# MEREMEES

Nr. 17–18 (145–146) Reede. 27. september 1996 Hind 4 krooni


## TÄNASES LEHES ON LUGEDA:


- Läänemere merenduse tulevik lk. 4
- Meremeeste seaduse eelnõust lk. 4
- MEREPÄÄSTJA lk. 5—8
- Tourest '96 lk. 9
- Ei ole mereriik lk. 10
- Suvejutt lk. 10—11

See pole enam merekool. Lähemalt merekooli(nduse)st lk. 2—3.

# Pole laeva, pole probleemi

**21. septembril kell 21.15** lahkus Miinisadamast "Livonia", pardal 16 Eesti ja 9 Rootsi laevapereliiget, eestlastel taskus tagasipiletid "Regina Balticale". Kaks-kolm päeva hiljem vahetati Eesti lipp Rootsi oma vastu, seda laeva meil enam pole.

Sihtsadamas Muskös pidi Eesti laevapere "Livonia" üle andma ja jagama veidi õpetust, kuidas laevaga ümber käia. Sellel laeval sõitnud mehed ei saa hästi aru, miks Eesti riik oma varandust nii põlgab. Sellest ei saa aru paljud pealtvaatajadki – superjääklassi, stabilisaatorite ja küljeluukidega laev, mida saaks mitmeks otstarbeks kasutada, kulutaks aastas ca 6 miljonit krooni: nelja *mersu* hinna.

Laeva dokumendid on korras peaaegu sajandi lõpuni, ja tänavu tõi see ka tublit tulu. Nõukogude Liidu valuutarublade eest ehitatud laev on Eesti Vabariigile n.ö. sülle kukkunud, nüüd müüdi see kuuldavasti üsna odavalt 80 miljoni krooni eest.

"Livonia" osteti Rootsi mereväele. Eesti piirivalve taotles seda endale, pidades silmas, et juhuks, kui suurte reisilaevadega ja eriti halva ilmaga keegi abi vajab, on võimalik seda laeva päästetöödel kasutada. Nüüd on Eestile jäänud vaid vastutus, läinud aga vahend vastutusalas tegutsemiseks. Naljakas on siinjuures see, et laev, mille müüki õigustati väitega, et sellega pole õieti midagi teha, osutus vajalikuks Rootsis, kus on palju moodsaid ja kalleid laevu. Eesti aga palub Rootsilt n.ö. *teiste vana*. Eesti piirivalve on mõne Rootsi kaatri juba ära pidanud ja kavatseb maha kanda, seejuures on piirivalvelaevastiku, st. Eesti merepäästealuste keskmine vanus **üle 30 aasta**.

Kui "Livonia" Miinisadamast teiste laevade vahelt, külg ees, pimedas teele asus, meenus, kui tähtsaks peavad rootslased laevade head manööverdamisvõimet. Eestis pole see vist oluline.

Laeva müüs seesama mereinstituut, mille direktor alles mullu meremuuseumis peetud kõnes rõhutas: 1984. aastal Soomes valminud "Livonia" oli tol ajal üks maailma paremaid uurimislaevu. 12 aastat pole laevale mingi vanus, tõsi, uurimislaevale siiski on.

"Livonia" müük toob kaasa kaks probleemi. Esiteks on omaaegne valitsuse otsus lubanud mereinstituudil laevamüügiraha kulutada uue uurimislaeva muretsemiseks. Võib karta, et selle raha eest uut laeva enam ei saa, ja kui teaduslaevad nii kiiresti vananevad, siis kas Eesti jaksabki moodsaid pidevalt uuenevaid uurimislaevu muretseda.

Mereinstituut on aga kurtnud, et "Livonia" on tekitanud ligi 10 miljonit võlgu. Kui laeval, mis tõi instituudile mereturismi eest aastaga sisse ligi poolsada miljonit krooni, on niipalju võlgu, siis ei jää uue laeva jaoks suurt eriti üle.

Teist lahendust on juba proovitud. Eesti võimud jahtisid kaks aastat tagasi Eesti sisemeres spioonlikult käitunud Soome uurimislaeva "Muikku", millel mereinstituudi teadurid oma uuringuid tegid. Teiste riikide teaduslaevadel on alailma Eesti vetes midagi uurida, oma laevata jääksid Eesti mereuurijad sõltuvaks teiste riikide laevadest. Vahest annavad liipuriigid neile omapoolseidki ülesandeid kaasa.

Kahjuks ei ole tehing "Livoniaga" sama mõõtu kui Patarei vanglaga: ühe suure laeva eest kolme väikest uurimislaeva rootslased meile ei ehita. Nad ei ehita ühtki, seevastu ehitavad oma vajadustele vastavalt ümber "Livonia". Ju siis on laev nii hea, et see tasub ära.

Soomest kingiks saadud 1963. aastal ehitatud „Kõu" kulutab täiskäigul tunnis üle 1000 krooni eest kütust. Rootsi müüdud viis korda suurem ja 21 aastat noorem „Livonia" kulutanuks vaid 400 krooni rohkem.

Eestis on aga lihtsam, tüliõun on kadunud. Pole parata, kui laevale järele lehvitanu Rannavärava mäest mööda sõites hästi ei mõista, miks riik mälestusmärkidele raha kulutab, kui millegi reaalselt inimesi aitava jaoks raha ei leita. Riigikogus esitati laevamüügi asjus arupärimine.

**Madli Vitismann**

**Merepääste mereandidega: piirivalvur viib Naissaare kordonisse varjule tuletornivahilt saadud mereleiu — täiesti kasutuskõlbliku Lääne päritolu vendri.**

## Eesti "Estonia"–uurijas on kahtlusi

Eesti mõtleb esitada Priit Männiku, Eesti riigipolitsei abišefi, uueks "Estonia"–komisjoni esimeheks. See on selge pärast seda, kui Kari Lehtola, komisjoni Soome osapoole esimees, kohtus Uno Lauriga, ühega Eesti komisjoniliikmeist.

Pärast seda kohtumist Tallinnas selle kuu algul, et püüda lahendada esimeheprobleemi pärast Andi Meistri lahkumist, sõitis Lehtola koju, et arutleda oma reageeringu üle.

Möödunud esmaspäeval saatis Soome justiitsminister Kari Häkämies, kes tegeleb "Estonia"–küsimustega Soomes, kirja Eesti transpordiministrile Kalev Kukele.

Kirjas, mis on Soome valitsuse märkega "salajane", refereerib Häkämies Uno Lauri andmeid, et eestlased võiksid ette valmistada praeguse komisjoniliikme Priit Männiku määramise esimeheks.

"Lauri sõnul on võimalik probleem, et tal (Männikul) on nii suur töökoormus oma ametis," kirjutab Soome justiitsminister. Seda formuleeringut kirjas tõlgendatakse mõne allika arvates, lähtudes tööst "Estonia" asjus, millest "Dagens Nyheter" on kirjutanud, mistõttu Soome võiks kõhelda, valides Eesti riigipolitsei abišefi komisjoni esimeheks.

Lehtola ütleb siiski neljapäeval, et formuleeringut kirjas võib tõlgendada nii, et eestlased saaksid kaaluda, kas on mõni viis Männiku põhitööd vähendada.

Rootsis ei peeta Männikut sobivaks valikuks, sellepärast et tema positsioon riigipolitsei abišefina võimaldab kahelda ta erapooletuses. Peale selle ei ole tal, tuginedes "Dagens Nyheteri" andmeile, seda uurimisoskust, mida esimehelt oodatakse, muuseas oleneb see ajast, mida tema põhitöö võimaldab.

Ta ei räägi kuigi hästi inglise keelt, mis muudab koostöö raskemaks komisjonile, mis koosneb eestlastest, soomlastest ja rootslastest.

Laevahukukomisjoni Rootsi osapoolele lähedalseisvad allikad on viimaste kuude jooksul vaevalt vaadelnud Männikut kui realistlikku ettepanekut uueks komisjoni esimeheks.

Vastavalt kolme riigi peaministrite otsusele nimetab Eesti komisjoni esimehe.

Rootsi valitsus võtab nüüd läbi saatkonna ühendust Eesti valitsusega, et uurida, kas on vaja kolme riigi valitsusjuhtide uut otsust, või on Eesti nüüd tõesti valmis määrama uue esimehe – mõne mehe osas on viimaste kuude jooksul kahelnud.

Kogu rahvusvaheline laevahukukomisjon koguneb Stockholmis järgmisel nädalal.

**Anders Hellberg**

"Dagens Nyheter", 20. september

Eesti esitas komisjoni esimeheks Uno Lauri. **Toim.**

# Liiga hästi õpetada ei ole ohtlik

**Eesti Merehariduskeskuse rektor PEETER VEEGEN, praegu töötatakse välja uut merehariduse kontseptsiooni. Järelikult on merehariduse andmisel midagi viga. Mis nimelt?**

Kool on praegu väga laiali paisatud. Siin Mustakivi tänaval on merekool tühermaal, ja siia on raske õppejõude saada, samuti täiendõpet teha. See maja on ehitatud ühiselamuks, kus on madalad laed ja väikesed ruumid, õigeid klasse ei ole. Õpperuumid on saadud vaheseinte mahavõtmise teel. Ruutmeetreid on meil palju, eriti palju on koridore, aga kuupmeetreid on vähe, ja kasutatavaid veel vähem.

Õnneks on koolil ka veel linna sees ruume. Luise tänava maja sai uue katuse, keldrisse teeme väikese söökla. Seal on väga ilus saal, saab või balle korraldada. Loodan, et need ruumid säilivad.

Estonia puiestee maja remondiks arvati vajatavat 3 miljonit, ja seda raha ei leitud. Maja läks käest. Nüüd leiti samasse Inglise Kolledži jaoks üle 30 miljoni nagu muuseas. See teeb väheke nukraks. Ju meil on siis kehvad vilistlased...

See oli ruumide küsimus. Teiseks: eestikeelset õppekirjandust on vähe. Kolmandaks: mereerialadel on puudus eestikeelsetest õppejõududest — ikka veel. Koolis on töötasu merel olemisega võrreldes väga väike. Kuigi, mingid märgid on, et haridusministeeriumis hakkab suhtumine muutuma. Riik on vaene, aga prioriteedid on paika pandud. Ja on öeldud, et mereharidus on kuulutatud prioriteetseks arengualaks.

Neljandaks pole selge, missugusele erialale kui palju spetsialiste on vaja. Kalanduse ja eriti ookeanipüügi saatus pole selge. Seega on ka kalanduserialade ettevalmistus pandud kahtluse alla.

Ent kalandus üldse ja kalatöötlemine tervikuna annab Eestis väga suure protsendi tööstustoodangust ning ekspordist — kalatoodete eksport ületab põllumajandustoodete ekspordi mitmekordselt. Kalatööstuse maht on samuti suurem kui piima- ja lihatööstusel.

Iseasi, kas kõiki kalandusspetsialiste on mõtet ette valmistada merekoolis. Tehnoloogiat võiks õpetada tehnikaülikooliski, ehkki ka see on spetsiifiline ala. Aga muidugi ei saaks nad seda kohe üle võtta.

Maailmameredel töötab Eesti lipu all veel kümmekond ujuvtehast — külmutuslaeva. Pankrotihaldurid päästsid poole miljardi krooni eest "Ookeani" vara. Kui nii jääb, on seegi midagi julgustavat.

Tüürimeestel ja mehaanikutel tööpuudust ette näha ei ole. Neil aladel oleme rahvusvahelisel tööturul kindlalt sees. Kui näiteks hambaarst läheb Soome või Rootsi ennast valuuta eest müüma, siis tavaliselt läheb ta üldse Eestist ära. Aga meremehe kodu jääb Eestisse, kui ta kolmeks aastaks läheb välislipu alla, ja jäävad ka tema maksud. Meremehele antud haridus ei lähe Eesti jaoks kaduma. Nii et pole mingit põhjust just meremehe haridust tasuliseks püüda teha.

Inglise keele oskus ei piira enam meie nooremate meremeeste teed. Aga oluline on samuti vene keele oskus, sest väga palju merealast kirjandust on vene keeles, ja transiitvedude näol on idanaaber ikkagi meie põhiline tööandja.

Me võtame õppima gümnaasiumiharidusega noori ja nende üldhariduslik pagas peaks olema küllalt suur. Aga peale erialaainete on meil ka tugev sotsiaalteaduste kateeder, õpetame filosoofiat, sotsioloogiat — mõningaid asju, mille kohta meie hollandi nõustajad ütlevad, et seda pole vaja. On küsimus, kas anda minimaalne haridus, mis oleks rahvusvaheliselt igati aktsepteeritav või ka veel parem üldharidus, mida ei nõuta filipiinlasest tekiohvitserilt.

Parem leida natuke lisavahendeid ja anda pool aastat kauem koolitust, aga jätta sotsiaalteaduste osa sisse, et meilt saadud haridus oleks ka tegelikult kõrgharidus, arvan ma. Nii laevasillas olija kui ka masinameeste juht vastutab inimelude ja väga suurte materiaalsete väärtuste eest, ning tal on vaja teinekord orienteeruda sellises olukorras, kus tuleb kiiresti otsustada ja nõu pole küsida kelleltki. Siin võib just üldettevalmistus otsustada asjade saatuse. Ja selle võime pealt haridust andes kokku hoida ei ole mõtet. Liiga hästi õpetada ei ole ohtlik.

Leian, et rakenduslik kõrgkool ehk nagu ta inglise keeles on — mereakadeemia —, peab andma tõelise kõrghariduse. Või vähemalt suunama inimese huvituma olulistest asjadest ka väljaspool oma eriala. See ei lähe kunagi kaduma. Seda läheb elus vaja.

Sõna mereakadeemia kuulukse *meil* öeldavat ka iroonilisel. Pole põhjust. *Neil* on selle nime taga üheaastased täienduskursused... Kui on muusika- ja kunstiakadeemia, miks mitte siis ka mereakadeemia. Meie ametikooli on, muuseas, pikka aega hüütud Karu akadeemiaks. Kah õigusega: seal anti meil ju aastaid ainukest eestikeelset mereharidust...

Välismaal ja suhtluses välismaalastega on see nimetus meil kasutusel. Praegu kuulub mereharidusskeskuse alla veel seesama ametikool ning Pärnu ja Tartu kool. Kas see ka edaspidi kõige õigem on? Mereklasse on siin ja seal. Pärnu 6. keskkooli mereklassi oli tänavu enam pürgijaid kui sama kooli reaalklassi. See on hea märk.

Tulevikus peaks meie koolis olema magistriõpe ja võib-olla ka n.-ö. ekstraklassi kaptenite (*extra-master*) diplomi saamise võimalus. Need oleksid täiendava koolituse saanud (noored!) kogenud kaptenid, kes valdavad teistest paremini mereõigust ja merekommertsi küsimusi ning kellele usaldatakse näiteks eriti kallid ja suured vastutusrikkad reisilaevad. Niisugune kapten võiks olla ka väga hea õppejõud.

Praktikabaasina on meil "Linda" ka praegu kasutusel, ehkki see laev läks piirivalve hoole alla, sest "Linda" majandamine käis koolil üle jõu. Ka on meil olemas jahtklubi, seal on purjekad "Virgo" ja "Tormilind". Purjelaeval saab noor meremees väga hea koolituse.

Öelda meie kadettide kohta, et nad on riiklikul ülalpidamisel, pole päris õige. Uhiselamu toa eest maksavad nad 150 krooni kuus; vorm on osalt tasuta. Söögiraha on ette nähtud 23 krooni, seda on vähevõitu. Aga kadetid peavad midagi ka vastu andma — režiimi jälgima, ohvitseri ettevalmistuse läbi tegema.

Kohtusin hiljuti rühmavanematega. On näiteks ühiselamuga seotud probleeme. Aga üllatuslikult kippus üks asi kõiki teisi varjutama: kadettide autode parkimise probleem! Liikumisvahendina on meie kooli asukoha tõttu auto täiesti vajalik. Arvasime, et autod peavad jääma asfalteeritud platsile väravast väljapoole, kuhu teeme aia ümber. Mõnel noorel inimesel on tegu, et riie selga saada, teine pargib uhke auto klassi akna alla — ühtsustunnet on niimoodi raske saavutada. Pärast kolmandat kursust on aastane praktika. Kui kadett on selle aja merd sõitnud, siis on tal võimalus juba ise auto osta. Majaseinte äärde ei luba autosid parkida ka tuletõrje.

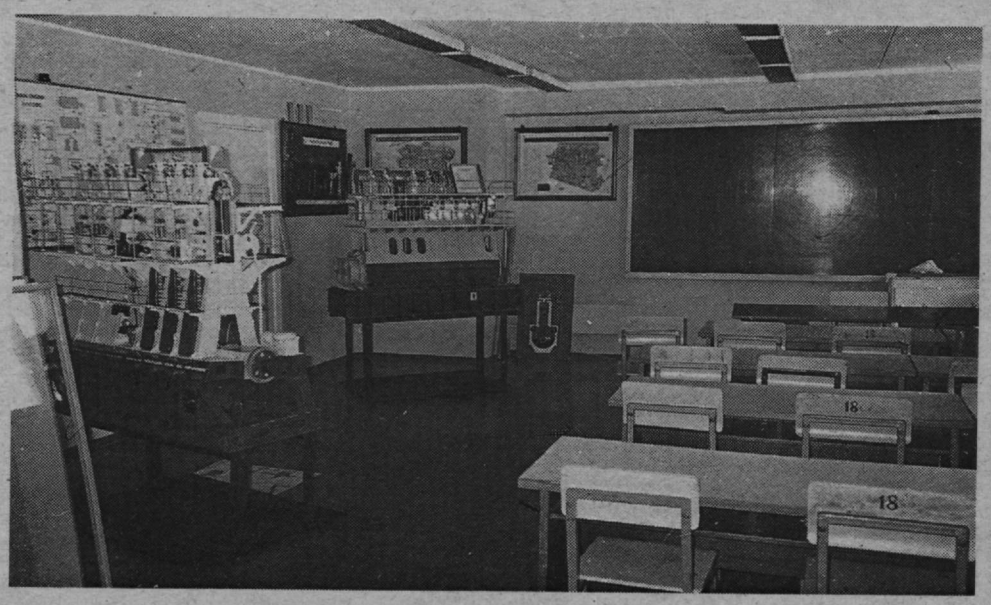
Koolis õpib praegu 600 kadetti, 150 neist võeti vastu tänavu. Gümnaasiumitunnistuse keskmine hinne oli neil üle 3,8. Konkurss oli üle kahe inimese ühele kohale. Sisseastujate üks kolmandik oli pärit Tallinnast ja Harjumaalt, teine kolmandik saartelt ja Pärnust ning viimane kolmandik mujalt. Neide on kadettide hulgas nii 10—15 %.

