



# MEREMEES

Ilmub (vaheaegadega) alates 1950. aasta 21. juulist

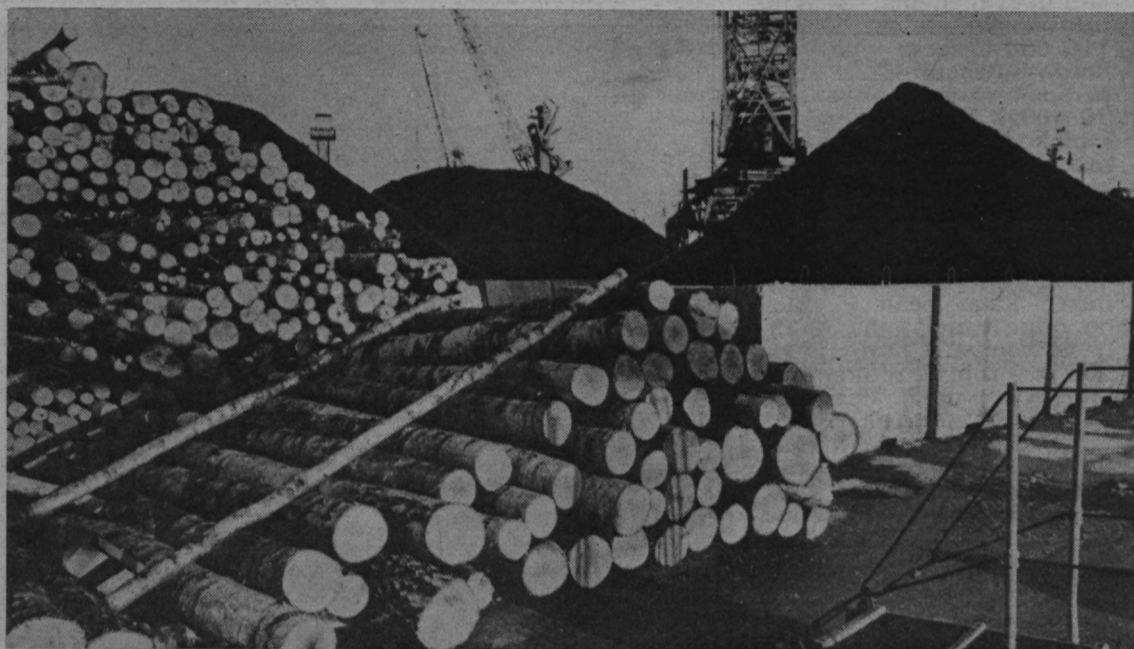
Nr. 1 (916)

Teisipäev, 21. jaanuar 1992

Hind 1,5 rubla

## TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ Sadamaülema jutul lk. 2
- ☛ "Hoitakse nagu vange pardal" lk. 3
- ☛ Pidune aastavahetus lk. 4, lk. 5
- ☛ Meretagune asi lk. 6
- ☛ Mõtteid algavast aastast lk. 6
- ☛ Töötoajutt II lk. 7
- ☛ Meie teeme ajalehte IV lk. 8



lk. 1 - Külmal ajal on kosutav niisugusel hulgal kütet näha. Tallinna Sadama osaks on saanud Kalasadam, lähemalt lk. 2. Dmitri Prantsu foto

# Uue aasta esimesel tööpäeval tegelesime seekord iseendiga. Lähemalt lk. 8

Pidune  
aasta-  
vahetus



# TALLINK



## Meie toetajad



KOMMERTSKESKUS



Estonian Maritime Agency Ltd.

algas toimetusel Eesti Merelaevanduse peadirektori hr. Ninnase kutsega vastuvõtule "Georg Otsal", jätkus Tallinna Uussadama ülema hr. Kanajevi kutsega sadama tähtpäevapeole, "Marseri" uute ruumide avamisega ja lõppes kutsega lipu heiskamisele "Suurel Tõllul" juba uuel aastal. Järgnevalt neist sündmustest sõnas ja pildis lk. 4 ja 5.

