



MEREMEES

W E E W E E E

Ilmub
(vaheaegadega)
alates 1950. aasta
21. juulist

TÄNA KA
"KALAMEES"

Nr. 20 (970) Teisipäev, 8. november 1994

Hind 2,5 krooni

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- Piirivalvest lk. 4
- "Vironiast" lk. 5, 14
- "Estoniast" lk. 6
- KALAMEES lk. 7-10
- Mereturismist lk. 12-13
- Meremuuseumist lk. 14
- Harald Aksberg - 85 lk. 15



27. oktoobril peeti Tallinna merekooli 75. aastapäeva. Lähemalt lk. 2-3.

Isi Trapido foto

Igaüks uurib oma

M/1 "Estonia"

Peamised uurimisvaldkonnad ja vastutuse jaotus komisjoniliikmete vahel

Alljärgnev vastutuspiirkond osutatakse faktide kogumise esitamiseks. Analüüsi ja hinnangu esitamine, mis võib hõlmata suurema osa ettekandest, tehakse vastavalt kokkuleppele hilisemas asjakohases ettekandes.

Käesolev loetelu tugineb ühise uurimiskomisjoni aruteludele ja kokkuleppele esimesel koosolekul Soomes Turkus 29. septembril 1994.

Loetelu seostab riike peamise vastutusega kindlates valdkondades. Teistel ühise uurimiskomisjoni liikmetel on õigus saata vaatelejad töö eri etappidel, mille vastu on erihuvi või kui nad võivad toetada väärtusliku informatsiooni või asjatundlikkusega.

1. Laevakompanii organisatsioon ja tegevus Tallinnast lähtudes: sisaldab laevapere valiku ja väljaõppe ning pardal olnud vahihvitseride kvalifikatsiooni seisundi. Hõlmab ka lasti planeerimise ja laadimistoimingud.

Eesti

2. Ilmateated ning ilma kohta andmete kogumine ja seostamine. Koostöö teiste riikidega informatsiooni saamiseks.

Eesti

3. Päästetoimingute kirjeldus. See sisaldab kõiki toiminguid päästetsükli kestel, sealhulgas ohvrite kogumist, kohtlemist ja tuvastamist. Hõlmab ka sidet ja hädasignaale.

Soome

4. Kõigi tunnistajate ja teiste osalenud isikute (päästmisel osalenud laevadelt asjassepuutuvate ohvitseride ja meeskonnaliikmete) küsitlemine. Koostöö teiste riikidega nendes asuvate isikute ülekuulamiseks.

Soome

5. Vraki ja dokumentatsiooni otsimine roboti abil foto/videoseadmetega.

Soome

6. Laevakompanii organisatsioon ja tegevus Stockholmist lähtudes. Hõlmab ka lasti planeerimise ja laadimistoimingud.

Rootsi

7. Laevaandmestu, mis sisaldab tehnilised, hüdrostaatilised/hüdrodünaamilised ja eksploatatsioonandmed. See sisaldab erineva rambikujutuse hinnangu/võrdluse ja võimalike õnnetusjuhtumite stsenaariume.

Rootsi

Muud arvesse võetavad asjaolud: Päästetoimingud ja päästmise organiseerimine üldisemalt. Helikopteri päästetoimingud ja ohuliikluse kontroll.

Viimane raadiokõnelus

1. minut

Udusireen.

"Estonia": Europa — Estonia, Silja Europa — Estonia.

"Silja Europa": Estonia, this is Silja Europa replying on channel 16.

"Estonia": Silja Europa.

"Silja Europa": Estonia, this is Silja Europa on channel 16.

2. minut

"Estonia": Silja Europa, Viking, Estonia.

"Silja Europa": Estonia, Estonia.

"Estonia": Mayday, Mayday, Silja Europa, Estonia.

"Silja Europa": Estonia, Silja Europa, are you calling Mayday? Estonia, what's going on? Can you reply?

"Estonia": This is Estonia. Kuka se on siellä? Silja Europa, Estonia.

"Silja Europa": Yes, Estonia, this is Silja Europa.

"Estonia": Hyvää huomenta. Puhutko sä suomea?

"Silja Europa": Joo, puhun suomea.

3. minut

"Estonia": Joo meillä on nyt tässä ongelma, on paha kallistuma oikealle puolelle, uskon että on pari-kolmekymmentä astetta. Voisitko sä tulla apuun ja pyytää myös Viking Line apuun.

"Silja Europa": Joo, Viking Line on tässä perässä ja meni varmaan tieto. Voitko antaa sun position?

"Estonia": Meillä on blackout, emme saa nyt, mä en osaa sanoa sitä.

"Silja Europa": Okey, selvä, ryhdytään toimiin.

"Silja Europa": Silja Europa — Mariella.

"Mariella": Joo Europa, här Mariella. Mariella, här var Estonia 16.

"Silja Europa": Fick du klart för dig var deras position var, är det dem som är här till babord om oss?

"Mariella": Nej, jag fick ingen position av dem, men dem måste nog vara här i närheten, de har tjugo grader styrbords slagsida och blackout.

4. minut

"Silja Europa": Jag tror att de är på våran babords sida här ungefär en 45 grader.

"Mariella": Okey, jag spurrar skepparn just.

"Estonia": Silja Europa — Estonia.

"Silja Europa": Estonia — Silja Europa.

"Estonia": Oletteko tulossa apuun?

"Silja Europa": Joo, kyllä. Voitteko sanoa ihan onko teillä mitään paikka tarkaan.

"Estonia": Ei osaa sanoa, koska meillä on blackout tässä.

"Silja Europa": Joo, te näette meidät kyllä, vai?

"Estonia": Kuulen kyllä joo.

"Silja Europa": Okey, me ruvetaan selvittämään teidän paikkaanne nyt tässä. Pieni hetki. Joo selvä, että me tullaan apuun totta kai, mutta meidän täytyy nyt määritellä teidän paikka.

...: Helsinki-radio, Helsinki-radio, kallar kanal 16. Helsinki.

6. minut

"Silja Europa": Mariella — Silja Europa.

"Mariella": Joo, här var Mariella.

"Silja Europa": Jo, har du fått någon synkontakt till Estonia alls?

"Mariella": Nej.

"Silja Europa": Måste börja försöka hitta den nånstans då lite svårt att säga då när de inte gav någon position.

7. minut

"Estonia": Silja Europa — Estonia.

"Silja Europa": Estonia — Silja Europa.

"Estonia": Ma sanon sulle paikan nyt.

"Silja Europa": Joo, anna tulla.

"Estonia": 58 latituuria, pieni hetki... 22 astetta.

"Silja Europa": Okey 22 astetta, selvä lähdetään sinne.

"Estonia": Elikä siis 59, 58 latituuria ja 22 minuuttia.

"Silja Europa": 59, 22 minuuttia longituudi.

"Estonia": 21.40 idässä.

"Silja Europa": 21.40 itäistä, okey.

"Estonia": Todella pahalta, todella pahalta näyttää nyt tässä kyllä.

"Silja Europa": Joo ja pahalta näyttää. Me ollaan tulossa ja se oli 21.40.

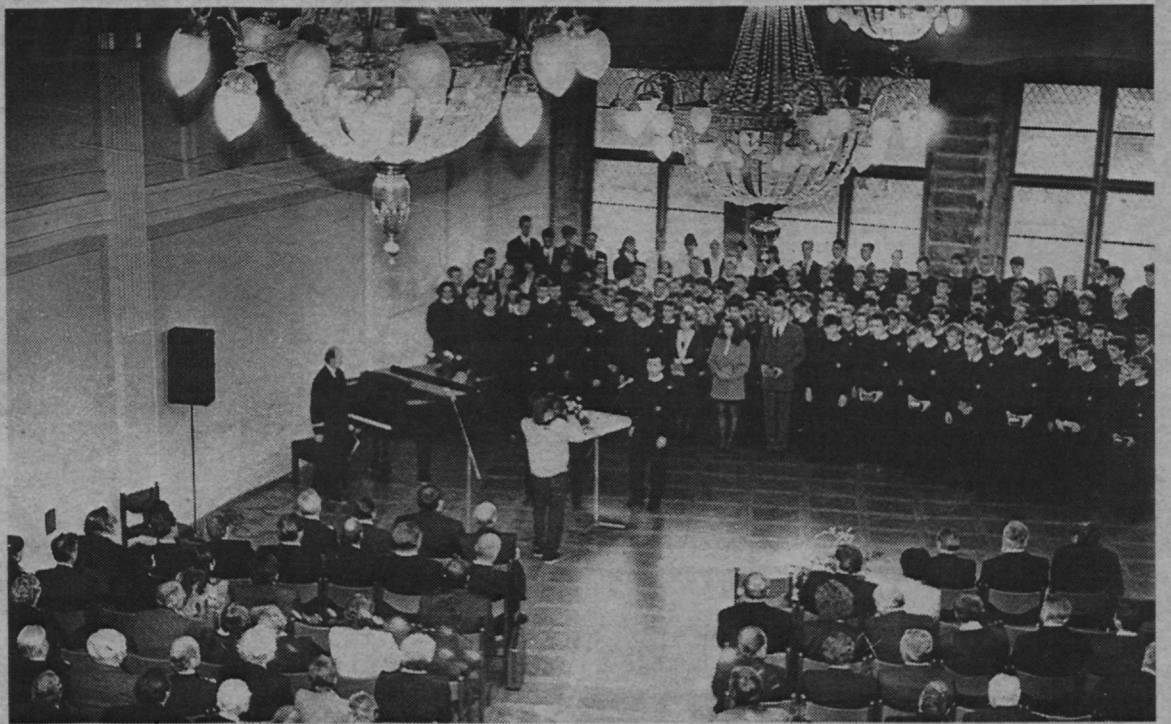
"Estonia": ... sanoit ...

"Silja Europa": 48, okey.

8. minut

Kohin eetris.

Tallinna merekool - 75



27. oktoobril peeti Mustpeade Majas Tallinna merekooli 75. juubelit. Oli vanemate meeste rõõmsat kohtumist ja keskealiste poole aktiivset pealt ära töö juurde minekut, kõigil tegelikult meelepäeva võrra vähem kui

kuu aega tagasi Läänemerele juhtunu.

Noored esmakursuslased, kes mõnekümne minuti pärast kadettidena lahkusid, olid külaliste saabumise ajaks saali ette ritta seatud, mürtsus puhkpillimuusika ja kõrvaltubades võis vaadata asjakohast näitust. Videolt sai näha juubeliks teh-



Kadetid töid saali kooli lipu.



Ei midagi haruldast — neide tuleb järjest rohkem õppima.

tud filmi (kuulda ka, kui pilimehed vahet pidasid), laua peal lehitseda kooli oma kirjastusgrupi välja antud õpematerjale ja letiservalt osta soliidset paksu raamatut pealkirjaga "Kool. Mehed. Meri".

Lipu sissetoomine, kadettitootus, laevakella löögid iga selgelt ja kindlalt kõlanud tööta-koori järel. Nii astusid hiljutised poisid-tüdrukud esimese sammu "ülemaailmesse meremeeste vennaskonda" (Eesti Merehariduskeskuse kantsleri **Eugen Olle** sõnad). Rektor **Valdur Aret** ütles paar head sõna ja andis õpperühmade kaupa kätte õpinguraamatud. Meremeeste pastor **Jaani Jaani** ütles kaasa Saalomoni õpetussõnad tarkuse, õiguse ja õigluse tundmaõppimisest.

Noortelt olid tänusõnad ja ettepanek viia Tallinna reidile pärg kõigi merel hukkunute mälestuseks. Koosolijate püsti seistes viidi pärg välja, noored lahkusid.

Seejärel andis EKE Inseneride Meeskoor **Ants Üleoja** juhtimisel väikese kontserdi: Tümpu, Härma, Tormis, Toi jne. Ka Verdi: ... ja selgib elurõõm.

Väljas oli vihmasest keskpäevast saanud hetketise päikesepaistega pärastlõuna, kui valitsuse nimel sai tervituseks sõna kultuuri- ja haridusminister **Peeter Olesk**. Pärast nii mitut joogilaulu, nagu härra minister ise ütles, kõneles ta merest ja eestlastest. Hää tekst oli, eriti: kes kontrollib merd, see

kontrollib ka vabadust ja Eesti mereharidus on tunduvalt vanem kui Eesti riik. Soovis kõigile vastupidavust ja tervist ning läks järgmisele koosolekule, olümpiapurjespordikeskuse keerulist ole-

vikku ja paremat tulevikku arutama. Täiesti mereline põhjus lahkumiseks.

Seejärel võttis pidupäevakõne ettekandmiseks sõna rektor, tehnikadoktor professor **Valdur Aret**.

Järgnes palju tervitusteede- ja sideministrilt **Andi Meistrilt**, Eesti Veeteede Ameti peadirektorilt **Kalle Pedakult** (meenutas meremeeste luuletajat **Juhan Smuuli**: "Ma vihkan esimest septembritormi..." ja soovis kõigile rahulikkust), Kotka Merekooli rektorilt **Jorma Laaksolt**, Rauma Merekooli juhatajalt **Joukko Haavisolt**, rakenduskõrgkoolide rektorite nõukogu esindajalt **Arvi Altmäelt**, kooli sõbralt ja õppejõult, meremuuseumi direktorilt **Ants Pärnalt**, Riigikaitseakadeemia rektorilt **Eduard Raskalt**, Orissaare keskkooli direktorilt **Malle Männikult** — seal on teatavasti mereklass. Inreko Laeva AS-i nimel esines **Enn Rohula**. Häid sõnu kõlas koolile "Tallinna Sadama", hüdro-meteoroloogia instituudi ja Tallinna Tehnikaülikooli nimel. Ka tõenäoliselt vanim Tallinna merekooliga seotud mees, selle juht aastail 1941—1944, doktorikraadiga kapten **Eduard Kägi** oli Rootsimaalt kohal, kelle sõnum oli: kool pole naljategemine.

Muude hulgas anti sel pärastlõunal üle ka lilleoks mehi merelt ootavatele naistele.

Päeva lõpetas väike püstijala-vastuvõtt Olavi saalis ja võib olla, et ka natuke põhjalikum istumine Mustapeade Maja keldritubades.

Mari Vamba
Isi Trapido fotod

KOOL
75

MEHED
MERI

Juubelipidu lõpeb, sündmuste tulvas läheb meelestki. Ent jutu- ja pildiraamat meenutustega eri aegade õpetajalt ja õppureilt jääb. Lähemalt järgmises lehenumbris.



Õnnitleb meremuuseum: **Ants Pärna**, **Katrin Sepalaan**, **Vello Mäss** ja **Roman Matkiewicz** (pildi autorina).



Vanim osaleja **Eduard Kägi** pojaga.

Rektori kõnest:

Eesti rahvas on tuhandeid aastaid olnud seotud merega, meresõidu ja kalapüügi oskustega; mereromantika, kevadine sillerdav meri kutsub vastupandamatu jõuga, meri on eestlase keha ja hinge kosutamise allikas. Meresõidus tunneb eestlane, et ta on õnnelik, nagu seda on 30.aastail kirjeldanud ameerika kirjanik Ernest Hemingway oma romaanis "To Have and not to Have": "No well-run yacht basin in southern waters is complete without at least two sunburned, salt bleached-headed esthoni-ans, /.../ they will sail to another yacht basin and write another saga. They are happy..."

Mereteede kirjeldused ja meresõidu juhised, mida sai edukalt kasutada merekoolituses, ilmuvad 12.—13. aastajal. Umbes samal ajal loodi teatavasti ka esimesed ülikoolid: Cambridge, Oxford, Sorbonne. Üks esimesi kuulsaid merekoolide organisatoore oli Portugali valitseja poeg Henrik, keda kutsuti Meresõitjaks (dom Henrique o Navegador, 1394—1460).

Läänemere ääres loodi esimene merekool 1619. aastal Taanis. 1626. aastal ilmus Tuge Cristenseni navigatsioonipik. Tüürimeeste väljaõpet alustati 1662. aastal. Riia merekool avati 1805. aastal.

/.../navigatsioonipõetus oli nn. Tallinna arvutuskoolis juba 1715. aastal./.../ Esimese Eesti merekooli asutasid 1864. aastal Heinastes laevaomanikud Veide, Mikhelson, Klein, Grant ja teised. Kooli juhatajaks sai Kristjan Dahl, kes tegi seda tööd 29 aastat. Kooli astujatelt nõuti lugemis-, kirjutamis- ja rehkendusoskust ning meresõidukogemust. Õppeaineiks olid navigatsioon, kompassi ja merekaartide tundmaõppimine.

8. septembril 1919. aastal nimetas haridusminister J. Kartau Tallinna Merekooli juhatajaks endise Riia Merekooli juhataja, vilunud kapteni Wolfgang Russovi. Õppetööd alustati täna 75 aastat tagasi Gustav II Adolfi Poeglaste Gümnaasiumi ruumides 75 õpilasega./.../ Aastail 1920—1940 lõpetas Tallinna Merekooli 971 diplomeeritud meremeest.

27. oktoobril 1936 kinkisid merendusorganisatsioonid koolile esinduslipu, mille õnnistasid piiskoplik vikaar ja ülempreester. Kohal viibisid: haridusminister, merejõudude juhataja, Kaitseliidu mereüksuse ülem, esindajad Laevasõidu ja Merekaubanduse Edendamise Seltsist, Eesti Laevaomanikkude Ühisusest, Eesti Laevajuhataja Seltsist, Eesti Laevamehaanikute Ühingust, Meremeeste Kodust, Kaugsoidukaptenite Ühingust ja paljud teised merendustegelased. See nimistu on õpetlik, sest näitab merehariduse väärtustatust tolleaegses Eesti riigis. Muide, valitsuse tasemel oli reguleeritud merekooli õppepraktika.

