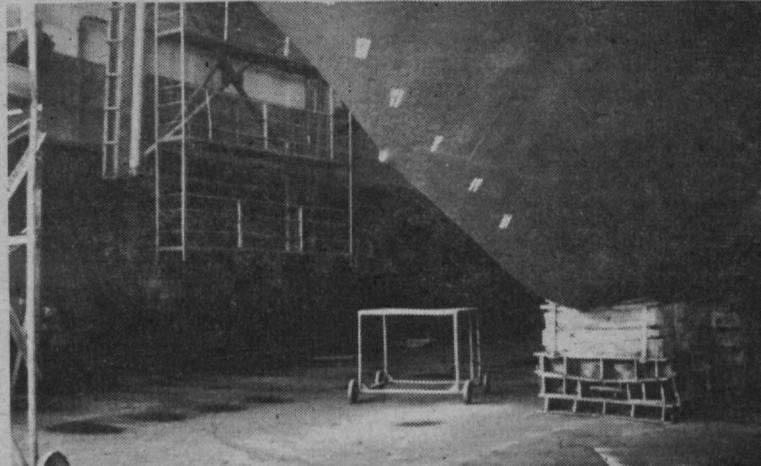
Aprillis Loksal



Lihtrid on nüüdseks vähe järele jäänud, aprilli algul oli neid kolm.



Aprilli algul oli dokis Eesti Merelaevanduse "Grumant".



Registri tähtaja pikenedamine neljalt aastalt viiele on vähendanud firmade vajadust dokiremondi järele.



Tehase territoorium on nii päratu suur, et kõigil silma peal hoida ei jõuta.



Kuigi palju on ka vanu tsehhihooneid, oli nende ümbrus siiski korras.

Loksa Laevaremonditehasel, mis eriti pärast lihtritsehhi ehitust rikkus rahu ja tasa-kaalu Loksa alevikus, peaks olema üsna raske seada end Eesti majanduse osaks. Tsehhis on üks lihter, õuel veel kaks. Kosilasteta?

Loksa Laevaremonditehase peainsener Victor Kisil:

Peale mineviku ja oleviku on tehasel kahtlemata ka tulevik. Et Ukraina lihtritellimused lõppesid, olime sunnitud toodangut muutma ja sellele ka turgu otsima. Nüüdseks oleme uued lepingupartnerid leidnud. Järgmise aasta märtsini teeme kuulsale "MacGregory" firmale luugikaasi. 45% eri lippude all sõitvaid laevadest on selle firma projekteeritud lastiseadmetega.

Endine lihtri-, praegune metallkonstruktsioonide tsehh töötab täiel võimsusel ja teenib valuutat. Seadmed ja materjal on Läänest – peame tagama rahvusvahelise kvaliteedi. Seni on toodang läinud Saksamaale ja Taani, mais läheb partii jälle Saksamaale.

Oleme saanud pakkumisi teisteltki firmadelt, ent praeguse töötajate hulga ja nende esialgu mitte veel täiesti kõrge kvalifikatsiooniga oleks võrdlemisi raske rohkem toota.

Ka meie remonditegevus on elavnenu. Mõõdunud aastal otsisid veel kõik remondivõimalusi välismaal; nüüd aga pöörduvad nii merelaevandus kui muudki laevaomanikud, näiteks Veeteede Amet, jälle ka meie poole: meie töö on siiski odavam ja kvaliteet pole samuti laita.

Ka hilisel pärastlõunal sõidavad sadamasse puiduveoautod, kail on praegusajale nii iseloomulikud palgivirnad. Kraana tõstis palke parasjagu saarlaste "Reedale".

Saaremaal ehitatud plastikpaadid laaditakse "Liivi Lahele" – laev on juba müüdnud ja lahkub Eestist, sedakorda Saksamaale.

Oma "kohalolekut" on asunud suurendama Veeteede Amet – seadnud sisse sadamakapteni- ja lootsiteenistuse. Remondis "EVA-003" kõrval seisab lootsikaater "EVA-008", mille kapten Ants Uibu on ühtlasi Loksa piirkonna sadamakapteni kt.

Meie sadamas tegeldakse ka laadungite töötlemisega: Soome ja Rootsi minev puit, Kunda tsement... Sisse tuleb näiteks meie talumeestele kingituseks mõeldud põllutööriistu.

Kas Veeteede Ametiga ei ole probleeme sadama niisuguse kasutamise pärast?

Sadam on riikliku aktsiaseltsi "Loksa Laevaremonditehas" omand. Seadusega ettenähtud korras teostavad nad kontrolli majakatulede, laevade sisse- ja väljasõidu ning lootsiteenistuse üle. Kohtusin äsja nende esindajaga, vastastikuseid pretensioone meil pole. Ruumid sadamakapteni talituse jaoks nad saavad, vaja vaid kokku leppida, kes renti, kütet jne. maksma hakkab. Too kollane puumaja, millest arvati, et seal paiknesid sadamakapten ja toll, on algusest peale olnud firma omaniku residents: ta elas seal ise ja ka kontor tegutses selles hoones. 1985. aastani paiknes seal terve tehase juhtkond. Tehase territooriumil on siiski olemas hoone, kus omal ajal paiknes nii tolliteenistus kui muud riiklike kontrollorganite osakonnad.

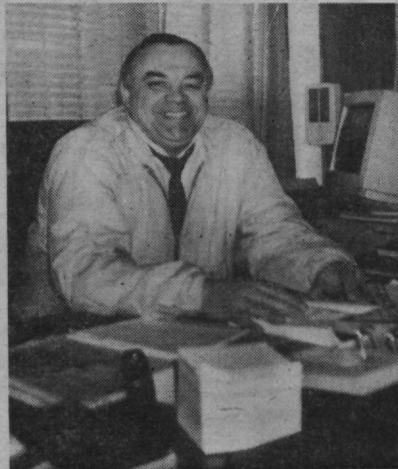
Sadamais seisab teie sadamalaevastik: pukserid, tulitorje- ja reostuskorjelaev. Lippudeta. On nendega mingeid probleeme?

See on ootamatu küsimus. Ei, probleeme ei ole.

Olevat, registriga.

Kas teie lihtrid Eestis üldse ei kasutata?

Nüüd, mil riigi monopol transpordile on kadunud, leidis mõnigi aktsiakapitalil



Loksa Laevaremonditehase peainsener Victor Kisil.

põhinev ettevõtte, kes meie "kätte jäänud" lihtritele kasutuse leidis.

Sadamast lahkubki aktsiaseltsi "Esmar" pukser "Richard Sorge", lihter käekõrval.

"Molodjoz Estonii" kirjutab kahe aasta eest suurest rühmast teie töötajast, kes Venemaale kolis. Kas ka praegu veel midagi niisugust sünnib?

Need olid 30–45-aastased töötajad, kes tol korral kahjuks lahkusid. See suur rühm inimesi oli võrreldav parima hobusega, kes koorma kõige raskemas olukorras välja veab. Need, kes vabalt jälgij jätmata minna võiksid,



Loksa pole ainuke laevaremonditehas, mis on sadama pannud fulu tooma.

miskipärast ei lahku. Aga ega niisugused meil enam ei tööta ka, nemad elavad nüüd oma parasidielu: varastavad värvilist metalli ja kõike muud, mida varastada annab. Loksal on praegu 50–80 niisugust inimest – nahktigid ja autod... Oiguskaitseorganid ei võta nendega midagi ette.

Mitte sellepärast, et politsei ei taha tööd teha, vaid... Võtab kinni – laseb lahti, ja nii korduvalt. Mõõdunud nädalavahetusel varastati meie direktori kabinetist arvuti. Kurjategija saadi koos asitõenditega kätte, kuulati üle – ja viib praegu koos sõbrannaga vabaduses.

Ohtuhämarikus tuleb doki poole vana mees, tarib pihku kahe pooliku värviambri sangad, ja lausunud juhustlikule uudistajale: "Küll varasta-

end alalise elanikuna ja tegutsetaks nii Eesti riigi kui omaenese hüvanguks.

Kuidas on tehases lood keskmise palgaga?

See on riigi keskmisega samal tasemel. Tõsi, mõni spetsialist võib ka 2500 krooni saada.

Kui palju teil üldse töötajaid on?

1990. aastaga võrreldes peaaegu poole vähem, 600 ringis. Nüüd tegeleb tehase ju vaid oma otsese tööga, varem oli tarvis õiendada asula, alajaamade, katlamaja ja mille kõigega veel.

Arvan, et tehase ärge pealegi olgu Eesti 50 parema hulgas, peasi, et ühtki inimest pole sundpuhkusele saadetud ega maksud ja võlad seisa maksmata nagu mõnel paremal ettevõttel, peasi, kui töökoor-



Tehaserahva olme probleemid jäävad omavalitsuse kandada.

vad, muudkui varastavad!", kaob ämbritega hämarusse. Huumor on siin selles, et ämbriid tundusid seisvat just õigel kohal – värvitava laeva kõrval. Aga üks ennegi ole hüüdega: "Võtke varas kinni!" tähelepanu kõrvale juhitud.

Meil on suur territoorium, valva või koortega – ikka ei aita. Asula on väike ja spetsiifiline, kõik tunnevad kõiki. Kuni sinnamaani, et valvaja ja varaste vahel võib olla kuritegelikke suhteid. Niisuguseid juhtumeid on märgata olnud. Aga valvajaid pole uutega asendada.

Jah, ära söitsid need, kel oli töötahet ja –oskust, kel oli jõudu – aktiivsed inimesed. Tänavu niisugust tendentsi märgata pole olnud. Aga just suvi on aeg, mil niisugused otsused vastu võetakse ja teoks tehakse. Maist septembrini võib veel ärasõite ette tulla. Karta on, et tuleb. Väga mõjutavad seda igasugused poliitilised spekulatsioonid, olgu valitsuse või üksikute poliitikute poolt.

Tehasetöö pole olnud ei kerge ega väga hästi tasutatav, enamik inimesi pole niisil selle pärast tulnud, pole tulnud ajutiseks. Ent nad on arvestanud takistusteta suhtlemisvõimalust endise koduga. Nüüd on takistus, osalt loomulik, osalt aga kunstlikult loodud. Kui need küsimused lahendada, siis pole vastastikuseid pretensioone. Ma ei arva, et asulas peaks tühje tube olema. Aga Loksal on juba lagunemise, allakäigu märke. Kindlustunnet niisugune atmosfäär ei lisa. Oleks parem, kui tuntaks



Metallivargad on tehase kinnisel territooriumilgi viikingilaeva kallal kätt proovinud.

mus ja seetõttu ka palk on normaalsed. Stabiilsus on peamine.

Kas majanduses on nüüd kõige raskem möödas?

Ei, ma ei arva nii. Jah, tööstusettevõtteid on võib-olla üle ekvaatori jõudnud, sügiseks ehk saavutatakse stabiilsus. Aga põllumajanduses ja töötlevas tööstuses on kriisi sügavik veel ees. Kahe-kolme aasta pärast peab riigilt võetud laene hakkama tagasi maksma, uued krediitid vajavad tagatist. Tehase põllumajanduslike naabritega lä-

vimine ei kinnita, et kogu maa külvatakse täis ja et saadakse vajalikul hulgal saaki.

Lääs kasutab siiski Eesti rasket olukorda ja dikteerib hindu ning tingimusi. Kuni energia, soojuse ja materjalide hind pole maailmatasemel, võib veel elada. Otseselt Eesti jaoks teeb tehase vaid laevade remonti. Aga metallitooted toovad Eestile valu. Poliitilise stabiilsuse korral saab meie tehase normaalselt hakkama.

Küsis Madli Vitismann

Jäälüük ja tulitort

29. aprillil, paar päeva enne õiget sünnipäeva korraldas oma juubelikülastele vastuvõtu "Estline AB" tegevdirektor HANS LAIDWA. Tema jaoks sobivaimas kohas — "Estonial".

Maailmasõja ajal Haapsalus sündinud pois-sattus sellesse voolu, mis lääne poole viis. Kooliõed Rootsist mäletavad teda nii vallatuna, et on hiljem imestanud: "Kas tõesti on temast asja saanud?" On. Rootsi vanimas laevakompaniis "Nordström & Thulin" töötades asus Hans Laidwa Tallinna-Stockholmi reisi liini ette valmistama ajal, mil see veel teataval määral utoopiana tundus. Täpsemad kokkulepped sõlmiti ja liin käivitus Indrek Toome valitsuse ajal. Tollest ajast tänaseni on meil neljas valitsus ja kolmas transpordiminister. Eesti-poolsel "Estline'il" on juba viies direktor, Karl Johanson. Rootsi poolt juhib "Estline'i" endistviisi Hans Laidwa.

Sünnipäevapeol Tallinnas õnnitlesid juubilari Eesti-poolsete partnerettevõtete esindused ja sugulased. Oma laulutervituse tõi Eesti Poistekoor Venno Lauu juhatusel. Peaprooviks paar päeva enne Rootsi-reisi esitati eesti



Tallinnas küll, aga jälle teel Rootsi — juubilar Hans Laidwa abikaasaga. Külastele pakuti ennenägematut tuld pilduvat torti.



lauluklassikat, millest just K. A. Hermann "Oh laula ja hõiska" paistis juubilari südant eriti soojendavat.

Omalt poolt rõõmustas juubilar külalisi hea-parema kalamarjast kiluni (Rootsis populaarne kartuli-

kiluvorm nimega "Janssoni kiusatus"). Erilist pidulikust lisasid rootsi lauale aga jäät lüük ja tuld pilduv (ilutulestikuga) mitmekorruseline tort — üllatus paljunäinud meremeestelegi.

Madli Vitismann



Kaksikvõim: sadamakapten Ants Uibu ja tehasekapten Juri Jemelin.

Kaptenikommentaar

Lootsikaatri "EVA-008" kapten, ühtlasi Loksa piirkonna sadamakapteni kt. ANTS UIBU:

Loksa sadam kuulub laevaremonditehasele — mõeldud laevaremondiks, et eri tööde staadiumis laevad kaide äärde ära mahutada. Aga praegu pole tehasel küllalt tööd ja kaid kasutatakse ära sissetuleku saamiseks. Ent seejuures peab kord majas olema. Väga rüpa-se mulje jätab metsavedu — keegi ei korista, kai on must. Kui tehase veab kaup, tuleb ka sadam korras hoida. Nüüd läheb sadam Veeteede Ameti kontrolli alla, siin hakkavad käima meie lootsid. Enam ei saa partisaani kombel sadamas sees käia. Seni tundub küll nagu kaksikvõim olevat.



Narva-Jõesuu laevad Hara sadamas.

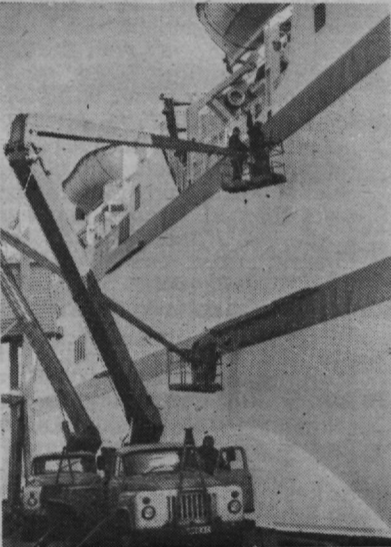
Kaptenikommentaar

Narva-Jõesuu sadamakapten HARALD TOMÜLA:

Loksal seismise eest võetakse hirmsat raha, seetõttu olid meie laevad Hara sadamas. Tegid dokumente korda. Meile nad ei pääsenud, oli jää. Meie "Tralfloti" 17 laeva on Eesti lipu all. Püügikvoodid ja litsentsid on olemas, kala jääb Eestisse.

Narva-Jõesuu tule torn ei põle. Võib-olla mõnele heale sõbrale näidatakse vahel tuld. Vene hüdrograafia kütus ei tule kohale — Moskva allkirjadest hoolimata piidas viimati näiteks autoinspektsioon piiril koorma kinni.

Madli Vitismann



Laevakülgi värvitakse Eesti odavamaga tööjõuga, "Estline'i" kirja enam pole, tuleb "Gotlandslinjen".

Stockholmi-liinil astuti mullu kaks jõudsat sammu edasi. Esimene kevadel, kui "Maersk Frieslandi" rentimine võimaldas alates 19. maist muuta kaubaveo igapäevaseks. Teine sügisel, kui pärast "Maersk Frieslandi" rendiaja lõppu asus 22. septembrist liinile parvlaev "Nord Neptunus". Igapäevane reisirajatevedu, rääkimata kaubaveost, oli selle liini jaoks põhimõttelise tähtsusega samm edasi.

Tänavune Stockholmi-liini edusamm oli "Nord Estonia" vahetamine Eesti lipu all sõitva "Estonia" vastu. Uue, suurema ja uhkema laeva ostmine sellele liinile võimaldas juba reklaamida laeva kui iseväärtust, mitte üksnes sõiduvõimalust. Nii võtsi lehest lugeda ja raadiost kuulda viisavabast sõidust Stockholm: "Kiirusta, ehk jõuad veel täna väljuvale laevale!"

Raske on uskuda, et alahoidlik ja praegu keskmiselt

Tagasisamm

vaene eestlane läheb pärast tööpäeva lihtsalt meelt lahutama laevasõidule, mille pileti hind on kallim kui keskmine kuupalk. Pigem on see siiski sild Rootsi, millega ligi kolme aasta jooksul on harjuda jõutud. Ja pärast seda, kui poole aasta jooksul jõuti harjuda sellegagi, et Rootsi võib sõita iga päev, sai "Nord Neptunuse" rendiaeg täis.

Reedel, 16. aprillil käis "Estline'i" müügipealik Toomas Sosnitski kapten Jan Eklundi tänamas ja meenutekasti üle andmas, kus igale meeskonnaliikmele "Kihnu Jõnn" peidus. Üheskoos loodeti, et laev pöördub sügisel Tallinna-liinile tagasi. Toomas Sosnitski seepärast, et reisirajad iga päev sõita saaksid; kapten Eklund seepärast, et Visby-liinil on lähemad ülesõidud ja pingelisem töö. Tallinna-liinile on kogu laevaperele meele järele olnud.

Pühapäeval, 18. aprillil asus liinile "Maersk Friesland". Ent see, mis mullu oli samm edasi, sest kaubavedu muutus igapäevaseks, on tänavu samm tagasi, sest reisirajatevedu muutus ülepäevaseks. Jääb loota, et see on tagasisamm suuremaks hoovutuks — liin peaks olema juba nii täiskasvanud, et suudaks ülal pidada kaht reisirajalaeva. Juba aprillis, enne päris-hooaja algust, olid mõnelgi päeval kõik taskukohase hinnaga kajutikohad välja müüdnud. Suvi on aga alles ees.

Muide, "Maersk Frieslandi" laevapere on tänavu talvest ilma jäänud — sügisest kevadeni sõideti Vahemerel. Kapten on endistviisi Petrus S. Dorpmans. Tallinna-liinile jääda 15. septembrini. Siis tuleb jälle "Nord Neptunus", aga seejärel?

Madli Vitismann



"Estline'i" müügipealik Toomas Sosnitski annab "Nord Neptunuse" kaptenile Jan Eklundile üle kastitäre "Kihnu Jõnn".

Isi Trapido fotod

19. aprillil 1993. aastal lakkas tuksumast tuntud ja austatud kaugesõidukapten Karl-Osvald Leemeti süda. Kapten Leemet oli mees, keda tundsid mitme põlve Eesti meremehed. Sündinud 15. oktoobril 1909. aastal Saaremaal Kogula külas, alustas ta rasket meretööd 15-aastase poisikesena. Teadmistejanu viis ta algul Kuressaarde, hiljem Tallinna Merekooli. Ikka aasta laevas ja aasta koolis, nii kuidas rahakott lubas. Tasuks väeva eest olid lõpuks taskus nii laevajuhi kui ka radisti tunnistused. Koos nendega tulid kaugemad mered ja suuremad sansud. Tundus, et nüüd see õige elu võib alata! Trotsides tormi ja karisid, seilas meie veel noor kapten kolm aastat India ookeanil romantilise Tseiloni ja eksootilise Ida-Aafrika vahel... kuni saatusliku 1940. aastani. Maailma poliitilised tormid haarasid oma keerisesse ka Eestimaa koos kõigi oma laevade ja meremeestega, meid hävitades ja mööda maailma laiali pillates. Karl Leemet kuulus nende hulka, kes kõigile raskustele vaatamata otsustasid kodumaale tagasi tulla. Siin ootasid ees rasked sõja-aastad, katsumused ja kahtlus-

IN MEMORIAM



tused, nagu kogu eesti rahval.

Visa nagu kodukarjamaa kadakas, elas meie kapten üle kõik katsumused, õppis ise ja õpetas noori, töötades pikka aega Eesti Merelaevanduse juhenduskapteni. Kui eakaaslased hakkasid pensionile mõtlema, võttis meie kapten kätte ja sõitis veel kümme aastat reisi-laeva kaptenina meie lipulaeval "Tallinn" liinil Tallinn-Helsinki. Kaptenisilla jättis ta alles siis, kui 70. aasta versta post selja taga oli.

Huvi mere ja meretöö vastu ei jätnud teda aga kunagi. Innuga osales ta Eesti Meremuuseumi juures tegutsevates huvialaringides, veel hiljuti oli teda nähtud "Georg Otsa" pardal horisontuurimas. Ja kui mõni aeg tagasi jagati Raekojas pidulikult uhiuusi Eesti Vabariigi meremehe teenistusraamatuid, oli ka meie kapten kohal, südames ilmselt salajane lootus, et ehk temalegi...

Raske meretöö ei seganud kapten Leemetit loomast õnnelikku perekonda. Ta oli hea abikaasa, isa, vanaisa ja vana-vanaisa.

Töökaaslased mäletavad kapten Leemetit kui heatahtlikku, õiglast ja sooja südamega inimest!

Tema nimega on seotud legende, nalju ja humoorikaid lugusid, mis Eesti meremeeste hulgas veel kaua ringi liiguvad. Temalt on noored meremehed õppinud sirge seljaga püstipäi trotsima torme ja võitma eluraskusi.

Kapten Leemeti rikas elu on olnud kui Eestimaa ajaloo peegel. Lapsepõlves nägi ta Tsaari-Venemaa värve Saaremaa rannavetes lehvimas, noorusajal sõitis Eesti sini-must-valge lipu all, pikki aastaid oli sunnitud kohanema punalippudega kõige siia juurde kuuluvaga, ja ühena vähestest eakaaslastest hulgas jõudis ära oodata ka selle õnneliku hetke, mil Toompeal ja ka Eesti laevadel tõusid mastidesse tagasihoidlikud, aga eestlase südamele nii armsad trikolorid.

Helge mälestus kapten Leemetist jääb kauaks tema töökaaslaste, õpilaste ja sõprade, kõigi Eesti meremeeste südamesse, kõigi nende südamesse, kes teda viimsele teekonnale saatma olid tulnud ja ta kalmuküngast rohkete lilledega kaunistasid.

Töökaaslaste, õpilaste, meremeeste ja sõprade nimel

Peeter Veegen

"Täna oleme siin paljud, nägudes sügavad eluadrast sisseküntud vaod."