# Sadamaülemajutul

**Tallinna Kalasadama ülem ALEKSEI SKOKOV, kuidas teie sadamal praegu läheb?**

Kõigepealt vast paar sõna meie sadama ajaloost, oleme ju Tallinna Kaubasadama ja Uussadama kõrval rohkem varju jäänud. Eks sellepärast, et seni tegelesime peamiselt kalatoodetega. Umbes kolm aastat tagasi saavutasime ses asjas maksimumi: käive oli 320 000 t. Nüüdseks on nii kalapüügi kui veo tingimused muutunud, samuti kalalaevastik ise, ja 1990. aastast hakkas käive järsult vähenema. Mõõdunud aastal oli see kõigest 110 000 t, seega juba kolm korda väiksem. Selle aasta perspektiiv on kõige rohkem 70 000 t. Isemajandusele minekuga seoses peab aga sadam ise suutma end ülal pidada. Kõik see on saadnud meid hakkama. Kalasadamast kaubasadamaks muutuma. Juba mõõdunud aastal tuli vaid 20% kasumist kala pealt. Meil on õnnestunud oma naftabaasi võimsust suurendada 200 000 tonnilt rohkem kui 500 000 tonnile. Peamiselt on see seni olnud eksport.

**Nüüd, kui raudteed mööda naftat ja naftasaadusi meile suurt enam ei tule, olete kindlasti hakanud mõtlema ka nende merelt vastuvõtmise peale?**

Detsember—jaanuar on näidanud, et mitte ainult Eestile, vaid ka ekspordiks mõeldud tarnetega on pahasti. Juba detsembris kerkis küsimus võimalike meritsi Läänest tulevate naftasaaduste vastuvõtust, eelkõige Soomest ja Rootsi. Peeti läbirääkimisi, ja valitsus tegi meile ülesandeks valmistada diiselkütuse vastuvõtuks. Tehnilised ettevalmistused on selleks nüüd tehtud, vastuvõtuskeemi väljatöötamist lõpetatakse. Suuri probleeme enam pole. Kui niisugune vajadus tekib ja arvatavasti tekib, siis meie oleme diiselkütuse töötlemiseks valmis: laevalt naftabaasi, sealt raudteed mööda tarbijale.

**Sõe laadimine on reisisadama nüüd siia teie akna alla jõudnud. See on teil ilmselt isasissetulek?**

Jah, elu sunnib ekspordiga tegelema. Ja süsi on põhimõtteliselt hea kaup. Ainuke häda, et meie sanitaartingimused pole päris need, mis kivisõe puhul tarvis. Praegu mõtleme kõik kolm sadamat koos; kus selle töö jaoks kõige õigem koht oleks.

**Kas olete oma peatevõtte "Eesti Kalatööstusest" lahku löönud, aasta ringis iseseisvalt tegutsenud ja nüüd mõtlete uut laadi ühinemise peale?**

Kahjuks päris nii see pole. Kaks aastat püüdsime lahku lüüa, mind on iseseisvumise puhul koguni korduvalt õnnitletud, aga vajalikus mõttes iseseisvaks pole ometi saanud. Asi on koledesti veninud — oleme "Eesti Kalatööstusega" üha erinevatel seisukohtadel olnud. Nende juhatus leidis, et kõik peab ikka ühtne olema. 1. aprillil õnnestus meil siiski oma arveldusarve avada ja linnavalitsuses registreeruda. Et me koos kalatööstusega olime N. Liidu Kalatööstuse Ministeeriumi all, siis septembris anti meid üle keskkonnakaitseministeeriumile. Mi-

nistri ja peadirektori nõupidamisel, millest ka mina osa võtsin, otsustati sadam täiesti iseseisvaks juriidiliselt isikuks muuta. Alustasime selle tööga, kuid kõik jooksis liiva. Kui läks terriitoriumi ja omandi jagamiseks, jäi ühine keel leidmata. Siis tehti valitsuskomisjon, kes meil need küsimused aitas ära lahendada. Vastav protokollgi oli valmis. Aga siis tuli valitsuse määrus, mis meid koos kalatööstusega tööstusministeeriumi alla tõstis. Ei jõudnud me

kontrolli all. See aga ei välis- ta, et sadamas ei looda min- geid erakapitalil põhinevaid aktsiaseltsi.