Nõukogulikkude mereharidust Eestis iseloomustas ametkondlikkus ja suunatus Eestist väljapoole (üleliiduline vastuvõtt ja lõpetajate

suunamine Eestist välja). Veel 1991. aastal tegutses Eestis neli eri ametkonnale alluvat merekooli. Ent vaatamata NSV Liidu merehariduse grimassidele ei ole õige sellest ajast tänä pölglikult üle vuristada. On ju saalis Eesti meremehed, kes sel ajal said oma merehariduse ning kellel oma elutööd ja eluteed pole sugugi vaja häbeneda.

Alates 1991. aastast, mil



EV valitsus moodustas eri ametkondade vahel killustatud merekoolide baasil Eesti Merehariduskeskuse kui kõrgkooli, on toimunud kardinaalsed sisulised, julgesin väita, et isegi ajaloolised muutused meie merehariduses. Kolme aastaga on paljude institutsioonide ja isikute abiga vene õppekeelega keskeriõppeasutus muutunud kõrgkooliks./.../ Paika on pandud Eesti merehariduse kontseptsioon, välja töötatud uued õppetöö eeskirjad, koostatud kümned tüüpõppekavad, kirjutatud ja arvuteil töödeldud üle saja õppeaine passi ja programmi, üle mindud kursusesüsteemilt ainesüsteemile, loodud kirjastusgrupp. Arendatud on materiaalselt baasi: soetatud on õppelaev, sisustamisel on Lasnamäe koolikompleks, loodud valmendi-keskused, uuendatud ja kolmekordistatud arvutipark, komputriseerimisel on administratiivtöö.

Praegu on Eesti Merehariduskeskus kultuuri- ja haridusministeeriumi haldusalas tegutsev rakenduslik sõjaväestatud kõrgkool. Keskkuse raames tegutseb veel keskastme ametikool, täiend- ja ümberõppe kursused, Pärnu filiaal, Tartu sisevete laevajuhtide kursused, Orissaare ja Toila keskkooli merendusklassid, Tallinna Noorte Meremeeste Klubi, keskuse jahtklubi ja õppelaev "Linda". Meiega teeb töhusat koostööd Eesti Laevaomanike Liidu sekretär, ajalehe "Meremees" toimetus ja meremuuseum.

Vahel on kostnud häält, et meil oli meremeeste ületõdang. Vaatleme seda küsimust rahvusvahelise maailmamere tööturu seisukohalt. International Shipping Federation tellis Wareick University'lt uurimuse, mille järgi 1990. aastal töötas kogu maailmas 1,25 miljonit meremeest, neist 400 000 laevaohvitseri. Üha suureneb Lõuna- ja Ida-Aasia mere-

meeste osatähtsus meeskondades. Tol aastal oli laevaohvitseride defitsiit maailmas 50 000 inimest; lähiaastail see suureneb. Euroopa meremehed on enamjaolt 40—50 aastat vanad; 55% maailma vanemohvitseridest on üle 40 aasta vanad.

Igal aastal läheb vaja kuni 40 000 merekooli lõpetanud spetsialisti, merekoolid lasevad aga praegu välja vaid 9000 noorspetsialisti. Eesti hetkeolukord on lokaalse ja ajutise iseloomuga. Ekslik oleks näha ainult oma nina alla ja ka edaspidi lasta rahvusvaheliste mereorganisatsioonide programme koolitusrahad pumbata vaid Aasiasse.

Merehariduskeskuse praegune hajutatud mooda linna on anakronism, mille tekitas sotsialistlik ametkondlik küllustatus./.../ Kõik ajalooliselt normaalselt kujunenud merekoolid asuvad rannas, neil on oma väiksem või suurem sadam. Tallinnas peaks merekool hoopis suuremal määral kui praegu olema Pirital, see on tema loomulik koht, sinna kolimine peab kindlasti kord toimuma. Merehariduskeskust ei saa Tallinnast ka minema viia. See ei ole lehmafarm, mida saab pidada kasvõi Nevada kõrbes, vedades sisse loomatoitu ja välja piima. Uue tipphariduskeskkonna loomine provintsis oleks väga kallis ja ebaotstarbekas.

Viimase kahe aasta jooksul on merekooli tööle tulnud üks kaugsõidukapten. Kui nii edasi läheb, võib viite aasta pärast kooli kinni panna. Merespetsiifikal hoiame praegu hinge sees vaid tänu pensionäridele ja tunniandjaile-meremeestele, kes meid vaid puhtast missioonitundest altavad. Põhjus on imeilhtne: tegevmeremeeste palgad on ligi kümme korda suuremad kui merekooli õppejõudude palgad. See probleem pole seni riiklikul tasemel lahendust leidnud.

Ilmselt lähenevad üksteisele tüürimehe ja laevamehaanika erialad, seda dikteerib meretehnika areng, laevajuhtimise ja jõusüsteemide automatiseerimine. Tüürimees peab rohkem teadma masinast. Mehaanikute rakenduslike teadmiste ja oskuste osa väheneb, küll aga peaks suurenema üldmasinaehituslik ja tehnoloogiline ettevalmistus, kuna tulevased suhteliselt vähesed laevamehaanika insenerid suunduvad laevaremondi valdkonda.

Eesti jaoks uues sadamate eksploatatsiooni erialas seisab ilmselt ees sügav lahtimõtestamine ja allerialade väljakujunemine./.../ Kalandusasjatundjate ettevalmistamisel peab arvestama ookeanipüügi osatähtsuse järsu langusega./.../ Hüdrograafide pole lähitulevikus ehk vaja nii palju ette valmistada. Õppekavad muutuvad arvatavasti hüdrograafiaseadmete konstrueerimise ja ka mereloodushoiu suunas.

Süsteemselt peaks ehk tegelema ka Eesti mereturismi probleematika ja mõne teisegi suunaga, mille jätkame kommertssaladuseks.



Mälestuspärg kadettidelt

28. oktoobril andis Pirta sadamakaitl otsad Eesti Merehariduskeskuse õppelaev Linda. Kooli traditsiooni järgi viivad äsja kadetiks löödud esmakursuslased oktoobri lõpupäevil Tallinna lahele hukkunud meremeeste mälestuseks pärja. Üritus oli ka kooli 75. aastapäeva sündmuste kavas.

Mullu toimus kadetiksloomise tseremoonia mäletatavasti reisilaeva Estonia pardal Tallinna sadamas, leinapärga viisid aga kadettide asemel merele Estonia meeskonnaliikmed, kes selle ka merre heitsid. Nüüd läksid aga kursandid merele päe-

val, mil möödus kuu Estonia katastroofist Läänemerele.

Reedel olid "laeva lastiks" paarkümmend noort ja uudishimulikku, kes jahe- das meretuules kergelt värisid. Lisaks päris esimesi kordi merd proovivatele jungadele olid pardal ka vanemate kursuste õpilased. Roo- li hoidis suuremal osal teekonnast noor daam, kes juba teist aastat tüürimehe ametit tudeerimas.

Kui Linda sadamast väljus, oli meri ja taevast selle kohal veel tinaselt hall ning külm tuul löikas üsna valusalt tekiehituste varjust väljunud reisiraja põue.

Kapten Felix Hiie mäe juhtis Linda Vahemadala läheduses laevateed tähistavate poideni: just siin lahkuvad laevad lahest, võttes kursi rahvusvahelistele vetele, ja samas jättis tormisel septembriõöl enesele teadmata kodumaaga hüvasti ka Estonia.

Poi juures seisatud laeva tekile rivistusid värsked kadetid, nende kaaslased lasid koos kapteniga kenade sügise astritega kaunistatud leinalindiga pärja laintesse. Vahemadala juures otsustas ka päike pilve tagant välja hiilida ja kogu sündmus toimus kirkalt päikesekiirtes sillerdavatel voogudel.

Küllike Rooväli



Õnnitlus

Rootsi Meredirektoraadi Rahvusvaheliste Projektide direktor Willand Ringborg palus "Meremel" tervitada Eesti Merehariduskeskust juubeli puhul ning kinnitas, et kuigi neil ei ole võimalik piduliku sündmuse tähistamisel ise kohal olla, on kool oma tegevusega näidanud, et on oma juubeli vääriks ja kingituse ära teeninud.

31. oktoobril toimus Piirivalveametis pressikonverents.

Selle alguses oli pressiohvitser **Aare Soome** sunnitud vabandama, et kohal ei ole peadirektor **Tarmo Kõutsi**: koos Piirivalve Ohvitseride Kogu esimehe **Johan Saarega** olid nad vabariigi presidendile hr. Meri vastuvõtul, kus nad, nagu BNS samal pärastlõunal vahendas, "arutasid Piirivalve aktuaalseid probleeme ning andsid üle auterarelvat". Pressikonverentsil vastasid ajakirjanike küsimustele staabiülem **Aare Evisalu**, tagalaülem **Henn Karits**, teenistusosakonna ülem asetäitja **Viktor Hansen** ja merejaoskonna ülem **Jüri Kreek**.

Hr. Evisalu tervitas pärast hr. Soome sissejuhatust harvakuuldava mõnusa huumoriga kohaletulnud pressiesindajaid ning andis ülevaate järjekordse tegevusaasta tööst. 1. novembril tähistatakse 1922. a. loodud Eesti Piirivalve sünnipäeva.

Viimase aasta jooksul on:

Me ei ole diplomaadid

* edasi jõutud seadusandluses, vastu on võetud Eesti riigipiiri ja piirivalve seadused (13. VII 1994) — nii on leitud lõplik koostöö Eesti õiguskaitseorganite süsteemis;

* vastu võetud hulk normatiivakte, siseministeeriumi määrusega on kinnitatud Eesti Piirivalve struktuur;

* struktuuri arendamisel on põhitähelepanu pööratud Peipsi piirkonna arendamisele, tuleval aastal peaks alustatama ka Piirissaare kordoni ehitamist;

* loodud piirkondlikud juhtimiskeskused Saaremaal, Hiiumaal, Peipsil ja Tallinnas;

* Kopli Merebaasi territooriumil loodud Merevalve Koordinaatsioonikeskus, koordineerimaks tegevust merepiirkondades. (J. Kreegi sõnul on eeskujud võetud Soome piirivalve vastavalt organisatsioonilt, võimalda-

maks ühendada ja koordineerida ka pääste-, sidejms. tegevust.)

* 1. oktoobril 1994 oli Eesti Piirivalves 2276 tegevteenistuses olevat isikut ja töötajat: 133 ohvitseri, 319 allohvitseri, 588 kutselist piirivalvurit, 675 ajateenijat, ülejäänud on teenistujad ja töölised.

141 noormeest tuli tööle pärast kohustuslikku ajateenistust, praegu on tööl 144 naispiirivalvurit ja 33 veel koolis õppimas.

* täienenud on relvastus, "torusid on juurde tulnud"; märkimisväärselt on täienenud laevastik. (J. Kreek: "Võib tekkida olukord, kus laevastiku tehnilisele tasemele ei jõua järele kaadrite tase.") Juurde on saadud üks valvelaev, 5 üle 10-meetrise patrullkaatri, kümme kondimootorpaati ja rannasõidukaatri. On lisandunud jõesõiduvahendeid ja on veel juurdegi tulemas.

Rootsi Rannavalve esindajatega oldi Peipsil, et arutada, milliseid tehnilisi vahendeid oleks sinna otstarbekas muretseda. (J. Kreek: "Nad arvasid, et 5–6-meetristest piisaks küll. Aga kui olid kohapeal käinud, jäid mõttesse ja leidsid, et need ei kõlba." Siia juurde lisas ta, et igal rootslasel oli seljas oma kena päästevest, veele ilma selleta ei mindud.)

* paranenud on autopark;

* tööle on saadud kõik need radarid, mis jäid siia Vene laevastikust ja piirivalvest. Kokku töötab 11 radarit, neist kaks on ise laevastiku radaritest kokku pandud. "Ostetud on üks tänapäevane, firma "Rautheon" toode,

mis oli rootslaste poolt Prinki katseks üles pandud. See leiab rakendust Tallinna reidi jälgimisel seal, kus kõige efektiivsem," ütles Jüri Kreek.

* kaadriküsimustes on kõige raskem see, et kaadri voolavus on suur, ajateenijate kvaliteet madal, ilma keskhariduseta inimesi on raske usaldada vastutusrikkaid ülesandeid täitma (relva kandmine, riigi esindamine piiril jm.). "Piirivalvuri töö nõuab piisavalt intelligentseid inimesi," toonitas Aare Evisalu.

* päästeteenistusest. Sellest aastast on tõstetud aktiivsust merel ja Peipsi järvel. Olukord nõuab merel kiiret reageerimist ja kes veel, kui mitte piirivalve, kel on vaatluspostide ja jälgimise süsteem, side ning ööpäevaringset valmisolekut alused rannikul ja saartel, saab kõige kiiremini abi osutada. "Estonia" õnnetuse puhul osales piirivalve õhus, maal ja veel.

seega töötas kõigis suundades. Otsimisoperatsioonides osales neli piirivalveameti alust: "PVL-100", "PVL-101", "PVL-102" ja "PVK-003". (J. Kreek: Kõik need on abina saadud välismaalt.)

* tuleva aasta eelarvet vaadates on karta, et tekib tõsiseid probleeme inventari: ujuvahendite, radarite vms. hankimisel.

Kohale jõudnud peadirektor Tarmo Kõuts võttis mereasjad kõneks. Tema jutust jäi kõlama see, et rannarahvale on suudetud teadvustada, et piirivalvel saab abi, neile on antud teada telefoninumbreid, millel õnnetusest teatada. Piirivalveameti kaatrid on 15-minutilises valmisolekus, paljudel alustel on tööl rannakalurid, kes tunnevad vett ja rannamehe vajadusi.

* Soome piirivalvel loodetakse saada päästelaev, sest "Estonia" katastroof näitas, et me ei ole päästmiseks valmis.

Reet Naber

Isi Trapido ja

Madli Vitismanni fotod



Pressikonverentsil esinesid (vasakult): Viktor Hansen, Aare Evisalu, Henn Karits ja Aare Soome.



1. novembril olid rivi, lipud ja orkester.

Politseimaja ülakorrusel

Turku merepäästkeskus paikneb keset linna. Ei midagi mereliist peale radari. Just seal juhtis "Estonia" huku järgseid päästeoperatsioone, selleks loodi eri juhtimisgrupp.



Tavaliselt on ööpäev läbi valves üksainus mees. Väljaspool tööaega on kaks meest koduvalves, et jõuda tarbe korral tunni jooksul kohale. Üks neist on komandöri asetäitja ülesannetes.

Büroosseff **Martti Strömmer** selgitas, et pidevalt kohal viibiv dispetser (meremehe või radisti ettevalmistusega) annab hädasignaali saades esmalt häire laevadele-kopteritele, alles seejärel kannab ette juhile. Merepäästkeskuse suures ja keerulises saarestikupiirkonnas on ka kümme konda väiksemat jaama, kust võib abi välja saata.

Erinevalt Eestis kogetust reageerib Soomes punase raketi peale kes tahes, sest kõik teavad, mis see tähendab. Igaüks teab, kuhu helistada — piisab näiteks politseisse helistamisest. Kontrollitakse a l a t i, kuigi see on sageli mingi muu tuli. Martti Strömmer meenutas, et N. Liidu ajal jäi mulje, nagu siinpool ei teatakski, misasi on hädasignaali, ja soovitas: "Oleks hea, kui te kirjutaksite sellest, et poisid ei

mängiks punaste rakettidega. Soomes on nii, et kui see pole hädasignaali, saab punase raketi väljalaskmise eest trahvi."

Päästevestide vajalikkust on pikka aega propageeritud, registreeritud paatidel p e a y a d need olema. Aga see, et need ka kantakse, on igati tervitatav, kuigi mitte seaduse jõul nõutav.

Kui midagi juhtub, alameeritakse teisi võime (kiirabi, lootse, politseid) ja vabatahtlikke merepäästeühingusi — neilgi on head laevad —, et merepäästeoperatsioon algab. Kui juhus Eesti pukseriga, kulus kopteril päästeoperatsiooniks kõigest pool tundi. Muidu on oma laevade asukoht alati teada, häire korral võetakse positsioonid ka teistel ametkondadelt. Seejärel jagatakse ülesanded. Otsingute lõpetamiseks annab käsu komandör või tema asetäitja ülesandeks juht.

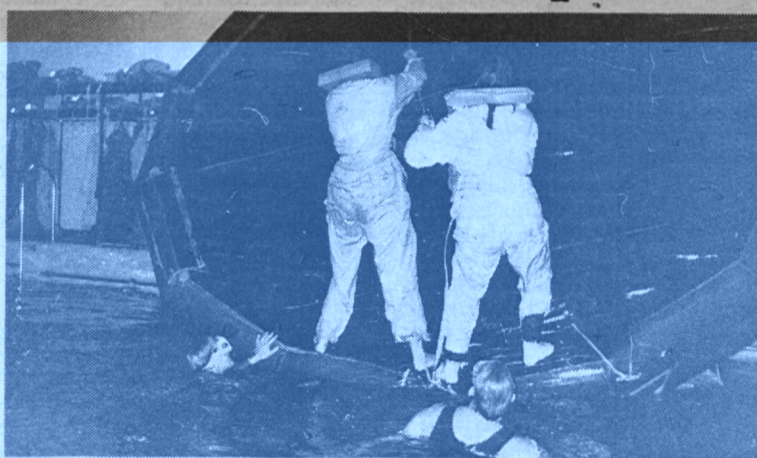
Ka Martti Strömmer arvas, et "Estonia" hukk toob kaasa uued eeskirjad laevahituse ja päästevarustuse kohta. Mõistagi rahvusvahelise koostöös ning siis, kui komisjon on juhtunu piisavalt läbi uurinud. Ent juba nüüd on Turku Navigatsiooninstitiudil uus päästeõppus, mida harjutatakse "Vironia" laevapere peal.