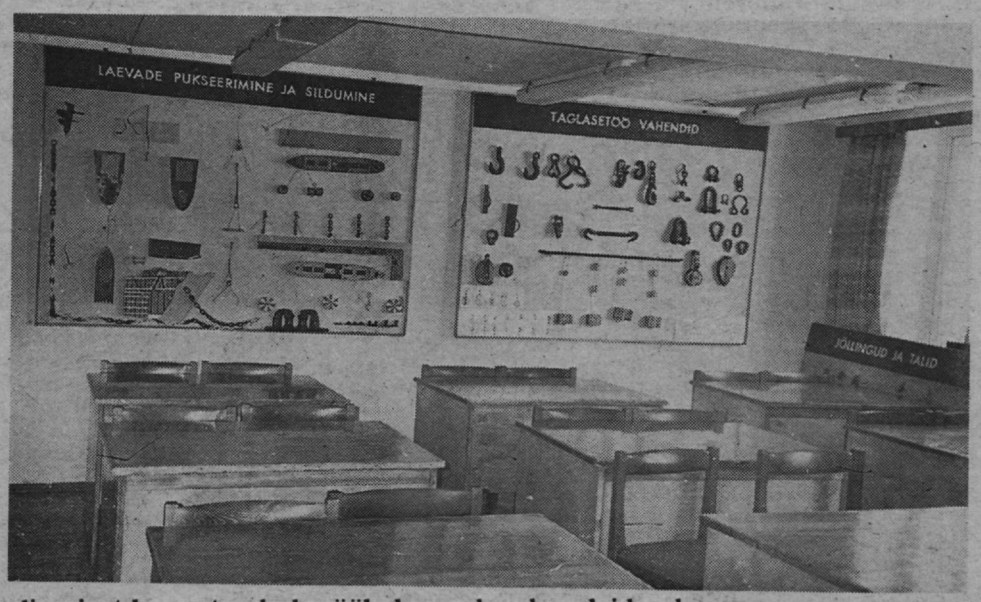
Iga rühma kohta õpib meil 3—4 venelast, see on 15—20 %. Neile tehti keeletest. Paljud saavad eesti keelega küllalt hästi hakkama. Aga üldiselt jätab eesti keele õpetamine vene koolides soovida — ei anna seda miinimumi, mida kõrgkoolis õppimiseks vaja. Mõnelegi saab see komistuskiviks. Aga huvi mereerialade vastu on venekeelse elanikkonna hulgas suur.

Tallinnast pärit kadetid võivad elada kodus, ainult I kursusel on kõik ühiselamus, see on n.-ö. toimetulekukursus — noorsõduri väljaõpe, vahikorrad jne.

Laev on laev, seal peab kord olema. Las õpivad seda juba koolis.

**Mari Vamba**
**Madli Vitismann**






**Kõik klassitoad on madalad, tehtud kahest ühiselamutoast. Ka vanast koolimajast kaasa toodud mööbel on rakenduse leidnud.**

**Piirivalveameti peadirektor TARMO KOUTS, juhtisite aastail 1990—1993 merehariduskeskust ja jõudsite päris palju ära teha. Aga te ei plaaninud ju ootamatult ära tulla. Mis jäi Estonia puiestee majaga tegemata, ja kooli endaga?**

Kooli tööle minnes tegin otsuse, et püüan luua midagi niisugust, mis aitab Eesti merendust edasi. Mis mul koolis tegemata jäi, on tegemata seniajani: merendus ei ole saanud eesti rahva pärisosaks. Kui rahvas ei ole 50 aastat tegelnud oma merega, siis teda sinna tagasi istutada ei ole nii kerge.

Vaatame suhtumist mereharidusse. See on jäänud samale tasemele, ei, isegi tublisti tagasi läinud võrreldes 1990. aasta suvega, kui Rein Loik oli haridusminister. Tema sai suurepäraselt aru, et Eesti tulevik on suuresti seotud merendusega. Nii suurt abi kui temalt ei ole minu jälgimist mööda mereharidus hiljem enam saanud. Need simulaatorid, mis me tookord lõime, on ka praegu ainukesed, mis olemas, hiljem enam midagi juurde tulnud ei ole. Aga simulatsioon areneb ja vananeb kaks korda kiiremini kui kogu merendus. Kurb tõsiasi, et see merenduskõrghariduse diplom, mis oli kõteeritud maailmas ja on senini veel, võib kohekohe seda mitte olla, sest meil ei ole õpetamisel seda tehnilist baasi, mis kaasneb IMO nõuetega.

Ja mis puutub vanade hoonete remonti, siis praktiliselt me seal raha ei näinud. Küll oli aga tubli merelaevanduse ehitustegevus Lasnamäe kompleksi kallal. Muidugi ei ole ma lugenud seda kohta koolile ideaalseks asupaigaks. Aga mul oli vaja paratamatult valida, kas mereharidus saab kunagi kõrgharidusliku baasi või ei saa. Estonia puiestee hoone oli ju niivõrd halvas olukorras, et selle renoveerimiseks ei olnud mingisugustki lootust. Tollane transpordiminister, laevanduse juht ja koolijuht leppisid kokku: laevandus ehitab merekooli ja saab selle eest endale kontoriks Estonia puiestee 10 maja. Hiljem, kui laevandusel see lootus luhtus ja oli näha, et linn sellega ei soostu, ehitamine jätkus. Hr. Ninnasele võib öelda ainult tänusõnu, et ta hoidis selle masinavärgi töös ja kool Lasnamäe hoone kätte sai. Nägime kurja vaeva, et teha ühiselamust õppehoone, sest oli näha, et niipea riik uut ei ehita.

Lasnamäe hoone varustamiseks ja mööbleerimiseks oli ette nähtud 27,3 miljonit krooni, aga saime null krooni. Praktiliselt läksime vanast hoonest uude ilma ministeeriumi abita. See näitab suhtumist. Esialgne kolimine toimus humanitaarabi arvel, selle arvel, kuivõrd ma ise suutsin käia tuttavate kaptenite ja laevaomanike juures ning midagi välja nuiata. "Georg Otsa" peal vahetati üks osa mööblit välja; ka ostsime ääretult odavalt ära paari korruse "Viru" hotelli mööbli — voodimajandus on meil kõik sealt.

Kooli vana mööbel katsuti ka kõik korda seada. Maailmas niimoodi ei tehta. Kui vaadata, kuidas see koolides praegu käib... Tookordne oli ikka täiesti ebaharilik suhtumine.

**Ja teie vana kabineti kaart on praegu laevajuhtimise teaduskonna seina peal. Nii et tõesti midagi ei ole ära visatud...**

Märtsis 1990 oli koolis üks arvestatav eesti keeles õpetama võimeline inimene ja ei ühtki omakeelset õpikut. Minu lahkudes oli meil juba 25 teaduskraadiga õppejõudu, möödunud aastal oli neid vist juba 45. Nüüd pole see enam nii määrav, aga tookord oli küll. Ja mis õpikutesse puutub, siis kirjastusgrupp töötab juba pikemat aega, ja tulemustega.

1992. aastal käivitasime programmi: rannaeestlased tagasi merele. Mereklasside tegemine õnnestus Orissaares ja Pärnus, Toilas asi areneb. Aga tahtsime, et need oleksid veel Käsmus, Kärdlas ja Tallinnas.

Kogu see tegevus nõuab väga pikka meelt. Minul oli

# Merekoolist Inglise Kolledžiks

*"Meremehe" toimetus lahkus aadressilt Tallinn, Estonia pst. 10 vähem kui aasta tagasi vist küll viimasena. Seetõttu nägime pealt üle aasta tühjalt seisnud maja lagunemist. Valuga, sest meie kõigi emad olid lõpetanud kooli, mille jaoks see maja ehitatud. Näinud barbaarsust, millega oli seda vanemate mälestusis ja kooli almanahhifotodel nii kaunist maja koheldud. Alustades määrdunudroosa linoleumiga kaetud parketist ja masinatest fuajeekujude asemel ja lõpetades vandalismiga väljakolimisel, kui lõpuks oli viimast seifi välja tirides lõhutud kaheksakümneaastane paekivitrepp.*

*1961. aastal merekooli lõpetanute mälestused sellest majast olid hoopis teistsugused. Kokkutulekut 14. septembril alustasid nad ekskursiooniga oma vanas vastremonditud koolimajas, teejuhiks direktor **Rein Rebane**.*

**Fuajees**

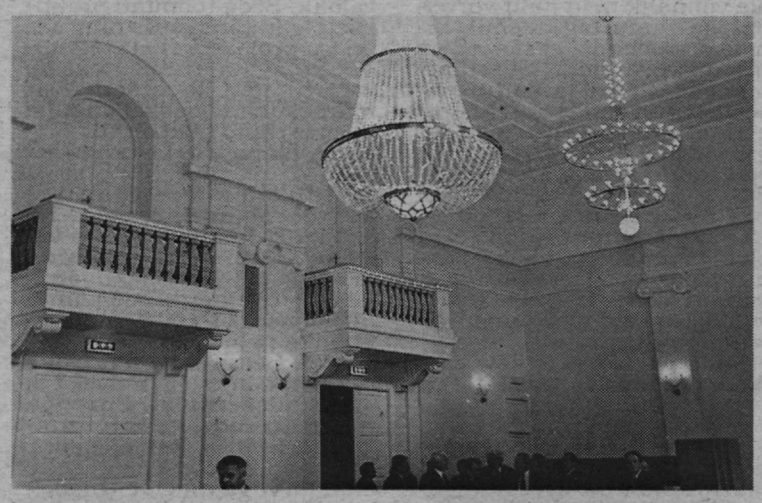
Ütlete, et kolmkümmend viis aastat tagasi oli see maja korras. Aga paar aastat tagasi, kui maja linnale üle tuli, ei olnud see küll korras: Parketi peal oli katkine linoleum, ja kui ma selle üles tõmbasin, tuli alt välja punaseks värvitud parkett, ja kuna linoleumi oli pestud nagu laevatekki, siis oli see ka alt ära mädanenud – see oli paari aasta tagune reaalsus.

Siin ei ole mitte midagi muud alles kui ainult maja seinad, trepimademed, osaliselt on trepid ära plommitud. Jäänud on vahelaed, aga mitte kogu ulatuses. Kõik – katus, aknad, keskkütte- ja elektrisüsteemid, side ja kõik muu on uus.

Ajakirjandus on natuke üle pingutanud raha suhtes. Kui võtta pindala – praegu on kasulikku pinda 4500 m2 ja mansardid, mis on tegelikult välja ehitamata, aga kaetti soojustuskihtidega ära, siis selle natuke üle 5000 m² kohta ei ole 33 miljonit nii tohutu summa. Mõnes mõttes on raskem vana korda teha kui uut ehitada, siin oli niiskus ja vamm seintes sees. Tegu on nii renoveerimisega kui restaureerimisega – see on kallis töö.

**Saalis**

oli parketile peale pandud üks teine parkett, nõukogudeaegne ja kitsama liistuga. See mitte ainult ei lainetanud, vaid ka liikus. Eestiaegsest tütarlaste kommertsgümnaasiumist oli alles ainult üks lühter. Selleski on 80% (kristall)kuule uued, sai neid siin põrandalt korjatud, osa oli katki. See lühter on nüüd restaureeritud ja teised kaks on teadmata kadunud. Sellesse majja kõik muud lambid teinud firma kinkis kooliaasta alguse puhul kaks lühtrit. Mulle see tegelikult meeldib: üks on vana ja kaks nüüdisaegsed, aga need sobivad omavahel.



**Vana saalilühter sobib hästi uutega.**

*Meenutanud viimast, 1994/95. õppeaasta avaaktust vana maja keskpäevalgi hämaras saalis, kui kardinaid ei võetud eest, sest aknad olid mustad, tekib küsimus: kes teil näiteks saali ülemised aknad puhtaks peseb?*

Rein Rebane: Küsimus ei olegi rumal, aga pole olemas lahendamatuid olukordi, on vaid saamatud inimesed. Kindlasti on ju pesemisfirmad, kel on tõstukid ja nagunii tuleb aknapesu tellida.

*On teil see raha?*

Seda raha ei ole kunagi. Ainult et õpilased ei tohi aknaid pesta, eriti teisel korrusel, ja ega vanad inimesed – koristajad – ka tohi.

*Saali kõnepult on samuti kingitus: ehitusfirma "Koger & Sumberg" on sellele kinnitanud plaadi "Head kooliteed!"*

**Koridoris**

*Pikkade koridoride otstes on klaasidega vaheuksed, koridoriseintel pulberkustutid.* Magnetitega süsteem hoiab need vaheuksed päeval lahti. Kui tuletõrjehäire tuleb, lähevad magnetid lahti ja uksed kinni. Ainuüksi see maksab 30 000 ühe ukse peale, aga neid uksi on 8. Rääkimata kogu tuletõrjeohutusest – augusti lõpus käis inspektsioon meil iga päev ja muudkui ütles: siia tuleb see juurde panna, sinna too – kõik see maksis raha. Üks uks peab tuuletõmbust vältides tule kinni hoidma 5 minutit – kuni jõutakse õpilased evakueerida.

**Keemiaklassis**

*Pärnu mnt. ja Estonia pst. nurgal II korrusel on tunda, et aknad on kolmekordsed: tänavamüra pole kuulda. Vesi ja kanalisatsioon on, tuleb õpetaja demonstratsioonlaud tõmbekappidega ja üleslükatav tahvel.*

*"Õpilane" Küün: Võiksin kogemusi jagada, mida keemiaklassis teha ...*

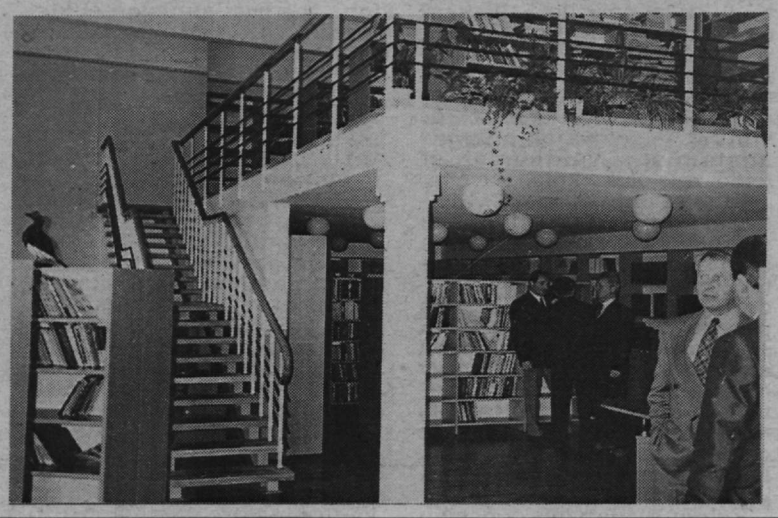
Direktor: Vahest kutsuda teid lastele rääkima, minule on juba hilja.

See koolimaja on meid päris täis, sest nii paljudes ainetes – keeled, kirjandus võõrkeeles – on ette nähtud rühmatunnid. Aga kui sellessamas koridoris on korraga 300 last, on ruumi vähe. Koolis on kokku 700 õpilast. Plaanis oli siseõu kinni ehitada – saanuksime juurde 400 m² – ja mansardkorrus kasutusele võtta, et normikohast puhkepinda saada, aga raha lõppes enne otsa.

**Ligi nelikümmend aastat tagasi olid nad siin koolipoisid. Vestibüül.**

**➡ Tütarlaste kommertsgümnaasiumi raamatukogu oli trepiga.**

**➡ Nüüdne on samuti, aga endises võimlas.**



**Võimlas**

*on nüüd rõduga raamatukogu, võimlemisruumi ja spordiväljakuid üüritakse mujalt.* Nojah, te olite kõik poisid. Aga praegu näevad eeskirjad ette, et ühe klassi tund toimub ühel ja samal ajal. See tähendab, et tunnis on korraga 36 õpilast, pool sellest poisid ja pool tüdrukud, ja 2 õpetajat. Siis saaks siin ainult keksu mängida. Üürisime enne spordiväljakuid ja üürime nüüd. Õuele juurde ehitada on plaanis küll, aga ... Riigi ja linna raha me pärast seda kära enam eriti ei looda, aga muud raha peaks Eestimaal samuti olema.

*Õpilane Küün: Poisid, kas te mäletate, kes olid meie grupis need kolm, kes kõige rohkem spordisaali kasutasid? Kollo püüdis hüpates ja kangil rippudes end pikemaks sikutada. Harlamov tegi maadlust, püüdis sillas kaelalihaseid kasvatada. Ja Sepa Valeri tõstis kangi.*

Planetaariumi enam pole – see poleks siis olnud meie koolimaja, vaid ekskursiooniobjekt. Pakkusime seda huvikeskusele "Kullo", aga mereharidusekeskus viis ise ära. Kuppel oli kolmekordsest vineerist, aga masin ise oli väga huvitav.

*Õpilane Heinla: Kas teie ajal ei olnud siin enam igasuguseid diisleid ja aurumasinaid?*

Maja küljes oli eraldi ehitisena töökoda, see lammutati. Nurgas oli eesti ajal majahoidja korter olnud, seal on ka nüüd projekti järgi majahoidja korter.

"Meremehe" toimetustuba aga oli direktori korterist neljandal korrusel.

**Keldris**

*Uus on kaares keldrikoridor valge krobelise krohviga, millest laiguti paistab paas. Omavahel lükandustega ühendatud söögisaalid piki Pärnu maanteed on väikesed ja kahe uksega, tükati on jäetud alles paekiviseina. Õue poole jääb õpilaste ja õpetajate ühine, veel sisustamata kohvikutuba.*

Arvan, et tegin päris targa otsuse – ostsin koolile Soome koolimööbli. Pärast seda pandi rahad pooleteiseks kuuks kinni ja tehti ata–ata ka. Meil on terve administratsioonikorpus veel sisustamata. Nüüd pandi meid selles osas sundseisu – mööbel tuleb võtta Eesti tootjalt ja mitte lihtsalt Eesti tootjalt, vaid "Standardilt". Me ei tahtnud ikka veel, ja siis tehti uus konkurss. Üleeile võtsime konkursitulemused kokku: ISKU *versus* "Standard". Ja "Standardi" mööbel on ikka kallim, ei ole midagi teha. Ise nad väidavad, et on 15% viletsam – miks me peaksime siis ostma? Soomlased tegid 30% allahindlust – neil on suured firmad, mis saavad seda teha. Ostja vaatevinklist aga: miks mitte, saab odavamalt ja paremat.

Projekteeris "R-Konsult" – Irina Raua firma – ta on meie vilistlane ja lapsevanem. Mina tegin kooli poolt ettepaneku, mis kuhu tuleb. Rahapuudusel jäi terve mansardkorrus ehitamata.

*Vaatamas oli 14 merekooli vilistlast, nende hulgas trammipargi kapten ja kaptenist sadamaülem, endine sadamaülem, kaptenist reederiesindaja, agentuurijuht, sõitvaid kapteneid oli nii kohal kui ka sõidus. Teinud ühispilti, siirduti kodusemasse kohta mälestusi heietama.*

*Õpilane Ninnas lõhutas lahkudes direktorit: Kunagi hiljem leiate veel, et see 33 miljonit polnudki nii hull, et olete hoopis odavalt maja valmis saanud.*

**Madli Vitismann**

---

kange kärsitus saada tulemust.