**Tallinlase seisukohalt tundub sadamate ühendamise mõistlik, nii saab paljugi korda teha — võtame või selle kivisõe laadimisele õige koha leidmise võimaluse. Küllap see ühtsus on strateegilises mõttes vajalik. Aga muidu?**

Paljud, ka mõned ministeeriumi ametnikud hirmutavad meid, et oleme jälle

muutuvad kalalaevad ebarentaabliks, seetõttu on vaja lahendusteid otsida. Ma ei võta õelda, missugused need olema peaksid. Jah, nende jaoks ei ole mitte parimad ajad.

**Teie sadama üleminek transpordisüsteemi tähendab ka seda, et teil tuleb nüüd asju ajada teile veel tundmata struktuurides ja uute inimestega.**

Osaliselt muidugi. Ent peab ütleva, et eelmise kahe aasta jooksul oleme saanud näiteks kogemusi ekspordiga tegelemiseks. Töötame koos agentidega. Ka välismaal on suhted tekkinud. Ei üht-teist oleme juba õpinud, ja see probleem mind ei kohuta. Keeruliselt kujuneb minu meelest hoopis kaadriküsimus. Siin on kaks peamist asja. Paljudel inimestel on säilinud minevikupühhologia, ja uut moodi tööle hakkamist segab see väga. Ning teine asi: paljudel on ebakindel tunne, sest meil on ju valdavalt nõndanimetatud venekeelne kollektiiv. Aga eks spetsialistid ole igal pool spetsialistid, järele probleemi katsume kiiresti lahendada.

**Kas ees on ka koondamisi?**

Raske öelda, on see hea või halb, aga viimasel kahel aastal oleme juba tugevasti koondanud. Paar aastat tagasi töötas meil 900 inimest, nüüd alla 700. Aga selge, et see pole lõpp, koondada tuleb veelgi. Asi on selles, et poole sadama kuludest moodustab töötasu. Ja koondamised pole töötlemise vähimalgi määral halvendanud, vastutustunne on hoopis kasvanud. Kui on täpselt teada, kes mille eest vastutab, pole võimalik üksteise selja taha pügeda ja "kollektiivselt vastutada".

**See väiksem hulk töötajaid tuleb siis kindlasti paremate tehniliste vahenditega varustada?**

Jah, meie üldise mahajäämuse üks põhjusi oli ju, et odavam oli pidada mitut kvalifitseerimata töölisi kui muretseda ühele kõrgelt kvalifitseeritud vajalike kalleid tehnilisi vahendeid. Praegu peavad kõik ettevõtted kahtlemata tõsiselt mõtlema, kuidas edasi elada: uut tehnikat muretseda, töötajate oskusi täiendada, uusi spetsialiste tööle võtma.

**Mis vääringus te sadamaks võtate?**

Iseseisev olemata polnud sadamal ka valuutaarvet. Nii et seni käis kõik rublades; detsembris valuutaarve siiski saime. Muidugi tahaksime maksud nüüd valuutas saada. Aga kellelt ja kui palju, selle kallal veel töötame — kuid otsustamine on vaid aja küsimus.

**Siis pole te ka töötajale valuutas maksta saanud?**

Selleks valmistame praegu dokumente ette. 10—15% palgast peaks valuutas saama hakkama. Muidugi peame sellele tasustamise korrale üle minema, kuid asi tuleb põhjalikult läbi mõelda. See on teadagi ajutine — et praegu töötajate elatustaset hoida. Selge, et nii siin kui Venemaal tuleb mõne aja pärast raha, mida rahaks saab nimetada. Aga seni teeme, mis saame.