Vastuseks kriitikuile arvas Martti Strömmer, et olukorda arvestades andis "Estonia" vägagi täpsed koordinaadid. Ent poleks tohtinud olla nii kindel, et nii suur laev ei või küljeli kalduda.

Küllap polnud tema ainus, kes seda uudist esimesel kuulmisel ei uskunud. Arvata võib, et nii mõnede ametisikule tuli kaks korda seletada, mis on õieti juhtunud. Võib kujutleda, et Utö telefonivalves olnud sõdurilt tuli kolmgi korda nõuda, et ta oma ülemuse ärataks. Ja võib-olla kõlas viimane "Hetti!" õigei tungevalt. Aga jälgides komandöri Raimo Tiilikaitse teletervitust andmas ning vaadates ringi tolle õõ tegevusväljal jäi mulje professionaalidest, kes hädakorralgi kiirustavad rahulikult ja sihpiraselt.

Madli Vitismann

Võitlus töökoha pärast — basseinis



Sel tunnil, mil kuus politseiautot ja kaks mootorratturit eskortisid üle Martini silla sadama poole suurt valget Rootsia, Eesti ja Soome lipuga treilerit "Estonia" hukkunud rootslaste surnukehadega, õppis "Vironia" laevapere sealsamas lähedal elulüüamist.

Turku Navigatsiooninstitiudil 180 cm sügavuses basseinis kolm tundi veetnud said teada, kui külmal on 18° vesi ja mida peab tegema, et poleks nii külmal. Ehtne päästevest seljas, tuli ehtsale päästepervele ronida, seal end paigale seada ning jälle vette hüpata. Uuesti parvele,avad kinni siduda, jälle lahti teha. Kummipaadi alt läbi ujuda, laest rippuva kopterikonksu külge haakuda, basseiniist välja ronida, kaaslast välja aidata. Jälle külma vette, ronida kaaslast aidates kahekaupa ümberpööratud päästeperve põhjale, pöörata parv ümber ja ujuda selle alt välja. Jälle ja jälle, kuni igaüks kõik toimingud oma nahal läbi proovinud. Kui ei õnnestu, siis uuesti.

Niikaua, kuni tuleb välja. Kahtkümmend nelja osalejat kantseldas pidevalt kuus instruktorit, neist kaks vahetpidamata vees. Õpetades, julgustades, toetades, jälgides, et kellelgi ei hakkaks lausa halb.

Hoolimata sinisekstõmbuvaist huultest püüdis kõik kaksikümmend neli kõigege kiiresti toime tulla, sest teised ootasid oma järke sellesamas külmas vees. Leidus neidki, kel jätkus jõudu üks-teisele ja fotoaparaadilegi naeratada.

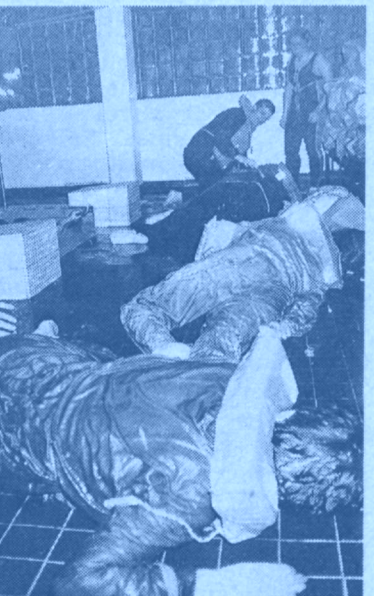
Õppuse lõpuks, kui "pääsenud" laevapereleised oma "upunud" kaaslaste sauna kandsid, olid kõik üsna külmunud-vaevatud. Ent kes tahab laeval töötada, peab seda kõike tegema. Seevastu, naasnud õhetades saunast, leidsid kõik üksmeelselt, et niisugust õppust oli väga tarvis. "Ma tean nüüd, mida ma pean vette sattudes tegema. Ja ma tean, et ma saan hakkama," oli sagedasim repliik.

Üksikasjalikumad arutelud jätkasid värske make-upiga näitsikud õhtusöögilauas.

Võis kuulda, et niisugust õppust vajatakse igal aastal — et meelest ei läheks. Ning et "Arzmass" ja eriti "Korall" võiksid nüüd n.ö. poe hoopiski kinni panna. Tänuga meenutati hoolitsevaid-toetavaid instruktoreid ning julgustati järgmisel õhtul õppusele minejaid.

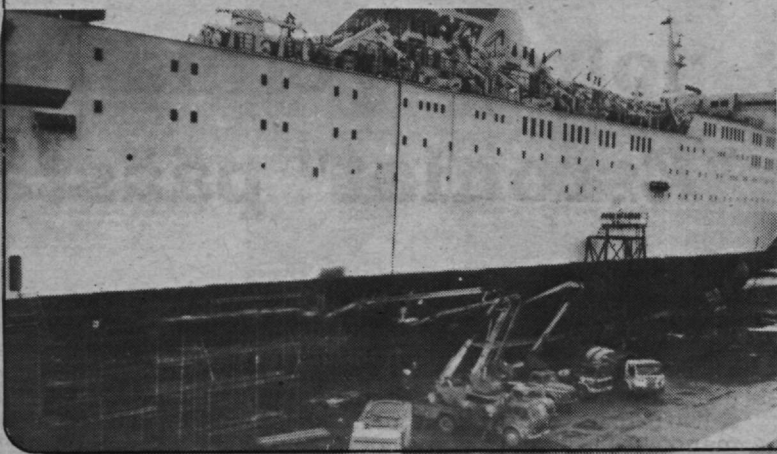
Kui tähtis on vett mitte karta ning teada, mida peab tegema ja seda teistelegi öelda, võis kuulda pääsenu jutustusest, mis eelmises "Meremehe" ilmus. Tollel parvel kaaslasi julgustanud mees osutus loomult rõõmsameelseks saarlaseks, kes pealegi kirjglik purjetaja. Ju on sedavõrd lähedastest suhtest merrega niipalju kasu. Paraku nii lähedane tutvus enamikul puudub, ent teadmine, et päästevest veesolijat kannab, on ka midagi väärt.

Madli Vitismann



"Päästetud" viidi basseiniäärilt otse sauna.

M/S Vironia



Enne kui nimetatud laev esimest korda mitte Rootsi, vaid teise lipu all liiklusse pannakse, viiakse läbi allpool kirja pandud muudatused turvalisuse suhtes pardal.

- * Kogu võr ehitatakse ümber. See tähendab, et viisiri eemaldatakse ja ramp ehitatakse ümber veekindlaks vaheseinaks.
- * Kõik päästevestid vahetatakse välja uute, kõige moodsamate vastu, mis on varustatud hädavalgustusega.
- * Kõik päästevarved täiendatakse ja kontrollitakse üle ning varustatakse suurte numbritega identifitseerimiseks. Päästevarved on

moodsad, s.t. redelitega.

- * Laeva monteeritakse uus raadiovarustus, mis juba nüüd täidab nõudeid, mis hakkavad kehtima alates 1999. aastast.
- Silla personal on saanud väljaõppe ja omandanud sertifikaadi, mis tõendab selle varustuse käsitlemise oskust.
- Lisaks saab laeval olema ka raadiotelegrafist.
- * Kõik päästeaadid kontrollitakse ja kogu varustus renoveeritakse või uuendatakse.
- * Turvastust käsitlevad silidid pardal kaasavad parima standardi.
- * Kõik kajutid varustatakse isehelendava evakueeri-

mise plaaniga kolmes keeles (eesti, rootsi, inglise).

- * Ahtriuuste- ja lootsiuste häired täiendatakse helihäirega peale olemasoleva valgushäire.
- * Laeva stabiilsus muutub paremaks tänu ahtri põhjalikule ümberehitamisele ja rohkemate veekindlate vaheseinte paigutamisele laeva kahekordsesse põhja.
- * Laeva kaptenisild varustatakse oma lakkamatu energiaga, mis võimaldab positsiooni kindlaks määramise satelliidi teel ja ka lisa VHF raadiovarustuse ja mobiiltelefonide tarvitamise.

21. oktoober 1994
"Estline"

"Diana II" → "Vironia"

23. septembril turismimesi piduõhkkonnas "Estline" uuele laevale väljaloositud nimi maaltitigi laeva pardale. Teine laev liinil oluks ammuoodatud leevendus viimse väljamüüdud "Estonia" kõrval ning kokkukõlavate nimedega laevad taganuks normaalse igapäevase Rootsi-liikluse. Oluks laevaliini

nagu peab. Paraku ei läinud see nii, liin katkes mõneks ajaks hoopiski.

Uue laeva liiniletoomiseks komplekteeriti kaht uut laevaperet, kombineerides uusi, äsja töölevõetud või alles

võetavaid inimesi kogenumatega. See tõi kaasa mõnevõrra vahetusi ka "Estonia" laevaperes. Paraku ei läinud seegi soovikohaselt. Oktoobri algul kogunes kaadriametise korruga kolm reisilaevameeskonda, lisaks "Estonial" pääsenud. Neist tuli teha kiiruga kaks laevaperet ja neile, kes veel tööle vormistatud polnud, ära öelda.

Allesjäänud kaks laevaperet said kokku 17. oktoobri südaõöl "Vironia" hämaras fuajees infoleti ees. Kallistused ja jällenägemisrõõm, segatud kurbadest meenutustest lahkunud töökaaslastele mõeldes.

Hilisõine õhtusöök külm ja hämaras messiks muudetud hiigelsuures kohvikus. Need, kes juba laeval olid, tutvustasid juurdetuli jaile olusid. Et on külm, linn (Naantali) on vähemalt kolme kilomeetri kaugusel. Teha on vaja seda ja toda. Ning kui on valida, siis kumba kapteni eelistada.

Pisut pikem puhkus järgmisel hommikul, söök, pisut peataolekut ja laevaga tutvumist ning algasid allüksuste koosolekud. Jagati ära vahetused ja tööülesanded ning asuti selle juurde, mida liinile asumist ette valmistades ikka tehakse. Sestpeale võis näha lõputut pühkimist-nühkimist, küürimist ja parandamist. Lisaks õppused hilisõhtul. Alatasa nõuti raadio kaudu taga süsteemimehaanikuid ja elektrikke.

Üsna üksmeelselt arvati, et nii halvasti hoitud laeva kui "Diana II" polevat enne nähtud. Siit ja seal võis kuulda imestamist eelkäijate kohta: "Mis inimesed siin küll töötsid!" Lisaks lõhkiõigatud toolidele võinud messis kohata jalajälgi laes — seesugust suhtumist oma laeva on kõrvalseisjalgi raske mõista.

Vajalikuks peeti ruumide jaotust mõnevõrra muuta: laev oli ehitatud märksa lühiajaliseks sõiduks. Pool ööpäeva sõitu, ja just õhtu-ööne pool esitab ruumidele teistsuguseid nõudmisi. Arstid ehitasid vastuvõturuumi-isolaatorit, tüürimehed seadsid töömeeste abiga roolikambrisse uusi seadmeid.

Turku laevaremonditöehase töölised keevitasid-kopsisid laeva ümber ja sees ööpäev läbi. Mõnestki alateki kajutist võis hiigeldoki kaljust seinä näha: ahtrisse oli ehitatud täiendav stabilisaator, seda ühendati kere külge. Kaaluti tagumise masti mahavõtmist, et kopteril oleks vajaduse korral ohutum teki le maanduda. Masinameestel oli küllaga tegemist oma majapidamises.

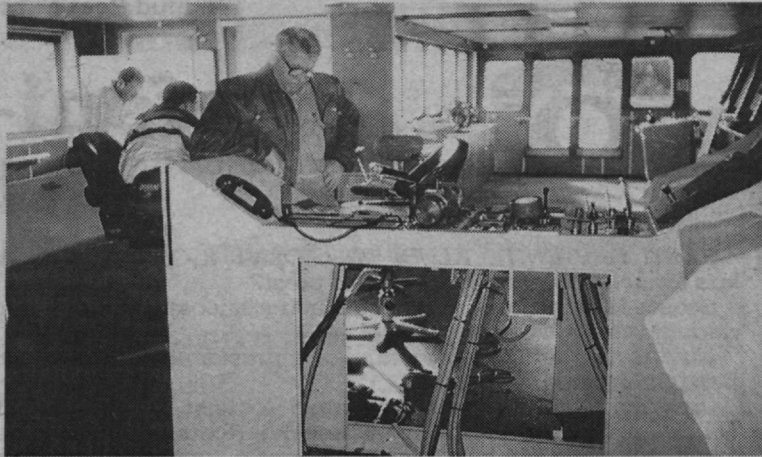
Õnnetusjärgses ülekindlustamise püüdes tehakse arvatavasti üht-teist sellistki, mille peale muidu poleks kulutatud. Näiteks vahetati välja kõik päästevestid, kuigi

osa olid kõlblikud. Seevastu 500 päästevesti olnud eelmisel omanikul täiesti kõlbmatud. Esimestel laeval olud päevadel oli jõutud koridori-seintele kleepida pimedas helendavatel nooled. Päästepeate korrastati kail. Üks esimesi asju, mis igale laevapere liikmele pähe pidi jääma, oli päästeoperatsioonide korraldamise juhend ja igaühel koht selles.

Uus algus Stockholmi-liinil tuleb raske. Neil, kes on laevahuku üle elanud, võib ühel hetkel närv üles öelda. Raske on neil, kelle kõrval enam töökaaslast pole. Raske on taluda reisijate kahtlustavaid pilke: on's teie laev midagi väärt, olete te ise tase? Ja ka pooltühjas laevas, mida reisijad umbusaldavad, on raske.

Ent 11. novembril peab nähtud segadusest olema saanud särav reisilaev, millel särava naeratusena laevapere esimesi külalisi vastu võtab. Selle aja peale on "Vironia" saanud esmalt "Mare Baltica" ja seejärel "Mare Balticum".

Madli Vitismann



Oktoobri keskel oli kõik veel pooleli, niihästi roolikamber kui ka restoranid-baarid-poed.



Laevapere liideti tihedasti kokku õppusel külmades basseiniveses.

Direktorikommentaar

"Eesti Merelaevanduse" peadirektor TOIVO NINNAS, kuidas hindate Tallinn–Stockholmi liini lähemat tulevikku? Missuguseid raskusi on oodata?

Liinil on mitmesuguseid ülesandeid. Üks on kaubavedu, see läheb arvatavasti normaalselt edasi, kaup seisma jääda ei saa. Ametimedel niimeltil kui Rootsis — need hakkavad ka liikuma. Peale selle on igasuguseid muidumehti: konverentsi- ja kruisireisijaid, turiste. Nende sõitjate hulk väheneb tunduvalt, vähemalt alguses. Ja mitte ainult sellel liinil. Langus on praegu ka Helsinki–Stockholmi ja Helsinki–Tallinna liinidel. Läheb veel hulk aega, kui neil võimalusi uuesti täies mahus kasutama hakatakse. Meil olid konverentsisaalid alati täis, see oli väga populaarne. Ühe õnnetus on teise õnn, praegu tegelevad konverentside korraldamisega paljud hotellid. Maa peal. Ka pik-

kujoulusid pidasid firmad väga hea meelega laevadel: enamik firma töötajaid koos, tegid igasugu vallatust, kodus ei pidanud aru andma, tagasihoidlikud inimesed tohtisid tavalistest raamidest välja minna.

Me peame usalduse oma laevaliini vastu tagasi võitma. See tähendab enamat selektamist, reklaami, rohkem raha kulutamist ja vähemat sissetulekut. Roosilist olukorda pole esialgu oodata. Ees seisab raske töö oma koha saavutamise eest turul. Oleme veendunud, et liin on vajalik ja et sel on tulevikku — vajalik on see nii reisijale, riigile kui laevaomanikule.

Kuidas mõjub Rootsi partneri loobumine tulevikus?

See teeb muidugi asjand keeruliseks. Peame ratskama palju aega ja vaeva, et tsiviliseeritult ja mõlemale poolele vastuvõetaval teel sellest loobumisest välja tulla. Seda partnerit olen kiitnud ja kiidan

ka edaspidi: nad oskavad tõesti tööd teha, ja me oleme neilt väga palju õppinud. Kahjuks peame praegu tegelema igasuguste juurdeolevate probleemidega ja väga palju energiat suunama sellele, millele seda muidu ei peaks kulutama. Aga, noh, nii nad on otsustanud. Ainult et ei tea öieti, millal nad loobuvad. See on nii, nagu ütleks naisele, et me lahutame oma abielu, aga kas tuleval või ületuleval aastal...

Laevanduse saadatud faksis on loetletud tohutu hulk muudatusi, mida uue laeva kallal tehakse. Kas see tähendab, et laev enne üldse ei kõivanud, või tehakse osa asju rahva rahustamiseks või...

Ei, seda mitte. Võtame näiteks päästevestid. Olemasolevad vastavad täielikult kõigile nõuetele. Aga olemas on uusi ja moodsamaid, ning alati võib küsida: miks ei ole kõige moodsamad. Vestide valgustatuse nõuet näiteks ei ole, aga uuematel on see olemas. Kui korra oled saa-

nud kõrvetada, puhud ka sellele koha peale, mis üldse haiget ei saanud.

Laeva nina kinnikeevitamine on muidugi teine asi.

Meil oli mõte, et üks on luksuslaev ja teise võtame sinna kõrvale nagu harilikuma. Üks on ratsa-, teine tööhobune. Nüüd on ainult tööhobune järgi... "Diana II" on teise filosoofia järgi tehtud.