Vaatamata kõigile tagasilöökidele läheb merekool siiski kindlalt oma teed mööda ja saab jalad alla ikkagi eelkõige seetõttu, et merendus ise läheb oma rada. Kui on olemas sfäär, kuhu neid spetsialiste vaja, siis areneb ka kool. Vaatamata "Estonia" hukule ja sellest tulenevale poleemikale maailmas Eesti meremeeste kvaliteedi üle, mida on ääretult raske üle elada, läheb meie merendus edasi.

* * *

Remonditud Estonia puiestee maja olen näinud väljast, käin sealt pidevalt mööda, ja süda läheb soojaks.

**Mida teie oma koolijuhiaastail oleksite 33 miljoniga teinud?**

1991. aastal oleksin teinud merekoolile juurdeehituse – sinna õue peale, mis politsei le anti. Juurdeehitusse oleksin paigutanud teaduskonna või kaks, ja koos Luise tänava majaga oleksime saanud suurepärase mereharidusе andmise võimaluse. Estonia puiestee maja oleks vajanud tugevat sisemist ümberehitamist, sest kabinetisüsteem välistas täielikult labori- ja abiruumid. Aga mereharidus on väga tehniline ala ja vajab vastavat baasi.

1963. aastal arutatud esimest korda merekooli viimist Paldiskisse ja leitud, et see on sotsiaalselt võimatu – sinna polnuks õpetajaid. Eks meiegi kaalusime nii seda võimalust kui ka kogu Eesti ranna läbi. Aga mereharidus on Eestile niivõrd hea visiitkaart, et see peab olema pealinnas.

**Siis jäävad üle võimalused Oismäest Piritani?**

Olümpiakeskusega olid meil tõsised plaanid, ja poleks ma nii ootamatult piirivalvesse tulnud, oleksin seda varianti ilmselt kõigest väest püüdnud teostada. TOPi keskus oleks suurepäraselt sobinud ühe või kahe teaduskonna paigutamiseks. Vahemaa Mustakivi tänava ja TOPi vahel pole ka suur – paar kilomeetrit. Ja oleks olnud oma jahikeskus, mis andnuks väga hea sideme merega.

**Kas Eesti vajab õppepurjekat?**

Väga hea küsimus: loomulikult vajab. Tahaksin korraldada, et Eesti oleks suuteline seda üleval pidama. Üksnes õppepurjekal saab ühe teatud osa merepraktikast – selle tundmusliku osa. Pragmaatiline lähenemine mereharidusele on maailmas romantika ilmselt ära võitnud, ja arvatakse, et nende purjekate ülalpidamine on muidugi hea, aga liiga kallis.

**Paljud "Cutty Sarkist" osa võtvad purjekad kuuluvad mitmesuguste riikide mereväele. Ja inglise ohvitserid ssadetavat igal aastal kaheks nädalaks purjelaevale toimetulekukursustele. Kas oma ohvitsere tahaksite ka saata?**

Nojah, oleks meil oma "Vega", mille peal minagi osa oma esimesest prraktikast veetsin – mõned mehed võiks sinna vahetevahel saata küll. Paraku on meil riiklikus sfääris merekaadriga üpris kitsas, ja hea, kui nad siingi toime tulevad.

**Mari Vamba**
**Madli Vitismann**

**Merekool ei julge veel tahtagi kalleid tuleohutusuksi.**

# Läänemere merenduse tulevik

Euroopa Komisjoni ja Helsinki linna korraldusel toimus 9.-10. septembrini ülelahepealinna *Finlandiatalos* Läänemere piirkonna merenduse tulevikuväljavaateid vaagiv konverents. Seda nimetati Helsinki väljakutseks (*Helsinki Challenge*), et kiiremini integreeruda Euroopa Liiduga. Nii nende riikide jaoks, kes on Liidu liikmed, kui ka neile, kes pole.

Seekordse konverentsi töö oli põhiosas Läänemere regiooni merendustegelaste kaasatõmbamine G-7 projekti MARIS (*The Maritime Information Society* – Merenduse infoühiskond) laiendamiseks. Konverentsi korraldajate eesmärk oli kokku kutsuda võimalikult palju infovahetusest huvitatuid. Seega ka pinda sondeerida, kui paljud on valmis osalema alaprojektide arendamisel ning uute projektide väljatöötamisel. Eks tähenda see mingil määral ka vahendite eraldamist?

Finlandiatalo konverentsisaali oli kokku tulnud üle 100 osalise kõigist Läänemere-äärseist riikidest. Kõige rohkem oli huvilisi Soomest ja Eestist. Enamik kohaletulnuid esindas ettevõtteid-organisatsioone. Põhiosa tööajast kulus seekord ettekannete kuulamisele.

**Muidugi tervitasid ministrid**

Soome transpordiminister **Tuula Linnainmaa** toonitas, et põhitähelepanu tuleb pöörata meresõiduohutusele ja keskkonnakaitsele. Oluline tegur on seejuures infovahetus, mille paremaks muutmiseks võiks organiseerida mingi piirkondliku keskuse. Aga enne tuleb omavahel selgeks rääkida, kuidas jagatakse selle ülalpidamiskulud.

Feeder-vedude ja lähisõidulaevanduse tähtsust meie piirkonna merenduses pidas ta otsustavaks. See võimaldab Läänemereriikide merenduse ellujäämist Euroopa Liidu koosseisus ning annaks kaasarääkimis- ja otsustusõiguse Liidu tasandil.

Kõnega esines ka kaubandus- ja tööstusminister **Antti Kalliomäki** (jah, seesama teivashüppaja, Montreali olümpiahõbe – 5.50 ), kes rõhutas vajadust Euroopa Liidu tööstuspoliitika väljatöötamiseks samadel alustel kui liikmesriikide oma. Soome on oma uue tööstuspoliitika välja töötanud Euroopa Liitu arvestades. Selle poliitika raames tuleb Soomel palju rohkem kui varem pöörata tähelepanu siinsamas oma ukse all, Läänemerel toimuvale. Ida ja Lääne vaheline karm piir on siit praeguseks kadunud ja Läänemeri tagasi saamas oma ajaloolist rolli traditsioonilise majandus- ja kultuurivahendajana. Siin loodetakse kujunevat üks Euroopa tuleviku kaubanduskeskusi. 1993. aastast peale on Soome eksport Eestisse, Venemaale ja Poolasse igal aastal peaaegu kahekordistunud. Ta tuletas meelde, et Soome on üks väheseid Euroopa laevaehitusriike ja näeb vaeva, et selleks tulevikuski jääda. Soome valitsus on seisukohal, et laevaehitusele ei ole vaja anda riiklikke toetusi. Kahjuks aga ei taha kõik Euroopa Liidu riigid sellega nõus olla ja soomlastel on seeläbi raskem konkureerida.

**Informatsioonivahetus suudab Euroopa päästa asiaatide pealetungi eest**

See oli Euroopa Komisjoni komissari dr. **Martin Bangemanni** sõnum või hoiatus.

Kuna praegu puutuvad kõik kokku komplitseeritud probleemidega, mis on tekkinud seoses laevanduse kiire arenguga (inglise keeles kõlab see mõnusasti: *dramatical changes*) viimastel aastatel, tuleb tegutseda. Ainuke võimalus ajale ja arenevale Idale (Aasiale) ning USA-le mitte jalgu jääda on – tegutseda.

Euroopas on kooperatsiooni ja infovahetuse süsteemi projekt töös Vahemere piirkonna jaoks ning seda on soovitatud eeskujuks ka Läänemere piirkonnas. Hr. Bangemann arvas, et tegelikult ei ole võimalik neid kaht võrrelda ega samu tegutsemisjooniseid soovitada, sest need on niivõrd erinevad. Sotsiaalmajanduslikud ja kultuurilised olud on siin ja seal hoopis erilaadsed. Läänemere regiooni riigid-rahvad tegutsevad enamasti samas või lähedases kultuurikontekstis, ka poliitilised arusaamad on lähedased. Koostöö on juba olemas praktiliselt kõigi riikide vahel, eriti merenduses, mis on mitte pelgalt rahvusvaheline, vaid globaalne majandusharu.

**Mida peetakse Brüsselis koostöö arendamisel kõige olulisemaks?**

M. Bangemann nimetas:

1. Meremajanduse sisemine koostöö, mis peaks kindlasti hõlmama investeeringud väljaõppele, koolitusele, uurimustele ja arengustrateegiate väljatöötamisele, aga ka riiklike institutsioonide rolli läbivaatamise. Euroopa Komisjoni jaoks on merendus üks prioriteetseid majandusharusid, väitis hr. Bangemann.

1992.a. asutati nn. ***Maritime Industries Forum***, mis koondab laevanduse, laevaehituse, merevarustuse, sadamate, kalanduse ja nendega seotud majandusharude ja teeninduse ning lisaks ka ühiskondlike institutsioonide esindajaid. Foorumi ülesandeks on ettepanekute tegemine Euroopa merenduspoliitika väljatöötamisel. Euroopas annab meremajandus tööd üle 2,5 miljonile inimesele, mis annab tunnistust selle haru tähtsusest. Üle 90% Euroopa välis- ja ligi 30% sisekaubandusest käib meritsi.

2. Infoühiskonnas osalemine

Uurimistöö on igasuguse arengu planeerimiseks hädavajalik. Seda toonitati praktiliselt igas sõnavõtus ning see on iga projekti kallal töötamise eeldus. Ka uuringuteks on vaja tihedat koostööd, sest mitmed tehnoloogiad on juba olemas, kuid neid on vaja kohandada regiooni erivajadustega.

Üldise tendentsi juures, kui töökohtade arv nii merel kui ka kaldateenistuses väheneb, on infosüsteemide loomine ja käikurakendamine ning uuringute laiendamine võimalus tööhõive säilitamiseks ja selle parandamiseks. See omakorda eeldab väljaõppe intensiivistamist ja spetsialiseerimist. Euroopa nimetab seda ka infoühiskonna 1956.a. kompleksiks. Kui meil tuleb seoses selle aastaarvuga meelde Ungari, siis läänemaailm seostavat seda Atlandi kaabli paikapanemise ning sellega, et tol aastal ületas USA-s valgekraede arv esmakordselt sinikraede oma.

Infoühiskonna loomiseks töötatakse MARIS-projekti kallal, mil on omakorda alaprojektid:

MARTRANS – sadamate logistilise informatsiooni süsteem, mis kindlustab kiire (*real-time*) teabe laevade ja kauba liikumise kohta ;

SAFEMAR on mõeldud laevadelt teabe saamise parandamiseks. See vajadus kaasneb rahvusvaheliste konventsioonide ja otsuste elluviimisega.

MARSOURCE on kalanduse ja okeanograafia infosüsteemi loomiseks ning selleks, et viia läbi uuringuid kalavarude säilitamiseks.

MARVEL puudutab laevaehitust ja selle tarnijaid.

Palju kordi oli jutuks nii VTS, VTMS kui ka EDI rakendamine nii sadamates kui ka teistes transpordilülides.

3. Transpordi infrastruktuuri ja sellega seotud teeninduse arendamine.

Eriti puudutab see lähisõitu, mis sõltub sadamaist ja nende infrastruktuuri arengust. Multimodaalse transpordi arendamiseta ei ole võimalik tänapäeva suurtele nõuetele vastavat transporditeenust osutada.

Transpordikoridoridest rääkides mainiti seekord tuntud *Via Baltica* ja *Via Hanseatica* kõrval ka ***Põhja mereteed***. See on potentsiaalne meretee, mis viiks Euroopast Aasia teatavaisse piirkondadesse. Arvatakse võivat seda mereteed kasutada nafta ja gaasi transportimiseks Venemaalt Lääne–Euroopasse. M. Bangemann teatas ettevaatlikult, et paljud peavad seda projekti utoopiliseks, kuid kas see tegelikult nii utoopiline ongi? (Meil siin on neid, kel selle tee kogemused olemas).

Nagu ütles M. Bangemann, oli Helsinki konverentsi eesmärk meelitada kõik Läänemere *meremängijad* aktiivsele koostööle alaprojektide komisjonides.

Ilmselt on kasulik teada, mis suunas eurokoridorides merenduspoliitikat aetakse, seetõttu jätkame sel teemal edaspidigi.

**Reet Naber**

# "Ausalt öelda, õudne eelnõu"

Septembri keskel kogunesid mitme meremeeste ametiühingu juhid, et koos ametiühingute keskliidu esindajatega arutada, mida meremeeste seaduse eelnõuga peale hakata. Eelnõu oli jõudnud juba parlamendi sotsiaalkomisjoni ning kohekohe suurde saali minemas. Valentin Kivistik Eesti Meremeeste Ametiühingust, Tarmo Multanen ja Igor Donov Veetransporditöötajate Ametiühingute Föderatsioonist, Jüri Lember Eesti Meremeeste Sõltumatust Ametiühingust, Tiiu Kattai Kalanduse Ametiühingu Liidust, Heino Rüütel Lootside Ametiühingust, Eiki Nestor Transporditöötajate Föderatsioonist koos Eesti Ametiühingute Keskliidu esimehe Raivo Paavo, peasekretäri Tiit Kaadu ning õigussekretäri Kadi Pärnitsaga leidsid, et eelnõu ei vasta sisuliselt meremeeste vajadustele ega vormiliselt niisugusele dokumendile esitatavaile juriidilistele nõudmistele ning seda ei kõlba praegu anda parlamendile arutada ega, taevas hoidku, lasta seal niisugusel kujul vastu võtta.

Et meie lehes on küllalt palju olnud juttu, mis praeguses meremeeste seaduse eelnõus meremeeste seisukohast on vale või puudulik, siis seekord kõigil neil punktidel ei peatu, vaid palume keskliidu õigussekretäril **Kadi Pärnitsal** rääkida probleemist natuke laiemalt.

**Kuidas on?**

Ma saan aru, et kuigi kõik meremeeste ametiühingud on selle eelnõuga tegelnud ja parandusettepanekud esitanud, on tulemus meremeeste jaoks ometi null. Kui tööinimese eest natukenegi seista, tema probleemidest hoolida, siis sellisel kujul eelnõu vastu võtta ei saa. Aga kõigele vaatamata oli see sotsiaalkomisjonis sees, valmis arutamiseks ja parlamendisaali minemiseks. Oli viimane hetk. Lisaks toimub oktoobris rahvusvahelise tööorganisatsiooni ILO Peakonverentsi 84. merendusistungjärk, kus tuleb arutusele neli konventsiooni ja üks soovitus, mida meie meremeeste seadust tehes ka on vaja arvestada.

Professor Inge Orgo, spetsialist tööõiguse ja eriti lepingu vallas, pöördus meie poole, samuti mitmed teised küsisid, kuidas on niisuguses seisus eelnõu arutlusele minek võimalik. Ja loomulikult tõstis küsimuse üles ka Raivo Paavo, kes on sotsiaalkomisjoni liige.

Pärast seda istumist siin võeti vastu otsus, et nii see küll ei lähe. Selle eelnõu baasil, kui seda parandada ei anna, tuleb teha eelnõu, mis käiks läbi kõik ekspertiisid ja oleks korrektne. See pole ju valitsuse eelnõu ega ole läbi käinud korralikku kooskõlastusringi, nagu nii kaalukal seadusel olema peab. See on olnud lihtsalt ettevõtuleping ja tellimustööna ära tehtud. Ja nüüd on asi segane. Probleem on selles, et vastavaid spetsialiste on väga vähe ja see temaatika on väga keeruline.

Parlamendi sotsiaalkomisjon istus selle eelnõu pärast koos. Kohal oli ka ministeeriumi esindaja, samuti need, kes selle eelnõu esitasid. Hr. Paavo palus kõigile meie küsimustele vastuseid. Eriti neid ei tulnud. Niisiis otsustati paluda valitsuse eelnõu, mis oleks läbi käinud ekspertiisi ja korraliku kooskõlastusringi. See seaduseelnõu peaks ära käima nii justiitskui ka sotsiaalministeeriumis.

Ühesõnaga, kaalukate eelnõude tegemine tellimustööna ja esitamine parlamenti ilma avaliku aruteluta — praegusel juhul ilma meremeeste endi ettepanekuid arvesse võtmata — on ametiühingute keskõõkogu arvates lubamatu. Hr. Lember palus, et kui tehakse komisjon, saaksid ka nemad juures olla. See on täiesti arusaadav: nemad ei tunne küll nii hästi seadusi ja konventsioone, küll aga tunnevad tegelikkust. Niisugust tööd on vajagi teha kolmepoolsuse põhimõttel: tööandjad, töövõtjad ja valitsuse spetsialistid.

Erikõsimus on meremeeste tööaeg ja muidugi ka vastavalt palk. Kogu see mereelu ei ole ju üldse sarnane sellega, mis toimub maa peal ettevõttes. Reglementeerimine töölepingu seaduse baasil on täiesti küsitav. Kui vaadata teisi Euroopa riike, siis seal on ikkagi eri aktid, mis seda reguleerivad. Kas on see üldine ühine seadus või mingid teisel tasemel aktid, mis spetsialiseerivad üht või teist küsimust — see vajab ettevalmistamist ja vaidlemist, et leida, mis oleks kõige parem.

Ei ole põhjust vastu vaielda, kui on eraldi seadus. Aga siis peab see kokku minema teiste valitsevate tööseadustega, millele siin on siiski viidatud. Kuid eelnõu ei kujuta praegu midagi selget: ei saa aru, kas on täiend neile või on algusest lõpuni täiesti loetav midagi muud kõrvale võtmata. Või kui kõrvale võtta, siis mida konkreetselt? Noh, see on ühesõnaga tegemata töö. Eks sellepärast, et see on väga keeruline.

Eelnõus vajab *mis*, s.o. sisu reguleerimist, ja *kuidas* vajab samuti reguleerimist. Kuidas oleks kõige parem — kas selle üle on ikka laialt vaieldud, selle üle mõeldud?

**Mis saab?**

Mida ma ennustan? Juristid on natuke pessimistid, aga eks see tuleneb tegelikkusest. Ei tea, mida valitsus teeb. Aga peaks tegema ekspertiisi, mis siis tuvastab, et selles eelnõus on palju läbimõtlematust, palju on reguleerimata ja palju tuleb teisiti reguleerida.

Loodame, et seejärel — loodame! — leitakse spetsialist, kellega sõlmitakse leping. Me ei tea, kas see seadus oli valitsuse poolt õigusloome kavas või ei olnud. See on ka küsimus, ja selgub võib-olla pärast järelepärimist. See on küsimus selle kohta, kes finantseerib. Kui valitsus maksab, siis teeb ta enda, mitte mõne saadiku eelnõu. Ning saadab kooskõlastusringile, ja isegi mitmele, kui vaja, ja annab selle autorile korduvalt ümber teha.

Muidugi, kui senisele tegijale on juba palju makstud, siis — seda on kurb arvata, aga loogiline —, see antakse temale tagasi.

Võib-olla võiks siis ettepaneku teha, et töötaks komisjon. Aga ega komisjon ei kirjuta, kirjutavad ikka ainult mõned. Komisjon käib koos ja arvustab, aga kirjutada saab ainult jurist, ja hea jurist. Õigusloome on n.-ö. hoopis teine pilotaaž kui tavaline juristitöö. Seadusloome on looming teadmiste baasil.