Nii on Karl Leemet kirja pannud ühel oma märkmelehtedest. Kohane tähelepanek mitte ainult tema põlvkonna meeste kohta, ka järgmised põlved on elu poolt üle käidud. Vanematel inimestel on õnneks natuke rohkem aega olnu üle järele mõelda, ka seda kirja panna, mis järeltulijatel kasulik teada oleks. Ka Karl Leemet pani üht-teist paberile. Seda, mis läbi elatud, mis loetud-kuuldud. Viimast korda tema kodus vesteldes andis ta mu kätte kaustatäie märkmeid, ise lisades: äkki saad kuskil ära kasutada. Sobivad need ta enda kirjapanekud ehk praegu teda meenutama.

17. jaanuaril 1974. a. kogunes m/l "Tallinn" kapteni Karl Leemeti vastuvõtule seltskond vanu töökaaslasti, peamiselt kapteneid. Tervitavaks neid oli ta koostanud igapäevaste väikeste iseloomustuse, ka enda kohta. See oli niisugune: "Karl Leemet ehk hüüdnimega "Papa Karla", m/l "Tallinn" kapten: mees, kes ei armasta kriitikat, on hirmus täpselt ära õppinud Mereministeeriumi teenistuseeskirjad ja ise arvab, et ta need täpselt täidab. Armastab alati ülemustega vaielda, aga merel on tal vedanud, ning laevu põhja pole ajanud."

Meremeeste elu-olu kohta on ta kirja pannud muu hulgas sellise kokkuvõtte.

"Halulaevade lossimispaigas oli peale esimest ilmasõda Uues basseinis, hiljem Veeteede Valitsuse esine, kai, ning munakividega sillutatud plats (nüüdne reisihoone koht). Olenevalt tuulest ja ilmast kogunes halulaevu sadamasse vahel paarkümmend või enamgi, kai äärde mahtus aga viis-kuus laeva, ülejäänud ootasid poortidega vastamisi lossimise järjekorda. Meeskonnas oli kaks-kolm, harvemasti neli omaküla meest. Tööpäeva pikkust ja muid uudusi ei tuntud, vaid töötati nii, kui töö seda nõudis. Saartepoisid, kes kavatsetesid merd künda hakata,

talusid raske töö, vabanesid kaladesõotmisest merel, said oma esimesed mereristsed halulaevadel. Siin sepitsetud merepisik jäi neile põue kogu eluks. Laeva korra ja meretavade täitmise kontroll kuulus "vanale", kipirole, kes kriisiolukorras meeste omavaheliste suusisse ülemiste üle "Käina valla kohut" pidas.

Õhtutel ja pühapäevadel koguneti sadamasse, lauldi, sooritati jõukatsumisi mastirõõmises käte abil, sepitseti ja vesteti merejutte. Merejutte veeretamise osalesid kõik, rangile vaatamata. Arutati meresõidul esinevaid asju, nagu näiteks, kelle laev kellele oli ahtrit näidanud, kes seilavat, nagu veaks varpankrut järel. Ühel veel "märgade kõrvatagustega" vanal olevat täispurjes seilates kurssi üle jäänud, vesi aga otsa lõppenud. Aurulaev "Tutti" pidada halulaevu sadamast välja viima "käält kirni hoides" 5 krooni tükk. Laupäeva õhtutel, kui vanad läksid Liidukõrtsi tuult parajaks tegema, olid nooremadrused ja jungad agarad arvamusi vahetamas ning said vanadele kanna peale astuda, sest kõrgemat võimu polnud silmapäri: kelle vana olla merel erk kut titevoodis jänes, kellel jälle morn ning äge kut tormi tsenter, kellest tuleb hoida eemale kut sarvedega miinist. Hilja õhtul, kui vanad pidituules längukursiga laeva loovisid, kadus jungadel vanadele kannapeale astumine ja läks lahti laul juba koos:

Kord linna läks üks rannamees

tal oli lastis puid
see kiikus liikus lainetel
kus kalad lusti löid...

1940. aasta oli Eesti meremeeste elus murrangu ajajärk. Käskijaid ja korralduste andjaid oli palju. Karl Leemet teenis a/l "Kalarand" peal, oldi kaua töötatud troopikas, igapäev soov oli jõuda koju.

"Rõõmuturne oli suur, kui saime 1940. aasta juulis reisu Indiast Euroopasse. Laev

laaditi segakaubaga, sihtsadamaks Marseille Prantsusmaal. Väljusime Bombayst ja maha pandi otsekurss Punasele merele, et minna läbi Suessi kanali. Umbes kesk Araabia merd öösel vahis oles kuulsin raadiost, et Itaalia oli alustanud sõda Inglismaa vastu ja selle tagajärjel Suessi kanal on laevaliikluseks suletud. Teatasin sellest kaptenile. Kapten vastas, et läheme edasi, eks hommikul näe, mis ette võtta. Vahepeal kuulsin, et meie laeva kutsus Adeni rannajam. Et meie raadiosaatja veel Adenini ei ulatunud, sain üle teise laeva Adeniga ühendise ning teate, milles oli lühike käsk: "Sõitke ümber Aafrika sihtsadamasse!" Teatasin sellest korraldusest kaptenile. Meie laev oli selliseks pikaks reisiks varustamata. Kõiki vanu merekaarte läbi lapates leidsime Araabia mere läänepoolse osa üldkaardi. Selle järgi pöörasime kursi Süüdi, sest Aafrika ranna lähedal oli ohtlik, sel ajal kuulsid Somaalia ja Abessiinia (Etiopia) Itaaliale. Nii siis lähemale kui 200-300 meremiili Ida-Aafrikale ei julgenud läheneda. Kui olime jõudnud arvatavasti Keenia ranniku kohale, hakkasin otsima sadamat, kuhu oleks võimalik sisse sõita, sest söed ja vesi hakkasid otsa saama. Kaartide peal oli vaid üks väike täpik Mombasa sadama kohal, see kuulus Inglismaale ja sinna oli ohutu minna.

Enne sissesõitu Mombasasse olime saanud kaks käsku: o/ü "Kalandus" komissarilt Eintreilt minna Jaapanisse Kobesse timecharte rille ja Rootsist ettekirjutuse mitte minna punaste käsutusse. Laeva üldotsus oli minna kaugemale sõjast ja lähemale kodusadamale.

Üldiselt oli laevas rahulik, ei mingeid arusaamatusi meeskonna ja juhtkonna vahel. Mombasast ei antud meile kaarte, tuli ise otsida. Käisin ühes Jaapani laevas ja sain sealt vanu kaarte kuni Singapuri. Ülesõit Momba-

sast kulges viperusteta. Et sõetagavara kahaneb, oli karta, et Singapuri olemasoleva sõega ei jõua. Otsustasime sisse sõita Tseilonile Colombosse. Saime sealt täispunkri sütt, kuid tellitud proviisi ainult 50% ulatuses. Sellele vaatamata otsustasime välja sõita. Väljasõidu vormistamisel aga selgus, et fumigatsioonidokument oli aegunud ja tuli uuendada. Seega läheks aega paar päeva. Kui fumigatsioonidokument oli uuendatud, kõik korras, loots tellitud, tuli lootsi asemel laeva sadamakapteni eriesindaja ja teatas, et Londonist on saadud korraldus vastava loa saamiseni väljasõit edasi lükata. Laev pandi eri paika, võõrist kaks ankrut ja ahtrist otsad maal. Luba Londonist lootsime saada peatselt, kuid üldine olukord näitas, et sellega ei kiirustatud. Põhjuseks teatati, et Eestil olla palju võlgu Inglismaale ja seega kuulub laev kinnipidamisele, kuni olukord selgineb.

Väljasõiduluba jäigi tulemata, meeskond keeldus edasi sõitmast Inglise korralduste järgi Inglise palkadel. Siis tuli järgmine korraldus: laevast lahkuda ja laev üle anda inglastele. Korraldus tuli täita ja oktoobri lõpus jäime hotelli elama. Maksti Inglise palgad ja anti prii söök. Elu oli muretu ja mingit muud kohustust peale õigeaegselt sõõgikordadel olla ei olnud. Nii kestis see 1941. aasta veebruarini.

Siin jätkame mälestused pooleli. Sealt algas aeg, mille iseloomustamiseks sobivad teisel kirja pandud read: "Võõramaised rajad on konarlikud ja võõrsil teenitud leib tundub sageli mõru ja vaevamaiguline."

Ühe kapteni enda allakriipsutatud mõtetera tahaksin veel ära tuua:

Ääretult korralik kapten Leemet on märkimisväärselt pidanud arvamuseavaldust "Põllu soovitas Sergol mõelda pea, mitte registridokumentidega."

Ülestähendusi luges ja linde kuulas uuesti üle

Reet Naber

Euroopa Majandusühendus ehk ei kollitagi Soome laevajuhtkondi

Kokkulepped Euroopa Majandusühendusega hakkavad kehtima Soome suhtes ilmselt sel suvel. See mõjutab oluliselt ka meresõitu. Näiteks artikkel 28 garanteerib töötajate vaba liikumise EMÜ ja EFTA (Euroopa Vabakaubanduse Assotsiatsioon) riikides. See tähendab liikmesriikides (Soome kuulub EFTA-sse) kõikide rahvuslike eriõiguste-takistuste ärajätmist, puudutades ka meresõitjaid. See tähendab, et Soome välissõidulaevades antakse EMÜ maade meremeestele samad õigused kui soomlastele, vaid kapten peab olema Soome kodanik.

Soomlased vaatlevad seda tavaliselt Soome meremeeste olukorda halvendava tegurina, kuid on kuulda ka arvamusi, et seal on ka üht-teist positiivsetki, sest soomlased omakorda võivad saada kõrgepalgalisi töökohti välismaa laevades. Vaevalt hakkavad EMÜ meremehed ründama Soome laevu, devalvatsiooni tagajärjel on seal palgatase EMÜ madalaim. See puudutab laevajuhtkondi, mõnel hinnangul saavad meeskonnaliikmed väga head palka. Hoolimata lepingutele ITF-i ja ILO-ga on Soomes kehvem ka pensionide ja sotsiaalabi tase.

Soomlased arvavad, et neile saab takistuseks keelekõhkus, ehk küll mitte laevajuhtkonna tasemel. Nooremad võiksid hankida enne Soome laevadele paigalejäämist kogemusi väljastpoolt. Hoolimata välislippude alla viimisest loodetakse, et Soome laevandus ikka jääb. Ja odava meeskonnaga seda korras pidada ei suudeta.

Soome merenduslehti luges
Reet Naber

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

☛ Viinistust	lk. 6
☛ Kalandusliidust	lk. 7
☛ Kalaametist	lk. 8
☛ Kalaturust	lk. 8
☛ "Hiiu Kalurist"	lk. 9
☛ Makróvetikaist	lk. 9
☛ Merelegend	lk. 10



Nii nagu merihärg pole püügikala, pole ka "Meremehe" toimetuse katsetus veel päris kalameeste leht.

Kalaasjandus

KALAPÜÜK — ÜMBERTÖÖTAMINE — KAUBANDUS
TEADUSLINE TÖÖ — ÜHISTEGEVUS
"LAEVANDUSE" KAASANDENA ILMUV ERI-AJAKIRI

TOIMETAJA: ERNST WEBERMANN
KIRJAJADE ADDRESS: Postkast № 22, Tallinn
TOIMETUSE ADDRESS: "Laevandus", Meri Pülestee № 5, Tallinn
TOIMETAJA KÕNETUNNI: Igal teisipäeval ja laupäeval, kell 4–5 p. l.

№ 1. Oktoober 1920. 1. aastakäik

Mis tuleks kõige päält teha Eesti kalaasjanduse
Mis tuleks kõigepealt teha Eesti
kalaasjanduse tõstmiseks

1920. aastal ilmuma hakanud esimese kalandusliku eriajakirja asutamise vajadusest kirjutas ajakirja "Laevandus" toimetaja Ernst Webermann:

"Kui tublid meri- ja kalamehed on eestlased alati olnud tuntud naaberriikide juures. Endised Vene kauba-, sõja- ja kalalaevastikud tundsid ühtviisi hästi Eesti meri- ja kalameest, kes alati otsitud mees on olnud nii Vene- kui välismaa meredel.

Eesti kalasaadustest on mitmeidki olnud laiemas, välispoolse Eesti ulatava kuulsusega, nii kui Tallinna kilud, Narva ja Kunda silmud, Eesti suitsurüümed, suitsuangerjad, siidid ja lõhed. Eestis on olnud ka kaua aega enne sõda tublisti korraldatud kalakasvatustööd, on tuntud Eesti karbikala- ja tähniku (forelli) kasvatus.

Kuidas on lugu meie kalaasjanduse arenemisega praegu? On meil küllalt ajakohaselt kasutatud looduse poolt meile antud võimalusi? On meie kalameestel tavalised ja ajakohased kalapaadid ja mootorid, on meil alati saadaval tarvilised võrgud ja noodad, on neile võimaldatud laenusamine pankadelt nende huvide kohaselt? Kus ja missugused kalameeste seltsid on meil olemas? Kui palju on Eestis kalamehi? Kui palju piüütakse meil kala? Mis sünnib kalaasjanduses välismaal? Mis tehakse Eestis ja mujal kalaasjanduse teadusliku uurimise alal? Missugused oleksid võimalused Eestis Vene kalaturgude kasutamise mõttes, eriti transiitkaupade alal (Norra ja Šoti heeringad, tursad jne.)?

Kõigi nende ja sarnaste küsimuste valgustamiseks on Eestis siiaaale puudunud eriajakiri, mis oleks pühendatud kalaasjandusele kui tähtsamale rahvamajanduse osale. Eriajakiri, mis piüüaks anda pilti ja asjatundlikku ülevaadet kodumaa kalastusest, mis tutvustaks meid kalaasjanduse edusammudega välisilmas, mis oleks meie kalameeste ja kalaasjandusest huvitatud isikute ja asutuste häälekandjaks; sarnane eriajakiri oleks esimene tarvilisem ja ajakohasem samm kodumaa kalaasjanduse tõstmiseks."

Teemade ring oli planeeritud järgmine: kalapüük, säilitamine, transport, töötlemine, kaubandus, teaduslik uurimistöö, kutseharidus, statistika, ühistegevus, kalakasvatuse, muude veeloomade püük, seadusandlus. Esimeses ajakirja numbris pöörduiti kalameeste, kauplemise, ülesostjate, ettevõtjate, üliõpilaste ja teiste haritlaste, risklike ja omavalitsusasutuste töötajate ja kõigi muude asjahuviliste poole üleskutsega kaastöös.

Eelpooltoodu on näiteks, et midagi uut siin päikese all ei ole. Võib muutuda tehnika, pöördemomentidel on inimlikud probleemid jälle samad. Loodetavasti oskame eelkäijatelt õppida, ja mitte ainult vigadest. Ajalootundmine polegi nii kasutu!

Reet Naber

Tänase lehe vahelt leiata omaette "Kalamehe". Kalandus on Eesti elus olnud oluline majandusharu sellest ajast alates, kui inimene siia elama asus, nõudnud head loodusetundmist, osavust, nutikust, jõudu.

Praegu on kalameeste käes nii väikesed paadid kui ka suured ookeanipüügilaevad. Kalatöötlemine, mis veel mõne aasta eest oli "toiduainetetööstuse juhtivaks haruks", on ümberkorraldamisel.

Varem on kalameestel olnud oma ajalehed ja ajakiri. Hea, et "Randlast" ja "Hiiu Kalurit" veel lugeda võib. Tallinnas ilmunud "Abiks Kalurile", hiljem "Eesti Kalandus" ja "Rõbak Estonii" on lõpetanud ja enamik kalandusega tegelejaid infolehtidest ilma jäänud.

Kui 1920. aastal hakkas ajakiri "Kalaasjandus" teise ajakirja, nimelt "Laevanduse" kaasandena ilmuma, siis oleme tagasi jõudnud jälle ühte algusesse. Ainult lähtealus on "Kalamehel" väärrikam: kui eelmist ajakirja alguses finantseeris "Laevanduse" selts, siis praegu on kalameestel endil vahendeid ja tahtmist asi elustada.

Esimene "Kalamees" ilmub Eesti Kalandusliidu moraalsel ja materiaalsel toel. Merehariduskeskuse õppejõud Lembit Liimand oli taastamisidee elluviija.

Mida kalandusest kirjutada? Seda küsimustki ei tekkinud, sest materjali on väga palju, ja nii juhtuski, et esimese lehe jaoks kogunes seda tegijailegi ootamatu hulk.

Meretagune kiri

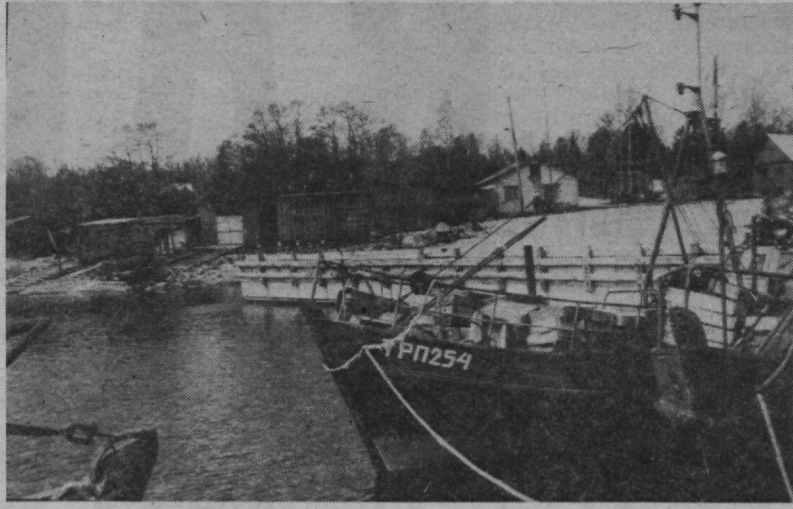
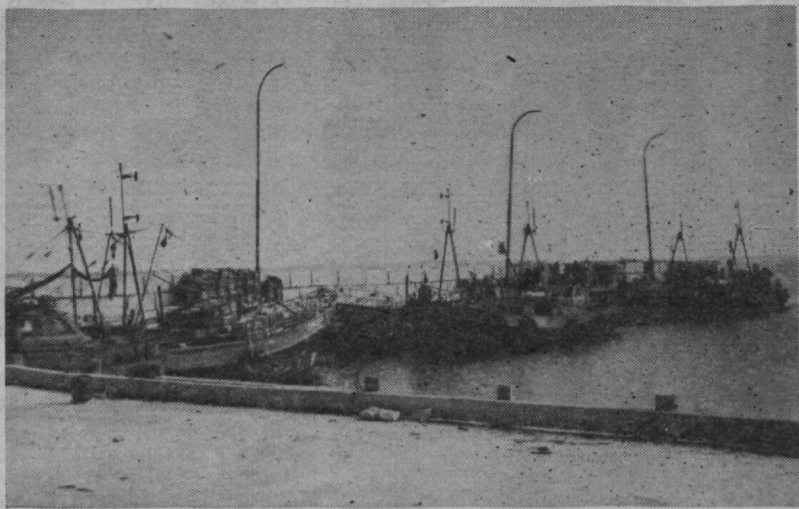
Stockholmis, 23. detsembril 1992

Oleme siin ju huvitatud, kuidas kalandus sealpool edeneb või ei edene üldse. Sain viimati teada juhtumi Nee-me rannast, kui keegi karusnahafarmi omanik tellis karusnahaloomadele söödakala. Keegi Reinu nimeline kalur sõitis oma traaleriga ja tõi maale 20 tonni segakala (räim, peenräim ja kilu), aga tellija ei näidanud nägugi. Kalad jäid paadisillale, kuni hapuks läksid ja siis tuli tagasi merre viia. Ütle mis sa ütled — 20 tonni värsket kala ja Tallinna turul ei olnud viimati kalapeadki näha. "Esmar" pole ka neid kalu vastu võtnud, kuna o/ü-l olevat oma traalerid püüdnud. Ja kus jäid need kalajahuvabrikud, mis Eesti Vabariigi ajal ehitati? Et värsket kala pidi tagasi merre heitma, juhtus vahel, kui turg üleküllastatud, aga nüüd on ju inimesed kalanäljas. Midagi peab seal viltu olema. Kõigest sellest peaks kirjutama.

Parimate terovitustega

Elmar Pettai

Toimetuselt. Kirjutaks, kui oskaks retsepti anda. Aga et kala turustamine üks kitsaskohti on, ei peaks küll üksnes meretaguseks asjaks jääma. Ehk paistab lähemalegi ära.



Viinistus, aga tõenäoliselt mujalgi

"Miks siru poiss täna väljas ei olnud?"

"Kell oli nurgas maas. Kuulen, et tiksud, aga mis ta sellest nurka viskas, ma ei tea."

"Oli juua täis võit?"

"Nojah, kus ta selge siis, kui kell nurgas oli."

"Kuule, poiss hakkab sul tükke tegema!"

Lõuna paiku on kai kalakaste täis, nende ümber merelt tulnud kalamehi ja kalavastalisi. Järeldäruga "Zigulisse" saab ümber kallata

osta. Kolhoosi enam pole, osaühistu moodustamine on pooleli. Kalavastalisi oodates hargneb jutt sadamakapteni- ja just paberite ja muu ebaselge ümber. Küllap paljudes kohtades üsna ühtviisi.

Olukord paistis meeste ja sadamakapteni omavahelise jutu põhjal järgmine. Hr. Uibu on sunnitud siinsed kuus kalalaeva (pikkus 12,64 m – seda teatakse sentimeetri pealt) seisma panema, sest praeguste seaduste järgi pole ei aluste ega kala-

Vanal "heal" ajal Kirovi-kolhoosile kuulunud laevad on läinud kalatööstuse kätte. Kalatööstusel raha ei ole, tööliste palk on kolm kuud välja maksmata. Kalamehed maksavad oma lubade eest ise, tööstus ei tee väljagi. Aga laevade ja meeste uue "legaliseerimise" peaks praegu korda ajama see, kelle käes laevad on. Või tuleks kiiresti oma ühistu asutada.

● 1. augustiks peame oma ühistu valmis tegema, selleks ajaks läheb Kirov-"Esmar" aktsiaseltsiks. Kui ära ei tee, pannakse kõik see vara ühte katlasse.

● Me ei ole praegu oma aktsiaseltsi või ühistut teinud, sest et niisugused kuradi maksud tulevad peale, siis läheb 50% kalast tuulde.

Nende kuue laevaga teenitakse kaheteiskümnele perele leiba. Mahlaka naeru saatel:

● Naine peab muidugi ka töötama!

● See kaluri elu on jah keeruline. Ma ju lõpetasin kaluri elu ära. Küll on kerge. Riigitöölise elu – ei mingit muret!

● Enam ei taha kalapüügi peale mõeldagi. See raha, mis ma siis teenisin, nulliti ka ära. Puhas poiss!

● Muist läksid meil piirivalvekaatri peale, need on nii rahul, muudkui naeravad. Toiduraha tuleb 20 krooni päevas – 600 krooni maksuwaiba Elal!

● Mõõdunud novembridetsembris hakkas see jama kalatööstusega. Raha tal ei ole, aga sul on tarvis homme naftat osta. Sul ju sularaha ei ole.

Vahepeal läheb jutt sadamasillale, mis veel päris valmis pole. See võtaks tohtu raha. Mehed võivad oma kolhoosi likvideerimisel saadud osakud sinna sisse panna. Aga kes paneb? Elada on ka vaja.

● No ütle, kas see sild hakkab midagi sisse tooma? Lõbusõidujahid siia ei tule, keegi ei tule. Ma saan aru, kui pained osaku sinna, kus ta hiljem teenima hakkab.

● Maast leitud raha kah ei raatsiks selle tühja koha sisse matta.