Läheb kaua aega, et uskuma jääda: s e a laeva enam ei ole — pole kõiki neid inimesi, igatüht oma tuttavat kohal, kõik on ammu merepõhjas...

Eelmise peremees ei olnud "Diana" ka sugugi hästi ümber käinud. Mingi moonakamentalliteet. Meeskonna messiruumi istmetel oli noaga kallal käidud, tükiid väljas.

Ja jäljed laes, olen kuulnud pahandavat.

"Vironia" nimest loobusime, sest oli mõeldud üks rida: "Estonia", "Vironia", milks mitte hiljem ka "Livonia". Nüüd otsustasime, nagu öeldakse, madalamat profiili hoida.

Kaubamärk tuleb uus, kahe

riigilipu värvidest. Firma nimi vahetub siis, kui tuleb uus partner, seniks jääb Estline.

Avaretsil kõnesid ja lindilõikamist ei tule. Kaasa kutsume läheme; usun, et ka rootslased tulevad peale. Rääkisime meremisjoniga, et muidugi peame s e l kohal kinni, anname vilet, laseme pärjad vette. Piiskoppide mälestus-teenistusest ei tea meie praegu midagi. Aja jooksul, siis kui too teenistus toimunud, pakume kõigi hukkunute pereliikmetele selle sobival ajal meie kulul ses palgas ära käia — siis, kui meri on valksem.

Kas merelaevandusel on mõtteid merel hukkunute mälestussamba püstitamise asjus?

Kirjutasime linnavalitsusele kirja, et finantseerime mälestussamba kavandi konkursi. Seal, kus praegu rist, on tege- mist vanalinnal kaitsetsooniga ja igasugused tööd pole lubatud. Ühe variandina on kõlanud ettepanek tõsta visir üles ja panna klaaskupli alla.

Madli Vitismann

Õnnetus-kohta määravatest poidest

Õnnetuse korral merel või õhus on esmase tähtsusega inimestele operatiivselt abi osutada. Kannatadasaanute leidmiseks on vaja võimalikult täpselt teada õnnetuskohta ja ohtusattunud objekti koordinaate. Selleks otsustatakse kõige efektiivsem kasutada madalatel (kõrgus 800–1000 km) orbiitidel tiirlevaid Maa tehiskaaslaste süsteeme, mis registreerivad signaale, mida vajaduse korral edastavad objektidele paigaldatud raadiopoid. Neid süsteeme on kasutatud edukalt juba paarkümmend aastat. Kõige laialdasema kasutuse on saanud "COSPAR-SARSAT" süsteem, mis on valminud suurriikide USA, Kanada, Prantsusmaa ja Venemaa koostöös. See on osa ülemaailmsest merehädä ja ohutuse süsteemist. Alates 1. augustist 1993 vastavuses "Rahvusvahelise konventsiooniga inimestele ohutusest merel", peavad kõik rahvusvahelisi reise tegevad ning reisi- ja kauba-laevad kogumahutavusega 300 ja enam olema varustatud "COSPAR-SARSAT" süsteemi vabalt veepinnale kerkivate õnnetuskoha määramise raadiopoidiga. Eesti on ühinenud sellealase rahvusvahelise konventsiooniga ja Rahvusvaheline Elekterside Liit on meile eraldanud tunnuskoodi 276.

Vastavuses Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) resolutsiooniga on Eesti Veeteede Ameti (EVA) Rannavalvetalitusel alustatud poide registreerimist ja loodud nende riiklik andmebaas.

Välja on töötatud ja kinnitatud juhend ("EVA Teataja" nr. 3-4, 1994), mis määrab laevadele ja teistele liiklemisvahenditele paigaldatavate "COSPAR-SARSAT" süsteemi õnnetuskoha määramise raadiopoid kodeerimise ja registreerimise.

Eesti lipu all sõitvatel laevadel tuleb sisestada maa tunnuskoode raadiopoidesse hiljemalt 31. detsembriks 1995. Soetatud uued ja ümberkodeeritud poid tuleb registreerida rannavalve patrullosakonnas, mis kindlustab nende identifitseerimise.

Laevade "COSPAR-SARSAT"-süsteemi õnnetuskoha määramise raadiopoid (*Emergency Position Indicating Radio Beacon — EPIRB*) töötavad sagedusel 406 MHz. Poi on küllaltki keeruline raadiotehniline seade, mille peab olema väga kõrge töökindlus. Kindlustamiseks seda, on veeteede amet kinnitanud nende poitüüpide nimekirja, mida tunnustatakse. Tõsiseid puudusi on kontserni "Musson" (Ukraina) tamitud poidel: ümberkodeerimiseks on vaja neis asendada üks mikroskeem, paigaldatud akud ei kindlusta tööperioodiks ettenähtud pinget ning väliskorpuse korrodeerub enneaegselt. Seoses ülaltooduga on võimalik, et lähitulevikus tuleb loobuda nende kasutamisest.

Laevaomanikud peavad raadiopoidede paigaldamise oma laevadele suhtuma suure vastutusega. Nende õigeaegselt registreerimisest ja töökindlusest sõltub inimeste elu.

Rannavalve patrullosakonna juhataja
Jüri Salmre



Vigastatud parvlaeva "Estonia" meeskonna pingutused laeva päästa olid lootusetult nurjumisele määratud sellest momendist, kui laev kaotas oma võõrvisiiri, arvavad uurijad.

Võõrvisiiri leidmine ettenägematust asukohast on sundinud uurijaid oma teooriaid laeva viimaste minutite kohta muutma. Nad usuvad, et "Estonia" meeskonnaliikmed olid ohust teadlikud niipea, kui tekkis probleem võõrvisiiriga. Nad püüdsid laeva pöörata, et vigastatud võõri tormise mere eest kaitsta, kuid vee sissetung autotekile vigastatud rambi kaudu oli nii tugev, et kõik pingutused osutusid tagajärjeks.

Uurijate põhiettekande põhjal oli vaid üheksa minutit möödas esimeste probleemide tekkimisest võõrvisiiriga, kui laevalt saadeti välja *Mayday*-teade, mis ütles, et laev oli 30° kreenis ning masinad seiskunud. Kuue minuti pärast oli laev küljeli.

Varem arvasid eksperdid, et laev on jätkanud esialgsel kursoril liikumist mõnda aega pärast seda, kui võõrvisiir lahti tuli, sest meeskond ei tunnetanud hädaohu.

Sellepärast oli visiiri otsitud vrakist idas. Selle leidmine

Valitsus moodustas riikliku meresidesõlme

11. oktoobril otsustas valitsus asutada Eesti Riikliku Meresidesõlme. See hakkab tegutsema Eesti Vabariigi Teede- ja Sideministeeriumi valitsemisalas.

Riiklik Meresidesõlm moodustati koordineerimaks merepäästetöid ning ta hakkab tagama ühtset sidepidamist merel. Uude süsteemi lülitatakse siseministeeriumi, keskkonnaministeeriumi ning teede- ja sideministeeriumi vastavad struktuuriüksused. Meresidesõlm põhineb Suurupi saatekeskuse, RAS-i Eesti Merelaevandus sidesõlme ning kaugraadio-navigatsioonisüsteemi "Mars" tugijaama baasil.

Meresidesõlme asutamiseks eraldas Riigikogu käesoleva aasta teisest lisaeelarvest 3,9 miljonit krooni.

Rein Kuusik

"Mustast kastist"

Ajakirjanduse kaudu on meieni jõudnud info, et Euroopa Ühendus soovib oma liikmesriikide reisilaevadel kasutusele võtta nn. "musta kasti". Lennunduses tarvitatakse seda juba ammu. Seal kasutatakse fikseerib seadmete ja mooturite näidud, käsklused ja kõnelused, mis võimaldab taastada olukorrasiooni enne avariid ning kõik selle, mis toimus avarii ajal. Ühesõnaga, salvestatu võimaldab leida õnnetuse põhjust.

Merendusringkondadel on palju informatsiooni ja kogemusi selle kohta, kuidas toimub avarii ja mida laeva sillal ehte võetakse, kui avarii või laevahukk kulgeb "aeglaselt", ühe-kahe tunni jooksul. Nende teadmiste põhjal on koostatud soovitusi laevameeskondadele, kuidas toimida. On välja töötatud häirekavad ja eeskirjad. Puuduvad aga andmed, mis toimub laeva sillal siis, kui laev hukkub "kiiresti", paarikümne minuti jooksul. Tavaliselt hukuvad siis ka kõik sillasõljalad.

Merendusringkondades diskuteeriti "musta kasti" vajalikkuse üle kümnekond aastat tagasi. Kaugemale aga vist ei jõutud. Ma ei ole kuulnud "musta kasti" olemasolust ka kõige moodsamatel laevadel.

Loodame, et lõppude lõpuks hakkab asi liikuma. Kindlasti arutatakse seda küsimust detsembris toimival IMO meresõidu ohutuse komitee istungil.

Teatavasti tootis "musta kasti" N. Liidu lennukitele Tartu aparaaditehas. Võib arvata, et erinevused laeva ja lennuki "musta kasti" vahel ei ole suured. Tahaks loota meie merenduse suunavate organisatsioonide initsiatiivile võtta ühendust tehase juhtkonnaga ja välja selgitada nende tootmise võimalus siinsamas Eestis. Rahvatarkus ütleb: kus häda kõige suurem, seal abi kõige lähem.

Eduard Hunt

Kus suitsu, seal....?

2. novembril tekitati "Estline'i" ümber uus sensatsioon: Eesti Merelaevanduselt renditud ro-ro-laeva "Donata" kapten olevat olnud purjus, laev peetud kinni ja kaptenil kästus välja magada.

Rootsi loots olevat märganud, et kaptenil olnud tugev alkoholilõhn, riided lohakil ja tervitanud palju ja pikalt. Et loots polevat kindel olnud, kas vanemtüürimees tuleb toime, helistas ta mobiiltelefoniga oma ülemusele, see omakorda politseile, sealt teatati meresõiduametisse ja rannavalvele. Kuulda said ajakirjanikud.... Komisjonid, uurimised, pahandused, skandaal mõlema riigi ajakirjanduses. Eesti komisjoni vahetõttu tuvastas kapteni sõnade järgi kahe õlle joomise, mida kinnitab ka Rootsi meremeeste klubi. Kuigi laevajuhti ei saa kinni pidada nagu autojuhti, sest pole sellist seadust, läheb kohtusse tsiviilhagi. Kapten Tõnu Tiivel on juurduluse ajaks "Donata" pealt vabastatud.

Madli Vitismann

Meeskonnal polnud võimalik "Estoniat" päästa

kahe kilomeetri kaugusel läänes on sundinud ümber mõtlema. Rootsi ekspert Börje Stenström on öelnud "Trade Winds'ile": "On selge, et nad on püüdnud laeva pöörata õnnetuse varases staadiumis. Varem me arvasime, et nad hakkasid laeva liiga hilja pöörama, kaotades (masinate) jõu, ning laev jäi lihtsalt triivima. Nüüd peame me tunnustama, et nad alustasid manöövrit küllalt varakult ning olid tänu telemonitoridele teadlikud lekke tekkimisest üsna varases staadiumis."

Sama kinnitavad Soome uurijad. Heimo Iivonen ütles: "Visiiri asukoht annab tunnistust paljust, mis juhtus."

Uurijad peavad pildi detailidest kokku panema, sest sillal olnutest pole keegi pääsenud. Nad lükkavad ümber teooria, et meeskond reageeris liiga aeglaselt. Seega tõestab see ro-ro-tüüpi laevade eeldusi kiireks kummulpöörduamiseks.

Visiiri leidmine paistab osutatav sellele, et meeskond osutus olevat väljapääsmatus olukorras.

John Landell

"Trade Winds", International Shipping Gazette

Tõlkinud **Reet Naber**



Telefonijutt

EESTI KAPTENITE KLUBI PRESIDENT IGOR GNEZDILOV, kas tänava kaptenite klubi balli ei olegi?

Seoses laevahukuga jätkame tänava sügisballi ära, aga korraldame võib-olla ühise jõuluõhtu.

Kuidas reageeriti teie pöördumisele presidendi ja Stockholm Eesti Suursaatkonna poole?

Presidendiilt saime vastuse, samuti Rootsist Eesti saadikult. Selles on öeldud, et nüüd ollakse ka Rootsisis meiega ühte meelt. Nii meile kui ka rootslastele saatis Londonist kaastundeavalduse IFSMA. Oleme saanud kirju Prantsusmaalt, Saksamaalt, Kreekast ja mujaltki.

Helistas Madli Vitismann

Hingedepäeva kontsert

2. novembril kutsus raadio linnahalli tasuta kontserdile "Estonia" hukkunute mälestuseks. Suur saal oli huvilisi peaaegu täis. Fuajees seisis annetuste kast ning müügilaud plaatide-kassetidega, mille hulgas aukohal "Ruja" CD-plaat "Must lind" ja Urmas Alenderi kassett "Vana kloun".

Alustasid **Tõnis Mägi** ja koor "Credo" Tõnis Mägi enda lauluga "Mister Skylight" (tekst Avo Üprus ja Tõnis Mägi). Mister Skylight oli teatavasti märgusõna, millega "Estonia" laevaperele häirest teada anti. Seejärel kõneles linnapea **Jaak Tamm** õnnetusest, mida olematuks muuta et saa ja kutsus selle tagajärgede leevendamiseks üles annetusi tegema. Ka kontsert ise toimus hulga sponsorite toel, nende hulgas oli ka linnavalitsus.

Mikk Mikiver luges katkendeid Juhan Smuuli kõigile tuntud luuletusest "Mälestusi isast" ja pani südamele mitte hakata valu võrdlema ega viletsust ekspluuteerima. Ta asetas lavaservale tüki Hiiumaa leiba, et hingi koju kutsuda. Seejärel esitasid tuntud nooremad ja vanemad lauljad katkendeid rockoperitest "Chess" ja "Jesus Christ Superstar".

Kontserdi teises pooles esinesid muusikud, kes on "Estonia" laulnud, alustas **Silvi Vrait**. Duo "Peeter & Peeter" tänas juhust ja saatust, et nad just tolle päeva hommikul lõpetasid töö "Estonia". Mustas kostüümis **Marju Länik** meenutas kokkupuuteid mitme hukkunuga. Tema südamlikele, tõsi, fonogrammi saatel esitatud lauludele sekundeeris smokingis **Carl Danhammer**, kes oma laeval olnud sõpru linnahalli laevalt karaokestiilis mälestada tahtis. Kuulajad hakkasid jalga deka hääletama.

Aprillis—mais laeval töödanud "Sullivan Unplugged" ja oma uue ansambli "After All" saatel laulnud **Airi Allvee** lõpetasid kontserdi. Hilise kellaaja tõttu kiirustati lahkuma, seda ei suutnud peatada ka uuesti lavale ilmunud Carl Danhammer.

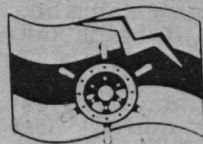
Pimedal koduteel kiruti rohket inglise keelt. Ent tegu oli ikkagi laeval rahvusvahelisele publikule esinenud lauljatega. Aga ega eestlanegi laeval olles üksnes kodusest harjunut taha, seal meeldiks ehk tallegi tuttavat solisti tundmata küljest näha.

Huvitav teada, kas laevamuusikud on meremehed või ainult "laeval töötavad isikud". Vaatame, keda neist uuel laeval näha saab.

* * *

Järgmisel õhtul olevat piirivalve jälginud Koipsi saare kohalt Naissaareni liikunud roheliste ja kollaste tuledega tundmatuid objekte. Olnud teised 3 kilomeetri kõrgusel.

Madli Vitismann



KALAMEES

Nr. 3 (6)

"Meremehe" kalandusliisa

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ Kalakonservidest lk. 7
- ☛ Kalandusliidust lk. 8
- ☛ Kalandushariduse ajaloost lk. 9
- ☛ Juminda külas lk. 9
- ☛ Kalandusturismist lk. 10
- ☛ Me tulime tormiga II lk. 10



Narva-Jõesuu sadamas on vaikus. Ootavad silmutorbikud ja laevadki.

Reet Naberi foto

Liepajas sureb ookeani-laevastiku baas, Uruguais Läti kalurid

Läti ajakirjanduses on avaldatud kaks lugejakirja, need käsitlevad Läti ookeanilaevastiku baasi töötajate probleeme. 1993. a. novembrist on Uruguais seal arreteeritud Läti laeva "Mars-2" meeskonnaliikmed, kes ei saa tagasi koju ega ka palka. Süüdistatakse juhtkonda meeskonnaliikmete toiduainete, palga ja lennupiletite muretsemisest loomise pärast.

Liepaja Ookeanipüügi Baasi peadirektor Dainis Engelis selgitas Läti merelehele olukorda nii: "Möödunud aastal saadeti "Mars-2-le" 40 meeskonnaliiget, kes pidid lõpetama remondi, et minna selle aasta alguses merele püüdma. Äkki ilmus Argentiina firma, mis teatas, et me oleme neile võlgu, kuigi Läti poole pealt ollakse kindlad, et võlgu ei ole. Firma saavutas selle, et laev arestiti sadamas. Mis tegid kalurid? Nad võtsid laeva varudest toiduaineid ja läksid istandustesse tööle. Algas täielik omavoli. Olin ise seal ja nägin, kuidas reede õhtul tulid kalurid istandustest tagasi. Kaks päeva oli totaalne jooming, kogu raha joodi maha ja esmaspäeval mindi jälle istandustesse.

Üks mees uppus ja on maha maetud. Kaks või kolm meest on joomisest hulluks läinud, kaks on õnnestunud päästa ja normaalsesse ellu tagasi tuua. Ise nägin, et vaid paar-kolm meest panevad raha kõrvale, et perle midagi osta. Ülejäänud on kõik maha joonud.