Ühesõnaga, jääme lootma, et pärast ekspertiisi saame jaole, ja tuleb normaalne komisjon, kes hakkab eelnõu arutama ja ümber vaatama. Mil moel ja kui palju, see on juba iseküsimus. Kardan, et ega ei taheta suurt liigutada.

Et seda ikkagi tehtaks, tuleb selle eest hea seista. Selleks ju kõik need meremeeste ametiühingud.

Vaatamata Eesti ametiühingute mentaliteedile, et eraldatuses peitub jõud, on kogu maailm ometi vastupidisel arvamusel. Üksinda ei kujuta sa endast jõudu, mida arvestab parlament ja muud institutsioonid. See selgub tegeliku elu käigus. Loodan, et nad on sellest aru saanud: niiviisi ühe laua taga saavutatud ühise arvamuse esitamisega lõpuks midagi muutub. Meremeeste ametiühingute liidriteni jõudis nüüd vast see tunne, et üksinda prooviti-prooviti — ja mitte tuhkagi. Ausalt öelda, õudne eelnõu, ja juba parlamendis! Kas me siis saame öelda, et oleme head tööd teinud?!

Keskliit hoidis siiamaani ka natuke kõrvale: osa meremeeste ametiühinguid kuulub siia, osa mitte. Aga loomulikult saab niisugust asja ajada ikkagi instants, kel on mingid kogemused, mingi esindatus ja sissetöötatud meetod.

**Mari Vamba**

# "Kotermann"

Septembrinumbris on palju juttu "Melooodiast" — ikkagi uus asi ju. Põhjalikult kirjeldatakse, mis nüüd Stockholmi-liinilt tuntud laevas teisiti on, sest oldi uuenduskuuril Turku laevaremonditehases. Tunnustatakse ka naaberfirmat: "Erinevalt senistest kogemustest jõudis see laev meie kätte küllaltki heas korras. On näha, et *Estline* on tema juures õige suure töö ära teinud ja teda hea peremehena hoidnud." Kõneldakse ka sellest, kuidas uuel laeval saab meelt lahutada.

Laiemalt kõneleb *Tallinki* sõgishooaja uudistest turundusosakonna juhataja Hannes Saarsoo, kes muuhulgas soovitab "Meloodia" liinileturlekuga lisandunud võimalusi konverentsiturismiks.

Tehakse ka selgeks, kuidas saab ja kui soodne on teha kruisireis Soome.

Üks lugu on *Tallinki* esinemisest transpordi- ja logistikamessil, teine messist üldisemalt.

*Tallinki* turuosa ja reisijate arvu kasvu näitavad diagrammid.

Ülevaate laevakaubandusest teeb kaubandus-varustusosakonna juhataja Ülo Rekkaro. Selgub, et firma neljal parvlaeval on kokku 14 *tax-free* kauplust, kus müüakse mänguasju, meeneid, parfümeeriat, toidu- ja tööstuskaupu ning et *tax-free* arveldusaasta on juunist juunini. Uusi kaupu valitakse aga detsembri lõpus ja jaanuaris.

# MEREPÄÄSTJA

Nr. 1 (4) "Meremehe" lisaväljaanne

## TÄNASES LEHES ON LUGEDA:


- Laevaliini algus ja lõpp lk. 6
- Kommentaarid lk. 6—7
- Tavatu õppus lk. 7
- Kelmilaev Slites blokeeritud lk. 7
- Ajalooga silmast silma lk. 8
- Naissaare rahvaluulet lk. 8

Meri põlvini.

# Merepolitsei

Samuti kui Stockholmi politseil on ladu leitud paatidest pungil, hakkab oma leiubüroo tekkima ka Eesti merepiirivalvel. Süsta tänava sadamast võib leida mastita jahi, seal on olnud merelt leitud Rootsist varastatud kaater. Kail on laevateelt leitud kast, aeg-ajalt teisigi mereleide.

**Jultumus sai karistuse**

14. augusti ennelõunal saabus Piritale Soome jaht "China" 4 inimesega. Soome pool oli teatanud, et väljasõit Soomest oli vormistamata ja palunud teatada, kui jaht Eestist tagasiteele asub.

Järgmise päeva pärastlõunal asuski "China" tormihoiatusest hoolimata koduteele. Kapten arvas, et pöörab tagasi, kui ilm liiga halb on. Ligi 4 tundi hiljem teatas Tuletõrje- ja Päästeameti dispetšer merevalvele, et Tallinnast 10 miili kaugusel on merehädas Soome jaht "China": mast on murdunud, mootor ei käivitu. Veidi hiljem teatas jahi kapten, et nad asuvad 5 miili Tallinna madalast läänes.

Naissaare radarijaam ei näinud jahti ei radariekraanil ega ilmsi. Jahi asukoht täpsustati punaste rakettide abil poolteist tundi pärast appikutset. Poole tunniga olid inimesed päästetud, jahti ei lubanud ilm pukseerida. Veel pool tundi hiljem olid inimesed kuival maal.

Nüüd seisab jaht piirivalvelaevade kõrval. Ongi merel otsimiseks eriti ebamugavalt värvitud: kere sinine ja tekk valge.

**Paar sentimeetrit veest väljas**

Süsta tänava sadamakail on roostes raudkast mõõtmetega umbes 1,3x2x0,6m. Eestis on harjutud kõike, mida enam vaja pole, parda taha saatma. See kast ujus vees nii, et üle merepinna oli vaid 5 cm ringis. Võib ette kujutada, mis oleks juhtunud, kui mõni laevuke sellele otsa oleks kihutanud.

**Ärandavad paate**

10. septembri pärastlõunal pidas piirivalve Pärnu lahel kinni kaatri "Progress" kahekohalise pardanumbriga. Kahel kaatris olnud noormehel puudusid omad ja paadi dokumendid. Kontrollimisel selgus, et kaatrit, mille pardatähise esimene pool oli üle värvitud, otsis juba 4. septembrist taga Pärnu politsei. Noormehed ja kaater anti politseile üle.

**Kanistriga kiirabi**

Uus meremood on ära kasutada mootorikütuse hinnavahet Soome lahe põhja- ja lõunakaldal. Selleks tuleb Soomest lahkudes kaasa võtta niipalju kütust, et Eestisse pärale jõuaks, tagasi minnes aga tankid täis võtta.

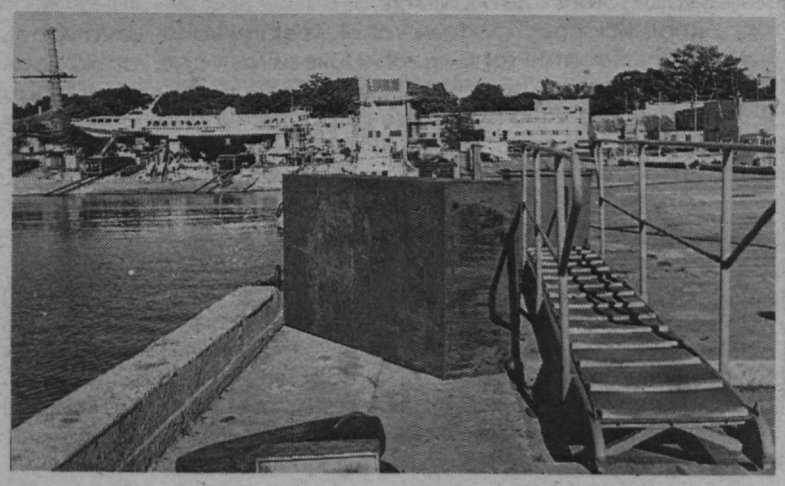
Kui ilm teekonda pikendab, võib kütus enne pärale jõudmist otsa lõppeda. Sagenenud on väljakutsed tehnilise rikke tõttu: kurdetakse mootoririket ja palutakse pukseerimisabi. Merepiirivalvel on olnud hulk väljasõite ühisnimega "Soome kütus". Mõni on kurtnud mootoririket, mõni, et kütuse hulgas oli vesi. Kontrollimisel on aga selgunud, et kütus on lihtsalt otsas.

Suurimat ärevust tekitas 30. augustil abi palunud "Carolina" – paraja lainetusega lõppes kütus, kaater triivis Naissaare tagant Soome poole tagasi. Et neid tol reedeõhtul leitaks, oli paadijuht kõik oma punased raketid vastu taevast lasknud.

Abirohuks arvatakse see, kui päästa neilt kaatritelt ohtlikku olukorda sattunud inimesed, aga paatidega tegelemine võiks olla mõne uusfirma äriidee.

**Madli Vitismann**

**Lainete vahelt on raske leida nii mastita jahti kui ka pooluppunud kasti.**



## Meresündmused 1. jaanuarist 9. septembrini

| | Põhja piirkond | Ida-Viru | Peipsi | Pärnu | Hiiumaa | Saaremaa | MRCC Tallinn | **Kokku:** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Otsingud ja pääste | 13 | | 5 | 5 | 5 | 2 | 1 | **31** |
| Tehniline abi | 15 | | 1 | 1 | 8 | 6 | 1 | **32** |
| Piirijuhtumid | 11 | 1 | 6 | 2 | 2 | 17 | | **39** |
| Kontrollitud aluseid | 14 | | | | 1 | 1 | | **16** |
| Mayday | 1 | | | | | | | **1** |
| Panpan | 1 | | | | 1 | | | **2** |
| Avariipoid | 10 | | 1 | | 2 | 1 | 8 | **22** |
| Punane rakett | 10 | | 1 | | 1 | | | **12** |
| **Häiresignaalid kokku** | **22** | | **2** | | **4** | **1** | **8** | **37** |
| Meditsiiniline abi | 3 | | | | 1 | | | **4** |
| Merereostus | 31 | | | 3 | 6 | 7 | | **47** |
| Muud juhtumid | 100 | 3 | 8 | 5 | 19 | 23 | 117 | **275** |
| **Kokku:** | **209** | **4** | **22** | **16** | **46** | **57** | **127** | **481** |

# Laevaliini algus ja lõpp

**Algus**

14. augusti "Eesti Päevalehes" ilmus Piret Tali artikkel "Pärnust saab Ruhnu sõita uue laevaga":

*"Eile esitleti Pärnu jahisadamas ja lahel ajakirjanikele Pärnu-Ruhnu liinile tulevat 12-kohalist laeva Punch Craft II. /.../*

*23. juulil avati Pärnu-Ruhnu laevaliin. Laevaga Anne võttis 105 kilomeetri ehk umbes 57 meremiili läbimine aega kuus tundi. Inglismaalt pärit ja Soome lipu all sõitev üheksa aasta vanune Punch Craft II katab vahemaa kolme tunniga. Alus on käigus igal reedel ja pühapäeval.*

*Laeva meeskonda kuuluvad kapten, tüürimees ja omaniku soovil ka soomlasest kippar. Söögi-joogiga tegeleb teenindaja. /.../*

*Ühe otsa pilet maksab /.../ Ruhnlastele on sõit tänu riiklikule dotatsioonile odavam /.../*

*Päästevahendeid, mille hulka kuuluvad päästeparv, -vestid ja -ülikonnad, jätkub laeval **26** inimesele."*

**Lõpp**

Igat reedet ja pühapäeva jätkus üheks nädalaks, sest juba järgmisel pühapäeval, 25. augustil kell 22.20 sõitis "The Punch Craft II" Buruni madalikule, pardal umbes kakskümmend reisijat. Omanik Rolf Nordström, registreeritud Helsinkis, agent Eesti Vetelpääste Ühing. Esimene piirivalvekaater sõitis Pärnust välja 9 minutit ja teine Treimanist 11 minutit pärast seda, kui Pärnu sadamakapten piirivalvele juhtunust teatas. Vetelpääste mootorpaadil polnud võimalik välja sõita, puudusid kompass(!) ja prožektorid. Tund hiljem väljus Pärnust mereinspektsiooni laev. "The Punch Craft II" kapten oli teatanud järelepärimisele inimeste arvu kohta, et pardal on 12 reisijat ja 5 meeskonnaliiget.

Veel enne südaööd oli selge, et "The Punch Craft II-l" on lekk, kreen ja ühes pardas 70 cm, teises 50 cm vett.

Kell pool kaks olid kõik reisijad piirivalvekaatritel. Ilmnes, et neid oli **19**, 3 meeskonnaliiget jäid veel laevale. Osa reisijaid jõudis Pärnu kell kolmveerand neli, osa kolmveerand kuus.

Kapten Raivo Õiglas lahkus samuti öösel laevalt, sinna jäi veel 2 meeskonnaliiget. Ta ei teadnud, kui palju reisijaid oli laeval, ega olnud tal esitada ka reisijate nimekirja viimasena tema laeva välja vormistanud Kihnu sadamakaptenile.

Päästevahendeid oli palju: 28 päästevesti, 1 **20** inimese päästeparv, 1 kummipaat ja 2 kummiülikonda.

Pukser "Rudolf" tõi kolm päeva hiljem "The Punch Craft II" Pärnusse, see tõsteti kaile edaspidist ootama. Pärnu sadamakapten juurdleb *juhtumit.*

**Moraali**

pole mõtet siinkohal kellelegi lugeda, moraali selles loos algusest peale ei leiagi. Tagajärjed panevad niigi mõtlema. Laevaomanik sai kaatri, mis 20-sõlmelise kiirusega madalikule sõitnud. Kapten, oli ta siis päris- või lipukapten, sai arvatavasti aru, miks loetakse reisijaid kokku ja võrreldakse saadud tulemust kohtade arvuga päästeparvedes. (Huvitav, kuhu kadus algul nähtavasti olemas olnud 6 inimese parv, vt. "Eesti Päevaleht"?) Loodetavasti sai sellest nüüd aru ka sadamakapten.

Kõige moraalitum tundub siinjuures vetelpäästeühingu osa – mis kaunis vastuolus ühingu nimega. Kas tõesti on Eestis inimelu odavam kui naabermaades? Võib üsna kindel olla, et samasugustel tingimustel Eesti laevaga Soomes keegi ei sõidaks, rääkimata laevaliinist ja reklaamist ajalehtedes.

Õnnelik õnnetus, sest kellegagi midagi hullu ei juhtunud. Ruhnu liiklusprobleem on aga ikka lahendamata.

**Madli Vitismann**

**Veel 21. septembril kiitis „Eesti Päevalehe" „Magasin": *„Uus laev Puntch Craft II, mis juuli lõpus Ruhnu hakkas käima, on tõeline Miami Vice'i meenutav sõiduriist."***

## Reisijakommentaar

***Eesti Ajakirjanduslevi direktor MAIMO SOONE:*** Laeval oli juba noori, mina tulin peale Kihnust. Hirmu õieti ei olnud. Olime just meenutanud, et "Estoniaga" juhtus täpselt kuu aega hilisemal ajal, aga kui selgus, et vesi on põlvini, ja kuigi pime, on ilm soe ja vaikne, siis hirmu ega paanikat ei olnud.

Meeskonnast oli kahju, nad sõitsid korrektselt ja see kõrvalekalle pidi olema üsna väike, sest veidi eemal oli juba 2m vett. Kas sõitis soomlasest või eestlasest kapten, seda ma ei tea. Muidu oli laev mugav, vast anti Ruhnu vahet sõitjaile ka süüa, aga mingit baari meie sõidu ajal seal küll ei olnud.

Keegi oli jäänud Kihnu maha, nii et reisijate nimekiri ei klappinud. Mind võeti nimekirja küll alles päästelaevas.

Pärast Pärnus küsiti, kas keegi vajab hotelli. Aga jõudsime sinna alles hommikul poole nelja paiku. Ilm oli soe, auto ootas sadamas. Sõitsime Tallinna ja tulime hommikul tööle.

Tol päeval õiget rannailma ei olnud. Oli sombune, aga õhtuks läks selgeks ja päike tuli välja. Arvatakse ju alati: ega siis minuga midagi juhtu. Kõiki rahustas see madal vesi ja soe ilm. Aga kui meil poleks olnud "jalad põhjas", siis oleks ka pääsemine küsitav olnud – ootasime abi ju nii kaua. Lõpuks saime siiski väiksemale kaatrile ja sellelt suuremale kuiva jalaga.

19. september **Madli Vitismann**

## Päästekommentaar

*Päästmine olevat võtnud kaua aega,* ***Pärnu piirivalvepiirkonna ülem ALVAR VALLAU:***

Minu arvates ei võtnud see kaua aega. Kuid piirivalvet püüti üldse mitte informeerida. "The Punch Craft II" palus abi läheduses olnud kaubalaevalt "Sass". Seda kuulis Pärnu sadamakapten, kes sekkus kõnelusse. Seepeale läks kaater "Sassiga" vesteldes üle teisele kanalile. Kuid nii suur laev ei pääsenuks ligi. (Appikutse vältimine raiskas terve veerandtunni – M.V.)

Meiega oli hiljem sides kapten Õiglas, tema esimene teade oli 12 reisija ja 5 meeskonnaliikme kohta. Viimastena jäid kaatrile Soome poole esindaja ja mehaanik. Munsterrollis oli kiprina ka vetelpäästeühingu esimees Benno Luts.

Kumb kapten tegelikult kaatrit juhtis, pole teada.

## Päästekommentaar

***Piirivalveameti mereosakonna ülem JAAN KAPP:*** Päästekaatri sai välja saata pärast seda, kui selgusid "Punch Crafti" koordinaadid, see jõudis Pärnust kohale vähem kui poolteise tunniga. Aga ootaja aeg on muidugi pikk.

Et alati õigel ajal kohale jõuda – sellega on meil tõesti raskusi. Kopterit polnuks sinna madalasse vette mõtet saata. Päästejuhtumite korral – nende eest me maksma ei pea, inimeste päästmine on tasuta – saaks kopter öisel ajal välja lennata 30–40 minuti pärast. Et meil on spetsialistide puuduse tõttu ainult kaks vahetust kopterimeeskondi, siis sõltub aeg sellest, kui kiiresti jõutakse nad kodudest kohale tuua. Ja suurim vints on ka vaid 150-kilone.

Laevadel on meil kolm valmisoleku astet. Esimesel juhul on masinad soojas ja niipea, kui käsk tuleb, antakse otsad ja minnakse kohe välja. Sellises valmisolekus ei hoita laeva üle nelja tunni järjest. Teisel juhul on vaja välja sõita 30 minuti jooksul. Kolmandal juhul tehakse tavalisi laevatöid, välja peab jõudma sõita tunni jooksul.

Hoopiski puudub meil tõeline suur päästelaev juhuks, kui mõni suur reisilaev vajab abi, see juhtub tavaliselt rasketes ilmastikuoludes. Tegin ettepaneku jätta selleks otstarbeks superjääklassiga "Livonia" Eestis eri ametkondade ühiskasutusse, aga see müüdi maha. Nüüd on meil talvel ikka üksainus "Kõu".

## Ametnikukommentaar

*Kuidas saab Soome laev Eestis reisiliini pidada,* ***veeteede ameti peadirektori asetäitja ARVO VESKIMETS?***

See laev pidi Eestist (mandrilt) Ruhnu ja sealt edasi Läti sadamasse sõitma.