● Kirov maksis likvideerimisel kirjalikult, aga sel polnud ju õiget väärtust. Rubla ajal!

● Hobune ja lehm ja kõik – ja ainult 1800 vene rupla! No täitsa röövimine!

Saab selgeks, et sild hakkab lagunema, ja keegi vajalikku summat sisse ei pane. Jäägu valla alla või "Esmarile". Oma püütud kala kaldale toomiseks toda silda pole vaja.

Ainult kuidas seda kala ikkagi püüda, kui laevu välja ei lubata? Nii lihtne see asi ka ei ole, et lähed registreerid "Jü-



Kui merelt tullakse, peab olema, kuhu kala panna. See-kord on kalavastaliste hulgas endine miilits ja praegune politseinik.



paarkümmend kasti kala. Sajalised vahetavad kapoti peal omanikku. Aktsendiga rääkiv autoomanik viib need kalad Tapale. Sadama poole kiirustab järgmine sõiduauto. Kala maksab 75 sendist kroonini. Seda viimast maksub kalatööstus. Kalurid võiksid ehk ka ise kala turustamas käia, aga millal? Kindlasti on Eestis kohti, kus värsket kala veel ei saa, aga need on ka kindlasti kaugel. Kolhoosidevahelises Laevatehases ehitatud laevad kuuluvad seni veel Viinistu kalatööstusele. Aga praegu aetakse pabereid korda, et saada vate osakute eest need endale

meeste paberid korrast. Seaduste rikkumine toob kaasa väga suured trahvid. Kuu aega tagasi antud tähtaeg on möödas, muutunud ei ole midagi. Mehed saavad asjast täielikult aru – kord on kord. Ehkki selle kohta on üht-teist ütelda.

● Paberimäng on praegu mitu korda hullem kui vene ajal.

● Riik on räljas, aga kala püüda ei saa.

● Ega diplom kala püüa, mees püüab.

● Mine veel oma raha eest kursustele ka, et tõestada seda, mida 20 aastat oled osanud.



Veeteede Ameti tähtsaid pabereid tutvustab sadamakapten Ants Uibu. Kuulavad ja peavad aru 40 aastat laeva juhtinud Vello Laht ja 25-aastase staaziga Väino Piibemann.

riks" või "Mariks" ja korras. Komisjon tuleb kohale kutsuda, laeva vaatamine läheb 700–800 krooni maksmata. Kui kamba peale, siis läheb komisjoni transport muidugi odavamaks. Laevad tuleb registreerida Eesti lipu alla, praegu on neil vaid veneaegsed piletid, tunnistused puuduvad. Vaja on saada ohutu mehitarimise tunnistus, laadimärgi tunnistus, omaniku-tunnistusest rääkimata. Väiksel laeval on need asjad küll kõik ühe paberi peal. Diplomitesse peab vahelehed saama, selleks on tasulised kursused. Kõike seda (ja võib-olla veel midagi?) on vaja, et deklareerida laeva valmisolekut.

Sadamakaptenil on hulk pabereid selle kohta, mida nõutakse. Mehed saavad need tutvumiseks – et oleks teada, mille kordajamist omakorda nõuda praegustelt ülemustelt.

Või siiski oma ühistu asutada? Suuremal hulgal võttes saaks ehk kütust odavamalt, kala järgi tuleks "Ziguli" asemel suur külmutusauto...

● Aga kui niimoodi tuleb kolhoos tagasi?

Kolhoosikord pannakse mõõdamines küll täpselt paika.

● Vaata, kolhoosikorra ajal ei olnud kontoris ja kantseleis ükski tool vaba, aga sina jäid ikka üksinda.

● Meie, nüüd vanemad mehed, ehitasime kolhoosi üles, ja see oli rikas. Nüüd lahutati kõik ära, ja järgi pole midagi.

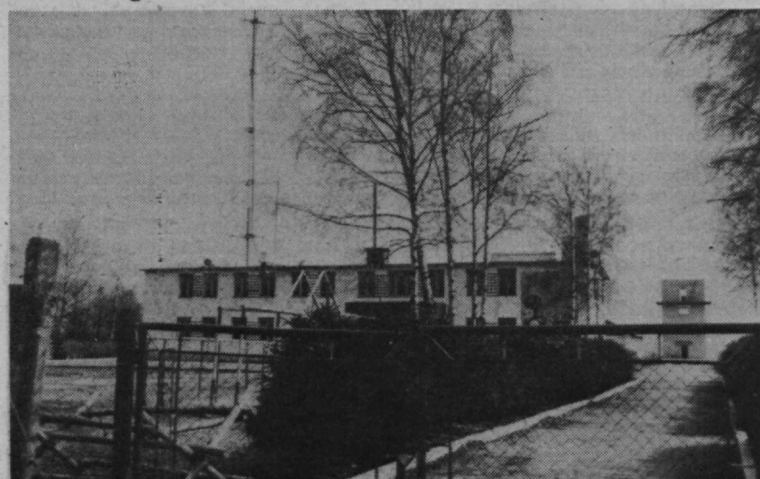
Kurb kokkuvõte. Ühistu tegemisele tegelikult keegi vastu ei ole, aga ega pealehakkajaid ka ei paista. Ants Uibu ütleb, et kui asjaga kasvõi alustatakski, siis võiks ehk veel kuu aega pikendust anda. Selge on, et enne kui tunnistused saadakse, nõuavad laevad remonti. Järsku antakse load hooaja lõpuni, et püüki mitte katkestada? Igal juhul kellelgi tuleb minna Veeteede Ametisse Narva maantee 13, ja üles otsida Vello Muru, kes mitte bürokraadi moodi mees ei ole.

Kord ometi ajakirjanikustki kasu: tema saab kõnealuse ametimehe telefoninumbri anda.

Kord ometi ajakirjanikustki kasu: tema saab kõnealuse ametimehe telefoninumbri anda.

Kord ometi ajakirjanikustki kasu: tema saab kõnealuse ametimehe telefoninumbri anda.

Viinistus käis Madli Vitismann



Ka Turbunceme piirivalvekordon sadama kõrval enam kalureid ei piilu ega kamanda. Isemõtlemise aeg on.

Kalandusliit keerulises ajas

Muhulane HEINO PALU on Kalandusliidu juhatuse esimees. Kalameeste juhtimisega on ta tegelenud pikka aega, alljärgnevat on tema nägemus praegusest olukorrast.

Kalandussüsteemi on tabanud lagunemine. Järele on jäänud paar suuremat, "Majak" ja "Viru Rand" ning hulgaliselt väiksemaid ühisi ja aktsiaseltsi. Osakud on ära jaotatud. Kusmaal see mõistlik lagunemise piir on, ei tea. Rootsis näiteks on ühised sadama ümber, meie varasem rannaasutuse süsteem on pärast sõda lagunenu, nüüd hakkab alles uus kujunema. Õnneks on meil kalandustootmine säilinud. Kõrgpunkt oli 1989. a., see oli "lauva revolutsiooni" ajal. Tollasest tasemest on järele jäänud 50% püügimahust ja 30% töötlemismahust. Kannatame idaturu ärajäämise tõttu. Sel on nii majanduslikke kui ka poliitilisi põhjusi. Vanad sidemed on olemas, nad ostaksid ka, aga praegu tuleb meie kala hind nii kõrge, et sealset inimesed ei jõua osta. Ka konserve mitte. Muidugi pole see ärajäämine absoluutne, midagi müüa ikka saab.

Püüame säilitada Kalandusliitu kui tootjate esindust. Kunagi oli see ministri teeriumi tasemel, 1992. aastal kinnitati liidu uus põhikirja, asutajaliikmeid oli 92. Meie praegune põhimure on varustada ja kaubastada. Kilu- ja räimepüük on mõtetu, kui pole sidet lõpptöot-



lejatega, turustamislepped sõlmitakse kalakombinaatidega. Midagi läheb ka läände — koha, siig, tursk, ahven. Ainult hinnad on langenud.

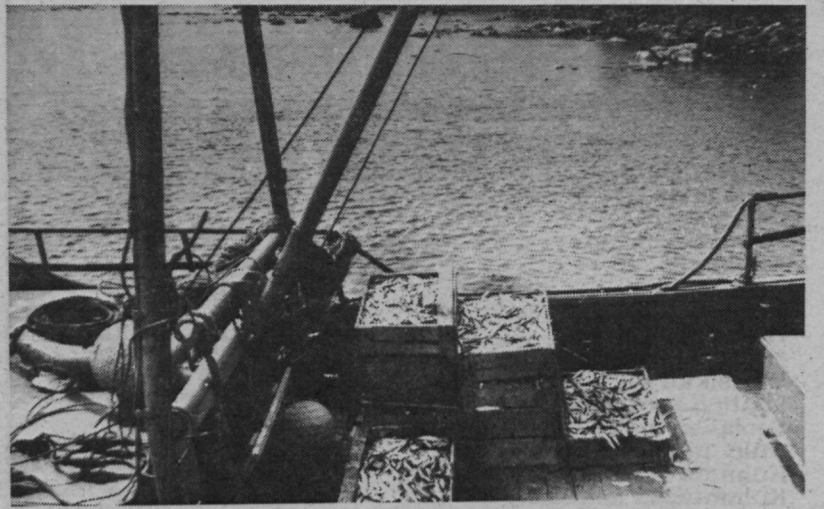
Püügipotentsiaal on otseselt seotud kalatöötlemisega. Meil on vaja muuta eelkõige tehnoloogiat ja pakendit. Praegu on olemas kokkulepped "Dvigateli" ja "Astoga" papptara osas, Järvakandist peaksime hakkama purke saama. On ka muid plaane. Räimepüügi säilitamine tähendab meie jaoks laiemalt ka kohapealse tööhõive säilitamist, mis on eriti oluline. Ka on räim, odav kala, olnud vaesema rahva toit. Seda ei tohi unustada! Kuigi praegu läheb paremini neil, kes koha ja ahvenat müüvad, mitmed Peipsi firmad on jõukust kogunud. OÜ "Viru Rand" reformis oma majapi-

damist tublisti, aga jättis alles tsentraalse koordineerimise. See ei ole rusikavõim, vaid huvi parema tulemuse saavutamise vastu, mis inimesed tööle paneb. Koordineerib ju Euroopa Majandusühisuski oma tööd, rääkimata siis muudest organisatsioonidest. "Viru Ranna" langus on ka mõnevõrra väiksem, nad on osanud säilitada 67% 1989. a. tasemest.

Praegune segane seis hakkab ehk selginema. Eriti turustuse osas, kus praegu püüab igaüks väliturule minna, aga selle tulemusena lastakse hinnad liiga alla. Siin oleks vaja koordineerimist, mujal kalaliidud sellega tegelevad.

Ilmselt langeb edaspidi traalpüügi osatähtsus, Läänemeres muutub olulisemaks rannapüük. See aitaks elavdada rannakülasid, aga ilma riigi toetuseta on see võimatu. Ka neile paarikümnele laevale, mis Atlandil püüavad, jätkuks tööd, kuid ka neid on tarvis moderniseerida. Jälle on raha vaja. Riiklik poliitika ei ole aidanud kalandusprobleeme lahendada, isegi alluvussuhted tunduvad kohati kunstlikud. Tööhõive kindlustamiseks-toetamiseks oleks vaja teistsugust maksupoliitikat, ka kohapeal — valdades ja maakondades. Kalamees vajab tuge ja kaitset, sest kala meres veel on ja jääb, suudaks püüdjä vaid rasked ajad üle elada.

Kuulas Reet Naber



Tänavusest kalavarust

Eesti kalanduses on pärast taasiseseisvumist olulisi muudatusi. 1991. a. novembris võeti vastu kalapüügiseadus, millega rannikumere ja siseveekogude kalapüügi korraldamine anti põhiliselt kohaliku omavalitsuse pädevusse. Kalapüük võrkpüünistega muutus kättesaadavaks kogu elanikkonnale, samuti kadusid kunstlikud piirangud saagi turustamiseks. Ole vaid mees ja leia ostja. Kalastada saab nüüd ka neis rannikumere piirkondades, kus see varasema NL piirirežiimi tõttu oli suuresti takistatud. Koguseliselt piiratakse vaid rahvusvaheliselt reguleeritavate kalaliikide — lõhe, tursa, räime ja kilu — saaki. Teiste kalade püüki reguleeritakse piirkondlikult püüniste arvu kaudu. Teiste riikide kalurid võivad Eesti majandustsoonis kalastada vaid vastavalt kahepoolsetele kaalustokkulepetele. 1992. a. oktoobris hakkasid kehtima uued kalapüügieskirjad, mis on endistest mõneski osas liberaalsemad, kuid samal ajal peaksid paremini tagama kalade loodusliku sigimise kaitset. Varude täiendamine kalakasvatustulikul teel on nii kallis, et seda me suures mahus teha ei saa.

Eesti Mereinstituudi kalandusuuringute keskuse andmeil on peamiste püügikalade varude seisund meres järgmine:

Räimevaru ja ka saak on Eesti vetes püsunud stabiilsena. 1992. a. sügise saagis olid valdavalt 1–3-aastased räimed. Esialgsel hinnangul kujunes mullu vähemalt keskmise tugevusega põlvkond. Keskmise räime mass vanuserühmiti on viimastel aastatel, sh. ka 1992. a., pidevalt kahanenud, mis näitab, et toitumistingimused on jätkuvalt kehvad.

Kiluvuru on Läänemere põhjaosas võrdlemisi hea. Saak on koosnenud valdavalt 1–5-aastasest kilust ja see tuleb enamasti koos räimega. Nii on see ka tänavu. Eesti räime- ja kilukvoot on nii suur, et püüki segama ei hakka.

Turska on Eesti majandustsoonis praegu vähe, kuid arvestades Atlandi vete sissevoolu Läänemeresse 1993. a. jaanuaris, on loota, et 3–4 aasta pärast saab meie vetest jälle turska püüda.

Lestasaak on juba pikemat aega pidevalt kahanenud, see jätkus ka mullu ja midagi hiilgavat pole loota tänavugi. Peamises põhjuses peetakse Läänemeres kujunenud lestale ebasoodsaid keskkonnaolusid.

Lõhet püüdsime NL aegadel peamiselt praegustest Läti, Leedu ja Venemaa vetest. 1993. aastaks on lõhekvoot piisav, tegu tuleb kala kättesaamisega. Eestis on veel alles 5 lõhe ja ligi 40 meriforelli kudejõge ja varu taastootmine on neis võrdlemisi stabiilne.

Merisiiga on endiselt väga vähe ja juurde tulemas teda ei ole. Põhjuseks on mere eutrofeerumisest tulenevad ebasoodsad sigimisolud.

Meritindi varude olukord ei ole muutunud ja on Liivi lahes jätkuvalt kehvapoolne.

Haugi varu on väike, põhjuseks on ebasoodsad sigimisolud. Paari viimase aasta põlvkonnad on nigelad ja midagi rikkalikumat ei tööta ka tänavune kevad.

Vimma varu seisund Pärnu piirkonnas on rahuldav. 1992. a. saagis oli valdav 1984. a. põlvkond. Tugev on ka 1986. a. põlvkond. Väikest vimba tuleb hoida — kui ta välja püüda, pole suurt kuskilt oodata.

1991. a. püüti Nasval peamiselt 7-aastast, 1992. a. 8-aastast **säinast**. Tavaliselt võetakse Nasval põlvkond ära kahe aastaga. Millal tuleb uus tugev põlvkond, ei saa praegu öelda. Mujal rannikumeres on säinavaru hea.

Tugevad või üle keskmise **kohapõlvkonnad** on kujunenud Pärnu lahes 1984., 1986. ja 1989. a., nõrgad 1991. a. ja 1992. a. Praeguse varu seisund on hea, kuid 1995. a. alates on oodata saagi olulist vähenemist. Kui 1989. a. põlvkond tänavu ära püütakse, nagu paistab kujunevat, kukub saak juba järgmisel aastal. Kahju on, et aastavõrra enneaegse väljapüügi tõttu kaotame kolmandiku võimalikust saagist: 4–5 eluaasta vahel kasvab koha eriti jõudsalt. Kohast makstakse head hinda, kuid püüda-müüa saab ainult seda, mis on olemas.

Ahvenat ja särge veel jagub. Esimene neist on küll veidi pisem kui mõni aasta tagasi, kuid eksportöörid ju väheldast ahvenat tahavadki.

Seega kokkuvõttes on 1993. aasta kalavaru kalamehele veel hea. Kui on püügilma, jõukust püüniste ja kütuse muretsemiseks, peaks ka kala saama.

Mart Kangur

Riigilt midagi oodata ei ole

— jäi kõlama Eesti Kalandusliidu kokkukutsutud nõupidamisel 18. veebruaril. Kunagine suur ja võimas Kalandusliit või Eesti Kalurikolhooside Vabariiklik Liit on koos kolhooside lagunemisega (alles on jäänud vaid kaks suuremat organisatsiooni — OÜ "Viru Rand" ja KK "Majak") oma kunagise funktsiooni minetanud. Vajadus mingi organisatsiooni järele on siiski jäänud, sest sel neljapäevasel koosolekul oli osavõtjaid üle 60, Peipsist ja Narvast Saare- ja Hiiumaani. Juhatuse esimehe Heino Palu allkirjaga oli varem laiali saadetud kiri, milles paluti tõsiselt läbi mõelda, milleks liitu vaja on ja kuidas seda finantseerida.

Heino Palu alustas ka sissejuhatusega, märkides, et kalandusliidu uus põhikirja võeti vastu täpselt aasta tagasi. Põhifunktsiooniks nagu ikka liikmete kaitse. Tsentraliseeritud varustus-turustus on kadunud ning on tulnud uus mure — ei saa püütud kalast lahti. Igaüks kaupleb omapäi, ja see on viinud asja selleni, et hinnad on kõvasti langenud — just ahvena ja muu välismaale müüdava osas. Räime ja kiluressursi väljapüüdmisega on tegu, see kala sureb osaliselt vanadusse. Raskused on realiseerimisega.

Riigilt midagi oodata ei ole, seda tähtsam on koostöö. Alates sellest, et hindu koos kaubelda. Kalandusliidus on olnud piisavalt spetsialiste, kes nõu anda suudavad, praegu on suund Põllumajandusministeeriumi valitsusalasse kuulumise poole, võib-olla tuleb loodava

Maamajandusnõukogu juurde ka Kalanduskoda.

Laevastiku nõunik **Anti Hirvoja** seadis kahtluse alla praeguse mere hekseldamise kaheks: sees- ja väljaspool 2 miili: kas maakonnad peaksid tegelema ainult siseveekogudega, on samuti kaheldav. Palju segadust on toonud ressursimaks, mis on ka enamikus teistes riikides. Meil on vahed maakonniti kuni viiekordsed. Raha läheb Kalakapitalile, kust on omakorda võimalik korraldada äriprojekti jaoks laenu või toetust saada.

Jurist **Anneli Paju** lohus kohalolijaid, et kuigi seadusandlus on kiiresti muutuv, on Kalandusliidust võimalik saada tasuta konsultatsioone, kasvõi selle kohta, mis seadus parasjagu kehtib. Teave on tasuta Kalandusliidu liikmetele.

Suuremad mured olid **Enn Kobakesel**: üürid on tõusnud nii kõrgeks, et on raske raadiojaamu töös hoida. Koostöö "Eesti Merelaevanduse" ja Veeteede Ametiga ei ole päris ladusalt sujunud, kuid ühe sidelüli väljalangemine tähendab sidesüsteemi katkemist.

Oma probleemidest said rääkida kõik — nii Kalandusliidu ametnikud kui ka liikmed. Kõlama jäi lootus peaminister Mart Laari abil kõige olulisem korda saada. Sest kõige suurem puudujääk on olnud Läti, Leedu ja Venega lepingute sõlmimine. Muhulased-saarlased on edu saavutanud suitsukala turustamisega, sel on olnud rohkem turgu, kui valmistada on jõutud. Virtsus oli selal rääkimise: kui vaid lee-

dulaste laev tuleks ja kala vastu võtaks! Kalaturu stiihilisus tuli välja pea igast sõnavõtust, sellest rääkisid nii räime- kui ka ahvena- või kohapüüdjad. Konjunktuuriinstituudis olevat kalahindade uurimise ette võetud.

Rein Borkman esindas neid, kes koostöös Lääne firmadega on spetsialiseerunud teatavale osale Tallinna maksujõulisest elanikkonnast. AS "Makrell" läheb üle külmutatud filee, suitsukala jms. toodangule, enamust toodangust läheb välja. Tema sõnul on olukord Eestis küllalt kurb, sest mujal on vähemalt ametiühingud, kes saavad aidata. Meil on vaja müüa, mis tähendab ostja leidmist, ja abi pole kuskilt tulemaski. Kalahinna määrab turg, nii on see igal pool.

Kõne all oli ka see, et "Giproröbfloti" ühes tsehhis on välja töötatud tehnoloogia kalalaevadele taglastuse valmistamiseks, mis annaks heal juhul 25% kokkuhoidu.

Nurisemist tuli ette makside asjus: loomulikult on need liiga kõrged, kuid ikkagi — kuidas on maakondadevahelised erinevused nii suured?

Muidugi arutati Kalandusliidu vajalikkust. Leiti, et lihtne on vana struktuur lammutada ja aina uusi ja uusi luua, traditsiooniline kalameeste ühing leiti vajalik olevat. Kasvõi vahendajana asjaajamisel riigiasutustega.

Omavaheline teabevahetus oli väga elav ja mitmetahuline.

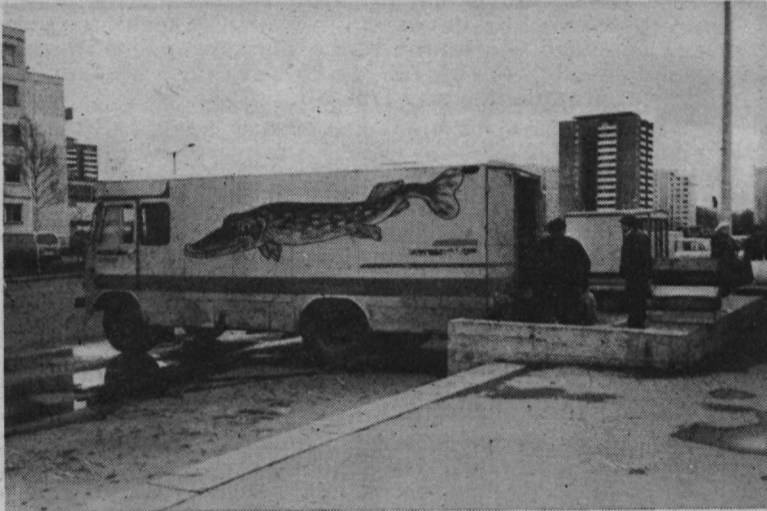
Reet Naber

Aprillikuus toodetu hinnad mõningates kalatöötlemisettevõtetes (käibemaksuta)

"Esva"				
Mintai filee	kg	15.00	Kr.	
Kalapihvid	kg	10.00		
Kalapulgad	kg	13.60		
Kalmaarirõngad	kg	30.00		
"Makrill"				
Räimerullid	300 g purk	6.00		
Heeringafilee marinaadis	300 g purk	10.00		
Heeringafilee tükid	300 g purk	10.00		
Heeringafilee punases marinaadis	300 g purk	8.00		
Vürtsikilu punases marinaadis	300 g purk	4.50		
Lahtine soolaheeringas	kg	12.50		
Soolaheeringas vaakumpakendis	kg	14.60		
Külmutatud lõhefilee	kg	55.00		
Külmutatud forellifilee	kg	45.00		
Külmutatud kohafilee	kg	45.00		
Külmsuitsu lõhefilee	kg	82.00		
Külmutatud ahvenafilee	kg	15.00		
Suitsuahven	kg	10.00		
Suitsulatikas	kg	11.00		
Makra	kg	26.00		
"Majak"				
Vürtsikilu	250 g karp	2.00		
Vürtsiräim	250 g karp	1.80		
"Virurand"				
Vürtsiräim	160 g karp	2.10		
Stauriid õlis	250 g karp	3.00		
Sprotipasteet	160 g karp	1.80		
Kalakotlett	250 g karp	1.90		
Sprotid õlis	160 g karp			
Sprotid õlis	250 g karp	3.40		
Narva silmud	860 g karp	22.00		
Suitsuräim õlis	160 g karp	2.10		
Tallinna kilud	160 g karp	2.90		
Silm tarrendises	160 g karp	5.93		
"Ektion"				
Räim tomatis	250 g karp	2.12		
Tint tomatis	250 g karp	1.80		
Kilu tomatis	250 g karp	1.65		
Sprotipasteet	100 g karp	0.95		
Sprotipasteet	175 g karp	1.60		
Pasteet "Laine"	100 g karp	0.70		
Grillkaste	250 g karp	2.55		
Vürtsikilu	250 g karp	2.00		
Tallinna Kilu	250 g karp	3.10		

Andmed kogus aprilli teisel poolel turustajatelt
Lembit Liimand

Reet Naber fotol on kaubaliin Muhu—Õismäe.