See, et laevadel pole olnud raha toiduaineid ja ravimeid osta, on vale, finantsdokumendid on kõik olemas. Näljastreik kuulutati välja vaid lärmis töstmiseks, tegelikult keegi ei nälginud.

Montevideos pidi töötama neli meie laeva. Mullu detsembris sai selgeks, et kalmaarivarud on seal tühised. Seega olime teinud valearvestuse. Kahe laeva kahjud olid 246 000 USA dollarit, ainult üks laev püüdis hooaja jooksul (7 kuuga, kuni juuni lõpuni) 160 tonni kalmaari, teenides seega 180 000 dollarit. Esimestena said palga kätte 34 kalurit, kes ka koju lendasid. Nüüd tuuakse tasapisi tagasi ka teisi. "Lugaga" tuli augustis 120 kalurit. Kui ma Montevideos juuli lõpul tagasi tulin, olin veendunud, et kohalike firmadega on kõik korras. Aga siis hakkasid jälle tulema teated, et palka ei maksta ja kalurid ei saa koju. Montevideos oli septembris 4 laeva ja 15 meest.

Meie baas on igaühel pinnuks silmas. Kohalikes Läti lehtedes publitseeritakse sihikindlalt artikleid, et me oleme pahad ja meid ei tahta. Linnavalitsus ainult ootab, et saaks Merekanali meie laevadest, mida oleme kahe aasta jooksul müüa püüdnud, puhtaks. Oleme migratsioonipump jne.

Riia Kalaamet keeldub abist, aga osa inimesi pole 9 kuud palka saanud. Siamaani oleme aga riigiettevõtte. Kui me lõpetame, on Liepajas 8000 töötut juures.

Kokku on meil 24 laeva. Et need korda teha, oleks vaja 600 000—700 000 dollarit. Aasta algul püügil saadetu 18 laevast oli kasumis ainult üks."

Läti merelehe toimetaja Gints Šimanise üks kommentaar toimuva kohta: "See on Liepaja tragöödia. Riias on täielik vaikus, neile pole ookeanikalandumist vaja. Aga inimesed — kalurid — on karmi turu ja tegelikkuse vahel palgata, töötajajäamise ohus ja lähivad pingest hulluks või hakkavad jooma."

Läti ajakirjanduse põhjal
Reet Naber

Konkurss "Eesti parim toiduaine 1994"

Eesti Toiduainetööstuse Liit korraldas 1994. aastal esmakordselt konkursi "Eesti parim toiduaine 1994", initsiaatoriks Roland Ilp.



Konkursi eesmärk oli tutvustada kodumaiseid uudistootmeid ja uuendusi ning kujundada positiivne arvamus kodumaise toiduainetööstuse ja tema valmistatud toodete kohta. Konkursile esitatud tooted pidid olema Eestis välja töötatud ja esitavas ettevõttes tööstuslikult toodetud, turule toodud uue tootena alates 1. jaanuarist 1993. Kõik Eestis tegutsevad toiduainetööstuse ettevõtted võisid esitada oma tooteid tootmisharude kaupa (piimatooted, toidurasvad, lihatooted, pagari-, kala-, kondiitri-, puu- ja köögiviljatooted, joogid, kohv, maitseained, toidulisandid).

Aprillis saadeti konkursitingimused välja 16 ettevõttele. 16. juunil oli koos Eesti Kalandusliidu degustatsioonikomisjon, et välja selgitada meie parim kalatoode. Esitatud oli nelja firma 10 näidist: AS-i DAGOTar "Naturaalne ahvenafilee" ja "Räimefilee sinepikastmes", AS-i Peipus

Fish "Külmsuitsu siia fileelõigud" vaakumpakendis, AS-i Makrill "Heeringa fileetikid sinepikastmes" ja "Räimerullid küüslaugumarinaadis" ning OÜ Viru Rand kulinartooted "Praetud räimed koduses marinaadis", "Praetud räimed tomatimarinaadis", "Räimefileed tilliga marinaadis", "Heeringafileed roosas marinaadis" ja "Heeringafileed sibulaga marinaadis". 8-liikmeline komisjon hindas tooteid omadusi: välimust, maitset, lõhna, konsistentsi, kujundust, ühtlasi arvestati toodangu mahu kasvu. Parimaks hinnati OÜ Viru Rand kulinartoode "Heeringafileed roosas marinaadis".

Lõppvoorus 6. oktoobril sai see toode hea vastuvõtu osaliseks.

See üritus oli esmakordne ja selle läbiviimise käigus tekkis mõtteid, kuidas seda veel paremini saaks läbi viia. Sest arvatakse, et konkurss tasub muuta traditsiooniks.

Läänemere 1995. aasta kalapüügikvoodid (tonnides)

Soovitatud Rahvusvahelise Läänemere Kalapüügikomisjoni 20. istungil 12.—16. septembrini 1994 Gdynias

Lepinguosaline	Räim	Kilu	Tursk
Eesti	56 800	51 500	1780
Euroopa Komisjon	125 200	79 400	36 000
Soome	37 600	22 800	1400
Läti	38 400	62 200	6770
Leedu	12 000	22 500	4450
Poola	112 800	132 000	21 100
Venemaa	32 300	50 400	5000
Rootsi	144 900	79 200	23 500
Kokku	560 000	500 000	100 000

(Algus "Kalamehes" nr. 2)

Eesti põgenike laevade saatusest

Eesti kalurite laevade-paatide üleandmist N. Liidule kirjeldab Erald Art järgnevalt ajakirjas "Eesti Kalur" nr. 4/1989.a.:

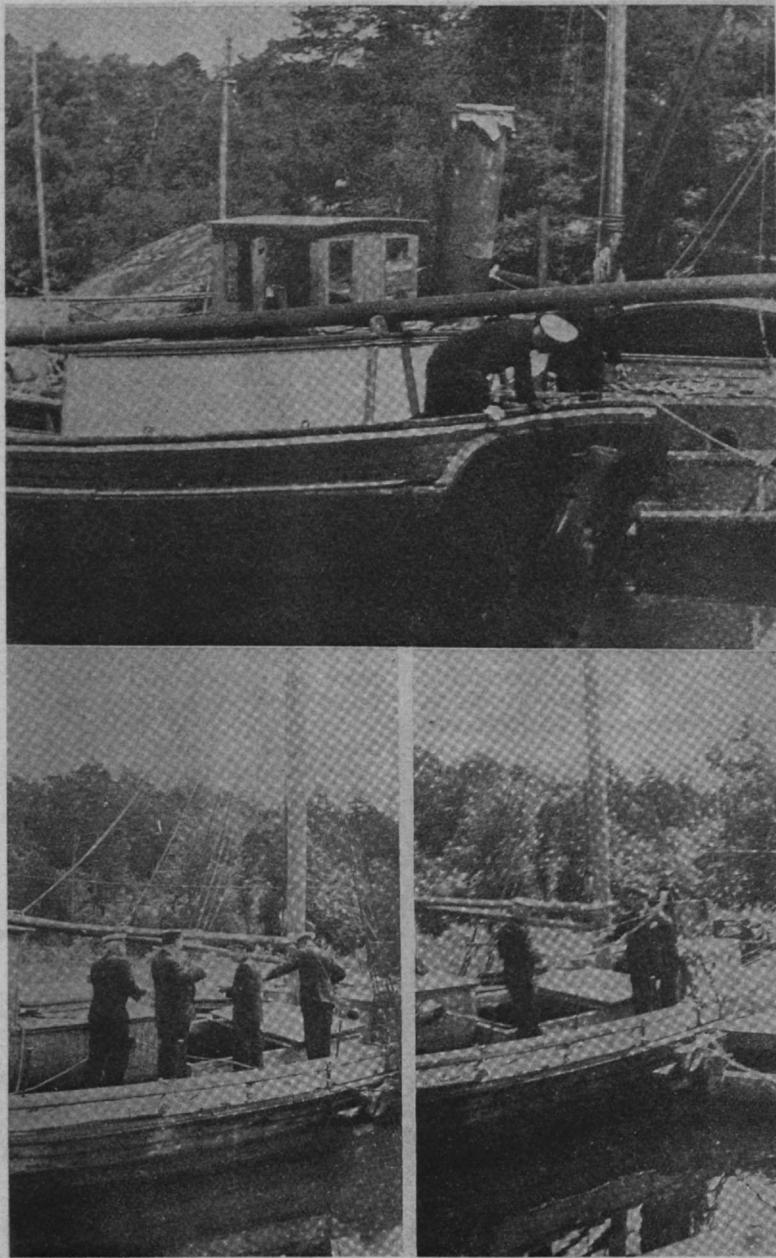
"Eesti kalurite kalapaadid, mis olid võetud Rootsi ametivõimude valve alla, koguti kokku. Transportimiseks saabusid kohale N. Liidu laevad; kalapaadid laaditi praamidesse ja ka suuremate laevade lastiruumidesse. Suuremad veesõidukid, purje- ja aurulaevad võeti sleppi ja viidi pikkades rivides ida poole. Kuna kalapaate oli pika Rootsi ranniku ulatuses ja nende kokku kogumine toimus aeglaselt, tuldi paatidele järele eri aegadel. Näiteks augustis 1945 saabus Vikinghilla 20-liikmeline meeskond, kuhu kuulusid ka eestlased, et järelejäänud eesti kalurite kalapaate ära viia.

Lõuna-Rootsisse Karlskronasse saabus N. Liidu jäälohkuja "Malögin" vast septembris 1945, et sealseid pagulaspäate ära transportida. See aga ebaõnnestus, kui "Malögin" tuulise ilmaga teele asus, viis praami lastitud eesti kalurite paatidega sleppis. Sügisene tuul ja lainetus oli tugev, selle tagajärjel veo-vaierid katkesid ja "Malögin" oli sunnitud merelt Karlskronasse tagasi pöörduma, ainult üks praam sleppis. Neli praami, lastitud eesti kalurite paatidega, jäi merele tuule ja lainete hoolde triivima. Tuul triivis paatidega lastitud praamid randa, kust need uuesti Karlskrona sadamasse tagasi toodi. Nädal hiljem lahkus "Malögin" Karlskronast Stockholmi suunas, pagulaste paadid praamidega sleppis."

Pärast kalapaatide väljaandmist N. Liidule vähenesid kalurite võimalused rakendada oma kutsealal. Peamised põhjused olid: välismaalaselena puudus püügiloa territoriaalsetes sise- ja merevetes; tööturukomisjon juhtis kalureid põllu-, metsa- ja vabrikutööle; vaba püügi puudumine, st. kalatoodang masskalade puhul oli normeeritud; Eesti kalurite poolt sissetoodud efektiivsemad püünised (kakuum) olid Rootsi kalurite nõudmisel keelustatud.

Kaluri kutsetööd sai teha

Me tulime tormiga



Ülal: uus omanik laeva nime otsimas.
All: mõeldakse 1) sammudega, 2) puuga, 3) nõõri vedamisega võõrist ahtrisse ja 4) nõõri kontrollitakse "erilise" vibu abil.

Fotod raamatust "Eesti põgenikud Rootsis", Göteborg, 1946.

kaluriabilisena rootsi kaluri juures, millega paljud eesti kalurid ka tegelesid. Kord oli lootust, et Tema Majesteet Kuninga eriloal võivad välismaalased kalapüügiga tegelda. Selleks otsustati sisse anda sooviavaldused *Utlänningskommissioni* kaudu

Põllumajandusvalitsusele (*Lantbruksstyrelsen*). Ka see lootus osutus ekslikuks. 67 sooviavaldajast sai ainult üks kalur püügiloa, nimelt Gustav Hints, kes oli oma püügiloataotluse sisse andnud Frodells advokaadibüroo kaudu. Kõigile teistele oli

aitava otsuse põhjustanud arvatavasti Rootsi idaranniku Kalurite Keskühingu eitav otsus. Kuninga nimel alla kirjutatud otsus kandis G.E. Stångi ja Gunnar Sandströmi allkirju (Stockholm, 14. novembril 1947).

Siinjuures peab märkima, et eesti pagulasjuhtkond Rootsis ei ole tegelikult küllaldaselt tundnud pagulas-kalurite muresid, kuigi nad võlgnevad tänu oma elu ja vabaduse eest eesti kalurile, kelle julgus ja külm veri päästis neid üle kodumaa valguga uue terrorilaine alla jäämisest. See tuletab meelde Juhan Liivi jutustust "Peipsi peal": Jaak, maa, kurat, jalad on juba põhjas! Nii pidi ka pagulaslikku õpetaja jõulujutlust pidades kantist hoiatama, kui leidis kiriku korjanduskotist 5-õõrilisi vaskrahasid, et armsad kogudusehinged, pange ikka korjanduskotti paberrahasid, siis on Jeesu-lapsel pehmem magada.

Paralleelselt asutati ka Eesti Komitee juurde Eesti Kaluritesektsioon, mille juhatusse kuulusid Oskar Mänd, Artur Taska ja Otto Luiga. Pärast N. Liidule veesõidukite tagasiandmist lõpetas nn. kaluritesektsioon oma tegevuse./.../

Aastatel 1949–1950 toimus uus kalurite edasirandamine, peamiselt USA-sse ja Kanadasse, mis sünnib lootuses leida kindlamat isiklikku julgeolekut ja paremaid kalastamisvõimalusi. Kuid ka seal tekib takistusi

kalastamise alal ja paljud on sunnitud valima endale teise elukutse. EKK Rootsis langeb seejärel 30 aastaks unne.

Reorganiseeritud Eesti Kalurite Koondis

Alles 23. novembril 1979. aastal tuldi ühiselt kokku Stockholmis Eesti Majas, millest võtsid osa endised eesti kalandustegelased A. End, M. Laagus, H. Mihkelson, E. Pettai, K. Sõmermaa, A. Säinas ja H. Toots. Päevakorras oli nüüd raamatu "Eesti kalanduse minevikust" koostamine ja Kalanduskongressi kokkukutsumine ESTO-80 ajaks Stockholm, mille organisatoorseid tööd jäid E. Pettai hooleks.

ESTO-80 ajal, neljapäeval, 10. juulil toimus restoranis "Mariahissen", Bellmansgatan 2 Kalanduskongress. Kongressiks oli kokku tulnud 30 kalurit ja kalandustegelast Inglismaalt, Kanadast, Rootsist ja Taanist. Kongressi juhatajaks valiti Harald Mihkelson (Örebro, Rootsi), sekretäriks Erald Art (Borås, Rootsi)./.../

Koosolekul algatavad sõnavõttudes leiti, et eesti kalanduse mineviku talletamine on tingimata vajalik, samuti kalanduse arengu jälgimine nii siin kui ka kodumaal. Nende ülesannete täitmiseks leiti olevat vajalik kõigi endiste ja praeguste kalurite ja kalandustegelaste koondamine ühiseks organisatsiooniks Eesti Kalurite Koondise nime all./.../

(Järgneb)

Elmar Pettai

Vikinghill, juuni 1993.

Reet Naber foto



Meriforelli Eldorado!

Nii meelitas üks paljudest Taanit tutvustavatest brošüüridest. Selle oli välja andnud Fyneni maakonna Kalastusturismi ühendus.

"Mitte kusagil mujal ei ole teil võimalik kätte saada nii palju ja nii suuri meriforelle kui Fyneni ja tema lähisaarte rannas," meelitatakse turistite.

Tegemist on tõsiselt plaanitud ettevõtmisega saarte kalastusturismi arendamiseks, millega alustati 1990. aastal kohaliku omavalitsuse initsiatiivil. Eesmärgiks oli omamoodi ka keskkonnaolusid parandada. Plaanid olid küll head: välja arendada tipptasemel kalastamisvõimalused, kuid esialgu oli üks probleem: kala ei tulnud

ootama just Fyneni rannikule, kuni ta kinni püütaks. Tehti kaks muudatust: hakati kunstlikult kasvatatud kala rannikuvette laskma ning tehti suuri jõupingutusi jõgede muutmiseks forellile sobivateks kudemiskohtadeks. Alates 1990. aastast on vette lastud üle poolteise miljoni 15–20 sentimeetri pikkuse kala. Kui need olid kevadel vette lastud, oli osa neist sügiseks kasvanud juba 40 sentimeetri pikkuseks, mis on lubatud püügi alammäär.

Jõgedest on kõrvaldatud tamme või ehitatud neile kalatrepid, millega on loodud looduslikud soodustingimused forelli kudemiseks, mis kindlustab kõige paremini

populatsiooni jätkumise.

Samas trükises on koos kõik vajalik info harrastuskalastajale. Alates sellest, kuidas meriforelli kätte saada, milliseid vahendeid kasutada, tema füsioloogia selgitamine, kalade alammõõdud, keelujad jms.

Kalapüügiks võib sealgi postkontorist või turismibüroost litsentsi osta, mis üheks päevaks maksab 25 Taani krooni. Firmsid, mis kõikvõimalikke teenuseid pakuvad, on hulganisti.

Kui lisada veel see, et näiteks Svendborgis sadamakääl ääres võis automaadist igal ajal paarikümne krooni eest sõõta või muud osta, oleks kalaleminek nagu kõige loomulik asi seal maailmas.

Kalapüük Soomes nõuab eriluba

Vastava kaardi, mis annab õiguse kalapüügiks, võib osta postkontorist. Lisaks sellele on nõutavad ka maa- ja veealade omanike load. Loa kalastamiseks teatud vetel annab vastava territooriumi omanik: see võib olla näiteks vald või eraisik. Teateid sellise püügiloa omandamise võimalustest võib saada vallavalitsusest, turismifirmadelt, kámpingutest, hotellidest ja bensiinjaaamadest. Põhjamaade kodanikel on siiski õigus loata kalapüügiks riigile kuuluvatel üldkasutatavatel vetel ja seespool Soome kalapüügivööndit.