Tegime vetelpäästeühinguga lepingu, et nad tagaksid 4 nädala jooksul 10 sõitu Pärnust Ruhnu ja tagasi. Valitsuselt oli selleks väike toetus – 80 000 krooni.

Esmalt valisime 3 partneri vahel, seejärel kahe laeva vahel. Kaks firmat tahtsid rohkem raha, üks esitas väga karmid tingimused täisvastutuse kohta. Lõpuks jäime vetelpäästeühingu "Anne" juurde. Kuid lepingusse jäi klausel, et vetelpäästeühing võib laeva vahetada, näitamata, millise vastu just. Kui pakuti kiiremat laeva, mis sõidaks seejärel edasi Lätisse, anti luba 12 inimese veoks. Suurema arvu reisijate lubamine toob kaasa nõuded, mida olnuks raske täita. Muus osas, nt. uued päästeparved, olid kõik nõuded täidetud.

"Anne" hakkas käima 23. juulist, kuid 5–6-tunnine sõiduaeg kedagi muidugi ei rahuldanud. Siiski, 4 nädalat 10 reisiga oli juba läbi ja me tegime tasaarvelduse. Seejärel sai tegu olla vaid lõbusõitudega, mida sel kombel teha poleks tohtinud. 25. augustil sõitis kaater kella 16 paiku Ruhnust Pärnusse, seejärel Pärnust Kihnu. Leian, et peale võtta rohkem inimesi kui päästeparves kohti on jäme rikkumine. Aga juurdlus veel käib.

## Sadamakapteni kommentaar

*Kuidas saaks reisijaid Ruhnu vahet vedada,* ***RE Tallinna Sadam Kesklinna Sadama kapten EDUARD HUNT:***

Peaks olema hea väike reisilaev kuni 30 inimese jaoks. Niisugust meil õieti polegi, seda tuleks otsida koos sadama rekonstrueerimisega. See laev peab olema merekõlblik. Ühesugused nõuded on 12–36 reisija veoks. Alla 12 reisija nõutakse vaid **nii** individuaalsete **kui ka** kollektiivsete päästevahendite olemasolu, üle selle arvu esitatakse raskemini täidetavaid nõudeid nt. kajutite ja tualettide kohta. Kuni 12 inimese sõidutamiseks on Eestis kaatreid küllalt, selleks sobiksid isegi veeteede ameti suuremad lootsikaatrid. Iseasi, kas see majanduslikult tasuv on.

Sellisel laeval peab olema registritunnistus ja reisijateveo tunnistus. Nõuded on püstivuse, päästevahendite jms. kohta, nii et vahe suure reisilaevaga on ainult reisijate mugavuse astmes. Eraldi nõuded on laevapere koosseisu ja kvalifikatsiooni kohta: kuni 12 m pikkusel laeval piisab kaatrijuhi tunnistusest, üle 12 m pikkusel laeval peavad olema professionaalid. Selle kohta käib ohutu mehitatuse tunnistus, mis antakse viieks aastaks. Sadamakapten peab kontrollima sellegi tunnistuse olemasolu ja laevapere vastavust sellele. Näiteks automaatrool võimaldab loobuda roolimadrusest. Kui sõit kestab alla 6 tunni, piisab ühest merevahi koosseisust.

Rannasõidus võivad sõita kõik laevad, aga kui see on kommertstegevus (võetakse piletiraha), siis peab laev olema Eesti lipu all. "Kaubandusliku meresõidu koodeksi" § 3 võimaldab veoks ja pukseerimiseks Eesti sadamate vahel välislaevadele valitsuse loal erandeid teha. Niisugune luba taotleti Hiiu– ja Saaremaa vahet sõitvale parvlaevale.

Reisijate nimekiri peab olema igal juhul. "Kaubandusliku meresõidu koodeksi" § 87 p. 4 lubab sadamakaptenil reisijate nimekirja puudumise korral laeva kinni pidada.

Alkoholimüügiks laeval peab olema eraldi litsents.

Agendid peavad olema litsenseeritud, vetelpäästeühingule see tegevus ei peaks sobima.

Liini avamine peab olema veeteede ametiga kooskõlastatud. Samuti peab olema Eesti kapten.

Mida väiksem on laev, seda enam peaks ette arvestama ilma ja muid asjaolusid. Meresõidupiirangud kehtestab tavaliselt klassifikatsiooniühing (tuginedes ehitajatehasele), või ka veeteede amet.

* * *

Mind üllatab, et niisugused juhtumid on meil võimalikud.

Mis nüüd teha? Tänapäeval käiakse Kuu peal ära, aga Eesti riik ei suuda organiseerida Ruhnu vahet sõitmist. Sama probleem on Prangliga. See on Eesti valitsuse ja Saare maavalitsuse asi. Tuleks tõsiselt järele mõelda, kas riik on inimeste jaoks või vastupidi. Organiseerida kohalike elanike jaoks enam–vähem regulaarne reisiliiklus ei tohiks olla ületamatult raske ja keeruline.

Turistide vedu on aga kommertsettevõtmine ja esmatähtis peaks seejuures olema inimeste ohutus. Saare maavalitsusel on olemas Poolas ehitatud kaater "Kiiko". (Saare maavanem Jüri Saar arvas, et see on juba ajale jalgu jäänud. – M. V.) Erakaatrid käivad küll Gotlandil, aga mitte Ruhnus.

Alati leiab põhjuse, miks ei saa.

## Huvilisekommentaar

*Te olete lapsepõlves Ruhnus elanud. Millega toona Ruhnust mandrile sõideti,* ***Eesti Merehariduskeskuse rektor PEETER VEEGEN?***

Kalapaatide ja sõjaväekaatritega Roomassaarde. Ka "metsavaht" maandus põllule, tõi posti. Sama põld on praegugi kasutusel.

*Millega sinna järgmine kord lähete, kas oma jahiga?*

Võiks küll järgmisel suvel just jahiga minna, meil on need olemas. See oleks hea puhkuse veetmise idee.

*Millega peaks sinna saama sõita?*

Võiks sõita nii Pärnust kui ka Roomassaarest. Sõltub Ruhnu arengust ja sellest, mida seal tahetakse ette võtta: kas säilitada sealne vaikelu või leida mõni muu võimalus. Oli kunagi kavaks kasvatada seal mingeid eriti puhtaid seemneid – puhas meri ju ümber. Kui seal hakkaks massiliselt turiste käima, kaotaks see saar väga kähku oma väärtuse. Siis see ei ole enam Ruhnu, vaid üks tavaline saar. Liiklusvahend sinna peaks olema mitte väga suure mahutavusega, aga sinna peab pääsema ka jäälagunemise ajal ja talvel. On võimalik valida jääd läbiva praami või õhkpadjal liikuva aluse vahel, aga see on liiga kulukas.

Paari–kolmekümne reisija laev oleks paras, aga kui iga päev käib üks turismigrupp, on seda liiga palju. Suurte gruppide asemel sobiks Ruhnule loodus– ja etnograafiahuviliste turism. Igasugune kaater peaks olema merekindel, võib–olla ka dessantlaeva tüüpi, millega mõni auto üle vedada.

Ainult Ruhnu jaoks oleks see liiga kallis, aga kui sõidaks kord–paar nädalas, muul ajal teistele saartele, siis ehk tasuks ära.

Ikkagi sõltub kõik sellest, mida Ruhnust tahetakse teha. Kui see muuta suurte joomaste seltskondade läbisõidukohaks, kuhu minnakse end välja elama, siis kannatab kohalik elu. Ruhnu peaks olema eksklusiivse turismi jaoks. Kohalikele elanikele, on aga vaja tööd ja toimetulekuvõimalust – hüljeste ja kaladega nad end enam ära ei toida. Kui teha mingi ärikeskus või turismikeskus – vaevalt see majanduslikult väga tasuv on, aga kaotab kähku saare omapära, selle võlu, mis tal praegu on. Just jahi– ja loodusturism võiks olla Ruhnu tulevik,sest niisuguseid inimesi, kes tahaksid looduslähedast ja n.ö. äralõigatud elustiili, neid ikkagi on.

**Madli Vitismann**

# Tavatu õppus

19. septembril korraldas piirivalveamet koos "Vana Tallinnaga" õppuse, millel rakendati üsna tõepärast lähteolukorda. Vees olid päris inimesed, päästjatele tuli aga õppus sama ootamatult kui reaalne päästejuhtum.

"Vana Tallinna" vanemtüürimees **Aivar Savet**: Koostöö oli meeldiv ja sai selgeks, kuidas kõik päriselt toimib. See on hoopis midagi muud kui kuiv lauatagune treening ja telefonisuhtlus. Tegime oma laevaperega säärase õppuse kuu aega tagasi ja piirivalvurid käisid vaatamas. Nüüd nägime nende võimalusi.

Teatasime, et meil on õppehäire ja vajame abi. Kasutasime oma päästepaati ja piirivalve kummikaater tuli appi Pirita jahisadamast. Et see oli esimene ühisõppus, on raske öelda, kui kiiresti peaks abi meieni jõudma. Nende kahemehekaater on küll välkkiire, mehed sellel tublid.

Et inimesed olid laevale suhteliselt lähedal, ei saatnud me välja oma kiirkaatrit, milles on ka päästevõrk. 60 inimest mahutava päästepaadi manööverdamine on aeglasem, ka päästevõrku selles pole, aga suutsime siiski inimesi veest välja aidata. Piirivalve kiirkaatrisse saab päästevõrguga tõsta ka teadvuseta inimesi.

Üks õppuse elemente oli 6 inimese päästeparve proovimine: 2 õpilast pidid selle vette viskama, et näha, kas lapsed jaksavad seda. Paraku päästeparv ei avanenud. Juhtub, et ka miljonist langevarjust üks ei avane ...

Nende inimeste jaoks, kes reaalses olukorras vees on, jooksevad minutid muidugi väga aeglaselt.

Kapten **Kalle Juurik:** Õppuse mõte oli kogemusi saada. Lasime kaks piirivalvurit ja kolm meie meest lootsiuksest välja, nad ujusid kohe eemale. Olgu naljaks öeldud, et ühele meie omadest, maadlejast turvamehele Nikolai Roosimäele tegime sellega sünnipäevakingi, et ta ära päästsime.

* * *

Piirivalveameti mereosakonnas anti oma tegevusele karmim hinnang ja otsiti vigu. Leitigi niihästi viivitus abipalve edastamisel, kehvapoolne side, päästeparve mitteavanemine kui ka kivi partneri kapsaaeda: "Vanal Tallinnal" puuduvat päästerõngad. Viimase väite lükkas vanemtüürimees kohe ümber: laeval on nii liinide, tulede kui ka suitsupoidega päästerõngaid rohkem kui küll. Sedalaadi õppust otsustati kindlasti korrata.

* * *

Õppelaev "Arzamass" on nüüd ümber paiknenud Balti Laevaremonditehase sadamast piirivalvelaevade kõrvale – kaimaks käinud üle jõu. Uues kohas makstakse natuuras: igal aastal tuleb tasuta kursus korraldada 200 piirivalvurile ja 50 merehariduskeskuse kadetile.

**Madli Vitismann**

# Kelmilaev Slites blokeeritud

**Honduurase petulipuga "Orion II", mis sõidab Läti Riia ja Gotlandi Slite vahet, on jätkuvalt SEKO meremeestel blokeeritud. Et üldse saada Soome kelmreederit Kari Erikssoni läbirääkimislaua taha, pidid SEKO meremehed laeva blokeerima. Laev on ehitatud USAs 1943. a. allveelaevakütiks ja ümber ehitatud reisilaevaks 1950. a. ning varem sõitnud Põhjamaade rannasõidus.**

**Kui see ühel augustihommikul Slite lähedal udust välja sukeldus, peitis udu esmalt vigasust. Kui "Orion II" lähenes kaile, näitas ta oma karedat olemust. See vana daam pidanuks ammu pensionile jääma. Loomulikult tekib küsimus, kuidas söandatakse välja minna sellise vanarauaga.**

Vastus on, et Soome kelmreeder Kari Eriksson söandab. Ta juhib koos variisikust poja Mikaeliga juunist saadik sadu reisijaid kolm korda nädalas Riia ja Slite vahet. Tal ei ole mingit sertifikaati vedada reisijaid Rootsist, üksnes Riiast ja tagasi.

Meresõiduinspektsioonil on paarkümmend punkti märkusi. Meresõiduinspektsioon ütleb ühes kommentaaris, et laeval ei ole seda standardit, mida Skandinaavia reisijad ootavad, kui sõidavad reisilaevaga. Isegi kajutite suurust ja sanitaarruume ei ole uuendatud 1950. aastast peale.

23–liikmelisel laevaperel ei ole mingit ITFi (Rahvusvahelise Transporditöötajate Föderatsiooni) heakskiidetud lepingut. Kari Erikssoni külgeharjutatud tava, varem sõitis ta lepinguta Soome ja Riia vahet.Soomes on Soome võimude nõue 2 miljonit (Rootsi) krooni, ta on Soomes välja teeninud ka trahvi majanduspettuste pärast. Ta hiilis Soomest 1992. aastal laevaga Vahemerele, kus ta sõitis muuseas Küprose–liinidel. Läti meremeeste ametiühingul, Läti Kaubalaevastiku Meremeeste Unioonil on tema vastu nõue 20 000 dollarit eelmise laevapere eest. Sel põhjusel ja seepärast, et omanik on soomlane ja et "Orion II" sõidab Lätis, on ka Soome Meremeeste Unioon ja Läti meremeeste ametiühing suurimal määral konflikti segatud. Lätis ei ole mingit seaduslikku võimalust teda peatada, Läti meremehed on ka läbi ITFi soovinud SEKO meremeeste abi, et saada laeval lepingut.

### Streigimurdjad kinnitasid

Kai ääres keeldusid sadama"valitsejad", kes on organiseerunud SKTFi, solidaarselt tegelemast laeva kinnitamisega. Reederi agent Slites oli üürinud blokimurdjad, kes pidi hoolitsema "Orion II" kinnitamise eest.

Agendi esindaja süüdistas: et laev oli nii väike, ei olnud vaja sadama"valitsejate" poole pöörduda. ITFi inspektor Johan Skottborn selgitas talle, et hoolimata sellest, kes töö ära teeb, on laev jätkuvalt blokeeritud.

Siis tõusis küsimus, kas SEKO meremehed hakkavad füüsiliselt kinnitamist takistama?

"Püüdsime niikaua kui võimalik lahenduseni jõuda läbirääkimistega. Me ei kasuta drastilisi meetodeid, kui see ei ole absoluutselt hädavajalik. Me anname talle võimaluse läbi rääkida," ütleb Johan Skottborn.

Laev kinnitatakse ning Johan Skottborn ja Tommy Molloy ITFist Londonist lähevad pardale. Nad takistavad kõigepealt "Orion II" kaptenit pardale tulemast. Pärast arutamist peavad nad kohtuma Kari Erikssoniga.

Kulub mõni tund, siis tulevad Johan Skottborn ja Tommy Molloy tagasi, kuid mitte lepinguga, vaid lubadusega läbirääkimiste kohta.

"Me hoiame bloki äraootaval seisukohal. Kari Eriksson väitis, et kuna ta pole enam omanik, peab tal olema täisvõim, et pidada läbirääkimisi formaalse omaniku, omaenda poja Mikaeliga. Ta saab tähtaja, kuni laev tuleb järgmisel nädalal tagasi, kui siis ei ole midagi tehtud, võtame meetmeid," ütleb Johan Skottborn.

Veel pole ei isa ega poeg Erikssonid vastanud läbirääkimiskutsele. Iga hetk võib puhkeda tõsine konflikt. Agent Slites on samuti teatanud, et ta ei kavatse edaspidi blokimurdjate poole pöörduda.

**L. Börje Graf**
"Sjömannen" 1996, nr. 4

*Fiffelbåt blockerad i Slite*

**Toimetuselt.** Läti ajalehe "Juras Vestis" toimetusest teadis Anita Freiberga, et "Orion II" sõitis Honduurase lipu all kolm korda nädalas, esmaspäeviti, kolmapäeviti ja reedeti Gotlandile ning oli kogu aeg välja müüdud. Viimasel reisil olnud 80 reisijat saadeti lennukiga tagasi, kui laev seoses laevaomaniku ja ITF–i konfliktiga Rootsis arestiti. Meeskond jäi aresti. Läti merendusadministratsiooni esindajad on kohapeal asju selgitamas.

## Mida teha merehädas?

19. septembril viis Järveotsa kool esimese Tallinna üldhariduskoolina läbi merepäästekursuse õpilastele. Selle väga vajaliku kursuse korraldamise algatajad olid Haabersti Vabaaja Keskus, Noorte Mereklubi ja Piirivalveamet. Kursusel tutvustasid piirivalve merepäästespetsialistid Inno Borodenko ja Silver Vahtra merel käitumise tavasid ja ohutusnõudeid, mida tuleb merel viibides täita. Nad selgitasid, millised võimalused on merel hätta sattunul enda või kaaslaste aitamiseks ning kust ja kellelt abi saada.

Jutule järgnes õppus.

**Reet Naber**

# Ajalooga silmast silma

Sellest on veidi üle kolmekümne aasta, kui mootorlaev "Jaan Kreuks" aeg-ajalt Inglismaal käis. Merekooli praktikapäevil õnnestus minulgi mõni selline reis kaasa teha.

Need olid pikemad kui üks keskmine Euroopa-ots — valuutapäevi seega rohkem. Mis aga veelgi tähtsam: sel maal aeg-ajalt streigiti. Ei juhtunudki nii harva, et dokkerid oma tööandjate poolt pakutavaga rahul ei olnud. Nii et kui täppi läks, oli meiesugustel lisateenistus kindlustatud. Kuni Suurbritannia proletariaat oma õiguste eest võideldes sadamaväravad lukus hoidis, sisenes punase proletariaadiga mehitatud kaubalaev mereväravast, ning paari brigaadi jagu streigimurdjaid oligi olemas. Ja siis: ei muud, kui et kuidas töö, nõnda palk... Aga palka jagus igale osalisele *kasuka jagu* ning enamgi. Naiste nailonkasukas maksis nimelt vähe *seal* ja palju *siin*...

Need reetmise hinnaga ostetud kasukad olid küll otsekui inglaste nahast tehtud. Aga kui sind ennast kogu aeg aina pugatakse, ei siis saa nii pirtsakas olla. Selline on elu, nagu prantslased ütlevad. Liiati oli laevas ka kindel eestvedaja esileninlase näol olemas. Tema kauples käte värisedes hinna üle ja lõi ka ise leninlikult käed külge.

Tookordne Londoni-ots algas kurjakuulutavalt. Kõigepealt tõestas Põhjameri, et teda mitte ilmaaegu ei kutsuta Põhja Ookeaniks. Kui siis ikkagi Thamesi suudmesse jõudsime, sundis tihe Albioni udu meid sinna ankrusse jääma. Ühesõnaga, ootasime merel ilma. Sellise uduga võis meri (jõgi) edasiliikumise korral lihtsalt otsa lõppeda.