"Üks ööpäev Kalurite Ühingu mootorpaadil "Viigar""

/.../ Prangli Kalurite Ühing lasi Tallinnas Kiili paaditööstuses 1928. a. selle aja moodsa kalatranspordi paadi ehitada.

Paat oli 45 jalga pikk, 25-hobujõulise ja 2-silindrilise Soome Vickströmi mootoriga. Olin 19 aastat vana ja mind kutsuti ühingu juhatusse poolt paadi motoristiks, ühtlasi Prangli kalureile kalade vastuvõtjaks, kalade müüjaks ülesostjatele Tallinnas ja kalaraha maksjaks Prangli, Aksi ja tihti ka Kräsuli kalureile, kes töid kalad "Viigri"le, mis Kräsulist moodus. /.../

Vaevalt "Viigar" peatub Kalasadamana kai ääres, trossid kinni silla pollaritesse, juba on oksjonitaoline kala hinna määramine käimas. Kes viimase võimaliku hinna määras või pakkus, sai nii palju kalu kui tema soovis, see oli hinna tegemise eeldus. Näiteks Villu eit ütles viimase hinna, ütleme 15 senti ja sai 5 kasti räimi taskuraamatuse märkitud. Siis tõusis kisa ja kära, heleda häälega naiste hüüded rahvamassi hulgast: "Harald, pane mulle

ka, Musta Juulale 4 kasti." Vastan: "Saad kaks kasti, muidu teised jäävad ilma." Teised alalised ostjad, Sestov, Ekspress, Ida, Erlich, Tomson, Väike-Robert, Susi, Holmi ostja ja veel mitmed hüüavad: "Harald, ära mind ilma jäta!" Räimed on läbi.

Siis kilud, jälle hinna tegemine. Seal on esotsas kalatöösturite Leesmanni, Krevaldi, Tend, Vunderi, Malahovi ostjad, Villu eit ostis ka tööstusele ja üks turunaisedki tahtsid turul kilu müüa. Peenräimed, kammeljad ja lõpuks sillid, viimased olid heas hinnas. Silli püüdis peamiselt Mäe Jaan ja teised vanemad mehed.

Siis kalakastid paadist välja, taskuraamatust hüüan numbri järgi, kellele kalakast on kirjutatud. Kastid laaditi kiiresti hobuvankrile ja siis kiiresti turule, kus kalad ära müüa enne turuaja lõppu; kalanaistel oli tõesti kibeküire. /.../

Harald Aksberg
(Stockholmis Elmar Pettai toimetamisel ilmunud koguteosest "Eesti kalanduse minevikust II")

Milleks Kalaamet?

TOIVO ORGUSSAAR on Kalaameti varudeosakonna juhataja. Palusime tal vastata mõningatele küsimustele.

Millised on Kalaameti tegevussuunad?

Kalaameti ülesanne on Eesti riikliku kalanduspoliitika väljatöötamine, selle täiustamine ning elluviimine. See sisaldab:

— riiklikku kontrolli kalapüügialaste õigusaktide täitmise üle,

— kalavarude kasutamise reguleerimist,

— kalavarude haldamist ja kalakaitsset,

— riikidevahelist kalandusalaalast koostööd,

— kalavarude taastootmise korraldamist,

— kalandusalaalaste sihtprogrammide koostamist,

— lisaks veel teisi tegevussuundi.

Varem olete töötanud Kalurikolhooside Vabariiklikus Liidus. Millised on erinevused endises ja nüüdses töös?

Kalurikolhooside Vabariiklikus Liidus töötades tuli olla vahelülis kalurikolhooside ja Moskva vahel sealt tulnud korralduste täitmisel, nüüd tuleb ellu viia riigi kalanduspoliitikat. Praegu ei kasutata meil ära teadlaste pakutud kalaressursse, see omakorda seab meie ette uued probleemid.

Kuidas hindate Eesti kalanduse hetkeseisu?

Väga keeruline. Kõige raskem on see, et ei ole tekkinud uut kalaturgu, kuna idaturg kadus. Peamiseks idaturu kadumise põhjuseks

on maksujõuliste klientide puudumine. Meie toodang on suhteliselt kallis, sest konservitootmises kasutatakse kallist energiat ning plekki.

Praegu ei saa ka siseturgu korralikult varustada, see on veel sisse töötamata ja kala ei jõua kõikjale.

Rannapüük on jäänud peamiselt maakondade korraldada. Need annavad kalapüügilubasid ja kasseerivad sisse makse, kuid informatsioon kohalike kalaressurside kasutamise kohta puudub. Eriti raske on infot saada koha ja ahvena kohta, kuna neist tehtavat toodangut eksporditakse peamiselt Läände.

Arvatavasti väheneb ka traalpüük laevadega, sest kütus on kallis. Kevadel tuleb turule ilmselt seisnootadest räim, mis tõrjub laevadega püütu välja.

Milline on tasu kalaresursi kasutamise eest? See on kalameeste hulgas tekitanud arusaamatusi.

Kalapüügiseaduse VIII peatükis on ette nähtud tasu kalapüügi või veetaimede kogumise eest ning kahju hüvitamine. Kalaamet on välja töötanud traallaevastiku kalapüügiõiguse tasustamise alused. Maksustamise aluseks on võetud ühe laeva keskmise aastane püük vastavalt traallaeva tüübile. Kalakoguste aluseks ühele laevale on võetud 1984.—1989. a. bilansi andmed püügi kohta.

Kala hinnaks sadamas on arvestatud 1 kroon kilogramm, millest võetakse 3%

maksu. Seega on kujunenud 1 kuu tasumääraks:

- 300 hj laevadele 1200 kr.
- 225 hj laevadele 900 kr.
- 150 hj laevadele 700 kr.
- MSTB-tüüpi laevadele

500 kr.

● puust väiketraalidele 300 kr.

Maks läheb kalakapitali fondi, mida kasutatakse teaduslike uuringute ning kalavarude taastootmise tarbeks. On moodustatud Kalakapitali Nõukogu, mis neid summasid jagab. Sellesse kuuluvad T. Linikoja, A. Järvi, T. Orgussaar, A. Hirvoja, M. Arula, M. Puhk.

Kuidas võiks meie kalandus välja näha viie aasta pärast?

Arvatavasti on kolhoosid täielikult lagunenuid ning nende asemele tekkinud akt-siaseltsid ja ühistuid. Peamiselt püütakse rannapüünistega. Laevastikus on enamasti kasutusel väiksemad alused väiksema meeskonna ja kütusekuluga. Uuesti peaks avanema idaturg, mis võimaldaks kalaturgu laiendada. Räime ja kiluga me vaevalt suudame Lääne turule minna. Sellega ei ole toime tulnud ei Rootsi ega Soome. Siseturgu on raske mitmekordselt laiendada. Arvatavasti hakatakse räime ja kilu kasutama ka loomatoiduks, nagu seda käesoleval ajal Soomes ja Rootsis tehakse. Peamiseks mooduseks peaks saama kalapasta valmistamine konservantide abil, mis võimaldab seda pikemalt säilitada.

Küsis Lembit Liimand

Kakumäel

24. aprillil oli Kakumäe sadamas vaikne. Tänapäev, ja kala tulemiseks olevat vesi veel külm. Niisama merele minekuks ka. Sadamas askeldasid mehed, kelle parasjagu mootoriga jama, vaja parandada. Seega mõistev, et erilist jututuju polnud. "Mis siin minemist või, võlad kaelas." Kalaspordi Tallinna Klubi valvuril Ilme Piiratil oli aega ka juttu ajada. Klubil on paate 25 ringis, aga hooaeg veel algamata, kaks meest vaid nokitsesid oma paadi kallal. Mõõdunud aastal oli tegevust päris palju, terjal käidi kalal ja muidu perega aega veetmas. Kuidas tänavu läheb, ei oska öelda, kindel on see, et kõigi teenuste hinnad on tõusnud; ja päris kõvasti. Nii on paadi hoiutasu 100 krooni hooaja kohta, asutustel 250, väljaminekul võetakse paadi-

tasu 15 krooni päev, pensionäridelt 7.50. Ankrud, päästevahendid jm. on korralikult luku taha pandud, neid annab valvur välja. Kalapüügieeskirjad on sees seinapeal olemas.

Klubi sadamaplats on korraliku väljanägemisega, nagu kogu Kakumäe sadama kohta peaaegu öelda võiks, kui võrrelda mõõdunud aastal nähtuga. "Oh, oleks õigel ajal suurte rahadega sadama ikka korralikult korda teinud, nüüd läheb raskeks vahendeid saada," ollakse tagantjärele õnnetud "õitsva sotsialismi" võimaluste kasutamatajätmise pärast.

Muidu enam-vähem korralikke paate vaadates torkab silma, et kiilud on kõigil hullusti lõhutud. Maalevedamisega ilmselt. Paadi eluea teeb see kindlasti palju lühemaks.

Seekord kala ei tulnud. Aga õige aeg olevat veel ees.

Reet Naber

"Tallinna kalasadamategevusest 1939. a."

Autor kirjeldab Tallinna kalasadamategevust 1939. aastal, mil sellest sadamast tuli turule üle 1,8 milj. kg kala, see on peaaegu 10% kogu Eesti tootmisest merekalatoodangust. Seda sadamat kasutasid pidevalt Naisaare, Suur- ja Väike-Prangli, Paljassaare ja Viimsi poolsaare kalurid. Vahel tuldi ka Muhu, Kolga ja Suurupi rannast.

Sadama hoiuruumis polnud külmutusseadeldist, seepärast ei saanud seal kuigi kaua kala hoida. Sadamategutses kogu aasta, välja arvatud talvekuud, kui jää takistas paatide liikumist.

Võrreldes eelmise aastaga vähenes 1939. aastal kalade keskmine hind: 17 sendilt 11 sendile kilo eest. Tol aastal tuli esimest korda turska sisse rohkem kui räime, ja räime hinnad kujunesid tavalisest madalamaks just odavahinjalise tursa tõttu. Kilu tuli sügisel soolamise ja konservimise ajal vähe sisse. Aasta viimastel kuudel maksti kilu kilost koguni 40—50 senti, aga väikese koguse tõttu ei

mõjutanud see aasta keskmist hinda. Lesta oli eelmisest aastast rohkem, hind kõikus koguni 12—35 sendini. Hiiu- ja rannavettest tuli lesta palju, aga "kohaliku päritoluga lestast" maksti tunduvalt kõrgemat hinda. Angerjaid tuli eelmisest aastast rohkem, ent aasta keskmine hind oli madalam, "mille põhjuseks oli septembrikuu ebakindel seisund ekspordi alal." Suitsukala tuli vähem ja selle väärtus näitas tugevat langust, sest seda ei toodud Neeme rannalt mitte enam meritsi, vaid veoautodega.

Räimehinnad olid kõrgemad jaanuaris-aprillis (kuuni 22 senti), madalaimad mais ja juunis (7 senti), juulis tõusid hinnad 21 sendini, aasta lõpus maksid räimed 10—11 senti.

Kalade ost-müük kalasadamades toimub kaluritele mittesoodsas suunas. Väliselt näib, nagu toimuks siin mingisugune oksjoniline pakkumine, kuid tegelikult läheb suurem osa kaladest komisjoni teel müügile. Kalapaadi

saabumisel algab ülesostjate poolt hinnapakkumine, kusjuures tekib teatud võistlus kõrgema hinna määramisel. On aga pakkumine lõppenud ja ühe hinna juurde peatuma jäänud, siis ei võta kogu laadungit vastu mitte viimane hinnapakkujaga, vaid kalad jaotatakse ülesostjate vahel, kusjuures neid saab ka see ülesostja, kes pakkumisest üldse osa ei võtnud, ja ka see, kes vähem pakkus.

Kaluritele kauba eest peale pakkumist kohe ei tasuta, see toimub hiljem turuaja lõpul, peale kauba realiseerimist, ja siis osutub, et ülesostjad sageli maksavad kaladest tunduvalt madalamat hinda kui varemalt oli kokku lepitud. Seesugune asjaolu tekitab kalurite ja ülesostjate vahel alalisi arusaamatusi.

Näiteks 20. septembril 1939. a. on räime hind kõikunud 5 ja 20 sendi vahel, 3. oktoobril 8 ja 21 sendi vahel.

Aleksander Krupp (Stockholmis Elmar Pettai toimetamisel ilmunud koguteosest "Eesti kalanduse minevikust II")

"Hiiu Kalurist" enne ja nüüd

HENN NOOR on AS "Hiiu Kalur" juhatuse esimehe asetäitja ja AS "DAGOmar" juhatuse esimees. Ta on olnud NSV Liidu Ülemnõukogu saadik ja sotsialistliku töö kangelane, rääkimata sellest, et kalalaevakapten. Küsisime, mis mõtles ta neil aegadel Eesti kalandusest ja selle tulevikusuundadest.

Aastal 1977 olin kalalaeva kapten ning me püüdsime Aafrika rannikul seinnootadega. Peamiselt sardiini, ja seda kala oli tollal palju. Kõige raskem oli kala üleandmine vastuvõtulaevadele. Suuremate pükide nimel tuli tihti riskida, püüda kala sel ajal, kui teised seda ei teinud ja nii sai kala kergemini vastuvõtulaevadele üle anda.

Tookord mõtlesin, et kalandus areneb kiiresti edasi ja et välja püüda oleks vaja paremaid kalaliike. Nüüd on ookeanipüük sinnapoole nihkunud.

Mis on saanud endisest kalurikolhoosist "Hiiu Kalur"?

See on muudetud nüüd aktsiaseltsiks, millel on rida tütarsete:

— DAGOmar tegeleb laevastikuga,

— DAGOtar kala ja liha töötlemisega,
— DAGOfor puiduga,
— DAGOmeh laevaremondiga,
— DAGOrak ehitusega,
— DAGOtrans autotranspordiga,
— DAGOfisk kalatöötlemise ja turustamisega koostöös Rootsiaga.

Peale nende on veel rida teisi tütaraktiaseltse, need on väiksemad.

Kuidas paistab Teile kalanduse hetkeseis Eestis?

Kui vaadelda seda laevastiku töövõimaluste seisukohalt, siis peab ütleva, et seis on null. Sõlmimata on kalandusalased kokkulepped nende riikidega, kus vetes meie laevastik püüdis. Need on Venemaa, Läti, Leedu, Maroko, Angoola, Hispaania jt. See takistab laevu oma riigi lipu all endistes püügirajoonides töötamast.

Teine takistus on Kalaameti kehtestatud kalastusloa ettemaks. Kalaturustus ei funktsioneeriks, kalatoodangu eest tasumise võimalused puuduvad. Kooperatsioonisüsteem ei luba kauplustel kala otse vastu võtta, vaid see peab läbima laod.

Kuidas näete tulevikku?

Loodan, et eelnimetatud riikidega sõlmitakse normaalsed kalapüügi kokkulepped. Et on leitud normaalsed krediteerijad, kes suudaksid kaasa aidata uute laevade muretsemisel ookeanikalapüügiks. Laevad peaksid olema 35–40-meetrised, 12–15-mehelise meeskonnaga ja väikese kütusetarbiga — 2–3 t ööpäevas.

Laevadel peaksid olema töötlemisseadmed valmistoodangu tegemiseks, mida saaks püügirajooni lähedastes maades kohe realiseerida. Kui laev tuleb kodusadamasse, saaks tuua Eesti vajadusteks valmistatud toodangut.

Millised on ettepanekud meie kalanduse edasiarendamiseks?

Eesti Vabariik peaks määratlema, millisesse haldusalasse kalandus üldse kuulub. Läti kuulub kalandus Mereministeeriumi alla, Taanis on omaette Kalandusministeerium. Valitsus peaks kaasa aitama krediidisoodustuste saamiseks uute laevade ostmisel, et kalandusest saaks uuesti üks eksporditajaid, nagu eelmised valitsused seda ette nägid.

Küsis Lembit Liimand

Hiiu maal

Talvel sai Hiiu maal käidud. Lumi oli maas, inimestel käsil arupidamised ja kokkuvõtete tegemised. Kärdlas sai AS "Dagomar" tegevdiriectori **Andres Terasega** neid hiidlaste asju arutatud. Õigemini kuulatud. Sest rahvakirjanik Juhan Smuul, muhulane küll, on oma "Jäises raamatus" ka hiidlaste hea sõnaga meelde tuletanud. Nii: "Mine räägi lihtsa hiidlastega, kolhoosniku või kaluriga, kes loeb kahte ajalehte. Enne kui sa märkad, on ta sind kolm korda sisse vedanud, mõõtnud ära, palju sa kaalud, tunni aja pärast võib ta sind iseloomustada ainsa, täpse lausega."

Andres Teras rääkis saare tegemistest. "Hea meel on, et laevadel on tööd. Aktsiaseltsil, mis on endisest kolhoosist "Hiiu Kalur" välja kasvanud ("tütarde tegemise käigus"), on küllalt suur laevastik: 10 Läänemere-traalerit, 2 vastuvõtulaeva, 2 merepukserit, ujukraana. SRTR on üks viimaseid, mis kunagi nii laialtlevinud tüübist veel järele on jäänud. Atland on välja päästnud, Barentsi meres ja Ginea-Bissaus püüd-

mine on kasumit toonud. No, need püügivõimalused oleme ise välja ajanud, kasutades vanu tutvusi. Olulised lepingud on sõlmimata, meil suurt huvi selle Ameerika-lepingu vastu näiteks pole. Venemaa Norra tsoonis püüdmine on seotud raskustega, sest neil on omavaheline lepe, et kolmandaid sinna püüdma ei lubata. Me pidime minema Vene lipu alla, et püüda, sest norrakad ei luba mingil tingimusel võõraid sinna — seda valvavad ametiühingud, et nende turule teised ei tuleks. Krevettidel löödi hind alla, tursaga lükati kõrvale kvaliteediinspektori kaudu: ütleb too, et kala ei kõlba ja ei luba maha laadida, pole enam kellelegi kaevata. Viisime siis Islandile — need seal imetlesid, ütlesid, et ammu pole nii kena (s.t. korralikult sorteeritud ja külmutatud) kala näinud. Ega need pooleldi nagu nurgatagused, ilma riikliku garantiita lepingud meeldi, kindlustunnet pole, aga seni oleme hakkama saanud."

Kuna Andres Teras on ise merd sõitnud, küsisin, kuidas siis üldse nüüd maal saab käia, kui hoiatused pro-

vokatsioonide eest ja vähemalt kahe mehe küünarnukitunne ära jäänud on. Ei muud midagi, ainult asukohamaa seadusi olevat vaja tunda.

Rannakalastusega tegelejaid olevat väheks jäänud, paljud nooremad on ära läinud. Tööhõive seisukohalt on rannapüüki vaja turgutada. Õnneks on siamaani tööd jätkunud, vaid püünisetsahi naistele ei leidu enam tegemist, sest seinnootasid enam ei tehta.

Laevastik on seni vastu pidanud tänu korralikule dokkimisele ja remondile. Kui laevadel on kogu aeg samad mehed, peavad nad hoolt. Loodame veel vastu pidada. Vaid Suursadama remondi baasi peaks ära ostma, praegu läheb ülekannete tõttu osa raha lihtsalt kaduma (s.t. riigimaksuks).

See, et hiidlase poes kala ei ole, on paljuski hea tahte puudumine. Mitte kalameeste poolt.

Hiidlaste lehelugemise kohta ei tea midagi, aga muudu on Smuulil seniajani õigus olnud. Ja nad ei arva, et keegi teine nende probleemid lahendab.

Reet Naber

Kala — hüljes — kalur

Asi sai alguse Lembit Saurei artiklist ajalehes "Hiiu maal" — "Kas häirekella löömine veel päästab?" —, milles kurdetakse kalavarude vähenemist Jausa lahes. Lahes, kus varem käis kudemas siig ja kus oli ohtralt ka haugi, on nüüd püükides ainult ahvenat ja väikest säinast. Loo autori arvates on tegu liialt intensiivse püügiga ühelt poolt ja teisalt hüljeste rohkeusega Hiiu maal rannades. Artikli autor näeb kalavarusid vähendava tegurina ka mere reostust. Oma teesides,

kuidas asja parandada, näeb autor vajadust korraldada nõupidamine teemal "Kala-hüljes-kalur". See saigi teoks 18. veebruaril Kärdlas. Nõupidamise korraldas Lääne-Eesti Saarestiku Kaitseala Hiiu maal Keskus. Osales 32 inimest, nende hulgas kalurid, looduskaitsetöötajad Hiiu maal ja Saaremaal ning teadlased. Kuulati ära neli ettekannet. Eesti Mereinstituudi teadlased H. Kukki ja M. Mölder rääkisid Läänemere keskkonnaseisundist ja selle piirkonna kalastikust, Tartu

Ülikooli aspirant I. Jüssi hüljeste asurkonnast ja migratsioonist, L. Sauer aga kohalike kalurite tähelepanekutest muutuste kohta kalastikus ja arvatavatest seostest hüljestega. Olulisimaks teemaks kujunes siiski hüljeste arvukuse tõus ja sellega seotud probleemid Hiiu maal vetes.

Leiti, et seoses küttimise keelustamise ja looduslike vaenlaste puudumisega, on hallhüljeste käitumises toimunud olulised muutused. Julged loomad tekitavad suuri kahjustusi püügiva-

Makrovetikate kasutamise uutest suundadest

Eesti rannajoone (mandri ja saarte) kogupikkus on ligi 3500 km. See on valdavalt kivide või kivikogumikega kaetud suhteliselt laugja nõlvaga rannikuala, mis loob ideaalsed tingimused põhjataimestiku, eriti aga vetikate arenguks.

Põhjajataimestikul on rannikunõlval oma tähtis osa täita ökosüsteemi osana, ta aitab kaasa keskkonna isepuhastamisele, rikastab vett hapnikuga ja on toiduobjektiks ning kudesubstraadiks paljudele selgrootutele loomadele. Kõrgtaimestikku kasutavad kudemiskohana paljud kalad, nende hulgas ka raim.