**On arvatud, et näiteks sadamajärelevalve ja sadamakapten peaks kolme sa-**

dama peale üks olema, et kindlustada ühtsed nõudmised. Mida teie selle kohta ütlete?

Dubleerivaid talitusi pole muidugi vaja. Tsentraliseerimaks tõenäoliselt laevade väljasaatmise ning diplomite ja passide andmise, et kogu sellealast tegevust koordineerida. Ka sadamakapten peaks üks olema. Ent sadamajärelevalve ja lootsitalitus peaks igaühel oma olema. Seda on vaja paljude küsimuste operatiivsuse lahendamiseks. Nii et tsentraliseerida tuleb, kuid mis mahus, see alles selgub.

**Kas teie sadamas käib palju välislaevu?**

Need on peamiselt naftasaadusi toovad laevad, ja neid ei käi tihti.

**Kalandus oli meil veel kinnisem süsteem kui kaubalaevandus. Kas välislaevadega suhtlemisel keeleprobleeme ei ole?**

On küll, ja on mul endalgi. Aga praktiliselt on kõik asjad korda saadud.

**Teie sadamal on Uussadama suhtes üks eelis — asub linnale lähemal.**

See pole ainus, on teisigi, mida peab vaid ära kasutama. Meil on territooriumit, mida praegu ei kasutata. Meil on laevade seisus väga mugav laht. See ei tähenda, et meil oleks kõik parim, kõigil sadamail on lihtsalt oma eripära. Meie omamoodi eelis on veel vast ka see, et oma väiksuse tõttu on meil lihtsam muutumine läbi teha. Ja suur väärtus on muidugi naftabaasi olemasolu. Eestil neid mere ääres rohkem pole, ja nii järelduvad sellest meile suure võimalused, kui ehitada kaas-aegsemad terminaalid.

**Sellest teie naftabaasist avalikkus suurt ei teagi.**

Ega me ennast reklaaminud ei ole. Ühest küljest on see hea: nafta transportimise vastu on praegu suur huvi ja siin ringleb igasuguseid inimesi, kes mitmesuguste nõksudega tahavad näiteks territooriumi või veel midagi muud endale haarata.

**Teie sadam on ka uni-kaalsetele laevadele — "Tallinnale" ja "Suurele Tõllule" — varjupaigaks.**

Praegu küll oleme rahumeelselt kõrvuti. Vanasti ei tekkinud nendega seoses ka mingeid finantsküsimusi, aga kui nüüd kaisid nii intensiivselt kasutama on hakatud ja kõik sama intensiivselt raha loevad... Muidugi vaatame me neile kui väärt mälestusmärkidele, aga et nad siin seisavad, on meie jaoks muidugi väga ebaratsionaalne kai kasutamine. Küsimus tuleb komplekselt lahendada ja leida neile ehk sobivam koht.

**Nojaa, 1990. aasta suvel oli teil sadamaks nii umbes 6 kopikat jooksvat meetrit. See on nüüd arvatavasti sajakordistunud...**

Ega te väga ei eksigi. Aja möödudes selgub, kas meie sadama korraldamise kavad on teoks saanud, kas praegused otsused osutuvad õigeks. Ühes olen veendunud: olgu mis on, aga sadam peab töötama.

Küsis Madli Vitismann

Dmitri Prantsu foto



seal veel igasugu vajalikke dokumente ära vormistada, kui tuli valitsuse uus määrus: Kalasadam läheb ühtse Tallinna Sadama alla. Nii et iseseisvusest ma rääkida ei saa: ühtpidi nagu oleksime, ametlikult ja lõplikult aga on kõik veel vormistamata.