Mina seisin teise mehaanikuga masinavahti. See tähendas öötunde kaheteistkümnest neljani. Et peamasinad seisid, oli teine mehaanik läinud kaptenisillale teise tüürimehega juttu ajama. Mina omakorda pesin parajasti hoolega õliseparaatorit, kui äkitselt ülevalt hirmsat ankrukettide raginat kostma hakkas. Samal hetkel pistsid möirgama mõlemad masina telegraafid: "Täiskäik tagasi!" Kargasin kaltsuga käsi pühkides peadiisli juhtkangide kallale ja samal ajal kuulsin ukse mürtsatust masinaruumi šahtis ning tumedat mütsatust all, enese kõrval. Olin omateada kiire poiss, ja mulle jääb tänaseni mõistatuseks, kuidas ikkagi üle neljakümnene mees jõudis oma diisli minu omaga pea ühel ajal käima lasta. Ta, kurivaim, hüppas rõdu pealt alla?! Seda fenomeni ei osanud asjaosaline ise ka hiljem seletada.

Ent laev oli päästetud, ja saatuslik kokkupõrge jäi ära. Teine tüür rääkis pärast vahikorra lõppu, et üks suur *norrakas* oli otse meie laeva vööri ees järsku udust esile kerkinud. Nina vastu nina ei olnud vahekord sugugi meie kasuks. Tüürman olevat siis mehaaniku *masinasse visanud*. Ankrupeli juures aga valvas pootsman. See oli esimene kord, kus ma tõeliselt meisterliku ankrute ja peamasina(te) koostööga kokku puutusin. Laevahukk või vähemalt tõsine avarii jäi mõne meetri kaugusele. Lõunalauas kiitis kapten kõiki osalejaid.

Hommikul udu hajus ja me sisenesime sadamasse. Sadam töötas seekord täie rauaga. Aga eriti see meid ei kurvastanud: nautisime ette kohtumist "Cutty Sarkiga".

See omaaegne super-teeklipper seisab Greenwichis purjelaevade muuseumina, jäädvustamaks igavest mälestust nendest vapratest meestest, kes kunagi purjekail merele läinud, samuti neist, kes merelt tagasi tulnud ei olegi.

Alus ise on säilitanud oma kunagise hiilguse ja hoitud ideaalses tehnilises seisukorras. Esimesel pilgul tundub, et see purjedeta iludus on tulnud siia provianti ja magedat vett võtma ning kohekohe heiskab uuesti purjed. Nii mereklaar näib see kunagine lõunamerede vallutaja, kelle nimel oli lühikest aega India—Euroopa-otsa kiirusrekord. Luges just see ots, sest kes ees, see mees: esimesena kohale jõudnud tee *läks* kõrgema hinnaga. Tollasele rekordile ärategemine on auasi isegi praegustele kaubalaevadele. Neil aastail, mil mina "Cutty Sarki" imetlesin, oli see aga vaid vähesetele jõukohane.

Laeva sisemuses, laadungiruumis, olid eksponeeritud paljude purjekate vöörikujud, enamikus rinnakad naised. Eks sellepärast, et paljudel laevadel on ikka naisenimed ja ingliskeelne *ship* on naissoost. Ninakujudena esines ka mehi, kuid need olid küll rohkem hirmutamiseks kui imetlemiseks mõeldud. Naisekuju meenutab aga merel seda, kelle peale meremees pikkadel reisidel mõtleb.

Paljude laevaninade kohta on legende. On ka "Cutty Sarki" kohta. Selle kohaselt jälitas laeva omanikku needus — üks lühikese särgiga nõid. Veetleva Nõia-Ella fotorobotki oli stendil väljapanemist leidnud. Fotomontaažil püüdis reeder surmahirmus tema eest tormisesse öösse pageda. Ju seepärast sel laevalgi nii kiire minek oli! Rekordeid on ikka tuule ja dopingu toel püstitatud.

Sealt jäi veel meelde legend laevast nimega "Red Hand". Käsi oli tõepoolest punane, seda võis sealsamas laevaplagul näha. Veelgi enam, see käsi oli verine, otsekui äsja otsast raiutud. Siitilmast lahkuma asutav laevaomanik pärandas laeva sellele poegadest, kelle käsi esimesena laeva parrast puudutab. Pojad sööstsid isa surivoodi juurest joostes sadamasse. Noorem kippus väledam olema. Vanem haaras siis otsustavalt vöö vahelt abordaažinoa, raius maha oma labakäe ja allesjäänud käega visatuna jõudis verine käsi esimesena pärale. Legend oligi sündinud. Värske laevaomanik ristis laeva. Tõeliselt karm ajastu tõeliselt karmide meestega...

Vaadates "Cutty Sarki", seda omaaegset merede imet veidi eemalt, tuli paratamatult silme ette Stockholmis nähtud pilt tollal tegutsenud merehiiglasest "Queen Elisabeth", mis rabas oma mõõtmetega. Ja ma mõtlesin, et kunagi jääb temagi tähistama oma ajastut, nii nagu "Cutty Sark" on peatanud aja oma tegutsemisaastates.

Muidugi on Greenwichi tähtsaim vaatamisväärsus tema "naba" — nullmeridiaan. Tähtsaim küll, aga igasugune *disain* tollal nullmeridiaani asukohas puudus. Nii oli see tollal, kolmekümne aasta eest — praegu võib ju kõik teisiti olla. Oli vaid üks observatoorium, seegi pisike. Ja üksainus teleskoop. Tähistamaks teises tasapinnas asetsevat ekvaatorit ennast, oli tagahoovis maapinnale ja seinale valge värviga võõbatud lai joon. Seal sai siis ühe jalaga Lääne- ja teisega Idapoolkerel seista. Kel oma aparaat või kaamera kaasas, sai pilti teha, kuid kohalik teenus puudus.

Aga nüüd selle kirjapaneku alguse juurde tagasi. Teist korda nägin ma ankrute tantsu reisi ajal Rootsi järvedele. Pikk mitmepäevane tõus mööda lüüsidega tõkestatud jõge(sid) oli sihtpunkti jõudmas, kui kõik vabavahi mehed, kes olid tulnud tekile huvitavat ümbrust uudistama, nagu üks mees järsku pead pöörasid. Ja oli, mida vaadata. Ühe rootsi laeva peamasin kas lootusetult hilines või siis enam ei pidanud. Olukorra päästis kapteni ja pootsmani ankrupeli manööver. Kahe ankru kettidega oskuslikult manööverdades pöörati lappi ja peatati täiel käigul otse lüüsiväravale tormav laev. Aplaus kaldalt ja teistelt laevadelt oli vägev. Seda ei olnud küll üldises lärmis kuulda, ent näha võis küll, kuidas inimesed käsi kokku tagusid ja põidlaid püsti hoidsid. Hokilahingutest tuttav "Heija! Heija!" kostis kõvemini.

Tol hetkel vilksatas saatanlik mõte, et kaks ilma kolmandata ei jää. Ega jäänudki. Ainult et kolmanda korrani oli siis veel kaks aastat aega.

**Arvo Uuk**

# Käibele tuleb veel üks mereline mark

25. septembril esitleti Peapostkontoris Vaindloo tuletorni kujutisega marki, autoriks ikka seesama **Roman Matkiewicz**, kes on teinud ka kõik varem ilmunud merega seotud margid. Komplekti kuulub muidugi ka ümbriku ja esimese päeva templi kujundus.

Vaindloo tuletorni saamisloo kohta on margi autor järgmist kirja pannud:

Kõige kaugemal põhja pool Eesti territooriumil asub lage kivirahnuline Vaindloo saar (Stenskär). See on piki meridiaani mandrist 16 miili kaugusel: saare pikkus N—S suunal on 512 m, laius 149 m ja kõrgus 8,5 m.

**1805. aastal** vaatas Admiraliteedi departemang eelarve läbi ja otsustas muude ülesannete kõrval ehitada päevamärgid mitmele saarele ja neemele. Nende hulgas oli ka Vaindloo saar. Hiljem kavatseti samale kohale ehitada tuletorn.

**1871. aastal** ehitati Vaindloo saarele lõpuks meie randade madalaim, 17 m kõrgune malmtuletorn, mis asub keset saart ühel kõrgemal kohal koordinaatidega N 59°49' ja E 26°22'. Torn on valge ja ümmargune. Valge tuli paistis 13 miili kaugusele. Kunagi oli tuletorni ja Kunda vahel telefoniside. Torni juures oli veel udukell, signaaljaam ja morselatern.

Tänapäeval on tuletorni juures mast ja helisignaali aparatuur ning päikesepatareidel töötav automaat.

➡ **Ümbriku,** ➡ **templi** ➡ **ja margi kavand.**

**Eesti Meremeeste Liit**

**„Meremehe" eriväljaanne**

# Anekdoodid sünnivad tõsielust

Naissaarel on tekkinud oma uusfolkloor: naljakad juhtumid, mida räägitakse ikka ja jälle, mõnd juba teist–kolmat aastat.

**Kus on bussipeatus?**

Sattunud Suurupist Miiduranda või vastupidi sõita tahtnud kalamees videvikus Naissaarele. Esimesena kohtas ta piirivalvureid, kellelt küsis: "Kuspool on 54. bussi peatus? Kell on palju, pean kiiresti tööle jõudma." Piirivalvurid vastanud: "Bussipeatust siin ei ole, meil käib rong."

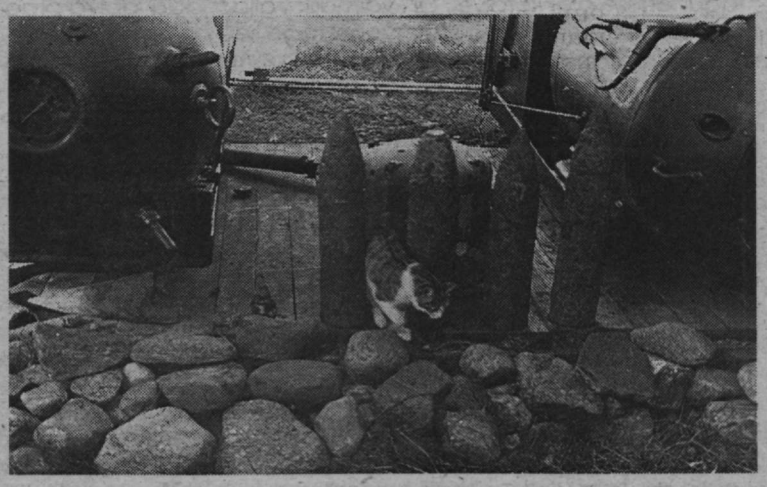
**Karistuseks sääskede kätte**

Piirivalvurid räägivad hirmsatest Naissaare sääskedest, kes olevat eriti suured ja kurjad.

Toonud ilusal suvepäeval ühe riigiasutuse kaater Piritalt saarele purjus ja palja seltskonna ning pööranud seejärel tagasi. Saamata õieti arugi, kuhu sattunud, jätkanud seltkond poolelijäänud päevitamist. Aga õhtul, kui sääsed pidavat mundristki läbi torkama, teinud ujumispükstes seltskond õige ägedat sääsevehkimistantsu. Kuni sama kaater, mis nad toonud oli, õnnetud jälle tagasi viis.

**Jaam on sadamakail**

Rongijaam kujutab endast puutreppi sadamakail, jaamahoone asemel on Vene sõjaväe pääslamajast agara soomlase tehtud baar. See on tänavu ka töötanud, täpselt 4 päeva. Hinnad olnud hirmsad, aga baarineiud kenad. Miskipärast seostatakse baari sulgemist nende ajakirjanike visiidiga, kes käinud vaatamas tuletõrjeharjutust "Põlev saar".



**Naissaare paradoks: täiesti rahumeelne kiisu sõjamoona uurimas.**

EESTI RAHVUSRAAMATUKOGU AR

# Tourest '96

Seekordne, järjekorras kuues turismimess 406 eksponendiga 25 riigist nägi välja töine ja soliidne, ilma eriliste atraktsioonide või tõmbenumbriteta. Vaid üks suur Visa-kaart tatsas ringi, vaene higistav inimeseloom peadpidi seal sees. Muidugi oli autosid, paate, busse ja televiisoreid ka näha, samuti mõni laevamudel. Aga üle kõige valitses Tema Kõrgus Paber kõikvõimalikul kujul ja olekus: brošüüride, buklettide, teatmike, plakatite ja lihtsalt lehekeste kujul, peaaegu kõik loomulikult värvilised ja heas trükis. Sisuks muidugi põhimõtteliselt üks ja sama: meil on seda ning toda, meie oleme kõige paremad. Asjalikkus ja stabiliseerumine, võiks vast öelda seekordse turismiäri tippürituse kohta.

Ka merega seotud ettevõtete esitlemisel mingeid kvalitatiivseid muutusi ei täheldanud. Kataloogis leidus neid viisteist, näitusesaalides päris kõigile ei õnnestunudki aga jälile jõuda. *Estline'igi* firmamärk osutus seekord puudu olevat. See-eest kutsuti oma laeva lähedalt vaatama nii spetsialiste kui muidu messikülastajaid, ja täiesti võimalik, et kasutegur oli suuremgi kui messiboksis paberite jagamisel. *Tallinki* logo paistis endiselt päris suurelt heas käidavas kohas, vana tuttav tunnuslause oma laeva äratundmisest samuti. Vaid eelmis(t)e aasta(te) veerenni ja selles hulpivate laevukeste asemel nirises vesi seekord üle postamendile paigutet roosaka ümmarguse-ümmarguse muna. Ja paberitoodete stend oli igati rikkalik.

Konkurentfirmade *Silja, Vikingi* ning *Eestin Linjati* boksidest ei jäänud ka midagi huvitavat meelde, vast välja arvatud see, et viimase jutud näisid enamikus väga soomekeelsed olevat.

Mereturismi assotsiatsioon, mis endiselt tegi tänuväärset tutvustustööd väikesadamaile, esines ikka oma vana tuntud paadiga, ja Lohusalu sadama kaartki näis seal sees samasse kunstilisse asendisse paigutatud olevat kui mullu.

Messi avas peaminister Tiit Vähi. Samas anti ka pidulikult üle turismifirmade liidu seekordsed auhinnad. Parimaks turismiobjektiks tunnistati Niitvälja golfirada. Tunnustamist leidis ka Pärnu Rannahotell. Pressikonverentsil oli kohal majandusminister Andres Lipstok, kes esines ka lühikese sõnavõtuga. Turismifirmade liidu ja turismiameti tegelased andsid ülevaate turismimajanduse seisust. Selgus, et tänavuse aasta I poole turismitulu on juba kolmveerand terve möödunud aasta omast ja et ühe-päeva turist kulutab Eestis keskmiselt umbes 1000 ning ööbima jääv turist üle 3000 krooni. Välismaal olevat hakatud rääkima, et Eesti turismis toimib *Praha efekt* — Tšehhi vastu nimelt on maailmas juba mõni aeg tohutu turismihuvi.

Siseturism on samuti hoogustunud — 42 protsenti n.-ö. reisimisvanuses elanikkonnast reisis nimelt Eestis, mis ongi hea — jätab tulu oma riiki.

Messil korraldati ka Eesti riigi, PHARE ja Norra valitsuse toetusel valmis saanud turismiinfo süsteemi esitlus, mis toimib kahes keeles — eesti ja inglise keeles.

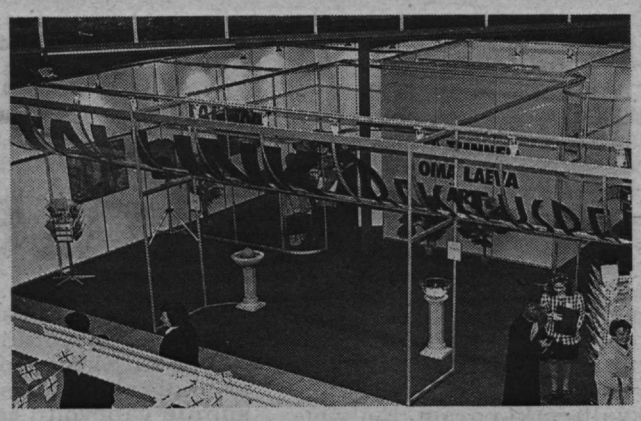
Traditsioonilise messi aegu korraldatava turismialase seminari teema oli seekord "Eesti roll Läänemere kruisiturismis", mille kavas esinesid teiste seas ka Peeter Volkov Pärnu sadamast ja Marje Braunbrück E-Liini AS-ist. **Mari Vamba**

* * *

"Estline'i" kaubamärki messil näha polnud. "Meie boks on laev", olla firma kuulutanud ja kutsunud reisikorraldajad esimesel messipäeval "Regina Balticaga" tutvuma. Laupäevaks kutsuti sinna linnarahvast, kuid sedavõrd suurt huvi polnud keegi oodanud.

Sajad külastajad ummistasid D-terminaali juba veerand tundi enne "lahtiste uste" avanemist, ja rahvast voolas pidevalt juurde, kuni sabaots oli juba tänaval. Kui lõpuks hakati inimesi laevale laskma, tekkis sadamahoones rüselus. Ligi tunni, paljud lastega, olid oodanud juba laevale jõudes stressis.

"Regina Baltical" oli külastajate teekond hästi läbi mõeldud ja tähistatud, võimaldades tutvuda kõigi ühisruumidega. Paraku jäi laevgi nii suurele ühtaegu sisenevale rahvahulgale kitsaks. Sellegipoolest lasid lapsed hea maitsta morsil–jäätisel–kommidel, täiskasvanud kohvil–küpsistel. Reisilooside pakk muudkui kasvas.




**„Hansatee" ja „Reisiekspert" eksponeerisid ruumiilu,**

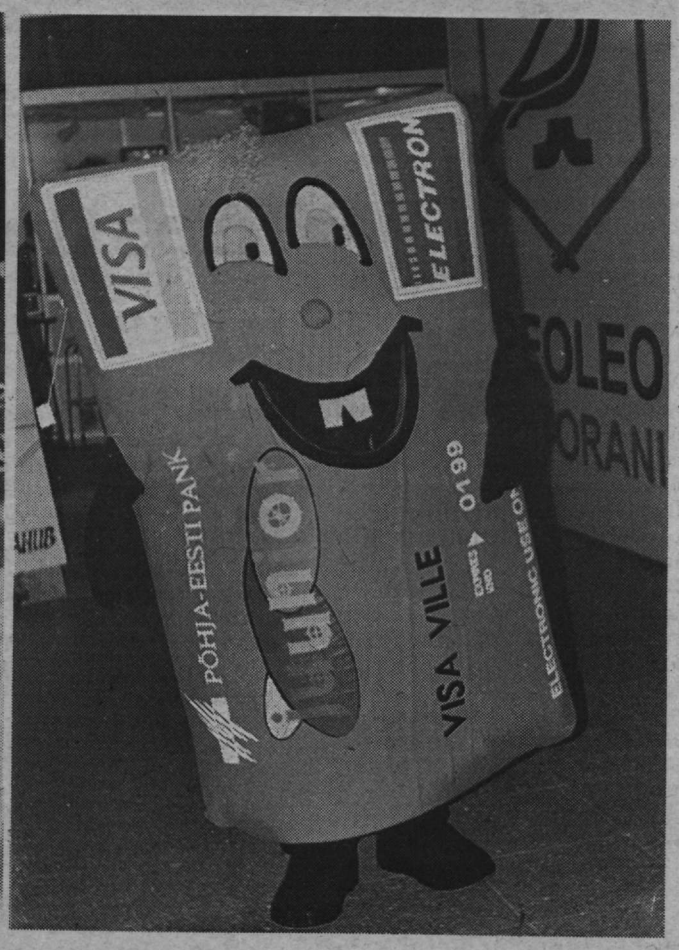
**nende konkurendid kirevust.**

"Estline'i" "boksis" käis paari tunniga ligi 3000 inimest. Kahjuks polnud reisisadam aru saanud, et seetõttu oli lahtiste uste päev ka D–terminaalil.