Inimene on iidsetest aegadest tundnud huvi vetikate kasutamise võimaluste üle. On teada, et juba VIII sajandil hakati pruunvetikaid kasutama nii toiduks kui ka rahvameditsiinis. XVIII sajandil hakati vetikatest tootma soodat ja XIX sajandil joodi.

Suure pöörde vetikatööstusesse tõi 1883. a., kui Ameerika teadlane E. Stanford avastas vetikates alginhappe olemasolu.

Käesoleval ajal teame, et merevetikad sisaldavad paljusid aineid, mida pole võimalik toota ühestki maismaal kasvavast taimest.

1966. aastal alustati Kassari lahest punavetika tööstusliku väljapüüki ja aasta hiljem temast tardaine est-agari tootmist, mida kasutatakse põhiliselt kondiitritööstuses. Jättes välja peenkeemia, mille vahendusel saadakse verehaiguste vastaseid preparaate, agaritaolisi tardeid tekitavaid ülipuhtaid polüsahhariide või naha vananemist vältivaid kosmeetikatarbeid, peaksid vetikad meile huvi pakkuma taimekaitsesevandidena, pistikute (pistikste) juurdumist soodustavate preparaatide koostisosana, liimainena granuleeritud või märgsõotade koostises kalade ja vähiliste tarbeks ning koagulandina vee puhastuses imporditavate kemikaalide asemel. Vetikatest toodetud naatriumalginaati kasutatakse edukalt toiduainetööstuses paksendajana ja emulgaatorina, liha- ja kalatööstuses toodete säilivuse suurendajana. Piimatööstus kasutab aga naatriumalginaati majoneeside ja kastmete koostises stabilisaatorina.

Mujal maailmas toodetud võided (nii taimsed kui loomsed) on meie turul eriti hinnatud, sest sisaldavad naatriumalginaati, mida kulub 1 tonni kohta vaid 700 gr.

Eriti hinnatud on see ka kondiitri- ja konservitööstuses. Märkimata ei saa jätta suurt kasutusala meditsiinis ja parfümeeria- ning värvitööstuses.

Merevetikad sisaldavad kasvu stimuleerivat ainet, mille stimuleeriv toime on tingitud taimsete kasvuhormoonide sisaldusest. Huvitaval kombel toimib vetikate preparaat kõige enam juurestikule, võimaldades taimel paremini toitainet mullast kätte saada ning vähendades selle kaudu mineraalväetiste tarvitamisvajadust.

Vetikapreparaatide kasutamisest taimahaiguste vastu töötab tulla terve tööstusharu. Esmalt täheldati, et vetikaekstraktiga pritsimine vähendab kahjurputukatest tingitud hädasid. Lisaks sellele vähenesid ka mikroorganismidest põhjustatud varre- ja lehehaigused. Tungimata selle nähtuse biokemismi, võib öelda, et õhukese vetikapreparaadi kihiga kaetud lehtede ja varte pind ei ole haigusetekitajatele enam ligitõmbav.

Eriti edukaks on vetikapreparaadid osutunud puude ja põsaste istikute töötlemisel. Paljudes maades kehtib keeld istikuid ühest kohast teise viia koos mullapalliga. Kui aga töötlemise mullast puhastatud juuri vetikatest valmistatud säilituslahusega, väldime juurte kuivamist ning lõikepinna nakatumist juurtehaigustega. Päril viimasel ajal on hakatud vetikatest valmistatud säilituslahusesse lisama bioloogilisi preparaate (pestitsiide), mis tekitavad puudel eluaegse immunitedi ohtlike haiguste vastu. Kõige huvitavam on aga see, et geeli moodustav vetikaekstrakt pikendab haiguse tõrjeks kasutatavate bioloogiliste pestitsiidide säilivust ja eluvõimet. Nii et vetikaid

(Järg lk. 10)

henditele ja kalasaagile. Selgus, et Lääne-Eesti saarestikus poegib ja toitub väga suur hulk hallhülgeid kogu Läänemere asurkonnast. Kõlas isegi hüüdeid, mis nõudsid loomade küttimise taas-alustamist.

Nõupidamisest osavõtjad pöördusid keskkonnaministeeriumi poole palvega taas-alustada tööstusliku punavetika agariku varude seisundi teadusliku hindamise finantseerimist ja leida vahendid vääriskalade ettekasvatamise riiklikuks finant-

seerimiseks. Keskkonnaministeeriumi paluti kiirendada püügivahendite rikkumise kompenseerimise evitamist ja tõhustada Lääne-Eesti saarestiku vetes koordineeritud merebioloogilisi uurin-

guid. Siiani tegelesid nende uuringutega nii Eesti Mereinstituudi kui ka Zooloogia ja Botaanika Instituut.

Eesti Mereinstituudi merebioloogia sektori juhataja
Henn Kukki

Makrovetikate kasutamise uutest suundadest

(Algus lk. 9)

kasutades saaksime garanteerida Eesti metsade hea kvaliteedi.

Vetikate kasutamist põllumajanduses ja puukoolides pole meil seni vajalikuks peetud. Nüüd on olukord kõvasti muutunud. Vajalikke taimekaitsevahendeid, kasvustimulaatoreid, vitamiine, mikroelemente ja ravimpreparaate peame sisse ostma kalli raha eest. Samas on teada, et vetikad sisaldavad loomadele ja taimele vajalikus koguses mineraalaineid ja kasulikke orgaanilisi ühendeid, mille tootmiseks ei ole vaja kasutada loodust reostavaid tehnoloogilisi protsesse. Veelgi enam, vetikad ise ja neist eraldatud polüsahhariidid on kasutatavad vee puhastamiseks. Olenevalt eraldatud polüsahhariidide puhastusastmest kõlbavad need kas joogivee või heitvete töötlemiseks. See suhteliselt hiline avastus veepuhastustehnoloogias näitab huvitava tagasisidet: reostamata rannikumeres kasvavate vetikate abil saab vältida samade randade saastamist.

Kuna me nüüd teame vetikate unikaalsetest omadustest ja nende kasutamise võimalustest, on allkirjutajatele arusaamatud vaidlused 12-meremiilise territoriaalvee kehtestamise suhtes, mis hõlmaks kõik madalad ja saarekesed, kus oleks võimalik vetikaid majandada. Samuti on arusaamatu Kassari lahe töenduslike vetikavarude seisundi teadusliku kontrollimise lõpetamine Eesti Riikliku Kalaameti poolt. Juba kaks aastat ei ole teadlastelt tellitud uurimuslikke töid, mis tagaksid varude optimaalse kasutamise. Huvi asja vastu pole üles näidanud ka maakonnad, mille firmad püüavad vetikaid Kassari lahes.

Kasumijahil olev totalitaarsest ühiskonnast tulev majandus võib aga selle suhteliselt väheldase varu hävitada mõne aastaga. Näited selle kohta on olemas nii meie suurel idanaabril kui ka Poolal, kus mõne aastaga suudeti pöördumatult rikkuda looduslik tasakaal mereökosüsteemis, mis viis vetikavarude täieliku hävinguni.

Me peame endale aru andma, et selline unikaalne ressurss Läänemere-äärsetes maades on peale meie veel vaid Taanil.

Õppigem siis neid eelseid, mis meil teistega võrreldes on, paremini kasutama. Käesolev kirjatükk oli mõeldud selleks, kes on nõus mahutada oma kapitali Eestile perspektiivsesse ettevõttesse, evitamaks seni kasutamata loodusressursi hinnalisse toodangusse. Täiendavat infot ja abi on võimalik saada kirjalikult aadressil: Henn Kukk, Eesti Mereinstituut, merebioloogia sektor, Lai 32, Tallinn EE0001.

Tõnu Kurissoo,
Henn Kukk

Edikat pole enam. Pole, ja kõik. Pootsmaniks on nüüd teine. Ka laev on teine. Aastaajad vahelduvad. Sügise järel tuleb talv, selle järel kevad. Päevale järgneb õh, õhke päev. Alused on sõidus sõidugraafiku ja remondis remondigraafiku järgi. Plaanid ajavad laevu taga nii merel kui sadamas.

Igal laeval on oma koterman.

"Auli" oma on arssinapikkune, pisut kühmus. Kannab tuttmütsi ja pikka habet. Ilusa ilmaga magab ketikastis. Noore tormi ja algava rajuga, — igaveses luuvalus, nagu vanad inimesed ikka — kooserdab mõõda laeva. Sikutab, ise tige, kord siit, kord seal. Mis tema ebaloomulikule jõule järele annab, seda otsemal ja kohe korda ei saadagi.

Lähed, ütleme, sügisel paraja õõtsuga merele. Seod pootsmaniga soolatünnid ja muu, mis tekil liikuma tahab hakata, korralikult kinni. Tõmbad otsad kinni, nii et sõrmenukid sinised. Heidad siis puhkama. Ülesõit kestab tunde. Algul ei tule und. Viimaks vajuvad laud kinni. Sõuvõll müdiseb ja ümar lamp laes otsekui veereb kaugusesse.

Ennäe, nelja-viie tunni pärast antakse peamasinale stopp! Laeva nina raiub vastu lainet. Meri on kõrgeks tõusnud. Soolatünnid tantsivad tekil hopakki. Mõni neist perdeldab juba pikali reelingu ja trümmikrae vahel. Vannute Edikaga tulist kurja. Näete veel, kuidas laevavana, selg siitapoole, päästab parajasti viimast kapronotsa. Teeb selle kähku lahti, ja ise hopstil — esimese masti tippu. Vaatab seal alla ja kõigutab nagu ahv oma jalakesi. Püüda teda pole mõtet. Pole inimest, kes paljakäsi kotermani kätte oleks saanud.

Kord saime käsu minna lõuna-Läänemerele. Poolakate manu. Külmal kala järele. Minnes tuli ühele saarele toimeta kütusetsistern. Too tsistern kujutas endast sarvilise meremiini ja metallvaadi hübriidi. Õõ oli tormine. Me ei saanud tsisterni kohe üle anda. Pimenes. Jäime ankrusse. Õõsel, kella kahe paiku, kuulsime ahtrikois kolme-nelja mürakat. "Auli" teraskere löi vappuna. Nagu palavikus.

"Eh... koterman, kes muu..." mõtlevad mehed. "Tige teine, ju vist jälle midagi valutab..."

Hommikul tulevad kalurid paatidega. Pukseerivad tsisterni ära. Neil on jälle kütust.

Paari miili järele pärast ankrurüüvämist jääb peamasin järsku seisma. Alguses ei saada aru, millēs asi. Alles siis, kui luugid esimesel trümmil avatakse, nähakse, et seal on juba paari meetri kõrguselt vett. Laevavana, ise näost valge nagu esimene lumi, purjetab, habe tudisemas, lauatsal ühest trümmiseinast teise. Teda saadavad põrgukolinaga värvivaadid, kanistrid, köieotsad, plangujupid. Lärm summutab merekohina. Tuult on neli-viis palli. Sadamasse saab seitsme tunni tee. Hakkame trümmist vett välja pumpama. Kes paragega, kes tekil oleva käsipum-

bagu. Vana Kaarel, endine purjelaevade mees, hakkab kotermani vaata et päris tõsiselt võtma.

Kui Edikas alles pootsmaniks hakkas, ei andnud laevavana ennast paaril kuul näole. Võõristas vist. Ja uudistas. Oli ketikastis vakka nagu sukk. Püüas trümmikraede tagant. Presentide alt. Tahis teada, kuidas noor mees

Edikaga töötas ammu vaid viibete varal. Sõnad sinna juurde olid ülearused.

Mõneti kiuslik vimmm on kotermanil ometi. Kui muud ei saa, siis juunis, jaanipäeva paiku, pipraräime tegemise ajal, taob jalgadega soola-känkraid. Pooltünnid peavad enne õõpäeva ligunema. Nad on võõris püramiidis. Aga vana poeb salaja tünneide va-

ta teadmised marjaks ära kuuluvad. Ja kuidas üldse elada, kui ei näe kuupaistes läikivat veepinda ja tähistaevast kõrgel üleval, mil laineharjad on nagu sulahõbedast? Kuidas-moodi saab, kui ei näe enam selgeid päikesetõuse ega loojangut ääretu veevälja kohal, teistes sadamates võõraid laevu, kodumuule? Neist on tuhandeid kordi sisse ja välja sõidetud. Kaarel mõtleb päeval ja õõsel. Omaette ja valjusti. Aga lausa uneta samuti ei saa. Lähed siis kapteni juurde. Võtab puhkuse ja vabad päevad. Kevadeni.

Kevadel tulevad ka laevad kodusadamasse tagasi. Jälle on üks talv üle elatud. Jälle olakse kodus. Ununevad merevalud ja vaevad. Paari nädala pärast tuleb tahtmine uuesti minna. Olla siit kaugel, omaette, ja imelik, tunda end inimesena.

Ühel juunikuu õhtul, kui linna kohal äikesepilved hulguvad, annab "Aul" otsad ära. Pruunjasroheline lahevesi lööb ahtris keema. Õõseks jõutakse küll Ruhnu alla, aga kaugemale ilm ei lase. Mõned tunnid tormivarjus, ja siis edasi. Ei saadagi enne pidama, kui Inglismaa rannik paistma hakkab. Ja Kaarel on laevas tagasi.

Neid müle pole "Aul" varem sõitnud. Nende vastu hakati juba talvel valmistuma. Ees ootasid nägemata rannad. Poola, Rootsi ja Taanimaa. Ülesõit kestab kuus õõd-päeva. Noore kapteni käe all on mehed reipad. Tõõ, mis "Aulil" teha tuleb, on tuttav. Ainult tingimused võivad olla hulga keerukamad.

Pootsman on mures. Ainult ei lase seda välja paista.

"Ahhaa, nüüd või mitte kunagi!" ärutab koterman. "Eks näe, kuidas pootsman täistropid üksteise järgi merre lasseb... Kui püügirajooni jõuame, ronin masti, rikun plokki. Siis ei liigu ka tross ja kraana ei saa töötada. Püügilaevad peavad ootama. Kõik närveerivad ja laine hakkab kõrgelt käima..." Esimese seitsmesajalise pillutabki pootsman osalt merre, osalt tekile. Juba järgmise, kui see taas taeva ja maa vahel ärevalt kõikuma lööb, mainab oma jalgade ette. Kõik teevad suure silmad. Pootsman on siingi merest üle. Koterman kaob vilksiti ketikasti. Hiljem tulevad püügimehed appi. Tropp seotakse mõlemalt laevalt. Kraananoole liikudes hoitakse otsi pingul. Niimoodi saab töötada üpris kõrge lainega ja meri on heeringakarpidest, neli rubla kakskümmend kopikat tükk, ilma.

"Aul" seilab Põhjamerele terve kuu. Kui esimese täistlastiga sadamasse tullakse, on kiinooperaatorid vastas. Mis siis ikka: plaan on täis ja ületatud ka. Eks vana Kaarel peab pähe panema vana madrusemütsi ja kepsutama tekil nagu tedrekukk mängu ajal. Meie Edikaga korrastame oma eluruume. Avame ainukesed illuminaatori, et soe maatuul kubrikusse pääseks.

Pootsman lähed linna. Suvises linnas on palju kuulda ja (Järg lk. 11)

Otto Taul Merelegend

Meie lehes korduvalt Pärnu sadama asjade kohta sõna võtnud Otto Taul on ka jutu- ja luuleloominguga kätt proovinud. "Pidin "Legendi" avaldama koos nelja muu jutu ja kümne-üheteistkümne luuletusega "Perona" kirjastuses. Rublaajal 1991. aasta septembris ostsin 1000 rubla eest 200 kg paberit, kuid asi venis, ja nii jõuti see 200 kg "Pärnutrüki" trükikojast ära varastada, nii et olen ikka puhta suuga," kirjutab meile siinkohal ilmuya mereloo autor.

laevatõõdega hakkama saab. Pootsman on aluse hooldaja. Eestõõtegi. Laeva tuli alata-sa värvida. Roostet maha kraapida. Silduda. Ankrut hüvata ja mainata. Peale laadungi vastuvõtmist pldi tekk hülgama nagu päike. Peale selle oli Edikas merel kraana-juhiks.

Algul ei läinud tal kõik nii nagu vaja. Nagu meil kõigil. Vana Kaarel aitas. Õpetas Edikat. Paari kuu pärast olid pootsmanil paljud laevatõõd kãpas. Plessimisega oli veel tegu. Ikka nägi see välja nagu hõbusepabul. Pole just kerge jämedaid otsi lahti harutada, eriti siis, kui nad kulunud on, kõiekeeli siduda ja siis kindlas järjekorras üksteisest läbi põimida.

Ühel päeval sadamas, kui pootsman jälle pleisiga jãndab, hüilib koterman, pea vil-tu, selja tagant ligi. Pistab jalapõiakese sõlme vahele. Sikutab pisut. Alguses ei saa pootsman aru. Kui taipab, on juba hilja. "No oota-oota sa, vana!", vannub Edikas. "Kord saan su niikuinii kätte, topin pesukotti ja saadan pesumaj-jal Küll seal, kuumas vees ja valtside vahel sinust su vembud välja vããnatakse...!" Kaarliit abi paluma pootsman ei lähe. Tõuseb. Kãib paar korda mõõda tekki. Mõtleb pisut. Istub tagasi luugiservale ja võtab pleisi uuesti käsile. Kui hoolega vaatab, saab isegi aru, et on alanud valest kohast vale otsaga.

"Aulil" olid pidevalt veod. Igal ajal, nii õõl kui päeval, pidi laev mereleminekuks val-mis olema. Ikka sirna midagi viima. Laadungitãied kala tagasi tooma. Ikka edasi-tagasi, edasi-tagasi. Nagu Kopli tramm. Talviti jãi teinekord kuuks jooksvasse remonti. Madrusid tuli ja lãks. Harva, kui neid laeval tãiskoosseis oli. Need, kes mereta ei saanud, jãid. Iga roostelaik krunditi ja vãrviti ikka uuesti. Tekki pesti kaustikulahuga. Too valendas nagu lumi. Vãrvisime üle oma ahtrikubriku. Meie viira-maina "orkester"

hele. Kangutab, paneb õla alla ja kukutab neid koos leoveega õmber. Kõlili tũnn tekil paigal ei seisa. Vana Kaarel tassib neid lõpmatult võõri tagasi. Hakkab uuesti vitsu peale taguma. Aga siis, päris jaanipäeval, kui kokk peotoitu teeb, ja põlev tũnn nagu jaanik vana autokummi abil merele lastakse, on koterman reelingu tagant piilumas küll.

Ilusa sinise merega ujub tũnn kaugale-kaugale, jããb meist maha, silmapiirile. Ise oleme juba Muhu vãinades sees.

Suvisel kotermanil luuvalu nagu pũhitud. Ükskord, sõidul Riiga, uduga, poeb igavusest lokaatorisse. Seal on nuppe, nubulaid ja igasuguseid juhtmeid tohutu hulka. Lainet pole. Kãik on nii tasane kui olla saab. "Aul" annab siireeni. Udusireeni. Korraga tekib ekraanile tãpp. Tãhendab — siinsamas kusagil on alus. Seisame. Ootame. Et tãpp kuhugi liiguks. Või lãheks meist kaugemale. Ei midagi. Tãpp seisab. Vahemaa ainult paar kaabeltaud. Lãheme tasa edasi ja sõiduinertsi viimaseil sekundeil lipsab meie võõri eest tilluke traalpaat otsekui aegluubis lãbi.

Talve hakul lahkutakse sadamast. Lãheb ära ka "Aul". Ees ootavad rasked reisirid lãbi kirmetise ja jãã. Tee pũügilaevadeni tuleb rajada jãã-lõhkujate abitã. Pole mõnus tunne vabavahimadrustel võõrikubrikus. Terasplaadi taga ragisevad, murduvad ja langevad jããlahmakad pahinal vette. Ajuti on tunne, et just nüüd-nüüd murravad nad korpusest lãbi. Kõige enam kannatab selle all vana Kaarel. Ta kãib seitsmekũmmendat. Torme on endine purjelaevamees palju nãinud. Neid ta ei karda. Jããkirme kammitsas on meri vaikne. Aga ragina pärast pole õiget und. Hinges hakkavad mõllama teistsugused tormid. Mida hakata peale mereta? Mida teha laevata? Jah, pensioni ta saab. Aga laevale tulevad alailma uued noored, kellele

Otto Taul

Merelegend

(Algas lk. 10)

näha. Võibjalutada. Muidu istuda. Rannas ujuda. Päikest võtta. On restoranid. Sööklad. Kohvikud. Algul ei teagi, millist kohta valida. Edikal pole linnas sugulast ega tuttavat. Kogu senine elu on kuulunud laevale. Vahel käivad nad Antsuga, sõbraga, kusagil. Tulevad varsti tagasi. Öhtuti, kui valged õdõd hämaruma hakkavad, avab linn mere-meestele ka teised võlud. Võlud triivivad ja loovivad. Vahel seisavad. Vahel traalivad. Üksinda. Karjas ja paarikaupa. Peab õige ettevaatlikult astuma, et mitte neisse kinni jääda. Hämaras ju kaugele ei näe.

Ei teadnud kotermangi, kellelt pootsmanile see märgutuli tuli.

Sellel aastal tegi "Aul" Põhjamererele seitse reisi. Kodumaile saadi sügava sügisega. Viimast, seitsmendat, annab mäletada. Baaslaeva juures oli meri laisalt rahulik. Uduitas. "Aul" ei saanud täislasti. Tuli pooltühjalt ära tulla. Keset Põhjamerd saadi tormihoiatus. Lained, mis kesksuvel olid olnud sini-sinised, olid nüüd, oktoobris, mustad ja rasked. Madalad pilved surusid laeva vee lähedale. Lained omakorda tõstsid aluse kõrgele harjale, kord pressisid alla orgu. Õnneks oli see "muusika" poolpöiki tagant. Kaptenil ja tüürimeestel, ka roolivahil, oli raske õõ. Ei saanud enam aru, kas ajab pihustunud vesi tuult taga või tuul veetolmu.

Koterman oma ketikastis niutsus tasa.

Ei tahtnud ega tahtnud silmapiirile ilmuda Taani põhjatiip – päästev Skagen. Siseruumides suurt juttu ei olnud. Tekile võis minna poolkäärakil. Muidu oleks tuul pikali paisanud. Viimaks saime kalda alla. Olime paar päeva tormivarjus.

Niimoodi on läinud märkamatu aeg ja aastad. Kaugeid reise ei jõua lugedagi. Vana Kaarel on lõplikult pensionile jäänud. Edikas aukirju saanud. Mitu korda on pootsmani teise laeva kutsutud. Head ja paremat lubatud. Aga Edikas ei lähe. On hakanud vaid tihedamini linnas käima. Vahel tuleb tagasi. Annab poistele värvid ja pintsleid. Kamandab reelingut ja tekiehitisi värvi. Ise läheb parvega ahtri taha. Tõmbab tinavalgega veel kord laeva ja kodusadama nime ilusaks. Aga poolel teel jääb värvirull seisma. Pintselsel nagu kukuks käest ning mees vaatab ahastades ringi, nagu mõteldes, et mis edasi saab.

On varasügis, tamme- ja vahtralehed hakkavad kollendama. Osa neist pudeneb tasapisi sadamaasfaldile. Osa plangu taha. Jõgi lööb ainitise tuulevinuga tinakarva. Ei tea, kust tulevad hallid pilved tükati sinisesse taevasse. Sealsamas kaovad, nagu oleks neil tuli takus.