Soome Merenkulkuhallituse välja antud turistidele mõeldud trükisest "Paadiga Soome", 1994.

Kalale kutsutakse ka Ida-Virumaale

AS Suvi pakkus turismimesil jahipakettide kõrval ka kalastuse oma. Ühe inimese maksumus oli vastavalt grupi suurusele 3-päevases pakettis 1780–2300 krooni, viiepäevases 2650–3250 krooni.

Välja pakuti kalapüügilitsentsid, majutus, täistoitlustus, saun, paadikasutus suvel, transport motelli "Suvi" ja tagasi Eesti piires. "Suvi" asub Ida-Virumaal Alajõe vallas Karjamaa külas.

Kalandusturismi pakuvad ka teiste rannaalade firmad, kuid esialgu küllalt tagasihoidlikult.

Väljaandja Eesti Meremeeste Liit

Järgmine number ilmub veel tänavu

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

"Printall"
Tellimuse nr. 5407

Toimetaja
MADLI VITISMANN

Taandarengu peatamise kava

9. oktoobril tutvustati keskkonnaministeeriumis Eesti Saarte Arengu Kava. Saarte Instituudi eestvõttel on kaante vahele saanud meie suuremate ning väiksema saarte arendamise plaan. 1993. a. esitati Riigikogule Saarte seaduse eelnõu. Valitsus otsustas, et vaja on koostada regionaalne arengukava raames ka saarte kava ning selle programmi koostamiseks eraldati ka raha.

Saarte Instituudi tegevdirktor **Maret Pank** selgitas, et saarte probleemid arutades on näha, et Eesti läheb edukalt turumajandusse, eriti Tallinn. Saartel on aga erilised, nende saarelise asendiga seotud probleemid: kommunikatsioonid on kallimad ja turg väiksem, vähem on valida elatusalasid. Riik ei peaks lähtuma ainult turumajanduslikest kaalutlustest, et saartele paigutatud raha on ebamajanduslikult paigutatud, sest see ei too sisse, vaid arutlema nagu Kihnu mees: kas Eesti on enam Eesti, kui tal pole saareasustust? Probleem pole mitte raha juurdesaamises, vaid selle mõistlikus jaotamises. Ühiskond ja selle parimad esindajad Riigikogus peaksid jõudma kokkuleppele, kui suures mahus ja kuidas saari toetada. Maret Pank väitis, et esialgu on palju tegemist, et allakäiku pidurdada, seega võiks kava nimetada "taandarengu peatamise kavaks".

Töö eri osi tutvustasid autorid. Üld- ja rahvastikuosa on kokku pannud Regionaalne Arengu ning Omavalitsuse Ameti töötaja **Aado Keskspaik**, kes meenutas, et enne Teist maailmasõda oli meil 43 asustatud saart, praeguseks on järel 11. Kihnu rahvaarv on vähenenud kaks, Vilsandil ja Abrukal aga seitse korda. Muutunud on ka vanuseline struktuur, eriti Piirissaarel, kus 80% elanikest on vanurid ja lapsi pole üldse. Iga nooremajanduse inimese lahkumine on oluline. Nelja saare (Ruhnu, Abruka, Vilsandi, Manija) asustuse säilimine sõltub 140 tööjõulisest inimesest.

Oluline on kohalike enda suhtumine, kuid ainult Kihnus, Ruhnus, Vormsis ja Piirissaarel on oma vallas, viimasel pealegi formaalselt. Suurasaare Saaremaa, Hiiumaa ja Muhu majandusprobleemid on väiksemad, kuid seal on mure transpor-

di pärast: parvlaeva- ja lennuühendus peaks olema kindel ja regulaarne. Toetamist vajab ka täiendõpe, on vaja välja kujundada kutsehariduse süsteem, mis vastab tänapäeva nõuetele.

Väikesaarte majandusliku olukorra iseloomustamiseks nentis Maret Pank: "Majandust on natuke Vormsis ja Kihnus, mujal elatatakse riigiametite pidamisest ja naturaalmajandusest." Kui kala püütakse, siis seda ei töödel- da, põllumajanduslik tegevus on takerdunud maareformi, paljud maomanikud elavad Rootsis ja on sageli äraootaval seisukohal.

Vetranspordi ülevaate koostanud **Eero Lapp** tutvustas sadamate, laevaliini- de ja ujuvahendite seisukorda praegu. Ruhnu ühendus emamaaga (Saaremaa) püsivat üksnes tänu piirivalve omakasupüüdmatale abile ja mõningatele kommertsreisidele; nõukogudeaegsed parvlaevad on moraalselt ja füüsiliselt vananenud; raha eraldamine sadamate ehitamiseks on olnud subjektiivne, riik võiks luua kindla plaani väikesadamate ehituseks, mis tagaks selle protsessi pidevuse.

Telekommunikatsiooni seisukohalt väitis **Riho Mänd**, et kõik saared on võimalik korraliku sidena varustada. Mõnel pool nõuab see raadiotelefonide võrgu loomist. Kahjumiga oleks investering ainult Ruhnu, Osmussaare ja Piirissaare puhul, mis on kaugel ja nõuaksid suuri kulutusi.

Ohutranspordi alalõigu oli koostanud **Raivo Makk**, aga tema oli "Estonial".

Räägiti ka haridusest, teravilhoiust, energietikast.

Päästeteenistuse pärast valutas südant Saare maavalitsuse töötaja **Leo Filippov**. Tema sõnul otsustatakse kõike Tallinnas, aga keegi pole näinud kontseptsiooni, mis jõuaks ka Sørve tippu. Tuletõrje korraldusega võib rahule jääda, lennupääste vajadusest rääkides olevat arvamust, et seal pole nagu- nii enam midagi päästa. **Meripäästeteenistust** lähimere jaoks ei eksisteeri, kuigi just lähimeres juhtub hädalo- kordi kõige tihemini. Õnneks ei lõpe need kõik ohvritega, aga näiteks naabermaades analüüsitakse ajakirjanduses põhjalikult kõiki juhtumeid. Mitteametlikel andmetel on meil nelja aastaga hukkunud 115 inimest, neist pole aga mingit juttu

ega ole olnud analüüsi, miks see juhtus. Kõige kiirem abi on kohalik abi. Seni on põhilised päästetööd teinud kalurid oma paatidega. 1914. a. oli rannikul riigi vahenditega asutatud 135 päästejaama, 1940. a. oli neist säilinud 28 (Eesti ulatuses). Praegu on teoreetiliselt nii, et kui Ruhnu meres midagi juhtub, kutsutakse kõigepealt Tallinnast lennuk ja siis hakatakse ehk päästma. Merel otsustatakse saatus vahel kõigest paarikümne minutiga.

50 aastat merest eemal hoitud rahvas on kaotanud ohutunde, puudub merekultuur: näiteks ei teata või ei teadvustata, et väljalastud punane rakett on hädasi- naal jne.

Mis mõju avaldab see majandusele? Jahituriidid levitavad teavet, et meile on ohtlik tulla, ja me ei saa neile kuidagi vastu vaielda. Suurt hämmingut tekitab välis- maalaste hulgas tendents viia päästeteenistus kom- mertsalusele.

Oma sõna ütlesid sekka majandus-, põllumajandus-, teede- ja sideministeeriumi ning keskkonnaministeeriumi esindajad, regionaalarengu ja omavalitsuste ameti di- rektor, Saare ja Hiiumaa maavanemad ning Piirissaarega tegeleva Tartu Looduskaitse- ameti esindaja. Vilsandit esindanud **Arvo Kullapere** rõhutas, et Saarte Kogu on survegrupp, kelle mureks on 55 000 saartel elava inimese probleemidele lahenduse leidmine. **Jüri Saar** Saare- maalt tunnustas Saarte Insti- tuudi ettevõtet ja tehtud tööd: käisid keskkonnami- nister ja kantsler kord Saare- maal, väitsid, et neil küll pole inimesi, kes sellise töö ette võtaksid. Kuigi paistab, et igasugused meetodid ja muu info on neile kättesaa- dav.

Samuti toonitas ta, et üks- kord ometi tuleks vastu võtta poliitiline otsus, mis see saarte transport on ja keh- testada kindel protsent, mil- lega seda doteerida. Muudu on ikka nii, et kõik valitsus- juhud, kes Saaremaal käinud on, kinnitavad, et sõit peaks tasuta olema, ja nii kui Tal- linna jõuavad, jälle hinnad tõusevad.

Esialgu jäid kõik küsimus- ed õhku rippuma. Aga näha ja kuulda oli, et saarte ole- masolu eest seisjad teevad oma tööd ehtsaarlasliku jon- niga edasi.

Reet Naber



Uude väikesesse sadamasse tullakse üheks ööks — Orissaare,

Mereturism 1994.a.

1994.a. purjetamishooajal külastas Eesti tolli- ja piirikontrolli sadamaid 2254 külalisalust 9678 inimesega. Neist oli Soomest 1934, Rootsist 99, Saksamaalt 60.

Väikesadamate esitatud andmeil oli nende külastatavus järgmine:

Sadam	Külastuste arv	Külaliste arv
Narva-Jõesuu	3	8
Vergi	39	118
Loksa	3	13
Tallinna Kalevi JK	197	656
Pirita sadam	1401	5837
Dirhami	126	446
Haapsalu	376	1191
Rohuküla	44	222
Virtsu	250	816
Pärnu	25(PVA)	96(PVA)
Kuivastu	106	404
Kõiguste	108	405
Roomassaare	152	547
Nasva	45(PVA)	203(PVA)
Veere	52	250
Orjaku	21	52
Lehtma	437	1839
Kokku	3340	13103

PVA — Eesti Piirivalveameti andmeil. Pärast riigipiiri ületamist võib välismaa külalisalust siseneda kõigisse Eesti sadamatesse.

1993.a. oli külalisi 34 Eesti väikesadamas, kokku ca 8550 inimest 1988 lõbusõidul. 1989.a. oli üldse 287 külalis- alust Piralal.

Andmed Eesti Mereturismi Assotsiatsioonilt



suurde tuntud sadamasse aga terveks nädalalõpuks — Visby. Madli Vitismanni fotod

Üleveotariifid praamiliinidel

(Hinnad kroonides, sisaldavad käibemaksu)

	Kuivastu— —Virtsu	Heltermaa— —Rohuküla	Vormsi —Rohuküla
Reisijapilet	4.—	9.—	4.—
Lapsepilet	1.—	4.—	1.—
Jalgratas	2.—	5.—	3.—
Mootorratas	10.—	22.—	15.—
Sõidukid:			
kuni 4,5 m	15.—	27.—	22.—
4,5—5,0m	25.—	45.—	30.—
5,0—6,0m	35.—	65.—	45.—
6,0—7,0m	45.—	85.—	60.—
7,0—8,0m	60.—	135.—	90.—
8,0—10,0m	80.—	175.—	120.—
10,0—12,0 m	100.—	215.—	150.—
12,0—14,0 m	120.—	255.—	180.—
14,0—16,0 m	140.—	295.—	210.—
16,0—18,0 m	160.—	335.—	240.—
üle 18,0 m	160.—+	335.—+	240.—+
	20 krooni	50 krooni	30 krooni
	1 m eest	1 m eest	1 m eest

Märkused:

1. Pensionäride pilet hind on võrdne lapsepileti hinnaga.

2. Üle 2,5 m laiusega sõiduki üleveol rakendatakse tariifi koefitsiendiga 1,5.

3. Turismibusside üleveol (v.a. saartelt lähtuvad ekskursioonid) rakendatakse tariifi koefitsiendiga 2,0.

4. Reedel, laupäeval ja pühapäeval sõiduki üleveol pikkusega alla 7 m rakendatakse tariifi koefitsiendi- ga:

1) Kuivastu—Virtsu, Heltermaa—Rohuküla ja Sviby—Rohuküla suunal — reedel ja laupäeval koefitsiendiga 1,0 pühapäeval koefitsiendi- ga 2,0

2) Virtsu—Kuivastu, Rohuküla—Heltermaa ja Rohuküla—Sviby suunal — reedel ja laupäeval koefitsiendi- ga 2,0 pühapäeval koefitsiendi- ga 1,0.

Sadamate konverents Gdanskis

5.—6. septembril toimus Gdanskis V rahvusvaheline konverents "Ida ja Lääne vaheline merenduslik koostöö ja konkurents", millest mul oli võimalus osa võtta. Ettekanne teemal "Eesti sadamate roll Vene transiidis" võeti vastu suure huviga. Et juuli lõpus oli Londonis toimunud Muuga sadama arenguplaani esitlemine (presentatsioon) ja ettekandes oli käsitatud Muuga sadama kui transiit- ja jaotussadama osa Vene ja teiste Sõltumatute Riikide Ühenduse transiidis, esitati palju küsimusi ja paljud äriühenduste esindajad palusid saata täpsemad andmeid Muuga sadama võimaluste kohta.

Järgmine konverents toimub 1996. aastal. Et olin ainuke esindaja endisest NSV Liidust, kus on põhiprobleemiks läheturahade puudus, arutati seda küsimust ja soovitati edaspidi finantseerida idapoolseid osavõtjaid, et suurendada osavõtjasmaade arvu ning mitmekesisust aruteluteemasid.

Meiepoolne osavõtt sai teoks tänu Tallinna Sadama arusaavale suhtumisele mereharidusse ning tänu koostöölepingule oligi võimalik Gdanskis meie sadamatest rääkida.

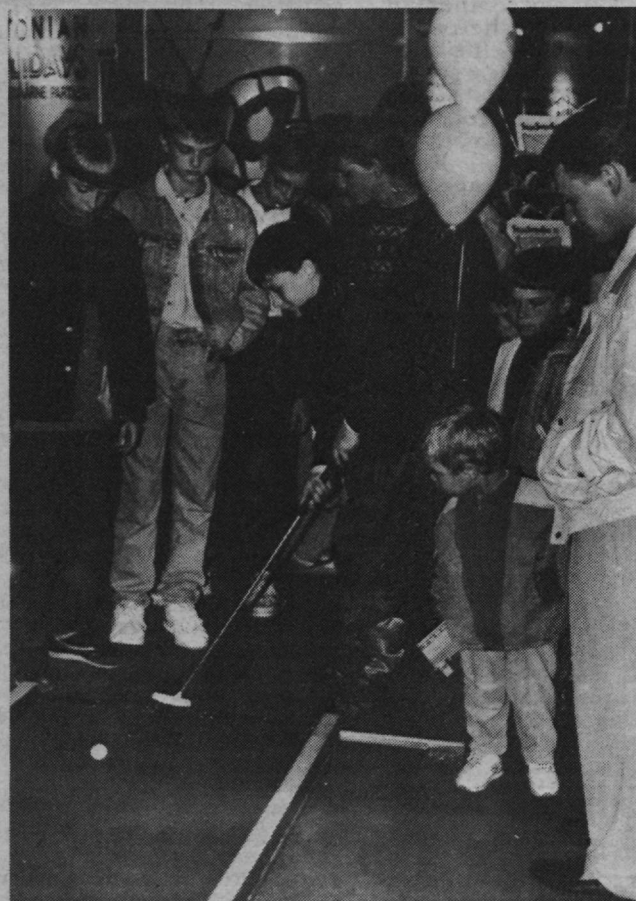
Ebatavaline hooaeg — konkurents

Tänavune turismimes 25.—26. septembril oli jälle parem kui mullu.

Avamisele olid tulnud peaminister **Mart Laar** ja majandusminister **Toivo Jürgenson**. See on ka mõistetav, arvestades turismi tähtsust meie majanduses, Messi väljapanekuid jätkus tavapärase Sinise ja Valge paviljoni kõrval ka kahte väiksemasse, õueski oli üht-teist vaadatavat. Eksponeente oli 19 riigist 317, Eestist paarisaja ringis. Igaüks püüdis anda oma parima, et reisihuvilisi lummata.

Turismimajanduse parema edendamise huvides oli korraldatud rida loenguid, mis tutvustasid loodus- ja kultuuriturismi, müüki ja *marketingi*, liisaks erinevad presentatsioonid ja pressikonverentsid.

Hea soovitus kiirustajatele andis Ülle Võrno Eesti Vabaõhumuuseumist: "Kui teil pole aega, et Tallinnast välja sõita, võib Eestimaast ülevaate saada ka Vabaõhumuuseumis." See on päris õige tähelepanek, korduvalt külaliste peal järele proovitud.



Ehk läheb pall pihta, ehk toob loosiõnn reisi...

Mis messimelusse puutub, siis võrreldes möödunud aastaga on edasimineku märgatav nii kvantiteedi kui ka kvaliteedi poolest. Kõigi Eesti firmade väljapanekud olid kenasti kujundatud, igasugust teatmaterjali pakutava kohta oli palju ja kvaliteetset. Rõõmustav oli mitme muuseumi (Pärnu, Paide, Haapsalu, Saaremaa, Hiiumaa, Vabaõhumuuseum) aktiivne kaasalõmine. Need tagasihoidlikud asutused on väga oluline osa meie kultuurist.

Varem domineerinud laevafirmad seekord nii ainuliselt silma ei torganud, kui mitte märkida "Tallinki" reklaamiga üles lastud väikest tsepeliini.

"Tallink" tutvustaski end traditsiooniliselt. Neil oli ka pressikonverents, kahjuks mitte programmis. Nad olid ainukesed, kel oli ette valmistatud korralik pressiteade, lisaks võimalus juhtkonnale küsimusi esitada. Väljapanek oli ligitõmbav ja asjakohane nagu alati. Nemad väljendasidki oma olukorda nii: "Ebatavaline hooaeg — tööd tuli teha konkurentsi tingimustes."