**Madli Vitismann**

**Busside-autode kõrval oli üks kahest paadist Mereturismi Assotsiatsioonil, tänavune paat oli pärit „Admiralilt".**

**Uus trend — infopunktid koostöös omavalitsustega. Tallinna infopunkti juhataja Liisa Pakosta linnasekretär Toomas Sepaga.**




**Moodsa turisti rahakoti näidis kõndis ringi.**

**Isi Trapido fotod**

## Mereturismi statistika 1993—1996 (1. septembrini)

| Sadam | Paatide arv 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | Külastajate arv 1993 | 1994 | 1995 | 1996 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Vergi | 12 | 39 | 57 | 87 | | 118 | 221 | 289 |
| Hara | | | 30 | 65 | | | 102 | 221 |
| Prangli | 4 | 4 | 31 | 21 | | 19 | 109 | 63 |
| ESS Kalev YC | 176 | 197 | 282 | 201 | | 656 | 886 | 608 |
| EJL Pirita | 1252 | 1472 | 1998 | 1953 | 5467 | 6122 | 8300 | 6050 |
| Lohusalu | | 47 | 164 | 235 | 141 | 542 | 881 | |
| Dirhami | 126 | 126 | 185 | 174 | 437 | 454 | 586 | 705 |
| Haapsalu | 298 | 376 | 518 | 435 | 931 | 1191 | 1657 | 1469 |
| Sviby | 5 | 5 | 44 | 35 | | | 15 | 154 |
| Rohukõla | 38 | 44 | 22 | 40 | | 222 | 81 | 136 |
| Virtsu | 115 | 251 | 189 | 145 | 359 | 833 | 572 | 362 |
| Pärnu | 88 | 187 | 157 | 161 | 256 | 822 | 496 | 513 |
| Kihnu | 68 | 223 | 251 | 299 | 223 | 892 | 970 | 1016 |
| Kuivastu | 77 | 106 | 82 | 52 | 83 | 408 | 271 | 216 |
| Kõiguste | 2 | 108 | 139 | 69 | 7 | 405 | 528 | 230 |
| Roomassaare | 132 | 221 | 201 | 178 | 452 | 860 | 673 | 792 |
| Nasva | 76 | 104 | 80 | 52 | 249 | 434 | 274 | 204 |
| Veere | 40 | 52 | 43 | 31 | | 250 | 144 | 139 |
| | | kruis | 19 | | | | 9000 | |
| Triigi | | 61 | 91 | 38 | | 244 | 396 | 119 |
| Orissaare | 55 | 83 | 85 | 114 | | 247 | 293 | 404 |
| Kalana | 4 | 9 | | | 39 | | | |
| Orjaku | 15 | 57 | 15 | 40 | 261 | 53 | 176 | 176 |
| Lehtma | 415 | 488 | 436 | 360 | 430 | 1607 | 360 | |
| Suursadam | | | 80 | 57 | | | 309 | 171 |
| Ruhnu | | | 11 | 54 | | | 41 | 300 |
| **kokku** | **2998** | **4260** | **5210** | **4896** | **9335** | **16935** | **27203** | **14166** |

**Eesti Mereturismi Assotsiatsioon**

## Veefestival koligu Göteborgi

Nüüd vaidleme selle lõbu vastu. Kõik kogunevad rahvamurdu ja loksutavad õlut üksteisele peale, saavad jagu oma hoolega kogutud puhkuserahast, kuulavad lapsi, kes nutavad, et on palav ja kitsas, ning naeratavad üksteisele liiklusummikuis kõpsevais autodes. Mõelda, milline rahvapidu ikka?

Miks ei võiks veefestival olla Göteborgis, vähemalt üle aasta? Göteborg on ju fantastiliselt ilus linn, kuid sealsed elanikud tahavad vist säilitada Göteborgi ilusana.

Jätke järele idiootlik kuulutamine ja hoolimatus piinade vastu, mis ma pean läbi elama veefestivali ajal. Me kannatame.

**Karin Andersson**
"Metro", 6. august

# Ei ole mereriik

11.-13. septembrini pidas "Expo-Balticum", seekord Pirita näituseväljakul, messi "Transport ja Logistika", ja selle raames samateemalist konverentsi. Seekordne näitus tõestas veelkord, et kui räägime transpordist Eestis, mõtleme maanteevedusid, seejärel ehk raudteed ja meretransport on ka kusagil.

Seekordne näitus oli tunduvalt kõrgetasemelisem kui mullune esimene katse. Eksponente oli silmnähtavalt rohkem ja väljapanekute kvaliteetki parem. Eelkõige paistis see silma välisfirmade tütarde puhul, kui suurema eeskujul ja ilmsel taganttõukamisel oli tulemuseks üsna tänapäevane väljapanek. Merendusfirmadest olid esindatud Tallinna sadam, Pärnu sadam, ESTMA, oli "Saarte Liinide" infopeotäis. Ekspedeerimisega seotud ettevõtteid oli ka. Eksponentide endi arvamus oli, et külastajaid on käinud vähevõitu ega unustatud meelde tuletamast, et tegemist on erialainimeste messiga. Tallinna sadama väljapanduist olid kõige populaarsemad venekeelsed materjalid ning 1995.aasta kokkuvõtted.

Tea, mida räägid! Mida merehõngulised populariseerijad arvesse võiksid võtta, on see, et iga külastaja võib olla erinev – enda tutvustamisel ja müümisel oleks kasulik selgeks teha, kellega on tegu. Ja vastavalt sellele ka end üleval pidada. Kui ajakirjanikku ikka pealetükkivalt oma firma kaudu konteinereid saatma püütakse saada, ei saa pressiinfo kuidagi soodne tulla. Või hirmsasti imestatakse, et naisterahvas merendusest ja jääoludest Pärnus midagi taibata võib. Aga vähemasti teadis Pärnu imestaja, kuhu sealset turvast veetakse. Õnneks oli enamasti igas boksis vähemalt kaks inimest ja teine oli tavaliselt see, kes kõigepealt ära kuulas ja siis selgitas. Tallinna Sadama omas olid avalikkussuhete ja turustusspetsialistid, kes tõesti asja tundsid. Kuigi äsjailmunud *Pisiblufi käsiraamat* "Avalikud suhted" kinnitab juba sissejuhatuses: "Avalikud suhted on bluff kogu täiega", võiks siiski suhtlemiseks natuke paremini valmistuda.

**Reet Naber**

**Asjatundlikud ja sõbralikud Tallinna Sadama esindajad.**

## *Kiri Pärnust*

***Võrdlustest, kahtlustest ja lootustest***

*Järjekordne ööpäevane vahikord hakkab läbi saama, sadamatuled põlevad, kell on 5.12 ja Vikerraadio pole oma saateid veel alustanud. Paber on kirjutusmasinasse ammu valmis pandud. Mis siis ikka muud teha kui mõtelda, kirjutada ja taas mõtelda. Et mitu kuud seda aastakest veel jäänud on, et mitmeosaline talv seekord tuleb ja kas üldse tuleb. Ja et Pärnu on taas provintsiks saanud. No mis häda sellel provintsinimel siis nii ongi? Elati ju ennegi. Lapsed on koolis, paljudel pole aega enam igasuguste lõbustuste ja tsirkustega jahtida ja järjekordne eskaader Rootsi sõjalaevu käis samuti ära. Alles mais olid siin, augusti lõpul siis jälle. Irvhambad räägivad nüüd, et nad, lugupeetud, käivad tihedamini Pärnus kui kihnlased. Kihnlased saavad lennukiga nädalas korra, kui just paadiga ei tule. Ent ega see kihnlane asjata lõbureise tee. Kui, siis ikka asja ette.*

*Septembri alguseks oli statistiline laevade koguarv Pärnu kaidel jõudnud 1992. aasta "tasemele" — 183 ühikut. No eks see roni veelgi ülespoole, neli kuud aastat ikka ees. Alles eile, tööle tulles, avastasin enda jaoks "Artemise", brutoregistertonnidelt (2932) suurima sakslase, kes eales Pärnu suhteliselt madalasse sadamasse sisse tulnud on. Ju ta möödunudaastases kolmemehevahikorras ei juhtunud lihtsalt ette. Võtab kasepaberipuud Rootsi viimiseks; 12 aastat vana, ent näib rohkem hoolitsevat kätt tahtvat või on seal kotermann liiga leplikuks muutunud.*

*Lugupeetud Pärnu traalimehed oma aluseid päriselt püügivalmis seadnud veel pole. Räägitakse, et see juhtub septembri keskpaiku. Veel räägitakse Lätile antud kalavetest. Kärbestega segatud räim maksis seni Pärnu turul 6—7 krooni, kärbesteta hakkab vast 10—12 krooni maksma, ent see võib ka tulevikuuul olla.*

*Suhteliselt ägedas konkurentsis Pärnu kaide vahel on Kesklinna omal üsnagi hästi läinud. Paari päeva jooksul on siin ikkagi keegi sees.*

*Ent väljas on juba jahe. Loode- ning põhjatuuled ei too vihma ega midagi, rohi on ära kuivanud ning hinge poeb kuri kahtlus siiski tulevast talvest — möödunu on hellaks teinud. Raadiost oli kuulda, et legendaarse jäälõhkuja "Suur Tõll" võiks käiku panna. Misasja teda ikka seal Tallinnas hoitakse ja poputatakse, sööb asjatult riigi raha. Vast jõutakse talle sütt ja vett niipalju osta, et mõne kuugi Tallinna ja kasvõi Pärnule vajaliku osa Liivi lahest vaba hoiaks, kui vajadus tekib. Aga eks näe, õhtu on alati hommikust targem.*

*Päevad on lühemad, ööd pikemad. Igal pool on tunda saabuva sügise hõngu.*

*5. septembril*

***Otto Taul***

# Eestlased jälle edukamad kui Eesti lipp

1993. aasta "Cutty Sarki" regati etapisadamas Bergenis heisati Eesti lipp. Kuigi selle lipu all sõitnud "Grenadal" keegi peale "tere" midagi eesti keeles öelda ei osanud. Eesti laevapere eesotsas kapten Margus Zahharoviga sõitis seevastu Rootsi lipu all jahil "St. Iv".

Tänavuses "Cutty Sarki" etapisadamas Turkus Eesti lippu ei heisatud. Ent "St. Iv" oli kohal, üles riputatud kuulutus: "Vajame rahvusvahelist laevaperet sõiduks 31. juulist 10. augustini Kopenhaagenisse. Maksab 150 FIMi päev, läbi rääkima tulla kell 3."

Pool tundi hiljem oli jahil parasjagu sagimist. Proua Mai Zahharov, tulnud just ühelt vastuvõtult ja minemas teisele, jõudis vahepeal uustulnukad ära majutada ja neile vajalikud juhtnöörid anda. Kapten Margus Zahharov kahetses, et üks hakkaja soome neiu, kelle oleks meelsasti kaasa võtnud, jäi üle. Viimasena 8-liikmelisse laevaperesse mahtunud soome poiss uuris uut ümbrust ja esitas asjalikke küsimusi. Vaid kolmas eestlane, merehariduskeskuse kadett Aarne Seppi sai väikese hingetõmbepausi.

Margus Zahharovil oli see kaheksas kord "Cutty Sarkil" osaleda, neljas kord kaptenina. Meelsamini tulnuks ta Eesti lipu all, kuid "Tormilind", millega plaani peeti, ei saanud korda ja ega meeskond eriti tahtnudki võistlusele minna. Kuigi tänavune regatt oli niivõrd lähedal. Ta ütles, et oli saanud Õppepurjelaevade Assotsiatsioonilt kaks stipendiumi noorte osalemiseks regatil, kuid kasutusse läks vaid üks.

Mullusele regatile Inglismaale sõideti Eestist samuti kolmekesi, seal võeti viis šotlast juurde. Algul läinud halvasti, aga lõpuks tuldi kolmandaks.

Tänavusest eelmisest etapisadamast Peterburist jutustas Margus Zahharov vaimustusega: kaptenite vastuvõtt oli Puškini lossi suures saalis, kuhu mindi läbi noorte ohvitseride spaleeri, lõpuks näidati tulevärki. Paraadiks tehti keset päeva sillad lahti, jahid tegid spinnakeridega ringi otse Ermitaazi ees. Kingituseks anti uhke plekk-kaantega Vene laevastiku 300. aastapäeva album. Selleks aastapäevaks olid Peterburi tulnud USA rannavalve "Eagle", Mehhiko, Venetsueela ja Omani laevad. Regatil osalevad Vene jahid olid aga tõesti, hambad risti, võistluse peal väljas.

Soomes oli huvi regati vastu tuntavalt suur. Soome saarestikud muutuvadki jahtidele järjest atraktiivsemaks, isegi inglased tunnevad seal sõitmise vastu suurt huvi. Ent mõistetakse, et regatikülalised on suur äri, ja seetõttu kutsuti jahte külastama ka Kotkat, Hankot ja Mariehamni. Helsinkis ei võetud sel puhul sadamatasu, Kotka purjekas "Vivan" korraldas vastuvõtu, et Kotka edaspidi etapisadamaks saaks. Kopenhaagen kinkis kõigile jahtidele merekaardi sissesõiduks, Fredrikshavni linnapea rõõmustas, kui regatt tema linnast läbi käis.

Sel taustal tundus Margus Zahharovile mõistmatu, et Tallinnas polnud tunda vähimatki linnapoolset huvi selle vastu, et mööduvast üle 130 laevast umbes 3000 laevapereliikmega mõnigi sisse pöörama keelitada. Ei mingit hinnaalandust sadamas – näiteks "St. Ivi" laevapere duši all käiminegi maksnuks 2000 krooni ringis. Samuti oli tal raske mõista, et Pirital tuli Rootsi lipuga jahi eest maksta nagu välismaalasel ikka. Kuigi pärast seda, kui oli selge, et Eesti lipu all regatile ei saa, tuli jaht Rootsist ära tuua, ühe päevaga korda teha ja õigeks ajaks Peterburi jõuda. Ent seda üht päevagi ei saanud Jahtklubide Liidu liige oma sadamas maksuta seista.

* * *

"Cutty Sarki" nõuded muutuvad üha karmimaks, eelistatakse üha suuremaid purjekaid. Praegune nõue on vähemalt 30 jalga pikkust veeliinilt. Ent ka ohutusnõuded on karmid. Margus Zahharov näitas jahitarbeid, mis suurematelt laevadelt tuttavad, aga jahis kõik lausa miniatuursed on. Olema peavad päästeparv, päästerõngad valguspoide ja viskeliinidega, julgestusvöö tekil trossi külge kinnitamiseks, satelliitsüsteemi avariipoi, avariiautomaatsignaaliga raadiosaatja, radarireflektor, pilsipumbad, asbesttekk, taskulambid, prožektorid ja tormipurjed. Muidugi on ka GPS, esmaabitarbed ja -õpe.

Kogu see varustus on kallis, ostetud on ajapikku kord üks, kord teine asi. Ent nõuded tunduvad põhjendatuna. Margus Zahharov selgitas, et seegi, kui jaht on must ja pesemata, on meresõiduohutusprobleem. Ning, mida professionaalsem on meremees, seda vähem kipub ta lollilt riskima: "Ma tean, mida merel tohib teha ja mida mitte", rõhutas merekooli lõpetanud rahvusvahelise klassi meistersportlane.

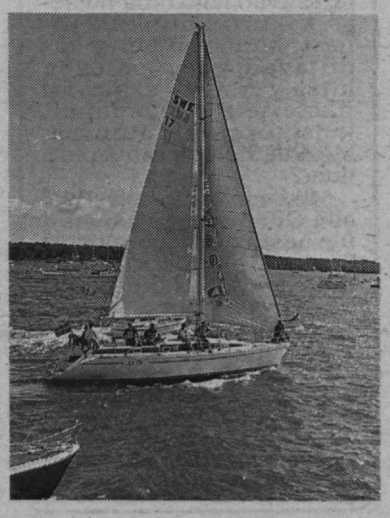
* * *

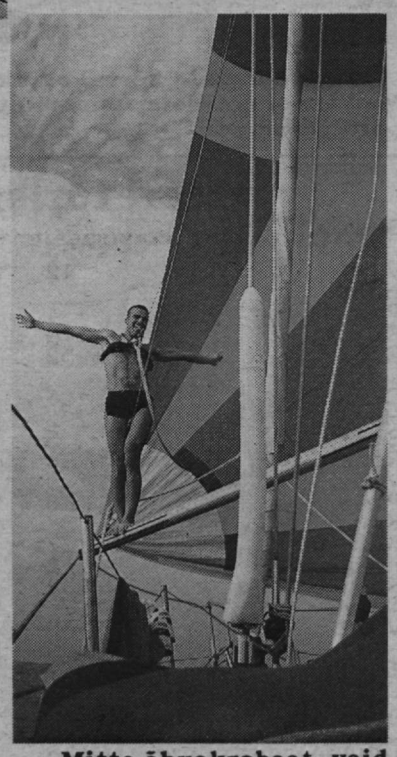
Ööl vastu 19. augusti andis "St. Iv" Mai Zahharovi häälega Ristna piirivalvele aru, et kolm eestlast on Rootsi lipu all Kopenhaagenist koduvetesse jõudnud. Reis kestis kokku ligi kuu.

**Madli Vitismann**

**Kolm ainsat „Cutty Sarkil" osalenud eestlast: Mai Zahharov kiirustab vastuvõtule, Margus Zahharov (seljaga) jagab juhtnööre Aarne Seppile.**

**Lähevad võidu sõitma.**





**Mitte õhuakrobaat, vaid merehariduskeskuse kadett Aarne Seppi julgestusvööga.**

**Suvi 1996**

# Sinitriibuline Turku

Tänavu oli Turku 28.–31. juulini "Cutty Sark Tall Ships' Race'i" etapisadam. Aura mõlemal kaldal oli kauni mastirägastiku taustal suur rahvapidu ja laat.

Mõnekilomeetrist sadama ja linnakeskme vahet sõitvat bussiliini oli tihendatud 10–minutiste vahedeni, sellegipoolest palistas teed tihe astujate rivi, paljudel neist suured värvilised kaelakaardid. Jõekaldad olid tihedalt täis sinitriibulisi telke, milles kaubeldi, söödi ja joodi hilja õhtuni. Moeks oli jalutada pühapäevarõivais piki kallast. Päevast päeva järjest rohkem sinist ja valget kombineerides, kuni igal, kel kapis leidus, oli midagi madrusetriibulist seljas.