Linalakk luurab sadamavärava taga. Sisse teda muidugi ei lasta, aga neil on oma kokkulepe ja kood. Korruga on pootsmanil käbekähu tarvis linna minna. Fotopaberit ostma. Head ilmutit valima. Pesukott varustaja jaoks on juba merel valmis pandud. Sellega pole muret. Need, kes aru saavad, muigavad. Need, kes ikka veel ei taipu, neile tehakse piltlikult selgeks.

Kuus aastat on täis saanud. Ühes ja samas laevas. On see pikk või lühike aeg? Pootsmani vaimusilma eest mööduvad pikas reas ta madrused. Kaljud. Olevid. Sulevid. Vasjad. Kollad. Mõsad. Need, kellega Põhjamerel on väsinud rändlinde mastide otsast alla toodud. Need, kes ketikastis on olnud ankrühivamiste ajal, tekki pesnud ja viimaseid kalapakke trümmiluugi alla punnitanud. Paljud neist on edasi läinud suurtele maailmameredele. Mõnest pole kippu ega kõppu. Aga kõigile neile on pootsman endast midagi kaasa andnud. Puust ette teinud. Nagu kord temalegi tehti.

Vana Kaarel külastab aegajalt laeva. Alus ise sai hiljuti kahekümneseks. Üpris nooreks, nagu öeldakse.

Koterman elab ikka võõris. Temal pole kuhugi minna. Tema kaob koos laevaga keevitusleekides või merepõhjas. Niisugune on kord laevavaimude saatus. Surra ainult tules või vees.

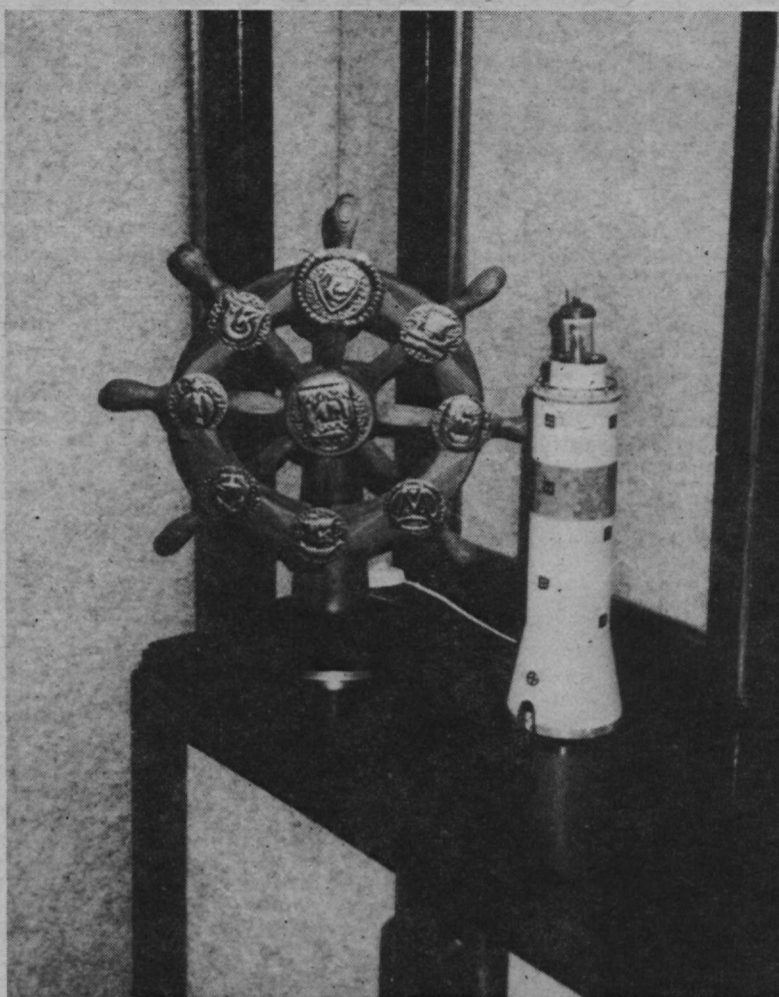
Vahel küll öeldakse, kui keegi läheb, et näe, koterman sõi välja või ajas ära, aga seda ei võta keegi tõsiselt.

"Aul" teeb ka praegu reise. Sügistormide aegu, kui ümberringi on pilkane pimedus, valge vahuline ujutab võõri üle ja peksab ahtrit, kui uutel madrustel on tegu rooli hoidmisega, ronib "Auli" vana luuvalus koterman võõrmasti otsa. Kõigutab seal natuke jalgu. Vaatab ümberringi mässavat merd. Ja äkki kukuvad suured vanamehepisarad ükshaaval ja pikkamisi ta halli habemesse.

Kes teab, võib-olla nutab vana laevavaim endist pootsmani taga...

1974–1988

Enne olid kolhoosid...



Kunagistest suurmajanditest on mälestuseks jäänud see embleemidega rooliratas Kalandusliidus.

Reet Naberi foto



Ja seda kaid ei taha keegi erastada, ka muidu saadud raha eest mitte. Sest sisse see midagi ei too, aga kulu nõuab küll.

Madli Vitismanni foto

Läänemeri — haruldus merede seas

Läänemerel või selle rannal oma igapäevast tööd tegevad inimesed ei teagi, et nende ees või all on üks maailma nooremaid meresid. Selle vanus on vaid 10 000–12 000 aastat, mis on Maa ajaloos kõigest hetk. Mere noorusest ja geograafilisest asendist on tingitud ka tema elustiku omapära. Nagu teada, pole Läänemere vesi ei soolane ega mage. Selline riimveekeskond määrab ka siinse liigistiku. Paljud ookeaniasukad, keda võib kohata Põhjameres, näit. meritähed, makrellid, kalmaarid jt., ei talu Läänemere madalat soolsust ja seepärast kohatakse neid vaid Taani väinades, kus vesi on võrreldes Läänemere teiste osadega küllaltki soolane. Seevastu on Soome lahe idaosas ja Botnia lahe elustikus küllalt palju siseveve liiket, kuna jõgedest tulev magevesi loob neile vastuvõtava elukeskkonna.

Läänemeres ei kasva ookeani- ja mageveeliigid nii suureks kui loomulikus elukeskkonnas, sest nad peavad pidevalt kulutama energiat normaalsest suurema või madalama soolsuse kompenpeerimiseks. Taluvuse piirimaile olevad kooslused on väga kergesti haavatavad ja seetõttu võib inimtegevusest tingitud tasakaalu rikkumine põhjustada pöördumatuid muutusi liigilises koosseisus.

Praeguseks on Läänemere valgalale koondunud u. 80 miljonit inimest ja u. 15% kogu maailma tööstustoodangust. Need inimesed koos tööstusega toodavad rohkem saata kui merekeskkond suudab taluda. Olme- ja põllumajandusreostusest tulevane rannikumere saastamise tagajärjeks on näiteks see, et Läänemerele omane veetaim – põisadru – on kahjustunud aladelt paiguti täiesti kadunud. Tottainerik-ka veega kohastunud niit-rohevetikad on aga ohtralt paljunenud. Sellised muutused põhjustavad nihkeid kogu elustikus, kuna erinevate vetikate kaaslasteks on mitmesugused olendid. Seeläbi kannatab ka rannikumere kalastik. Maitsvat siitkala ei hävita mitte hülged, vaid rohevetikate lagunemisest tulev hapnikupuudus, mis ei lase kalamarjal normaalselt areneda.

Vastavalt Helsinki konventsioonile on keelatud lasta merre heitmeid, mürke ja naftat. Jääb vaid lootust, et inimesed võtavad kokkulepet tõsiselt, sest Läänemere ainulaadse keskkonna säilimine sõltub ainult meist endast.

Eesti Loodusmuuseumis (Lai 29) on võimalik maikuu lõpuni tutvuda Läänemere elustikuga ja hädasid tutvustava näitusega.

Ivar Jüssi

Väljaandja

Eesti Meremeeste Liit

Käesoleva numbri valmimisele on kaasa aidanud Lembit Liimand, Aadu Nurmsalu ja Heino Palu.

Järgmine number ilmub, kui on kirjutajaid

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

"Printall" Tellimuse nr. 1997

Toimetaja MADLI VITISMANN

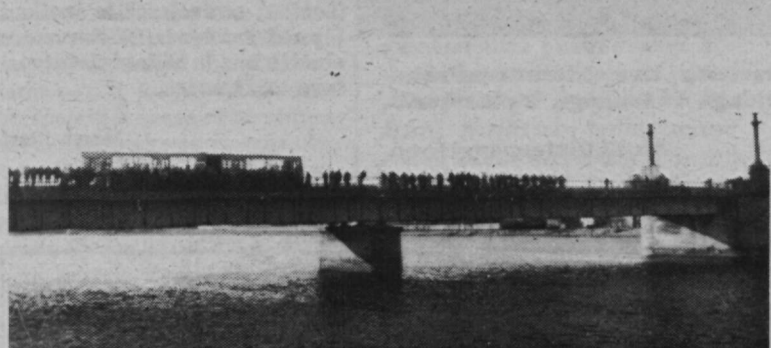
Rootsi sõjalaevad tänavu Pärnus



Merel rivistuti nii- ja teistpidi, et asjaosalisi ühelt laevalt teisele üle anda.



Roolikamber on kitsuke, aga kõik vajalik käepärast. "Vega" on hoopis teistsugune laev.



Pärnakad juba ootasid. Ka sillal.

"Läksid nii et vesi tuiskas"

Seda kurtis raadiosse lootsikaatri "EVA-005" kapten pärast seda, kui oli lootsid Nikolai Smirnovi ja Vello Timuski Pärnu lahes Rootsi sõjalaevadele ära andnud ja samal moel ka muudest reisijatest vabanenud.

Muude reisijate hulgas oli 15. aprillil Pärnus ka Rootsi sõjaväeatašee Helsinkis kolonel Ove Sundkvist. Tal tuleb seesuguseid visiite ette valmistada kuni selleni, et astub lootsiga koos visiidile tulevase sõjalaeva. Mullu aprillis kuningapaari juurde "Visborgile" paraja lainega, tänavu Pärnus "Tirfingile", millel samuti tekk jääs oli.

Kõik neli küllatunud sõjalaeva olid väikesed, aga kiired. 36 m pikad 6 m laiused laevad teevad üle 30 sõlme. Ruumid on küll kitsad, aga võimalust mööda hubased. Roolikambri ei ole eriti ruumi üksteisest mööduda, ent kõik tarvilik on mugavast tüürimehetoolist siruulatusees ees, taga või hoopis laes. Üks tarvilik tänapäevane relv on "Tirfingi" roolikambri ukse kohal lakitud puupesas — teletööriistuga fotoaparaat "Nikon".

Tüllukeses salongis on kuninga ja kuninganna pildid. "Nad peavad ju nägema, mida me teeme," öeldi. Iga laeva nimele eelnevad tähtsust lisavad tähed HMS — Hans Majestäts Skepp. Tema Majesteedi Laev on trükitud ka menüülehe nurgale kortdoriseinal. Lõunaks veisefilee, eile on olnud sjömansbiff — meremehe bifsteek. Öhtusöök on punase veini kastmes. Ja kõige all: "Head isu! Kokad."

Üksteise järel jõudsid silla juures ootava rahvahulga ette "Tirfing", "Starkodder", "Mysing" ja "Mjölner", pisut hiljem liitus saatelaev "Vega". Kail ootasid dekoratiivselt punastes türipides "Reldori" kaimadrused. Kohe pärast sildumist seisis trepivahti valgete kedridega madrused. Tema Majesteedi mereväelastel on muudki vanaaegselt dekoratiivset: pootsmanil ilusa viisiga vile ja ohvitseridel kuldse käepidemega möögad. Aga ka nüüdisaegset: kerged päästevestid, mida ükski ei unusta ümber võtta, kes laevaruumidest tekile astub. Rääkimata sellest, et "laeva aju on elektronarvutite süsteem, mida tarvitatakse lahingujuhtimiseks ja tulistamiseks" — nii on kirjjas laevu tutvustavas prospektis.

Meil on jõudu sõbralik olla

Kail oli laevadel vastas Rootsi suursaadik Eestis Lars Grundberg, tõlgiks valitsusnõunik Aho Rebas. Ja kohe sealsamas "Tirfingi" kitsal tekil peeti pressikonverents. Küsimustele vastasid flotillikomandör Göran Frisk ja kapten-major (vene keeli "kapitan tretjego ranga", nii ta ise ütles) Veljo Pärli Visbyst.

Niisugune sõjalaevade visiit on läänemaailmas, ka Rootsis väga tavaline viis näidata riikidevahelist sõprusust, aga ka oma ressursse. Ning tekitada sellega respekti. (Küllap jälgiti seda visiiti mitte üksnes Eestis.) 120 mereväelast saavad Eestit näha. Tallinnas on seesuguseid visiite olnud, miks siis mitte seekord Pärnus. (Sealne sadam oli hulga vaeva näinud, et kaid turbapurust puhtaks



Ove Sundkvist.

saada, isegi tuletõrjeauto võeti pesemiseks appi.)

Pole tähtsusetu seegi, et rootslaste südames on alati olnud koht Eestile ja eestlastele. Selle üks põhjusi on olnud kümnend tuhandet eestlastest põgenikud — vaevalt leidub rootslast, kel poleks tuttavat eestlast. Ka Rootsi laevastikus, lennu- ja maaväes on eestlasi. Nagu Veljo Pärli, kes seekord kaasas. Ning Hain ja Aho Rebas on Rootsi reservkaptenid.

Külaliste soov oli kohata Eesti mereväelasi (?) ja sõjaväelasi, et kutsealaseid kon-



Veljo Pärli.

takte luua. Ning kohata tavalisi eestlasi linnas ja maal. Sooviti ka Eesti mereväe külastust Rootsi — Eesti mereväel olevat juba mõningad laevad olemas (??) ja loodetakse, et külastus saab teoks lähitulevikus (???)

Külla tulnud "Hugin"- ja "Kaparen"-klassi laevad on ohutõrjeks, kuid kuna Rootsis on viimastel aastakümnetel olnud suuri probleeme allveelaevadega, siis on neid laevu pisut ümber ehitatud ja kasutatud ka allveelaevajahiks. Mereväe ülesanne pole seejuures arutleda, kelle need allveelaevad on või kust nad tulevad — see on poliiti-



Sofia Torström.

kute asi. Mereväe ülesanne on allveelaevad eemale tõrjuda või põhja lasta.

Laevade nimed on pärit Põhjala mütoloogias. Näiteks "Tirfing" tähendab mõõka, mis kindlasti haavab.

Üksus peab ühtmoodi mõtlema

Sõjaväeteenistusse võetakse Rootsis 12–18 kuuks gümnaasiumi lõpetanud noormehi, nii et ajateenijad on keskeltläbi kahekümnesed. Väga tähtis on õige valik, et õige mees satuks õigesse kohta. Kui võimalik, pannakse sellesse väeliiki, kuhu noormees ise soovib — meeletu tööd tehakse tulemus parem. Järgneb treening — iga laev peab funktsioneerima ühe üksusena, madrus peab toimima mõttega. Tuleb kõvasti treenida, kuni madrus taipab, mida komandör mõtleb ja mida mingis olukorras tege-ma peab. See on väga tähtis ja võimalik ainult pika treeningu viljana. Väljaõppe mõte ongi, et osatakse toimida käsuta — olukord on nii- ja niisugune, tuleb teha seda ja seda. Kui aasta otsa on laeval koos treenitud, võib lõpuharjutustes märgata, et selline tase on saavutatud.

Sõjaväeteenistus laeval annab hariliku tehnilise väljaõppe, merelist on selles vähem. Aga edaspidi saab noormees oma tehnikatundmist kasutada — võtab ellu kaasa näiteks diisel-, turbo- või elektrimootori käsitsemise oskused.

Rootsi ohvitserid lähevad erru 60-aastaselt, admiralid 65-selt. Veljo Pärli arvates ongi 60-aastaselt tunda, et on vanemaks jäänud. Ta ise on pärit Tallinnast, ent meremeheks sai muidugi Rootsis.

Patsiga madrused

tekitasid erilist uudishimu. Kuid Rootsis teenivad naised kõigis väeliikides. Ajateenistusse neid ei kutsuta, ent enne sõjakooli minekut peab ajateenistus läbi tehtud olema, seega tuleb tulla vabatahtlikult. Ohvitserikutse on naistele hea võimalus kindlat tööd saada. See annab tehnilise väljaõppe ja hea vaba-aegelu.

Midagi erilist naisi arvestavat korraldatud ei ole — sõjaväes ei saa kellegi jaoks erireegleid olla. Vast majutamisel ja pesemisel arvestatakse naiste olemasolu. Ent laeva ohkkonnale mõjuvat nad hästi.

Oli seekordselgi visiidil paar naismadrust. Üks neist Sofia Torström, kes rahuliku väarikusega "Starkodderi" trepivahis seisis. Ega pannud uudishimu pahaks, vaid vastas rõõmsalt naeratades, et laeval on kõik tore. Laeval teenida on tore, meeste hulgas elamine probleeme ei teki. Töö laevas pole raske, suhted on seltsimehelikud — ei riielda, aidatakse üksteist.

Vastuvõtjate pool

jäi paremale ehitav ja rahulolematuse kääriv Pärnu sadam. Puit on kolunud üle jõe, kliendid (pärast põhjalikku kulude kokkuarvamist) Salagrivasse. Linn pole huvitatud sadamasse investeerimisest. Lohutust leiti vaid sellest, et sadamanõukogu etteotsa on seatud Arno Kask — mees, kes on huvitatud, et sadam töötaks, ja tunneb asja.

Vasakul käidi möökade kõlksudes läbi shipchandleri poekese ukse eest. Müüja

Purjelaeva "Vega" toetuseks

Ajalehes "Meremees" nr. 6-7 purjelaevast "Vega" kirjutatu kohta tahaks pöörata tähelepanu järgmistele asjaoludele.

Esiteks küsimus "Vega" ajaloolisest väärtusest. Meie põlvkond on jätnud kirja panemata eesti purjelaevade ajajärgu ajaloo. Viimastel aastakümnetel puudus selleks riiklik huvi ja ilmselt puudus huvi selle vastu ka inimestel, kes ajalooga tegelesid. Purjelaeva-mehed on praegu eranditult meie hulgast lahkunud ja arhiivide abil on seda raske kirjutada. Pole säilinud ühtegi Eesti Vabariigi aegset purjelaeva.

Siin tasuks meenutada viimast purjelaevade entusiasti Eestis — Kristjan Jurnast (hüüdnimega "Pärnu Jõnn"), kes oli vaieldamatult populaarsem kui meie ajal tuntud "Kihnu Jõnn" (Enn Uuetoa). Laevaomanikku Jurnast ei sobinud aga viimastel aastakümnetel esile tõsta. Tema "viimaseks sadamaks" sai Siberi muld. Kristjan Jurnas oli Eestile sama kui Gustav Erikson Ahvenamaale. Nemad olid viimased mehed, kes veel püüdsid purjelaevu päästa. Seni, kuni need mehed elasid, olid elus ka purjelaevad. Purjelaevade ajajärk lõppes meil praktiliselt aastail 1939—1940. Siis lahkusid nendelt laevadelt mehed, kel kaugesõidudiplom taskus. Nii jäid ära ka kaugesõidud. Rannasõidus oleks võib-olla veel mõni purjelaev säilinud, kuid ülejäänud tegid ära uus riigikord ja sõda. Kaubaveoks Läänemere ja Skandinaavia sadamate vahel oleksid mootorpurjekad veel mõnda aega võinud ennast õigustada, sest need olid ökonoomsed ja odavad. Pärast sõda ehitati Nõukogude Liidule Soomes sõjakulude katteks suurel hulgal kaubaveo mootorpurjekaid.

Peab ütleva, et just neis saavutati mootorkuunarite täiuslikkus nii ehituses kui ka laeva arhitektuuris. Kahjuks pole Eestis "Vega" ehitust keegi tõsiselt uurinud ja teaduslik monograafia sel teemal on veel koostamata. Nii mõnegi purjelaeva kohta võib välismaal leida tõsiseid uurimusi. Seega kujutab "Vega" endast üht purjelaevade ajastu lõpp-produkti. Laev on täies ulatuses säilinud, seepärast on meie kohus ta säilitada tulevikule. Vastasel juhul peaksid meie järgnevad põlvkonnad leppima ka ainult mõne küljplangu leidmisega põhjamudast ja neid muuseumis säilitama.

Pole ka suureks miinuseks, et "Vega" on ehitatud põhjanaabrite juures. Enamik maailma muuseumilaeve ei seisa sadamates, kus nad on ehitatud, vaid kaudistavad ja mitmekesisivad nii mõndagi sadamat. Soomlased ei pidanud paljude aastaid merepõhjas seisnud kuunari "Koivisto" ülestõstmist ja taastamist.

Teatud mõttes on ka "Vega" süsteemi ohver. Unikaalne projekt "Vega" asetamiseks ujuvdokki Piritale jäi ainult projektiks. Projekti valmimine võttis aastaid. Sel ajal ei tundnud projekteerija huvi, kas seda projekti ka praktikas rakendada saab. Küsitav oli ka ujuvdoki variandi valik. "Vega" oleks olnud lihtsam piki laugjat merepõhja ajutise ellingu abil kaldale tõsta. Nii on Eesti-

maa randades varemgi tehtud. 1955. a. suvel tuli mulle osa võtta Pärnu Riikliku Merepüügibaasi kalatraaleri selleks mitte kohandatud kaldale tõstmisest Pärnus Jahtklubi ja Vallikraavi vahel. Kapten Arnold Äkke juhitud ja initsiatiivil said kõik tööd selleks tehtud oma meeskonnaga. Kahe päevaga oli laev kuival, nädalaga remont tehtud ja peagi olime jälle püügil. "Vega" seismine projekti valmimise ootel ja hiljem ellikul on muidugi süsteemi tippsaavutus. Aastatäpikkune seismine ellikul on rekorditaraamatusse märkimist väärt. Mis see kõik maksab! Tööd teostava kooperatiiviga asjaajamises puudus minu arvates kõige tähtsam — töö teostamise tähtaeg ja üldmaksumus. Kooperatiiv oleks võinud seda lõpmatuseni ehitada.

Paar aastat tagasi viibisin ühel nõupidamisel, kus arutati "Vega" küsimust. Juba siis nägin ma ainsat võimalust "Vega" säilitamiseks — tõsta laev kaldale. See võimalus on ka ainuke, mis nüüd on jäänud. Me pole Eestis esimesed, kes seda tüüpi laeva kaldale tõstavad. Arhangelskis tõsteti "Zapad" ja Sevastopolis "Kropotkin" kaldale ujuvkraana abil. Selleks on tarvis vajalikku sügavust ja akvatooriumi laiust tõstmise ajal. Ujuvkraana pole küll kõige odavam variant. Kui tahetakse "Vega" asetada tulevase Tallinna Merepargi maa-alale, siis vastava sügavusega Kesklinna sadam pole kaugel. Välis- ja transportimine oma tulevase asukoha maad mõõda. Nahhodkas transporti endine hülgepüügikuunar "Koperaator" kilomeetreid linnast välja, et seal restoran avada (viimane

on muidugi sobimatu). Selleks saeti laev pooleks ja veeti kohale autotreilerite abil. 1941. a. saeti ka Eestis rida purjelaevu pooleks (mootorpurjekad "Lembit" ja "Juta"). Pärast sõda õnnestus insener Oskar Lubil, kes need laevad oli projekteerinud, laevad taastada ja sõitma panna.