Kiidusõnu väärib firma uus reklaamibrošüür oma läbimõeldud süsteemiga: paremas veerus asine info, muu aga pilkupüüdvam. Ilmselt pikaajalise kogemusele toetudes on iga lehekülje lõpul meeldetuletus: "Muista passi!"

Nimesegaduse selgitab pressiteade: "Erakapitali enamusega operaatorfirma EMINRE käivitatus 1. jaanuaril 1994. See moodustus Inreko Laeva AS-ile ja RAS-ile Eesti Merelaevandus kuuluva TALLINKI ühinemisel, kaubamärgiks jäi TALLINK. Nii sündis Eesti suurim reisilaevafirma."

"Tallinki" sinimust firmamärk laeva valgel küljel teadvustab nii siin kui mujalgi maailmas, et tegu on just Eesti reisilaevafirma alusega. See firma jätkab eht-eestiliku püüdlikkusega reisi ja huvides teenuste arendamist ja soodsat hinnapolitiikat."

"Eminre" tegevdirektori asetäitja **Andres Eesmaa** tundis kõige suuremat muret selle üle, et praegu ei saa laevaoperaatorid aru, kas Eesti Vabariik vajab Eesti lipu all sõitvaid reisilaevu või ei. Seadusi on meil veel vähe ja võimust võtab ametnike toimetamine, olulisi asju otsustatakse valitsuse määrustega. "Eminre" praegune probleem on maksuvaba kaubandus, mis Eestis on korraldatud laevaomanikele ebasoodsalt. Selles on nii palju segast ja laevafirmad, mis oma plaane ei tee aasta-kahe, vaid pikema aja peale, kannatavad."

Sellegipoolest tuleb "Tallinki" uus laev "Ambassador", avatakse oma turismiesindus Saksamaal.

Ägedaim konkurentsiilming — katamaraanide tulek — vähendas reisijate hulka kõigest 4% võrra.

"Estline" eksponeeris ennast tagasihoidlikult nagu alati. Programmis oli nende uue laeva presentatsioon, mis hulga rahvast kokku tõi. Peadi- rektor **Johannes Johanson** teatas, et 28. septembril kättesaadav "Diana II" läheb kõigepealt puhastamisele ja värvimisele, siis Turkusse remonti. Uus laev hakkab kandma nime "Vironia".

Johannes Johanson: "Esimesele meie laevale sai pandud pretensioonikas nimi, mis esindab kogu meie riiki. Raske oli leida teist samaväärset. Välja pakuti 264 nime, 7 inimest pakkus "Vironiat"."

Konkursi võitjaks loositi **Valdur Poll**, Merehariduskeskuse õppejõud, kes oli ka ise kohal.

Meeldivalt oli esindatud **Eesti Mereturismi Assotsiatsioon**. Lisaks puupaadile seekord ka hiidlaste "Priiankru" "Monopoli"-nurk, videofilm Eesti külalissadamatest ja muudki.

Tegevdirektor **Helle Hallika**: "Meie liikmed on siin oma väljapanekutega: kaardifirma "Regio", AS Gotta, Lohusalu sadam (on pooleli, sellepärast siit peal "Peatse kohtumiseni"), "Marser", "GT-Projekt", mis Muugal uue tehnoloogia järgi ehitab, muidu aga pea üle kuuendiku planeedist tegev on, "Inflo", "Dagotuur", Tallinna Sadam, Triigi sadam.

Reklaamime põhiliselt külalissadamaid. Neile on esitatud oma nõuded: peaksid olema WC, dušš või muu pesemisvõimalus, elekter — need on elementaarsed nõuded. Võiks olla ka infopunkt, koht, kus saaks osta leiba-saia ja muud eluks vajalikku.

Praegu on meil enam-vähem korralikud külalissadamad Pärnus, Virtsus, Nasval, Roomassaares, Lehtmas, Haapsalus ja Pirital.

Võrreldes meie külalissadamate olukorda lähimate naabrite omaga, torkab silma, et Soomes on igal külalissadamal toeks kas riiklik või kommuni finantseering. Kui on korralikult põhjendatud projekt ja hea äriplaan, saab finantseerimiseks toetust. Igal mereäärse linnal on oma külalissadam, sest tulu, mis merelt tulnud turistid toovad, ei jää ainult sadamasse, osa sellest läheb linna. Isegi selline keskus nagu Mariehamn on külalissadamate arendamiseks saanud linna- ja maavalitsuse tuge.

Meil on hea praktika — RAS Tallinna Sadam on öla alla pannud väikesadamate väljaehitamisele."

Mereturismi Assotsiatsiooni väljapaneku juurde jätkus rahvast kogu aeg. Ligi astus ka Narva-Jõesuu linnapea Juhkov. Ta mõõnis, et kuigi plahvatus viis linnavalitsusel põranda alt, ei tähenda see, et pind oleks alt kadunud. Lootus oma külalissadam valmis saada pole kuhugi kadunud. "Kui isegi õitsva sotsialismi planeerijad ei julgenud seda enne kui 2000. aastaks valmis lubada, siis on meil veel natuke aega," arvas ta.

Näitusel olid ka uued tegijad laevanduses: "City Jet" ja "Estlinjat", ju plaanivad jätkata.

Tore oli see, kui kloun **Kaljo Kroll** tegi reklaami Ruunavere kõrtsile, kuidas **Viimsi Talveaed** sai lahti kõigist oma 1993. a. kalendritest, sest pakendile polnud targu aastanumbrit kirjutatud ja neid, kes enne kingitava hobuse suhu vaatasisid, oli vist väga vähe. Sellepeale tundus ka kõrval näidatav klantspilt aia võludest kahtlustäratav.

Tore oli **E-Touri** väljapanek — ainuke sügisene, natuuris ja pildis ning sellega meeldejääd. **Moulin-Rouge**'i esindajaid nähes vaatad kohe Lauri Leesi



TALLINK on sageli inspiratsiooni saanud meremuuseumist.



järele ringi, kuid näe imet — teda polnudki, oli hoopis firma juhtkond koos originaaltantsutüdrukutega välja tulnud. Napilt ja lõõvalt esinev.

Kahju, et meie Läti ja Leedu kolleegid ikka niisama inturistlikult esinevad kui möödunud korralgi.

Reet Naber
Isi Trapido fotod

* * *

Kõigi turismimesil korjatud kõrgel tasemel värviliste ja läikivate Eesti-tutvustuste seas torkas teistsugususega silma üks lihtne, kollaste kaantega, esmahetkel natuke õhukest lasteraamatut meenutav väljaanne "Käina vald mis, kus, kes, millal, miks?". Tõsi, pealkirja keskel oleks mingi kirjavihemärk nagu puudu, ja teksti sees mõni lause ka natuke kohmakam kui vaja, aga sisu on see-eest vahva.

Oled sa hiidlane, või oled sa turist, sellest raamatust saad lugemist, õeldakse sisekaanel. Ja nii ongi. Kõigepealt tehakse selgeks, kuhu sa sattunud oled: et Käina valda, siis järelikult odratolgu- te, jäneseaaremeeste, hundijõlkujate ja toobrihiidlaste sekka. Edasi kehtib põhimõte: *The small is beautiful*. Kõik on hõlmata, keegi ega miski ei pea välja jääma. Saab üles lugeda kõik külad, kogi: kaitsealuse loodusvaranduse, üksikud puud ja kivid kaasa arvatud, kõik valla ettevõtted ja talud, nende juhid ja peremehed-perenaised, kõik koorid, tantsurühmad, klubid, muud ringid ja ka lihtsalt ühe üksiku lõõtspillimängija, kes ju siis eriti iseseisev on. Valla lehest, valla teatrist ja valla kultuurikapitalist rääkimata. Ühtki 2614 inimesest ei ole unustatud, ei naisi, mehi, eelmisel aastal sündinuid — poisid ja tüdrukud eraldi numbri- ga! — ega Liiva-Annusegi juurde lahkunuid. Ei, nimeliselt nad üles loetud ei ole, küll aga arvuliselt. Nagu ka töötud, lapsehoolduspuhkusel olijad ja invaliidid. Ka muud suuremad saareelanikud on kirjas, lehmad veiste üldarvust eraldi, ja lambad niikuinii omaette.

Eraldi peatükid on: "Siit saad süüa", "Siit saad osta", "Siin saad magada". Ei jää ütlemata, et "Käinas asuvad apteek ja prillipood, siit saad rohtu" ning et *sidejaoskonnad asuvad Käinas ja Uhtis, siit saad ajalehti*. Peatükk "Oma valitsemisest" sisaldab kohalikel valimistel kandideerinute nimekirjad, rahvaesindajaks pürgijate eesmärgid-lubadused (muu hulgas näiteks: *võta oma tegutsemise põhiprintsiibiks kompetentsus: kui oled loll, siis ära karda seda tunnustada ja võta appi targemad või mets, maa ja meri jäägu valijatele!*) ning lõpuks valituks osutunute nimed, viie vallavalitseja nimed ja koguni telefoninumbriid.

Toimetajaks nimetatud Heino Koosa ja kunstnik Peeter Roasto on ilmselt võrdsed autorid. Läbi kogu raamatu kõnnib üks ümmargune tegelane ümmarguse kippari-habeme ning õllekõhu ja -ka- paga. Viimase heidab ta endast ära vaid usuelu-peatüki juurde jõudes; lille nuusutades on õlleka- pa aga hoopis kuhugi maha unustanud. Temap' see kolab ka mööda reklaamilehekülgi ning uurib nii valla kui Käina asula skeemkaarte.

Üks lehekülj keskelt — eriti suures kirjas! — on pühendatud Miku Kaareli naljadele. Umbes nii, et: "Oled sa piibumees?" "Äi ole, ma ole Miku Leena mees".

Vaat siis, missugune raamat.

Mari Vamba

Hollandi ülemerekaubandus

11. oktoobril avati Mere-museumis näitus "Hollandi ülemerekaubandus", kus võib ülevaate saada Hollandi kaubanduse hiilgeajast, mille teada suhtlemisest ülemeremaadega. Värvikas ja sisutihhe väljapanek on huviga vaadeldav.

Näituse avamisel osales Hollandi suursaadik **Bartholomeus de Bruyn Ouboter**, kes resideerib Helsingis. Ta ütles, et kahjuks unustavad inimesed kiiresti, et Hollandi arengus on olnud tähtis osa suhetel ülemeremaadega, aga sama oluline on olnud Balti regiooni. Hollandi—Balti kaubandust on uurinud Jonathan Israel Londonis ja see, mis ta välja on uurinud, on väga huvitav.

"Me oleme väga uhked oma meresõidujaloolike. Pole lihtne seletada, miks olime nii edukad. See ei ole ainult soodne asukoht mere ääres. Kindlasti aitas meie tõusule kaasa see, et naabritel oli omavahel alatasa sõdimist, et meie religioon oli sõbralikum ja liberaalsem kaupmeeste suhtes, et oleme olnud tolerantsed igasuguste vaadete suhtes. Tänu vabameelsusele on esile kerkinud ka meie suurepärased kunstnikud."

Näituse organiseeris ABN-Amro Pank, välisministereium aitas transpordi ja asjaajamisega.

Reet Naber

Mälestame

"Suure Tõllu" klubi on teinud pidevalt vaikesid tööd, et pidada meelest meremehi, kes raskel ajal merel katusustega silmitsi seisnud, koondada nende omakuid ja sugulasi. Suvel tehti suur töö Juminda neemel hukkunute mälestuse hoidmiseks, mälestusmärgi taastamiseks. "Eestiranna" tragöödiat tuletatakse meelde iga aasta augustikuu lõpus.

17. oktoobril olid "Suurele Tõllule" kutsutud "Eestirannalt" pääsenud või nende sugulased. Kutsed olid saadetud 12 inimesele. Kõik kohale ei saanud tulla, aga vaadates ja kuulates neid, kes tulid, sai järjekordselt selgeks, kui oluline on leida tuge ja kaaslasi oma painajalike mälestusi või lähedaste kaotusvalu kandes. Lembit Hiimaa ja Alfred Elenurm, kes noorte mobiliseerituna laevahukust pääsesid ja Hilja Voosmaa, kes 12-aastase tüdrukuna oma isa kaotas, leidsid palju, mida üks-teisele rääkida, samuti kõik teised kokkusaamisele tulnud. Tunnustust väärivad Kalju Sepa aktiivne tegevus nii materjalide kogumisel kui ka praktilise töö tegemisel.

Reet Naber

Parvlaev "Diana II", mis nüüd hakkab "Mare Balticum" nime all kurseerima Tallinn—Stockholmi laevaliini, oleks peaaegu saanud nimeks "Vironia". Selline nime laev — ilus ning kiire reisirahv, mis pealegi veel sõitis samuti Tallinn—Stockholmi liinil, oli Eestil olemas. Nagu paljud enne Teist maailmasõda Eestile kuulunud laevad, hukkus ka tema Teise maailmasõja alguses. See laev on seda väärt, et teda meenutada.

"Vironia" oli juba üsna vana laev, ehitatud 1906. aastal Kopenhaagenis laevachituskompaniis AS Burmeister & Wain. Tema esialgne nimi oli "Kong Hakon", pikkus Eesti kaubalaeva registri andmetel 83,21 m, laius 11,63 m, brt 2025, nrt 1065,62 t.

"Ocean Surveyor" tegi head tööd

Teatavasti töötas Eesti rannavetes käesoleva aasta suvel mõnda aega Rootsi Geoloogia (Geological Survey of Sweden) uurimislaev "Ocean Surveyor". Töö oli keskkonnakaitseks. Eesti spetsialistide osavõtul uuriti teatud kohtades merepõhja külgegevusega hüdrolokaatori (side scan sonar), madal-sagedusega kajaloodi (bottom profiler) ning kaugjuhitava teleroboti (remote operated vehicle ehk ROV) abil. Eesmärgiks oli avastada Esimese ja Teise maailmasõja järel põhja jäänud meremiine, hiljem teadlikult uputatud sõjavarustust, radioaktiivseid aineid ja sõjagaaside konteinereid. Tööd finantseeris Rootsi valitsus, sest meie ühise mere puhtuse eest hea seista on kõigi Läänemere-äärsete riikide eluline ülesanne selle sõna kõige otsemas mõttes. Oktoobrikuu viimasteks päevadeks oligi tööde põhjalik aruanne kaante vahel ning Rootsi spetsialistid palusid Eesti poole kõigi asjastuhvitatud institutsioonide esindajaid sellega tutvuma.

26. oktoobril tutvustasid töid otseselt läbiviinud spetsialistid ligikaudu kahe tunni jooksul uuringute kogu mahtu ning tulemusi. Peas-

jalikult Osmussaare, Paldiski ja Naissaare lähistel tehtud töö tulemusena avastati merepõhjas kokku sadu inimegevusega seoses olevaid objekte — mõlema sõja aegseid miine, poisid, tünnid, allveelaevavõrku, lõhkeaineid ning laevavrakke. Suurt osa avastatud objektidest uuriti allveetelevisiooniseadme ROV abil. Mitmest kohast võeti vee- ja põhjaproove radioaktiivsuse taseme ja sõjagaaside sisalduse kontrolliks.

Norras ehitatud katamaran-tüüpi uurimislaev kujutab enesest kaasaegse tehnoloogia tipptaset. Selle tehniliste võimaluste põhjalikum kirjeldamine kujuneks liiga mahukaks. Võiks tuua vast näiteks, et ka suure sügavuses asuva objekti pikemaajaliseks uurimiseks ei pea "Ocean Surveyor" jääma ankrusse, sest alust hoiab ka tormise ilmaga täpselt objekti kohal laeva viintide ja rooliga iseseisvalt opereeriv kompuuter.

Analüüside tulemusena kõrgeandur radioaktiivsust ega sõjagaaside jälgi ei avastatud. Osa plahvatusohtlike objekte kuulub tõenäoliselt hävitamisele tulevikus.

Meremuuseumi esindajaid rõõmustasid eriti avastatud

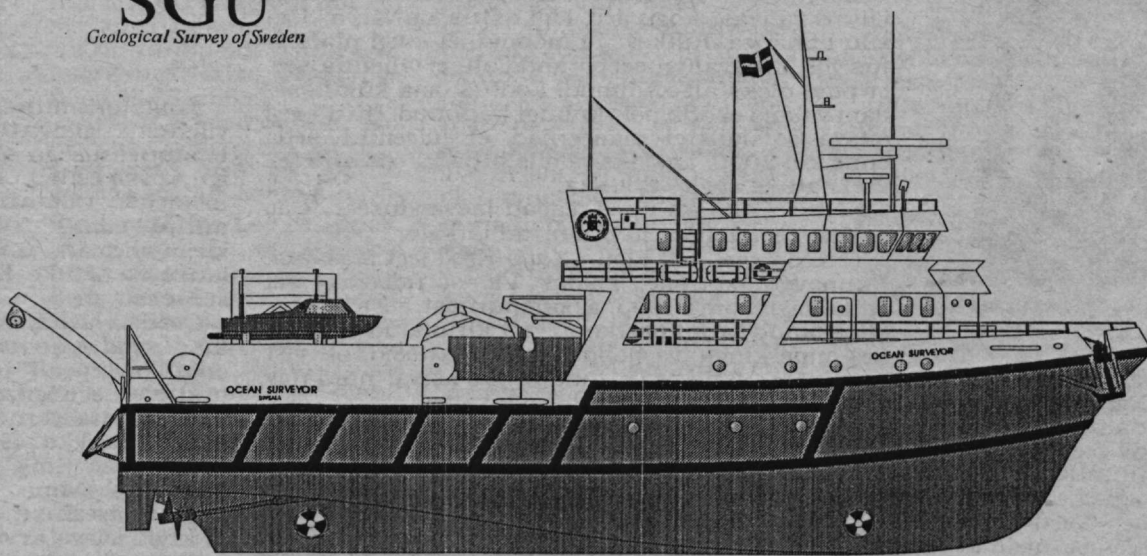
ühiksa laevavrakki. Viiskuu neist on kättesaadavas sügavuses ka meie sukeldujatele. Suurem osa vrakidest näivad olevat üsna vanad ning on seetõttu loomulikult ka huvipakkuvad. Üks Naissaare lähistel, õnnetusse üsna suure sügavuses lehvatest vrakkidest näib kujutavat enesest aga üsna tervet ja erakordselt huvitavat laeva — XVI sajandi galiooni (midagi "Vasa" sarnast). Kui asi oleks nii, võiks sellest leiuist kujuneda objekt, kus rahvusvaheline koostöö kestaks vähemalt aastatuhande vahetuseni. Enne šampusepudelite avamist tuleks vrakki aga põhjalikumalt uurida Eesti Vee-teede Ameti sonari abil, mis oli töös ka "Estonia" vraki ning visiiri otsingutel. Enne tuukrite töö planeerimist tuleks vrakk hoolikalt üle vaadata ka ROV abil. Seda aparraati Eestil teatavasti veel ei ole, kuid hiljuti läbielatud katastroof sunnib meid mõtlema, et peaks olema. Siis ei oleks me enam nii abitud ega teistest sõltuvad keskkonnauuringutel, pääste- ja loodetavasti ka teadustöös.