Teenimisvõimaluse olid leidnud kõikvõimalikud laevad. Kuni lõpuparaadini pakuti paarikümnemargaliste piletitega pooletunniseid minikruise päris pisikestel kaatritel, aga ka väikestel kaubalaevadel ja isegi pukseritel. Ikka selleks, et purjelaevu lähemalt vaadata.

Vaadata oli ka muuseumilaev "Sigyn" ning "Suomen Joutsen", vabanenud katteist, lõpetas viimistlust. Rahvarohked olid kõik laevkohvikud ja –restoranid, "Ukkopekka" pere oli aga jõekaldal vanas sadamalaos avanud uue vanaaegse mereatribuutikaga restorani. Aurulaev ise triikis tihedalt edasi–tagasi, rahvast pidevalt täis. Vanast kaubalaevast tehtud kohvik ja pukser–restoran esitlesid menüüd juba trepi kõrval.

Jõeäärsetes telkides leidus kõike, mida sellistel rahvakogunemistel olla võiks. Vähese ametlike suveniirimüüjate kõrval hulk mitteametlikke, peamiseks kaubaks teemakohased T–särgid. Tulel olid kõikvõimalikud itaalia, mehhiko, türgi jms. toidu katladpannid. Oli meremisjon vaikse nurgakesega eesriide taga omaette olemiseks, kuid pakuti kohvi ja müüdi ka ankruristiga meeneid.

Kärudes kohaleveeretatud telefoniautomaadid tekitasid enda taha järjekordi, rohket kasutamist leidis kollases telgis postkontor, valgeraamiliste väikeste ruutudega akende taga müüdi postkaarte ja marke, sorteeriti ja tembeldati kirju. Ent liikuv postkontor oli ka kollasel jalgrattal, postkast pakiraamil.

Purjelaevade vahel seisid ja sõelusid suuremad ja väiksemad tuletõrje– ja päästeseltside laevad–paadid, "Punase risti" personal päevitas oma erivarustusega auto najal.

Turkulased on vanas sadamarajoonis elustanud töostusehitisi: regatikeskus oli vabrikuhoonesse ehitatud konservatooriumis, kontserdi– ja tseremooniaväljak selle ees. Kõrval uuendati teist samasugust tellishoonet, Oy "Manilla" pakkus aga Aura vastaskaldal ateljeekortereid üürile. Ent Turkus peetakse lugu ka puumajadest: munakividest sõidutee ja kiviparketist kõnniteedega tänavail on plankude taga tõelised aguliõued kuivava pesu ja mängivate lastega. Vaid autosid on majade ees palju ja uhkeid –-see on peen rajoon.

Kade oli vaadata regatil, kus Eesti lippu polnudki, naabermaade purjekaid. Vanade kõrval võis näha üsna uusi, näiteks 39–meetrist Soome kuunarit "Helena" ehitusaastaga 1992, millel leidus üsna moodsaid materjale ja detaile. Kurb oli mõelda, et Eestigi õpetaja võinuks sõudmisharjutusel keset jõge paadis rütmi lugeda, nagu Taani laeva päästepaadil tehti.

Eestlased olid sinnakanti muud mälestust jätnud: tänavamuusik teenis vilespillil mõnte Valgre "Saaremaa valsiga".

Pärast purjelaevade ärasõitu oli aga laat läbi. Paar tundi hiljem olid telgid tühjad, asfaldilt nühiti kraabitsaga viimseid riismeid. Kadunud olid meenedki, mida veel ära polnud müüdud. Kokku hakati laskma sinitriibulisi telke, koristati plakateid, ka buss käis harvemini.

Ainult jalutajaid oli kaldapealseil ikka veel palju, sinised, valged ja madrusetriibulised pühapäevarõivad polnud veel *out*. Turku lehtede andmeil olevat neiks päeviks kokku sõitnud umbes 200 000 inimest.

**Mastimets oli uhke. Ka valaskala saba oli valmis saanud.**

**Sinivalgete telkide ümber ja vahel oli pidevalt inimmass.**

# Kõik merele!

Kui "Cutty Sarki" regati laevad 31. juulil Turkust välja sõitma asutasid, olid kõik kaldapealsed kuni sadamani vaatajaid täis. Viimased vabad väiksemad laevad, olgu või pukserid, pakkusid sadama juures end rendile.

Sadamast väljuvatelt laevadelt võis näha, et kõik kaldaäärad olid inimesi tihedalt täis, vastu päikest kallas lausa mustas. Igal veeäärsel kivil turnis keegi ja igal paadisillal oli nii rohkesti rahvast, et võis karta, kas mõni neist ühtäkki ei murdu. Keegi oli heisanud suure–suure Soome lipu kivide vahele. Mõned vaatasid suvilate rõdudelt ja akendest. Oli, mida vaadata.

Poola "Iskral" vehiti tekil rivis pootsmani käskluste järgi mütsidega. Saksa "Nobilel" mängiti lõõtspilli ja laevapere õõtsus rivis "Õllepruulijat" lauldes. Inglise "Astridil" pakkusid raadel võimlevad tütarlapsed silmailu. Uruguai "Captain Mirandal" taoti aafrika trummi ja tantsiti. Ja nii edasi.

Ent huvitav oli ka paraadil osalevate laevade ümber jahtidest–kaatritest–paatidest valendav meri. Puhkpilliorkester mängis meresõiduameti laeval, välja olid tulnud kaks sõjalaeva, kõigil tekilviibijail oranžid päästevestid seljas. Kohal olid merevalve laevad ja kaatrid, päästekopter lendas kogu aeg edasi–tagasi, näha võis ka merepäästeseltsi ja tuletõrje paate.

Samavõrd huvitav oli vaadata erapaatidega merele tulnud seltskondi. Alates suurtest luksuskaatritest ja veidi väiksematest jahtidest ning lõpetades pisimate paatidega. Võis näha raal kokkukeritud purjel rippuvat päevitavat noormeest, kahe päästevestides põnniga oma väikest mootorpaati meeleheitlikult laevateelt eemale sõudvat ema või uljalt kaatriga laevanina eest läbi libisevaid paksu kõhuga isandaid.

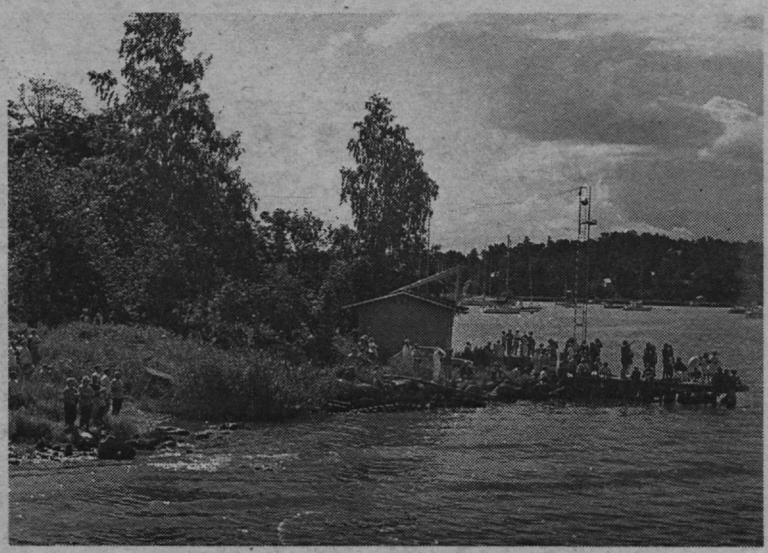
Enamikul 40. "Cutty Sarki" regatil osalevaist purjekaist oli ülal vähemalt 4 kollast "Cutty Sarki" vimplit, aga paljudel ka 7 või rohkemgi. 3000 osaleja hulgas olid suurimad laevapered 270 Vene Mereväeakadeemia kadetti maailma suurimal purjelaeval "Sedov" ja 216 Mehhiko mereväelast 3–mastilisel parklaeval "Cuauhtemoc", väikseim 4 sakslast bermuuda kutril "Luna von Emden".

Möödunud sajandil oli ehitatud üle 130st osalevast purjekast 4: Norra "Christiane" (1879) ja "Christiania" (1895) ning Taani "Skibladner II" (1897) ja "Jens Krogh" (1899). Käesoleva sajandi esimesest kümnest oli veel 6 laeva: Rootsi Kuningliku Jahtklubi purjetuskooli kahvelsketš "Gratitude" (1900), Taani kuunar "Den Store Björn" (1902), Saksa Õppelaevade Assotsiatsiooni teraskerega parklaev "Alexander von Humboldt" (1906), Suurbritannia kuunar "Return of Marco Polo" (1907), kahvelkutter "Golden Vanity" (1908) ja kahvelkuunar "Hoshi" (1909).

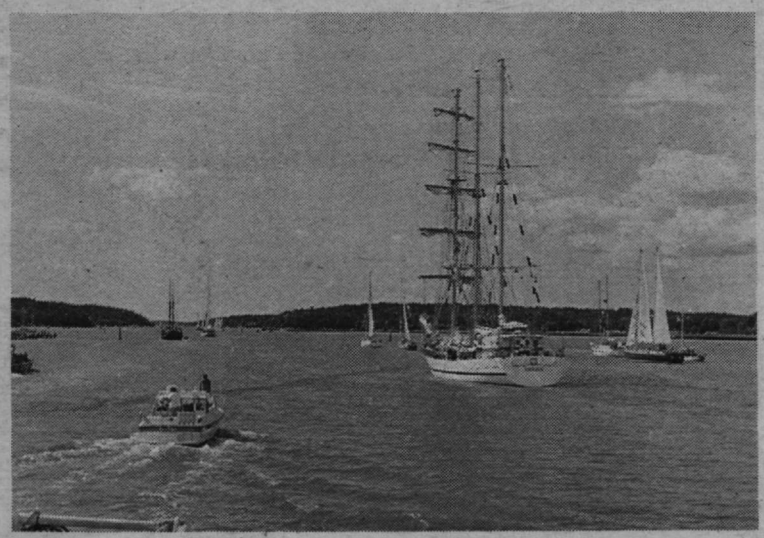
Uusimaid, mullu valminud laevu oli 4: puitkerega Vene kuunarid "Alevtina & Tõ" ja "Elena–Maria–Barbara" (mõlema omanik Alevtina Smetanina), teraskerega bermuuda sketš "Urania II" (Transglobal Sailing Expedition) ning sakslase Hubert Schulte alumiiniumkerega luup "Second Home". Viimase kümne aasta sisse jäi 23 regatil osaleva purjelaeva ehitusaasta.

Purjelaevade paraadil hõigati ka eesti keeles "Tere!" Paraku ei kostnud see Eesti lipu alt, meil ei olnud välja panna ei möödunud sajandil ehitatud purjelaeva ega ka hiljuti valminud jahti.

**„Cutty Sarki" etapisadam jääb peatselt tühjaks.**



**Iga kaldameeter oli vaatajaid tihedalt täis.**



**„Juba lähevad," kiirustab keegi kaatriga järele.**

**Raadel pole linnud, vaid purjetajad. Vesi pole täis kajakaid, vaid paate.**

**Madli Vitismann**

# ... ja külalised on üles rivistatud

Nii raporteeris 10. septembril staabihoones soolaleivapidu pidanud Põhja piirivalvepiirkonna ülem **Raivo Terve** oma ülemusele. Ajateenijate ruumid olid juba varem valmis, nüüd koliti sisse kontoripoolde. Valmis on ka söökla ja valmimas arstipunkt.

Lääneliku mulje ruumikast ja kenasti sisustatud kontorist loob vähempakkumisel võitnud Tartu firma "Tarmeko" mööbel. "Standardi" eelistamist segas mõnevõrra kõrgem hind.

Ei puudu ka esinduslikkus, isegi nn. päheandmise kohal. Võib kujutleda kaht kössis patuoinast mugavail toolidel staabiülema kumera laua vastas või tegematajätmiste pärast häbenevat ohvitseri heledas, tulevikus moodsa tehnikaga varustatud nõupidamisruumis. Seevastu ülemale südant puistama tulnud saavad usaldusliikumalt vestelda nahkdiivanil klaaslaua taga istudes, silme ees presidendi portree akende vahel.

Hoolimata kõrvalmajas paiknevast merevalvekeskusest on oma ööpäevane, raadiojaamaga valvekeskus ka Põhja piirkonna staabis. "Kui nemad seal kedagi päästma hakkavad, ei tule meie piiriprobleemid enam kellelegi meelde," põhjendas Raivo Terve.

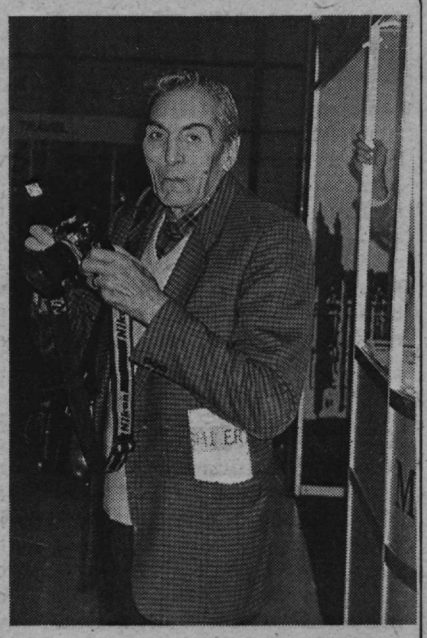
Soolaleivapeol andis Piirivalveameti peadirektor Tarmo Kõuts vastloodud piirkonnale üle piirivalveameti kõrge autasu – teeneteplaadi "Piirikotkas". Külalised vaatasid uue näo saanud ruume siiski mitte kadeduse, vaid lootusega: kui pealinn saab omadega ühele poole, jätkub raha ehk ka provintsidele. Uues piirkonnas kuni Aserini töötab 680 inimest. Kahe senise piirkonna ühteliitmine tähendab aga hulka struktuurimuutuste skeeme ja uusi ametijuhendeid, mis liitmist ette valmistades teha tuli.

Võrkpalli mängivad sõdurid maja ees ei olnud kogemata külastaja jaoks näha toodud, sporditegemise võimalusi loodetakse spordihoonet korrastades juurde luua. Esimene ettejuhtunud ajateenija, kelle teenistus peatselt lõpeb, leidis, et piirivalves aega teenida polnud paha ning nüüd võiks ehk üleajateenijana jätkata.

Süsta tänava hoonestu on näide selle kohta, kuidas Vene sõjaväe korralikumatest majadest on asja saanud, kui uus katus peale panna, aknad–uksed vahetada ja maja uue sisuga täita. Kui hästi hoida, siis kestab ehk kaua.

**Madli Vitismann**

## Isi Trapido 75



*Palju õnne!*

*Uus restoran vanal aurulaeval!!!*

Lootsi 17, Admiraliteedi bassein

AVATUD 12-24

Salongid 56 kohta • Õllekubrik 20 kohta

Suvetekk 40 kohta

*Reserveerimine 8 25 060066*


## Kes meil käivad

**25. septembril seisid RE Tallinna Sadam sadamates:**

**Kesklinna sadamas**

"Kalana" (Eesti) — lossib-laadib konteinereid

"Stevns Trader" (Taani) — lossib alumiiniumfloriidi

**Muuga sadamas**

"Lagedi" (Eesti) — laadib naftat

"Susanne" (Bahama) — laadib naftat

"Marina" (Rootsi) — lossib koksi

"Amur 2524" (Vene) — laadib väetist

"Siiri" (Soome) — laadib naftat

**Kopli sadamas**

"Šeksna" (Vene) — laadib puitu

"Kirsstein" (Holland) — laadib koksi

"Alize" (Bahama) — laadib palkpuid

**Paldiski sadamas**

"Lago" (Belize) — laadib puitu


Esman ES IENT

TALLINK EstLine W E

TALLINNA SADAM

N-TERMINAAL

inreko INREKO LAEVA AS

EMSA

ScanTrans

ESCO

NT BUNKERING LTD.

ESTMA


**Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 25. septembril:**

## Neile, kes ootavad...

"ELMAR KIVISTIK" — teel Bandar Imam Homeinist Fujairahi

"ALEKSANDER ABERG" — teel Baton Rouge'ist Atlandile

"PAUL KERES" — Montoias

"KRISTJAN PALUSALU" — teel Dneprobugskist Euroopasse

"GUSTAV SULE" — Szczecinis

"ALEKSANDER KOLMPERE" — teel Pireusest Casablancasse

"HAAPSALU" — teel Peterburist Baltimore'i

"VILJANDI" — teel Camdenist Kaliningradi

"RAKVERE" — teel Helsinkist Århusi

"NARVA" — teel Antwerpenist Bremerhavenisse

"VALGA" — teel Houstonist Peterburi

"SAKALA" — Peterburis

"SOMPA" — Constantzas

"KEHRA" — teel Antwerpenist Dakari

"KUIVASTU" — teel Tallinnast Diliskelesi

"KUUSALU" — teel San Pedrost Nantes'i

"RAKKE" — Vitorias

"VALKLA" — Doualas

"PIHTLA" — teel Havannast Lissaboni

"NAISSAAR" — teel Dunkerque'ist Casablancasse

"VAINDLO" — Riias

"KASSARI" — teel Port San Louisist Marseille'sse

"MUHU" — teel Burgasest Moerdijki

"ABRUKA" — Avilesis

"VILSANDI" — teel Ceutast Roueni

"MUUGA" — teel Tallinnast Felixstowe'sse

"VIRTSU" — teel Stockholmist Helsinkisse

"KALANA" — Vanasadamas

"KAPTEN KONGA" — remondis Paljassaare sadamas

"KAPTEN VOOLENS" — teel Drammenist Vanasadamasse

"MEHAANIK KRULL" — Antwerpenis

"KESSULAID" — teel Muuga sadamast Århusi

"VIIRELAID" — teel Bremerhavenist Rotterdami

"SUURLAID" — teel Københavnist Muuga sadamasse

"PAKRI" — teel Peterburist Casablancasse

"KABALA" — Damiettas

"MOHNI" — Corunnas

"RAPLA" — teel Aveirost Eleusisesse

"SOODLA" —Durresis

"KLOOGA" — Jeiskis

"TRANSESTONIA" — teel Århusist Muuga sadamasse

"DONATA" — Muuga sadamas


Väljaandja Eesti Meremeeste Liit

«Meremehe» üksiknumbreid saab osta ka Meremuuseumi kassast.

Arvutiküljendus: Märt Kullo, montaaz: Merle Pihlakas

Järgmine number ilmub oktoobris

Toimetuse postiaadress: EE0001 Tallinn, Pikk 70, „Meremees"

Toimetuse asukoht: Pärnu mnt. 67a, trükikojakorpus

tel./faks 6 461 318

Valvetoimetaja on kohal teisipäeviti kell 15–18

Mobiiltelefon: 8-25-238 088; peiler: 40710 (operaatori telefon: 6304050)

«Printall» Tellimuse nr. 4215

Toimetaja MADLI VITISMANN


EESTI RAHVUSRAAMATUKOGU AR