Minu arvates tuleks selles küsimuses pöörduda Tehnikaülikooli poole või leida kompetentne insener Inseneride Liidu kaudu. Elementaarsed arvutused võimaldavad siin leida parima lahenduse.

Ma ei tea, kui kaugelt on jõudnud idee Tehnikamuuseumi loomisest endises Vesilennukite angaari sadam. Võib-olla on sobiv ka "Vega" selle juurde liita. Mõeldamatu oleks kaldal "Vega" säilitamine lageda taeva all. Odavam tuleks üldkokkuvõttes angaari ehitamine. See annaks taastamiseks ka aega, kuna väheneks laeva puuosade mädanemine. Laeva taastamiseks tuleks luua mingi väikeettevõtte (artell). Suure laevatehase ettevõtmisel läheks see töö miljonid maksuma. Laeva võiks külastajatele avada ka kohe, sest puulaeva remont ise juba tasub tänapäeval vaatamist. Minu arvates sobiks "Vegal" ekspositsiooniks kõige enam Eesti purjelaevade ajastu teema. Purjespordiga on "Vegal" vähe ühist. Ei saa meretööd samastada spordiga.

Loodan, et väljendasin oma riidadega nende tuhandete meremeeste mõtet, kes said oma esimese merepraktika "Vegal". Mind nende hulgas ei olnud, kuid minu nägemus asjast on selline.

Arvi Nordmann



Pärnakatel oli uudistada nii võõraid laevu kui mõökadega ohvitseri. Parempoolne on Veljo Pärli.



Lilian Vatter selgitas, et nende hooleks on hankida laevadele toiduaineid, mida tellitakse — puu- ja juurviljad, liha, leib-sai hangitakse kauplustest, turult ja mujalt, kust saada. Poes endas aga müüakse tunduvalt odavamat alkoholi kui mujal, kus tolli- ja aktsiisimaks juures. Kohv pole küll odavam, aga sigaretid siiski on. Valik on küll parasjagu väike, aga kui on mingi kindel soov, otsitakse nõutud kaup välja. Kui ei leita, pakutakse muud asemele. Laevamehed käituvad väga soliidset ega olevat ülearu nõudlikud.

Keskel võtsid rootslasi vastu kuperjanovlased. Pärilik oli, et muidu siledate noormeeste seljas nii kehvast materjalist ja kergesti kortsuv vormirõivas on. Eriti rootslaste villaste taustal.

Need, kes vara hommikul merel rootslasi esimestena vastu võtsid, piirivalvelaev "101" ja lootsikaater "EVA-005", olid hoopis kai nurga taga varjus ja puhkasid. Maal olid teised vastuvõtjad, välis- ja kaitseministeerium. Ning muidugi värske sadamaomanik Pärnu linnavalitsus.

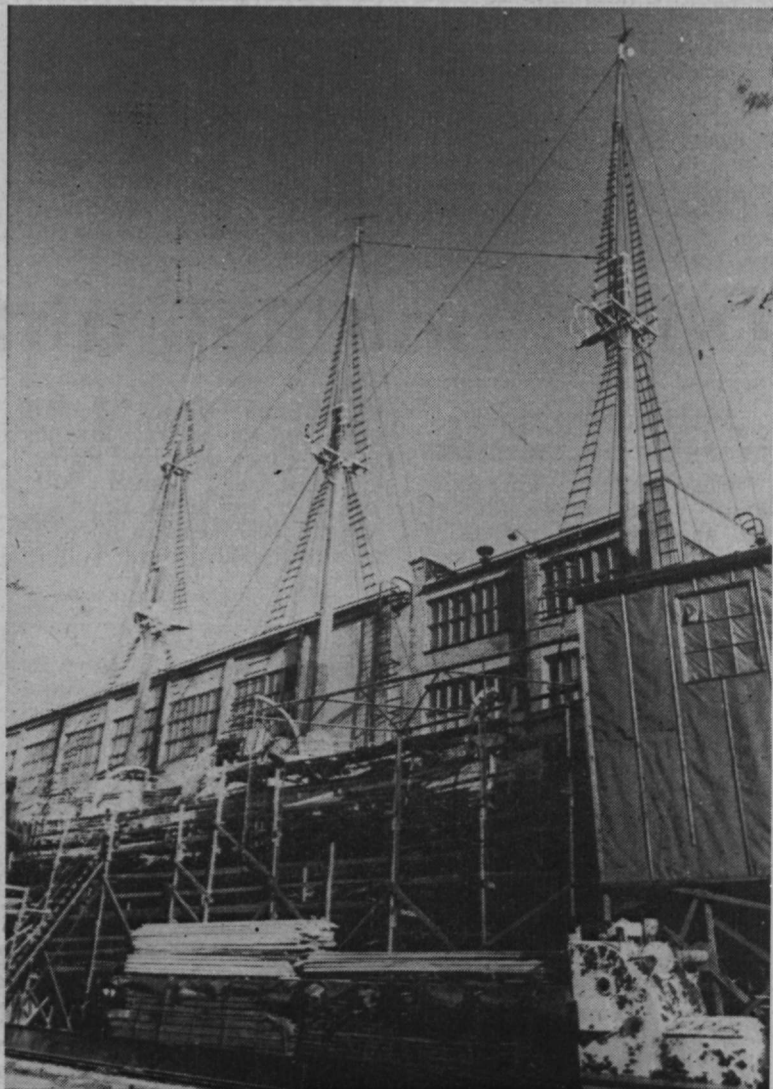
Madli Vitismann



Paremale jäi ehitav Pärnu sadam, vasakule shipchandleri poeke.



Isi Trapido foto



Katajanokkal, vanas mere-meeste- ja sadamapaigas on Soome Meresõiduvälitsuse Meremõõtmisamet, kus pääl-likkõnõ on 1975. aastast ametis kapten **Seppo Laurell**. Kapten Laurell on jää-lõhkujate alal asjatundja, ta on neist kirjutanud artikleid ja raamatuid, joonistanud plaane ning maalinudki. Soome legendi, jäälõhkuja "Tarmo" ennistamise eest on ta aastaid seisnud, selle remondi ajaks Kotkas oli Sep-po Laurell järelevalvenõuko-gu eesotsas.

Alustasime päris algu-sest. 1902. aastal tegi Soome lootsiteenistuse ülem Nikolai Sjöman ettepaneku uue riigi-jäämurdja ehitamiseks, sest 1890. a. Rootsis ehitatud "Murtaja" ning 1898. a. Ing-lismaal ehitatud "Sampo" ei tulnud enam toime. 1906. heakskiidu saanud plaan esitati mitmele laevaehitus-tehasele ettepanekute tege-miseks. Töö otsustati anda inglise "Armstrong, Whitworth & Co-le", samas oli ehitatud "Sampo" ja kuulus vene jäämurdja "Jermak". Leping kirjutati alla 15. veebruaril 1907 ja alus anti telli-jaile üle 17. detsembril 1907. Uue laeva pikkus oli 67,1 m, laius 14,3 m, süvis 6,1 m. Masinate võimsust arvestati kokku 3850 hj, võõrimasinal 1450 ja ahtrimasinal 2400 hj. Tollase kombe kohaselt oli "Tarmo" varustatud ka purjedega, mis alles 1930. aastatel luugikateteks ära kasutati. "Tarmot" oli vastu võtma sõitnud *kaugest Soomest* meeskond, kuhu kuulus 41 meest. Rollis olevad sukeldujad (tuukrid) tegid ka puusepatõid. 30. detsembril 1907 oli kompassikontroll ja samal päeval alustati tee-konda Tyne'i mõõda alla Soome Suurvürstkonna vetesse. 3. jaanuaril 1908 oldi Han-kos. Esimene tõeline töö oli "Suomen Höyrylaiva OY" laeva "Virgo" Hankost väljaaitamine 27. veebruaril. Kuigi talv oli küllaltki pehme, tuli "Tarmol" veel mais minna põhja abiks jõesuudmete va-bastamisel, kus ta Raahe lähedal kinni jooksis. Seega oli "Tarmo" esimese takistusena oma põhiülesande — talvise meresõidu toetamine — täit-misel põrganud takistustele — süüks 1850. aastatest pä-rit merekaartide ebatäpslik-kus.

"Tarmo" suviseks peatus-paigaks oli Helsinki, talviti töötas ta põhiliselt Soome la-hel. Esimestel aastatel arves-tati läbisõiduks 2500—3500

Jäämurdja "Tarmo" lugu



Kapten Seppo Laurell.

merepenikoormat talve jook-sul. Abistavaid laevu kogun-es 200—300 ringis, pukseeri-da tuli 50—70. Kahte vahti jagatud meeskonnaliikmeile jagus tööd küllaga. Töötingi-mustest enne Esimest maail-masõda annab ehk ettekuju-tust töik, et sild oli lahtine, seal tuli vahisreisjal taluda lumetuisku ja külma tuult vastu nägu, hoolimata sel-lest, et ametirõivaks oli ette nähtud kasukas. Jäämurdjäl töötamine nõudis tõelist ametioskust, sest tegutseda tuli rasketes tingimustes ning ette võis tulla ootama-tuid olukordi.

Allpool tekkis pidi kütja vahis ligi 3 tonni sütt kateldes-se kühveldama, sest jäas töötades vajas "Tarmo" ligi 15 tonni kütust ööpäevas. Kolmes köögis nägi vaeva neli majanduspoole esinda-jat, enamasti naised, kes val-mistasid toitu nii salongis söövale kaptenile, messis einestavale juhtkonnale kui ka sootuks spartalikesmas tingimustes olnud meeskon-naliikmeile. Tavalisemad lae-vatoidud olid hernerokk, kartulid ja koorekaste, liha-ja kalasupid ja lugematu arv raiemetoite. Hooaeg lõppes ta-valiselt mais, kui enamik meeskonnast maha maksti. Vähesed allesjäänud said hakkama laeva uueks hoo-ajaks valmisadmisega.

Rahulikamad algusaastad hakkasid muutuma juba 1912. aastast, kui Soome lootsitalituse etteotsa määra-

ti vene ohvitserid. Kui puh-kes Esimene maailmasõda, läks "Tarmo" nagu teisedki jäälõhkujad Venemaa Läänem-erelaevastiku koosseisu. Nii Esimese kui ka Teise maailmasõja ajal on tal tul-nud sõjakust üles näidata. Kui 1917. a. 6. detsembril Soome iseseisvaks kuulutati, ei saanud ta sugugi oma laevu tagasi. Mitmed neist tuli tagasi kaaperdada. "Sampo" saadi Porist Rootsi, "Tarmo" saatus anti endisele mere-väeleitnandile Yrjö Roosile lahendada. Laeval olnud venelaste valvemeeskonna leit-nandi Nikolai Telegini vale-päevakäsu abil saadi laev Soome lahele ning 3. märtsil 1918. a. võttis ta kursi Tallinnale. Aegna lähedal kuu-lutas Yrjö Roos laeva Soome riigi omaks ning heisati ise-seisva Soome lõvilipp. Saks-laste hõivatud Tallinnas ära-tas "Tarmo" tulek suurt tä-helepanu. Sakslased lasksid laeval olnud venelased jalgsi üle Soome lahe tagasi Hel-sinkisse, "Tarmo" jäi Tallin-na. Nikolai Telegin sai tasuks tehtu eest Soome kodakond-suse. 1918. aasta lihavõtte teisel pühäl pidas "Tarmo" Suursaare lähedal esimese iseseisva Soome lippu kan-va laevana pool-naljatomasi esimeseks merelahinguks ni-metatava tulevahetuse vene jäälõhkujaga "Jermak". 1918.—1919. a. tõi "Tarmo" Tallinna Soome vabatahtlik-ke, kes võtsid osa Vabadus-sõjast. Pärast Tallinnast Loviisa-brigaadi arvamist koos jäämurdjaga "Volõõnets" (e. "Suur Tõll") kaotas "Tarmo" lipulaeva staatuse, see läks ümbernimetatud "Wäina-mõisele". ("Suur Tõll" tuli Eestisse tagasi 1922. a.)

Kahe maailmasõja vahel tegi "Tarmo" rahulikku tööd, Talvesõja puhkedes 30. no-vembril 1939. a. oli ta Turus. Sai pardale suurtükid, värvi-ti kaitsevärvi ning moondati kuuskedega. 1940. aastal saadeti laev Kotkasse, jaanuaris oli samas piirkonnas liikvel vana vastane "Jer-mak". Must päev oli 18. jaanuaril 1940, kui "Tarmo" jäi Kotkas tugeva tule alla — algul mereilt tulles ja hiljem Kotkas sõekai ääres, mistõ-ttu meeskonnaliikmed said kannatada. Kaunissaare suunast tulnud lennukilt heidetud pommidest kukkus üks paarkümmend meetrit

võõrist ettepoole, teine tabas võõriosa ja purustas ankrud, kolmas kukkus silla ees va-semale ja läbis enne plahva-tamist teki. Aga 9. veebruaril oli "Tarmo" võimeline omal jõul Helsingisse minema, märtsis juba tööd tegema. Jätkusõja ajal, 1941. a. tal-vel tuli tal abistada 177 alust, neist 97 pukseerida. Pärast sõda pääses "Tarmo" "Jääkarhu" ja "Voima" saa-tusest — loovutamist Nõu-kogude Liidule. 1950—1951 tehti suuri muudatusi ja ehi-tati tublisti ümber, näiteks viidi laev üle vedelküttele. 1968. a. otsustati ta säilitada muuseumilaevana ning ta oli viimast korda käigus 1970. aasta külmal talvel.

Kuidas "Tarmost" sai muuseumilaev?

29. mail oli "Tarmo" pidu-lik ankrussejätmine Hylkysaare vana lootsijaama hoone lähedal, kus pidi välja kujundatama Soome mere-muuseum. Kuigi järgmisel talvel tuli veel tööd teha, jäi esialgu põhiliseks ootamine. Sest raha ei jätkunud, *Me-renkukuhallitus* andis niipalju, et laev püsiks vee peal. 1984. aastal hakkasid *Me-renkukuhallitus* ja *Soome Mereajaloo Ühing* laevale rohkem tähelepanu tõmba-ma, näiteks korraldati nn. *Tarmo tantsuõhtuid*, mis tekitasid elavat huvi laeva ja selle probleemide lahenda-mise vastu. Aga liialt vähe selleks, et küllalt raha sisse tuua. 1990. a. novembris ot-sustati välitsuse tasemel

anda hädaabitööde korras tehtavate tööde jaoks 2 mil-jonit marka, kogu tööks vaja-lik 10 miljonit saadi 1991—1992.

Millised olid "Tarmo" taastamise põhimõtted?

1991. a. Turus toimunud vanade laevade saatuse vaa-gimise seminaril oli kuulda üsna erinevaid seisukohti.

Ühiste seisukohtade välja-töötamine ei tulnud hõlpsasti. See töö oli ju ainulaadne, konserveerimiseks puudus läbiproovitud meetodika, jne. jne. 1990. a., kui "Tar-mo" oli pukseeritud Kotkas-se, nimetas välitsus järele-valvenõukogu (mille esimees oli Seppo Laurell). Põhimõt-teks oli laeva säilitamine sel-lisel kujul, nagu ta oli pärast aktiivse tegevuse lõpetamist. Niinimetatud algsel kujul taastamine oleks tähenda-nud rekonstruktsiooni, mis poleks olnud ajalooline ning oleks tähendanud aegade jooksul kumuleerunud info minemaviskamist. Aga paremini on sellest kirjutanud Ulla Klemelä ja Tiina Mertanen Soome Meremuuseumi aastaülelaates "*Nautica Fennica*".

"Tarmo" lugu jätkub. 1992. aastal oli ta taas avatud rah-vale, teiste külastajate hul-gas olid ka mõned eesti meh-ed, kes Jätkusõja ajal sel laeval teenistuses olid.

Laeva edasise hea käekäi-gu eest peaks hoolt kandma nõukogu, kus on esindatud Meresõiduvälitsus, Muuseumide Amet ning Kotka linn.

Seppo Laurelliga vestles ning värskeimat raamatut "Höyrymurtajien aika" luges **Reet Naber**

"Tarmo" Kotkas, avatud huvilistele.

Jaak Sammeti foto

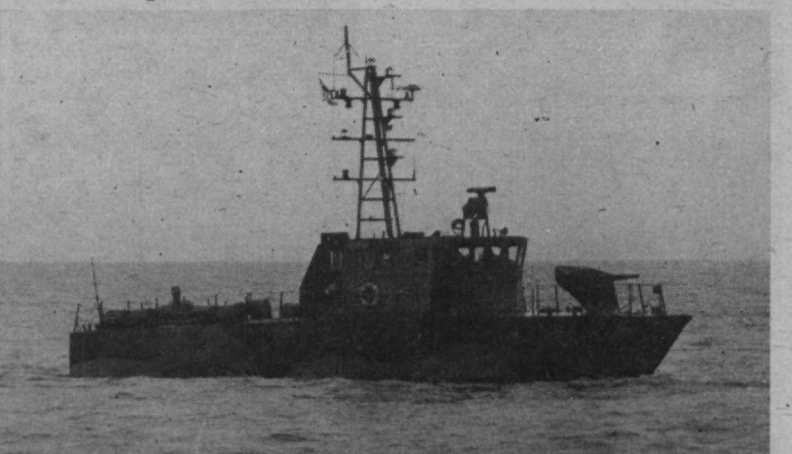


uue reorganiseerimiskava juures olevatki see, et vana, mis juba olemas ja ennast õigustanud, tahetakse lam-mutada hakata.

Rannavalvet on loomuli-kult tarvis, sest loodusreos-tust tuleb koristada, tuleb ka inimesi päästa, tagada laeva-sõidu ohutust, selleks peab aga olema spetsiifiline vasta-va tehnikaga varustatud lae-

vastik, millel jätkuks tööd ka ilma merepiiri valvamiseta. Kui võtta eeskujuks Rootsi rannavalve, jääksime hätta, sest rootslased on küll igati valmis ökokatastroofi likvi-deerima, kuid näiteks kurdi põgenike üle mere smugelda-jatega võitlemisel jäävad nad hätta.

Hans Ulmiste



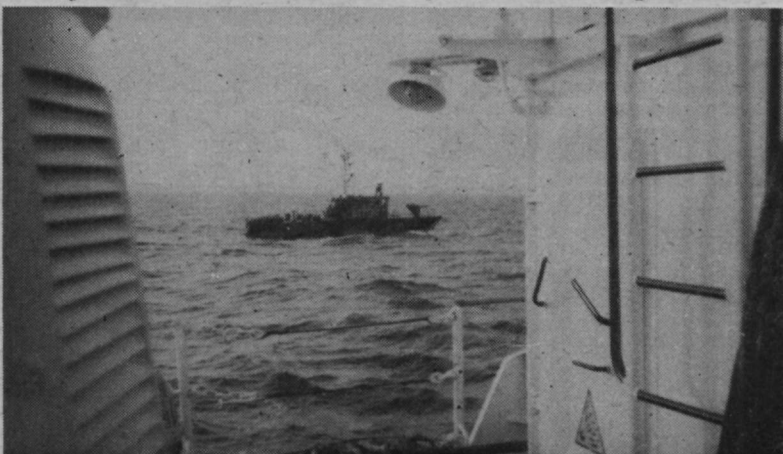
Öövel pooldab ühtset piiri

Piirivalveameti pressikonverentsilt

Piirivalveameti kontsept-siooni põhimõtteks on, et ühe asjaga — antud juhul riigi piiride kaitsega — peab tegelema üks ametkond. Ja omalt poolt on neil välja pak-kuda praegu osaliselt juba töötav skeem. See koosneb esiteks passikontrolli punk-tidest, mille kaudu käib le-gaalne piiriületamine ja nen-devahelisel alal nn. rohelise piiri kordonitest, mis takista-vad illegaalset piiriületamist. Kogu piiri hakkaks tulevikus kontrollima tehnilise jälgimi-se süsteem, mis koosneb ra-daritest ja infrapunases sa-geduses nägemise seadme-test, lisaks patrulliksidi me-repiiril lennukid ja kopterid. Piirivalvelaevad sekkuksid alles siis, kui on vaja kedagi merel kinni pidada, samuti, kui seda vajavad päästetööd, kuna lennuk on võimeline

kontrollima tunni jooksul ala, milleks laeval kuluks seitse-kaheksa tundi. Ka on lennukit palju odavam käi-gus hoida kui laeva. Kogu in-formatsioon laekuks piirival-ve juhtimiskeskusse Tallin-

nas, kus siis otsused kiiresti vastu võetakse ja allüksuste-le edasi antakse. Kuna kõik teenistused tegutsevad üht-ses süsteemis, ei teki tegevuse koordineerimisel mingeid probleeme. Kõige halvem



Rootsis piirivalvet ei ole. Siinseil Hjalmar Marska fotodel valvab Eesti laeva Rootsi vetes rannavalve palvel sõjalaev. Lähemasse kontakti astumata, ainult pildistades. Aga Rootsi sõjalaevad sõidavad välja ka Merepääste koordinatsioonikeskuse kaudu.

Joh. Pitka. Minu mälestused

(Algus "Meremehe" nr. 3)

Kuressaare merekoolis

Küdemee lahe äärest põiki läbi Saaremaa Kuressaarde sõites olin sügavasti mõjutatud neist muljetest, mida sain selle maa ja rahva omapärasusest. Sisemise soojusega vaatlesin seda ikka alles veel musti kuubi kandvat eesti suguharu, kes kõige kauem oma vabadust ja oma maad kaitses, olgugi et selle maa pind on tihedasti kividega kaetud, kus laiad legendikud sagedasti ainult kadakaid kasvatavad, millede noortest kasvudest arvukad lambakarjad kehvale rohule toidulisa leiavad.

Neid mustlamba villast kootud koreid pikki kuubi, mida muinasajal kõik eesti suguharud olivat kandnud, millede tõttu (Prof. dr. Kruse järgi) muinaseestlasi *Melanchkaenorum magna nationis* oli nimetatud (see tähendab: mustakuubede suurrühmaks).

/.../ Saaremaa naistel olid need kuued eriti kenasti keskelt kokku volditud ja nad kandsid neid eest avatult, nii et nende vähe allapoole põlvi ulatuvad vikerkaare värvidest püstjoones koostatud triibulised korralikult volditud seelikud ja kõrged üle põlvede ulatuvad helekollase- ja punasevärvilised sukad vabalt nähtaval olid. Jalakatteks olid neil omapärase kingad ja peakatteks mitmevormilised ja kirjuvärvilised kübarad. Nende omapärane riietus ja sihvakas kehavorm ning sirge uhke kõnnak andis neist sõjameheliku mulje, meenutades sõti sõdureid.

Erilist tähelepanu äratas nähtus, et naised kündsid, ja adra asemel erilise "konksuga", mis rohkem tuhnis maad kui vagu ajas. Sellest riistapuust hoidis kündja

ühe käega kinni ja teise käega juhtis väikest kärmast hobust.

Imestunud küsisin oma noorelt küündimehelt, et miks naised künnavad, ja miks mitte atra ega sahka ei tarvita. Noormees vastas niisama imestunult minu küsimusele: "See'p see naiste töö ongi!" Siis seletas, et meestel polevat aega põlluga jännata, sest nemad käivad raha teenimas merel ja "suurel maal", ja et ei atra ega sahka saavat nii kivisel maal tarvita.