Eesti Meremuuseum
Vello Mäss

U/1 "Ocean Surveyor".

SGU

Geological Survey of Sweden



S/V OCEAN SURVEYOR

Mõnda aurulaevast "Vironia"

"Vironia" oli oma aja kohta moodne laev. Tal oli nii radio kui elektrivalgustus ning muud mugavused. Laeva kiirus ulatus 15,5 sõlmeni. Kokku mahutas "Vironia" umbes 1000 reisijat. Esimese klassi koisis oli 112, teise klassi omi 80 ning III klassis 20. Talveks pidi turistidele ehitatama vahetekiile juurde umbes 100 magamiskohta.

Taanis oli "Vironia" kuulunud "Det Forenede" laeva-seltsile ning sõitnud liinil Stettin—Kopenhaagen—Oslo. 1938. aastal ostis selle aga Pärnu Laeva AS umbes 20 000 naela eest. 1939. asus sõitma Tallinn—Stockholmi liinil. Eesti Merelaevanduse koosseisu kuulus ta oktoobrist 1940.

Kui puhkes Vene—Saksa sõda, võeti "Vironia" Vene—Balti laevastiku staabilae-vaks. Eestlastest meeskond asendati Vene mereväelastega.

27. augustil 1941 asusid Nõukogude võimud Saksa vägede survel Tallinnast lah-kuma. Ka "Vironia" oli määratud selles osalema. Tema pardal pidid Tallinnast lah-kuma EKP Tallinna linnako-

mittee ning linna täitevkomitee. Evakuatsiooniplaani järgi kuulus ta nn. "esimesse konvoisse" koos aurikutega "Järvamaa", "Alev" ja "Ella", Läti aurikutega "Kolpaks" ja "Atis Kronwaldis" ning Läti jäälohkujaga "Kristians Valdemars", Balti Merelaevanduse ujuvõrkkojaga "Serp i Molot", õppelaevaga "Leningradsovet" ning kolme allveelaevaga. Evakuatsioonist osavõtnud laevad koondusid 27. augustil kella 22 Tallinna reidile. Esimene konvoi, sealhulgas ka "Vironia", hitvas ankrust 28. augustil kell 12.18. Juba algusest saadik langesid laevad pideva rünnaku alla. Kuni laevad liikusid koos, polnud see veel nii märgatav. Varsti venis laevaderivi aga pikaks ning siis polnud Saksa lennukite tihrutamisel laevade kohal enam otsa ega äärt. Lennukipommidest ohtlikumad olid aga miinitraalerite poolt ankrutrossilt äralõigatud ujumitid, mida ei saanud vast-tavas olukorras spetsiaalselt hävitada. Esimene kaotus Juminda miinivälja sisene-misel tuligi miinist. Kell 18.05 sõitis miinile aurik

"Ella", pardal haavatud. Pärast plahvatust vajus ta 3—4 minuti jooksul sügavikku. Kaksikümme minutit hiljem hukkus otse "Vironia" ees sõitnud Läti jäälohkujaga "Kristians Valdemars", mis lennukipommi eest kõrvale tõmbununa sõitis miinile. Sama lennukipomm tabas aga "Vironiat", vigastades tema rooliseadet ja aurutoru ning muutes ta liikumisvõime-kuks. Mele suurima rei-

Küsitakse

"Kui sirvida "Meremehe" taga-külge, siis seal on iga kord märgitud Eesti laevade nimed ja kus nad parajasti on või kuhu suunduvad. Seal on laev nimega "Pootsman Kibus" või "Kapten Voolens" või "Mehaanik Krull" või veel mõni teine meremehe nimi.

Lubatagu taas lihtsalt puhtast uudishimust pärida, kes on või mida tegid need inimesed, meremehed muudugi, et nende nime-dega on ristitud laevu. Antagu andeks — Kristjan Palusalu, Paul Kerest, isegi kapten Voolensit ar-Ver teadvat, kuid need teised? Niisits ehk leetakse ajalehes nen-delegi küsimustele kellegi poolt vastus."

kirjutab Otto Taul toimetusele. Mehaanik Krullist ja pootsman Kibusest lühidalt Eesti Meremuuseumi andmeil niipalju:

Johann (Juhan) Kibus sündis 1898. a. Hiiumaal Kassaris. 1912. a. alustas sõitmist halulaevadel, 1913. a. oli aurulaeval "Kindral Skobelev". 1915. a. teenis Tallinna kindlustuse chitus-töödel mudapraamil. 1916. a. oli jällegi a/l "Kindral Skobelev" madruseks. 1918. a. oli punalae-vastiklane miinilaeval "Konstan-tin" ja võttis osa Jäätrestest j/l "Jermak" peal, kus teenis poots-manina demobiliseerumiseni 1922. a. Edasi sõitis madruse, puusepa, kütja ja pootsmanina, sõjajal oli jäälohkujal "Molotov", 1941. a. sai haavata, 1942. a. a/l "Balhas" pootsman. 1945. a. oli tagasi Tallinnas, Eesti Riiklikus Merelaevanduses. Töötanud laevadel "Pärnu", "Korsun-Sevtsen-kovski", "Gatšina", "Danilo Netšai", "Troitsk". 1950 sai Tööpu-nalipu ordeni. 1959. a. läks pen-sionile, suri 1968. a.

August Krull sündis 23. ok-toobril 1898 Saaremaal Pihla vallas. Merele läks 1914. a., töö-tas süvendajatel ja pukseritel Tallinna, Riia ja Haapsalu sadamates. 1917. a. võeti sõjaväkke. Võttis osa Veebruari- ja Oktoob-rirevolutsioonist. 1918—1919 oli a/l "Mihhail" kütja, tegi kaasa Jäätrestest. 1919—1924. a. töötas kütjana Balti Riiklikus Merelaevanduses. 1924—1930 sõitis masinistina Mustal merel. 1930—1931 käis laevamehaani-kute kursustel ja seejärel töötas mehaanikuna Musta Mere Laevanduses. 1942. a. veebruaris oli a/l "Kajak" Pärnia lahest Vlad-i-vostokki viimas, seejärel oli 1942—43 selle vanemmehaani-kuks. 1949. aastani sõitis Kaug-Idas, siis tuli Eesti Riiklikku Me-relaevandusse vanemmehaani-kuks. 1952. a. sai Lenini ordeni, 1961. aastal läks pensionile. Suri 1962. a.

Reet Naber

siauriku võttis puksiiri pääs-telaev "Saturn". Aurulaev "Alev" sõitis "Vironia" kõrva-le, et uppumisohtu puhul võt-ta inimesi oma pardale. Kuid kell 21.45 sõitis "Saturn" miinile ja uppus. "Vironial" suudeti küll läbi rauda puk-siiritou, kuid omati uputas tema kereplaatide vastu plahvatanud miin "Vironia". Laevalt pääses väga vähe in-meseid, sest umbes 15 minutit hiljem lendas miinil õhku ka "Alev".

Tõnu Kaak
Foto Eesti Meremuuseumi fotokogust



HARALD AKSBERG — 85



rekonnas seitsme venna ja ühe õe hulgas kolmanda pojana. Hariduse andmiseks nii oma kui teistele Aksi saare lastele organiseeris Haraldi isa omal kulul 6-klassilise algkooli, mis alustas tege-

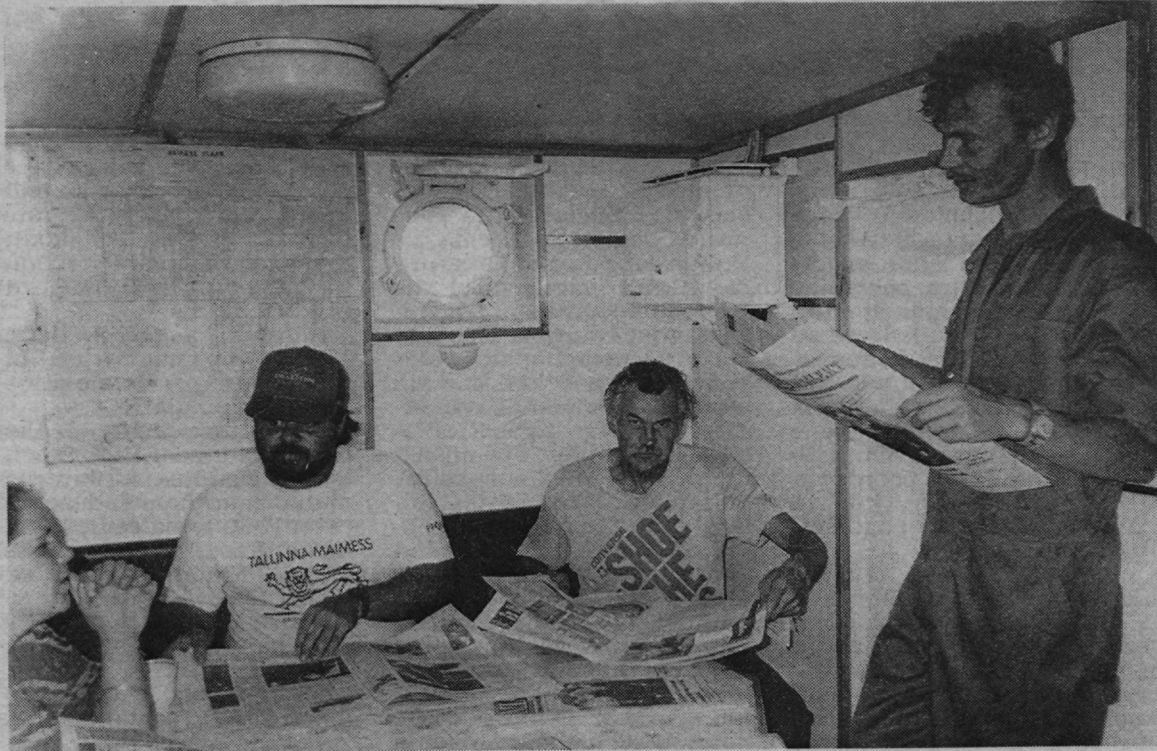
matele randadele, sõites mootorpurjekal "Mars" motoristina Euroopa sadamate vahel.

1934.a. meelitasid kodurannad Haraldi tagasi Aksile, kus ta tegutses lõhe- anger-

oma kodusaares Aksi ja asus elama Soome Uusikaupunkisse, kus tegutses postivedamisega sealsetele saareelanikele. Sõgisel oli ta sunnitud Soomest põgenema üle Botnia lahe Rooni saare-

mine.

Peale päevatööd ehitas Harald koos vendadega veel paate oma tarbeks ja ka tellimiste peale, mitte et raha teenida, vaid et oma kodu-



Austatud laevaomanik!

Pane tähele,
Su meremehed
armastavad lugeda.

«Meremehe»

aastatellimus

maksab 40 krooni,

tellimisindeks

kataloogis 6989.

Eesti Veeteede Amet korraldab konkursi

Riikliku Meresidesõlme direktori ametikohale. Kandidaat peab olema
— Eesti Vabariigi kodanik
— mitte vanem kui 55-aastane
— vastava haridusega
— valdama vabalt eesti keelt
— oskama erialapiires inglise ja vene keelt
— arvutustehnika üldteadmistega
— B-kategooria autojuhiloaga
— juhi (liidri) kogemustega või vähemalt eeldustega.

Kandidaat peab hiljemalt 20. novembriks esitama konkursikomisjonile Riikliku Meresidesõlme kontseptsiooni (mitte üle 2 masinakirjalähe) ja seda määratud ajal komisjoni ees kaitsma.

Lisainfot saab Eesti Veeteede Ametist: Tartu mnt. 13, III korrus, tuba 310 (leppida kokku telefonil 43 22 04 või (8-25) 24 38 09). Kontaktisik on Kaarel Aare.

RE Tallinna Sadam
sadamates seisid
7. novembril:

Muuga sadamas

"Kapitonas Dubinin" (Leedu lipuga) — lastib malmi
"Volga 4001" (Vene) — lossib vilja
"Ranki" (Soome) — punkerdab

Kesklinna sadamas

"A. Mirošnikov" (Vene) — lastib metalli
"Gidrograf Aleksandrov" (Vene) — lastib metalli
"Eros" (Saksa) — lossib anoodide valmistamiseks kasutatavat metalli

Kes meil käivad

Sadamas seisab ka kuus liinilaeva

Kopli sadamas

"Mahtra" (Eesti) — lastib tsementi

Paldiski sadamas

"Volgo-Balt 136" (Vene) — lastib vanametalli
"Volgo-Balt 119" (Vene) — lastib vanametalli
"STK" (Vene) — lastib vanametalli

Aasta algusest kuni 1. novembrini oli seda sadamat külastanud 34 laeva



ESTLINE



AS ESAGENA Ltd

MEREAGENTUUR SHIP'S AGENCY



ScanTrans



ESTMA



Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 7. novembril:

"ELMAR KIVISTIK" — teel Vancouverist Dalia-
"ALEKSANDER ABERG" — Hamburgis
"PAUL KERES" — Peterburis
"KRISTJAN PALUSALU" — teel Barcelonast
Kamsari
"GUSTAV SULE" — teel Dalianist Suessi kana-
lisse
"ALEKSANDER KOLMPERE" — Huelvas
"HAAPSALU" — teel Kaliningradist New Or-
leansi
"VILJANDI" — teel New Yorkist Peterburi
"RAKVERE" — Helsingis
"NARVA" — New Yorkis
"VALGA" — teel Manzanillost Puntarenasesse
"ANTSLA" — teel Iljitsjevskist Kelangi
"KEILA" — Casablancas
"KUNDA" — teel Mangalorest Marina di Carra-
rasse
"KADRINA" — teel Abidjanist Owendosse
"PALDISKI" — teel Marina di Carrarast Finis-
terresse
"LOKSA" — teel Ceutast Jeddah'sse
"MAHTRA" — Paljassaare sadamas
"SOMPA" — teel Pasajesist Ventspilsis

Neile, kes ootavad...

"KEHRA" — teel Abidjanist Doualasse
"AEGVIDU" — Nouakchottis
"KUIVASTU" — teel Loviisast Nadori
"KUUSALU" — teel Las Palmasest Fortalezasse
"PARILA" — Kanadas
"RAKKE" — teel Marina di Carrarast Porto
Empedoclesse
"VALKLA" — São Francisco do Sulis
"PIHTLA" — Calais's
"ORJAKU" — remondis Vene-Balti sadamas
"NAISSAAR" — Peterburis
"VAINDLO" — Piombinos
"FRISOHAVEN" — Leixoes's
"MUHU" — teel Kalundborgist Kemisse
"ABRUKA" — teel Murmanskist Aberdeeni
"VILSANDI" — Husumis
"KAPTEN KONGA" — teel Stockholmist Ant-
werpenisse
"KAPTEN VOOLENS" — teel Antwerpenist
Stockholmi
"MEHAANIK KRULL" — teel Vanasadamast
Rotterdamis
"POOTSMAN KIBUS" — teel Vene-Balti sada-
mast Kaliningradi
"KESSULAID" — Antwerpenis

"VIIRELAID" — teel Felixstowe'st Vanasada-
masse
"MANILAID" — teel Vanasadamast Szczecinisse
"SUURLAID" — teel Vanasadamast Dramme-
nisse
"HEINLAID" — teel Rostockist Vanasadamasse
"PURTSE" — teel Rotterdamist Gdyniasse
"VOOSI" — teel Mossist Ventspilsis
"PAKRI" — teel Klaipedast Ghenti
"AMBLA" — Åhusis
"ANGYALFJÖLD" — Ventspilsis
"AEGNA" — teel Ventspilsist Antwerpenisse
"KABALA" — teel Bermeost Skelleftehamni
"MOHNI" — remondis Loksas
"RAPLA" — teel Killingholmenist Tallinna
"RAUGI" — teel Vanasadamast Antwerpenisse
"TORMA" — Norrköpingis
"SOODLA" — teel Tallinnast Limassoli
"KLOOGA" — teel Ceutast Rendsburgi
"TRANSESTONIA" — Århusis
"ELBLAG" — Muuga sadamas
"DONATA" — Muuga sadamas
"DONATA" — teel Kopli sadamast Felixsto-
we'sse

Arvutiküljendus: Vello Lind ja Väino Trumm, montaaž: Merle Pihlakas.

Väljaandja
Eesti
Meremeeste Liit

Järgmine number
ilmub
detsembris

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

«Printal»
Tellimuse nr. 5407

Toimetaja
MADLI VITISMANN