Veel rohkem olin imestunud, kui minu küsimusele, kui kaua ta merel sõitnud, noormees hooletult vastas: "Mina ep hooli meresõidust", ja juurde lisan, et ta juba kaks suve olevat käinud "suurel maal" kraavi kaevamas. Mererannal sündinud ja üles kasvanud, iga päev laevad lahel ja merel näha, ja tugev terane poiss "ep hooli meresõidust" — läheb "suurele maale" kraavi kaevama — täieline mõistatus! /.../

Nobe väike hobune ja sile tee päästsid mu rutem selle "Gordioni sõlme" harutamiseks kui oskasin oodata. Kärrinal veeres kaks ratast vana Kuressaare kivisel tänaval ja varsti peatus küündimees ühe kõrtsi ees, et hobust puhata, aitas mu meremehekasti ja -koti kõrtsituppa, võttis tänades vastu kokkulepitud 1 rubla 20 kopikat ja läks oma hobuse juurde, kuna minule ainuke kõrtsi külaline, eht Tarass Bulba välimusega lihunik lähenes ja ilma minult küsimata mõistis, et ma "suurelt maalt" tulen, merekooli lähen ja tingimata korterit vajan, mida ta valmis oli mulle juhatama kahe pudeli õlle eest. Saanud tasu ette kätte, haaras ta oma laiade õlale mu kasti ja kaenla alla koti ning pikal kõikuval sammul algas teekond, mis lõpes linna serval karjamaa

ääres väikese kahekordse maja ees. Seal käskis ta mind julgesti ukse avada ja endale järele tulla. Peagi olime nagisevat ja kahtlaselt praksuvat treppi mööda üles jõudnud ja ühes väikeses toakeses istet võtnud. Väheste ootamise järele ilmus üles kõhetu ja lahke majaperenaine, kellele mind teejuht tutvustas kui "suurelt maalt" tulnud merekooli õpilast. Küsitud korteri- ja söögiraha paistis mulle odav, ja ilma pikema jututa leppisime kokku. Tuba oli väike ja madal nagu kajut, kuid puhas ja vaikne, mis mulle eriti meeldis. Alles kolmandal päeval sain kuulda, et mu teejuht oli selle maja peremees ja majaperenaine tema abikaasa. Ta ise oli isa poolt väikevenelane, sellest siis see Tarass Bulba välimus.

Ma jõudsin kohale mõni päev enne kooli algust, kuid läksin siiski järgmisel päeval Merekooli majasse, kust leidsin Merekooli juhataja kaugsoidukapteni Juhani Prinzi, kes parajasti kooli avamise eeltöid tegi. Ta võttis mind lahkesti vastu tugevas saarlase keelemurrakus, kus sagedasti vilksatasid liivi keele sõnad ja laused.

Saarlaste keelemurre tundus mulle tugevasti lahku minevana virurandlaste keelemurdest. Peale selle kõneleb virurandlane pikkamisi, nagu kangutades lahti oma mõtteid, ja selle juures on tema ilme sügavtõsine isegi siis, kui ta nalja viskab, mis on isegi väga sagedane. Saarlane kõneleb sellevastu elavalt ja kiiresti, tema kõne otseselt voolab ja sädeleb naljadest nagu lainest laiaili paisatud veepiisad päikese käes. Liiga sage sidesõnade *ning, kui, ep* tarvitamine andis saarlaste murdele erilise värvingu, ja paljud nende muredõnad nagu *käde käte, oete ja koost* voodi ja lusika

asemel sundisid teraselt tähele panema, et nende kõnelust mõista.

Kapten Prinzi kõnest oli alguses kaunis raske aru saada, aga kaua see ei kestnud, varsti harjusime teda ja tema meid mõistma. Rahvuselt oli Prinz üks neist vähestest liivlastest, kes järele jäänud liivi rahvast, kes sakslaste ristisõja eel valdas Põhja-Kura ranna ja maa-ala Jelgavast Kukenoisini ja Kukenoisist peaaegu otsesihhi põhja poole üle Asti järve kuni Pärnu jõeni Torist saadik. Nüüd asub selle vana rahva otseid järeltulijaid, kes on oma algupära alal hoidnud, veel ainult mõni tuhat 12 külas Irbeni väina ääres Kura põhjarannal. Oma sulamisega lätlaste hulka pole liivlaste mitte ükski läti keelt tugevasti mõjutanud, vaid nende järeltulijad on lätlaste seas meresõitjate kangelasmele alles hoidnud; vanade liivi meremeeste järeltulijatele eneste seas võlgnevad lätlased oma merenduse edukuse. Liivi meremeeste vahvusest laulsid Saare ja Hiiumaa meremehed veel sel ajal suure vaimustusega, kui ma Saare- ja Hiiumaal tegelesin:

Kaugel Kura Põhjaranna möllas tuule vägevus; julge kapten laeva lael valmistas end mereteel. Kapten hüüab, ankur tõuseb, läbi lainte lendab laev... Edasi kirjeldatakse laeva-sõidu sihti:

Rauarikka Rootsimaale, ilusasse Inglismaale... Kuid jõudnud ümber Tooma nina ja läbi Irbeni väina, hukkus julge kapten kogu oma meeskonna ja laevaga.

Ei nende haudu keegi leia... Marud matuselaulu neil laulvad, lained kannikesi neil kandvad.

Kapten Prinz oli noorelt

alates palju sõitnud suurematel purilaevadel, ja kaua aega kaptenina, olles kuulus oma julguse poolest.

Kõneldi temast, et kui ta oli Läti laevaseltsi "Austra" kaptenina sõitnud, siis oli ta kord Vahemere Alzeeria ranniku läheduses sattunud tuvega maru kätte. Et hädalohtlikust rannalähedusest pääseda, pidanud ta niikaua marspurjed ja rehvitid kahvelpurjed juures, kuni uus ülemine marsraa suure rõhümise all murdunud.

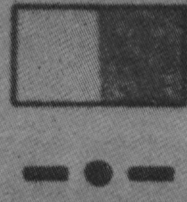
Kui meie kord õppetundide vaheajal tema ümber kogunesime ja palusime meile selles loost kõnelda, siis lausus ta pikkamisi ja mõttes, rohkem iseenesele kui meile: "Jah, see oli tõesti raske seisukord... Põhjamaru tuli peale. Kui purjetasime Alzeeria ranniku lähedal... ainuke pääsemise võimalus oli, et purje juures hoida ja selle tõttu enne lainete suurenemist rannast eemale pääseda... no küll oli siis laeval elukiirus!" Seda üteldes värises vana meremehe lõuahabe — mõistsime, et ta neid hetki uuesti läbi elas.

Kui olin härra Prinzi enast tutvustanud ja sõidutunnistused ette näidanud, registreeris ta mind selleks semestriks kooli ja palus aidata õppematerjale korraldada. Ta oli ennast hoolega merekooli juhatajaks ette valmistanud ja Saksa ning Inglise merekoolide süsteemidega ja õppevahenditega tutvunud. See oli talle seda enam tarviline, et Riia merekooli juhataja, upsakas ja kade sakslane, temale küll tunde anda lubanud, raha ettegi võtnud, kuid tundide andmisega viivitanud ja tähtsamad õppeained oma saladuseks pidanud.

(Järgneb)

MERLE

K
Kilo



kalurikolhoos, *collectiv fishing farm*, kalandusliku põhitootmisega nõuk. kollektiivmajand. NSV Liidus rajati esimesed k-d 1927 (põhil. 1929-33) tootmisvahendite ühistamise teel, Eestis enamasti 1949 *kaluriühistute ja -artellide reorganiseerimiskorraldusest lähtudes. K-dele anti tasuta kasutamiseks maa ning kalakaitseorganite kaudu rannalähedased püügipiirkonnad. K-i juhtis üld- (volinike) koosseis valitud juhatus. Eestis oli k-de üldarv suurim 1949. a. lõpul — 111 (1970 — 25 ja a-st 1976 8, 1 Peipsil). K-de algaastail oli ainsaks kalanduslikuks tootmisharuks *kalapüük, nüüdisajal on põhitootmisel veel suure tähtsusega *kalatöötlemine, arendatakse ka *kalakasvatust. Eesti tõõnduslikku kalapüüki Läänemere korraldavad pms. k-d. 4 k-i (**Hiiuma Kalur, **Saare Kalur, **Pärnu Kalur ja **Majak) püügi-laevad töötavad Atlandil, andes k-de 135 000-tonnisest üldsaagist 46% (1985). Kalakonservide tootavad Eesti k-d

üldkoguselt enam kui rkl. kalandusettevõteted. K-de töötajate arv oli 1.1 1986 19 081, neist laevadel 3432. K-de kaubatoodangu väärtus 1985 oli 229,5 mln. rbl., puhastulul 44,6 mln., keskm. töötasu kalamajandusharudes 356 rbl. kuus, rentaablus 26,1%. K-de reorganiseerimist alustati 1990. a.

kalur, kütseala, mille põhisissetulek saadakse kalapüügist. Vanimaid elukutseid maailmas, sai alguse siisevetel, kuid tehn. vahendite arenguga jõudis meredele ja ookeanidele. Eestis oli k-töö saj-eid ühitatud põllumaj. tootmisega. Vähesel arvul oli kutselisi k-eid keskaegsete linnade, kloostrite ja mõisate teenistuses. Püsiv kutseliste k-te kiht Eesti mererannikul tekkis 19. saj. seoses turusidemete laienemisega. Eesti Vabariigis (nt. 1922) oli mererek-eid 7019 ja siisevetel 8606 (nii põhi- kui kõrvaltööna). Nüüdisajal on k-itöö tehnikat, mistõttu k-te enamiku moodustavad *kalalaevastiku meremehed.

Kokku on Eestis k-eid u. 8500 (1987), neist üle 7500 töötab laevadel, ülejäänud paatidega rannalähedasel püügil või siisevetel. Rannakite arvu mitmekordset vähenemist kolhoosiperioodil tingis oluliselt rannaalade satumine piiritsoonile, *kalarandade likvideerimine, ebaõige kalanduspoliitika.

kaluriühistu, ka -ühistus, -selts, kutseliste kalurite ühistegevuseks loodud vabatahtlik org. Tegutses põhikirja alusel ja valitava juhatusel. Esimesed k-d loodi Eestis 20. saj. algul, tegevus piirdus põhil. tarbimiskooperatsiooniga (nt. Vergi Kalurite Ühistu, 1905; Pärisepa Kalurite Selts ja Kolga-Leesi Kalurite Kaubatarvitajate Ühisus, 1907). Neist laiemat tegevust arendas Pärnu kalurite selts *Jahta". Eesti Vabariigis olid k-d kalurite ühistegevuse põhivormiks (1938 oli neid 63, kuid erineva tegevusaktiivsusega). Ka Nõuk. Eestis olid k-d esialgu levinumaks kooperatsioonivormiks, hõlmates juunis 1941 neli kor-

da enam kalureid kui artellid. Sõjajärgseil a-il andsid k-d põhiosa Eesti kalasaagist. 1945 tegutses 66 k-t 4950 kaluriga, neist suurimad "Jahta", Muhu ja Kolga-Leesi k-d. 1946 läksid k-d üle uuele põhikirjale, mis tootmisvahendite eraomandi kõrval fikseeris ka kooperatiivse omandivormi ning töö organiseerimise vormina brigadi. K-d likvideeriti Eestis põhil. 1949, seoses kolhooside moodustamisega (viimased 1951), alustati uuesti loomist 1990.

kammeljas, k i v i - k a m m e l j a s (*Scopthalmus maximus*), turbot, Euroopa rannikumere kala lestaliste seltsist; kasvab kuni 1 m (Läänemeres 40 cm) pikkuseks ja hrl. 2-3 kg raskuseks. Ketasja keha kollakas- või punakashall ülalpool on kaetud luukõrrekestega. K. toitub kaladest ja bentosest. Maitsva lihaga hinnaline tõõnduskala. Eesti rannikuvetes vähearvukas.

kamikaze (-dze) (jaap. "jumalik tuul"), II maailmasõjas (1944-45) Jaapani eriuksuse lennuk, mis lõhkeainelasti või pommidega pikeeris vaenlase laevale, tekitades plahvatuse. Enamasti nimetati k-ks ka selle lennuki pilooti, kes ise plahvatusele hukkus. Nimetus on tulnud 1274 (või 1281) mõl lanud orkaanilt, mis hävitas Jaapanisse tunginud mon-

golite laevastiku. Vrd. kaiten.

kandevõime, *cargo deadweight, cargo carrying capacity*, *laeva eksploatatsiooniomadus, lasti mass (tonnides), mille veoks laev on arvestatud. Eristatakse *t ä i e l i k k u k - t* (*dedveit) ja *p u h a s t e h k k a s u l i k k u k - t* (lasti, reisirajate ja pagasimaa *vabapardamargini 100% kütuse, vee jm. varudega lastitud laeval). Kasulikku k-t saab suurendada reisik võetavate varude vähendamise arvel.

Kap Hoorn, H o o r n i n e e m, L-Am. lõunapoolsem neem, Tulemaa saarestikku kuuluval Hoorni saarel (hispl. *Cabo de Hornos*); 55°59' N, 67°16' W. Nimet. hollandi meresõitja W. C. Schouteni (1580-1625; avastas neeme 1616) kodulinna järgi. Ägeda murlainetuse, kiirete hoovuste, tugevate edelatormide ning halva nähtavuse tõttu oli purjetamine ümber 150 m kõrguse kaljuneeme ohtlik ja vaevaline. Hoste saare lõunaosas paiknevat Hardy neeme (31 miili K. H-ist WNW) nimet. meresõitjate seas Vale-K. H-iks, sest seda peeti kaua Tulemaa saarestiku lõunatiipuks. Teadaolevatel andmetel purjetas esimese Eestist pärit laevana ümber K. H-i Atlandilt Vaiksesse ookeani 1854 parklaev "Hioma" (384 brt). Vt. ka kaphoorn.

(Järgneb)

Merehariduse omandamise võimalustest Eestis

24. aprillil oli Eesti Merehariduskeskuses lahtiste uste päev. Kokkutulnud ligi 30 huvilisele estnes avasõnaga prorektor Valdur Aret, meenutades merehariduse andmise ajalugu. Rein Loodla, Helgi Pärn ja Elvo Admann tutvustasid vastavalt laevajuhtimise, hüdrograafia, sadamainseneri, kalandus- ja mehaanikaerialasid. Lähemaks tutvustamiseks oli mõeldud buklett. Sealtsaame teada, et Eesti Merehariduskeskuse ülesandeks on koolitada Eesti Vabariigile vajalike merenduserialade spetsialiste. 1993. aastal on võimalik saada haridust 9 õppeliinis.

Tüürimees on kõige vana mereameti esindaja, pikade meresõiduajaloo aastate jooksul pole tüürimehe põhiline kohustus — lasti ja reisijateveo ohutu toimetamine ühest sadamast teise — muutunud. Tüürimeeste õppeliini lõpetajad saavad vahitüürimehe diplomi, mis on esimene laevaohvitseri diplom ja mis annab selle omanikule õiguse töötada tüürimehena kõigil merelaevadel.

Laevamehaanik peavad olema põhjalikud teadmised tehnilises mehaanikas, sise- põlemismasinat teoorias, tüvegusõpetuses, elektrotehnikas jne. Lõpetamisel antakse vahimehaaniku diplom,

mis lubab sõita piiranguteta kõigil laevadel.

Insener-hüdrograaf peab omama vajalikke teadmisi loodus-, inseneri- ja humanitaarteadustes, olema laia profiiliga asjatundja.

Sadamainseneri vajalike teadmiste hulka kuuluvad sadama- ja vesiehituste, töte- ja transpordimasinate ehituse ning hoolduse tundmine, ka sadama majandamine.

Hüdrometeoroloogia põhiülesandeks on loetud ilma kujundavate protsesside tundmaõppimine ning ilma sihipärane mõjutamine. Need küsimused on meresõidus eriti olulised.

Kalapüügiinsener-konsulent peaks oskama töötada kalapüügil nii ranna- kui ka ookeaniveses, tundma kalatöötlemist ja kalakasvatust ning vastavat tehnikat, keskkonnakaitsealuseid, samuti seadusandlust.

Kalandusinsener-tehnoloog peaks saama ettevalmistuse, nii et sobiks töötama kalatöötlemisettevõtetes ja laevadel insener-tehnoloogina, laboratooriumides insener-keemikuna, mikrobioloogina, eksperdina, kvaliteedi kontrolli inspektorina laborites, kalakasvatustes.

Kalatööstuse tehnoloogiliste seadmete metoodik saab teadmisi ja oskusi sead-

mete eksploatatsiooni ja remondi korraldajana ning uue tehnika ja tehnoloogia evitajana, aga ka tootmise korraldajana või tehnoloogiate täiustajana.

Külmutusmehaanik saab teadmisi ja oskusi töökülmutusseadmetega kauba-, reisi-, kalalaevadel, kalaettevõtetes ja külmhoonetes, tundma õpitakse ka õhukonditsioneerimisseadmeid.

1993. aasta vastuvõtutingimustes on öeldud, et vastu võetakse kuni 35- aastaseid keskharidusega Eesti Vabariigi alalisi elanikke, kokku 165 kadetti. Sooritada tuleb järgmised sisseastumiseksamid:

* matemaatika (kirjalik)

* üldhariduslik test

Teadmisi hinnatakse kümnepallisüsteemis, keskkooli medaliga lõpetanud sisseastumiseksamid ei soorita.

Sisseastumiseksamid toimuvad 2.-6. augustil, korraldatakse ka tasuta ettevalmistuskursused alates 28. juunist. Samast päevast algab ka dokumentide vastuvõtt Tallinnas, Estonia pst. 10 toas 105.

Eesti Merehariduskeskus on sõjaväestatud rezilimiga rakenduslik kõrgkool, kust saab kõrgema erialase hariduse.

Lembit Liimand

Raekojaapl.
12

Laevariistade parandus

VEETEDE VALITSUS

Tallinnas, Vana-Sadama 21.

Telefonid: 427-94 (merekardid ja töötellimised)

27
439-82 (parandustöökoda)
Telegr.: Veete Tallinn

Müüb:

Eesti merekaarte ja tuletornide nimekirju. Parandused kuni müügipäevani. Balti mere jaoks Rootsi ja Soome merekaarte. Parandused nende riikide uemate teadaannete alusel. Paadikompass (80 mm) ühes valgustusseadmega või ilma. Magnetid mitmes suuruses — kompasside kompenseerimiseks. Balti mere jääolude ülevaateid jääteadete ja jääkaartide näol saadetakse jähhoajal sellekohasel tellimisel.

Töökoda:

Proovib ja parandab laevalaternaid ja kompassi.

Seda kõike tegi Veeteede Valitsus 1936. aastal. Praegune Veeteede Amet ei müü, proovi ega paranda, kuid trükib. Näiteks ühe laevafirma turismireise "Eesti Veeteede Ameti Teatajas".

"Eesti Merelaevandus" teatab sügava kurbusega kauaaegse kapteni

Karl-Osvald LEEMETI
15.10.1909 —
19.04.1993

surmast ja avaldab siirast kaastunnet lahkunu omastele.

Mälestame kapten

Karl-Osvald
LEEMETIT

ja avaldame kaastunnet lahkunu omastele.

Eesti Veeteede Amet



TALLINK

inreko
KOMMERTSKESKUS



ESTIMA

Estonian Maritime Agency Ltd.



Eesti Merelaevanduse laevade asukoht
10. mail:

"ELMAR KIVISTIK" — teel Kanadast Bombinosse
"ALEKSANDER ABERG" — Peterburis
"PAUL KERES" — Akabas
"KRISTJAN PALUSALU" — teel Quebecist Odessasse
"GUSTAV SULE" — teel Kaplinnast Porsgrunni
"ALEKSANDER KOLMPERE" — Aabborgis
"EMHAVEN" — teel Limassolist Lääne-Inglismaale
"VILJANDI" — teel Milwaukeeest Kaliningradi
"TALLINNHAVEN" — teel Antwerpenist Mersini
"NARVAHAVEN" — Kaliningradis
"WAALHAVEN" — Antwerpenis
"ANTSILA" — Batas
"KEILA" — Tallinnas
"KUNDA" — teel Tallinnast Conakrysse
"KADRINA" — Lagoses
"PALDISKI" — teel Bandjulist Freetowni
"LOKSA" — teel Ferrolist Boulogne'i
"MAHTRA" — Freetownis
"SOMPA" — teel Calabarist Takoradisse
"KEHRA" — Tallinnas
"AEGVIIDU" — remondis
"KUIVASTU" — Casablanças
"KUUSALU" — Bombays
"PARILA" — teel Abidjanist Tallinna
"RAKKE" — teel Antwerpenist Bandjuli

"VALKLA" — teel Karwarist Porto Magherasse
"TAMSALU" — teel Montevidéost Setubali
"PIHTLA" — teel Koplisl Las Palmasesse
"ORJAKU" — remondis Klaipeidas
"TOOTSI" — teel Iskenderunist Liverpooli
"GRUMANT" — teel Felixstowe'ist Famagustasse
"GULBENE" — Peterburis
"PAIDE" — Tallinnas
"KÖPU" — Ashdodis
"RISTNA" — Iskenderunis
"HELTERMAA" — Kenitras
"ORU" — teel Lääne-Inglismaalt Tallinna
"VAINDLO" — Tripotis
"FRISOHAVEN" — teel Felixstowe'ist Istanbuli
"MUHU" — teel La Pallice'ist Bordeaux'sse
"ABRUKA" — teel Akabast Egiptusesse
"VILSANDI" — teel Koplisl Livornosse
"KAPTEN KONGA" — teel Tallinnast Rotterdami
"KAPTEN VOOLENS" — teel Tallinnast Karlshamni
"MEHAANIK KRULL" — teel Antwerpenist
Helsinkisse
"POOTSMAN KIBUS" — Peterburis
"KESSULAI" — Helsinkis
"VIIRELAI" — Stockholmis
"MANILAI" — teel Antwerpenist Tallinna

"SUURLAI" — Københavnis
"HEINLAI" — Helsinkis
"VIINISTU" — teel Ventspilsist Antwerpeni
"KOLGA" — teel Goole'ist Euroopasse
"PURTSE" — teel Ostendest Tallinna
"VOOSI" — Antwerpenis
"PAKRI" — teel Tallinnast Ventspils
"AMBLA" — teel Bewervijkist Peterburi
"ANGYALFJÖLD" — Tallinnas
"AEGNA" — Muugal
"KABALA" — remondis Loksal
"MOHNI" — Tallinnas
"RAPLA" — Peterburis
"RAUGI" — Riias
"TORMA" — teel Tallinnast Rotterdami
"VIRTUSU" — teel Ventspilsist Rotterdami
"SUURUPI" — Rotterdamis
"OSMUSSAAR" — Ventspils
"OTEPÄÄ" — Ventspils
"TAHKUNA" — Antwerpenis
"SOODLA" — Peterburis
"KLOOGA" — teel Imminghamist Kaliningradi
"GEORG OTS" — remondis Kotkas
"TRANSESTONIA" — Arhusis

Väljaandja
Eesti
Meremeeste Liit
MEREMEES

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

Järgmine number
ilmub
25. mail

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

"Printall"
Tellimuse nr. 1997

Toimetaja
MADLI VITISMANN

EESTI
RAHVUS-
RAAMATUKOOGU