**Ja selle ühtse Tallinna Sadama kaudu olete siis nüüd transpordiministeeriumi süsteemis?**

Nõnda see on. Oleme harrade Palu ja Kanajeviga palju koos istunud ning sadama arengukontseptsiooni ja juhtimisstruktuuri loonud. Peamistes asjades oleme täiesti ühel nõul ja ma pean selle skeemi järgi töötamist heaks perspektiiviks.

**Kas teie sadam teenindab sageli ka eralaevaomanikke?**

Olukord on selline, et me ei vali, mida vedada. Sadam ei tööta täiskoormusega. Et ellu jääda, tegeleme ka väikeste kaubapartiide ja eralaevnikega. See on ehk ka õige: on ju meie sadam suhteliselt väike ja seega teistest mobiilsem. Nii otsimegi ari-kontakte, mis on meile ja ühtlasi meie partneritele kasulikud.

**Ja kuidas on tulevikus teie sadamas erakapitaliga lood?**

Oleme riiklik ettevõtte ja töötame loomulikult riigi

üht monopoli loomas. Tõsi ta on, ühtpidi võttes nii kujunebki. Ent teistpidi: kui arvesse võtta Tallinna geograafilist asendit ja seda, et Eesti pole loodusressurssidelt eriti rikas, ning et sadamast saadav valuutatulem on vabariigi jaoks üks peamisi, siis on see ühtsus kasulik. Kui meil õnnestub sadamaid arendada, siis toome me väga kõvasti sisse, ja seda on kergem saavutada, kui me pole omavahel konkurendid, vaid tegutseme koos. Konkurendidena võime turul hinna alla lüüa ja ka ehitada ei jaks- sa üksinda tegutsedes kuigivõrd. Konkurendid oleme näiteks Soome sadamatele. Ega's Peeter I asjatult Eestit aknaks Euroopasse ei pidanud — seda me oleme ja peame seda kasutada oskama.

**Mida te suurtest kalalaevadest tulevikuga seoses arvate?**

Mul pole praegu alust "Eesti Kalatööstuse" ja tema kalalaevade tulevikuga kohta midagi arvata, seda teavad kalatööstuse juhid paremini. Aga kahtlemata on kalalaevastikud nii Eesti kui teiste endiste liiduvabariikide jaoks väga tähtsad. Nende toodang on peamine barteritehingute objekt. Kuid kogu küsimus on selles, et ülemaailmahindadele

Hõlls som fångar ombord



— sellise pealkirja all on eestlased pääsenud paksu Rootsi ajalehe esiküljele. Suurel värvipildil noor uljas kapten ning kaheksa külmast kössis — ikkagi november — meeskonnaliiget ja reisijat Eesti lipu all. "Gotlands Tidningar" ajakirjanikud Eva Carlsson-Daun ja Bengt Zettergren on teinud leheküljepikkuse reportaazi Saaremaa allveeklubi "Süvala" laeva "Pireti" juhtumistest Lõuna-Rootsi sadamais. Lugu pälvib ka suurte Rootsi päevalehtede mõnerealise tähelepanu. Selles, mis juhtus, on ehk üht-teist õpetlikku nii algajale kui ka ülearu enesekindlaile üritajale: näiline vabadus Eestis ei tähenda, et teised riigid oma seaduste täitmise üle ei valva. Ja kõige otsem tee pole alati kõige õigem ega koonerdamine pole kokkuvõtteks.

29. novembril saabus Rootsi seltskond, kes Saare maakaitse transpordinõuiku hr. Nurme ja Virtsu sadamaülema hr. Keinasti eestvõttel oli tulnud vaatama, kas ei saaks mõnd parvlaeva odavasti osta või rentida — Ölandi-Kalmari sild on need sealkandis töötajad. Härjad ametiisikud välisid väliskomanderingusse minekuks "Pireti". See on 20 m pikkune VRD-tüüpi (vojennovodolaznoi reidovoi kater) laev, N. Liidu sõjalaevastikus rannakaitse abilaevaks ehitatud ja allveeklubis "Süvala" ümber ehitatud.

"Hoitakse nagu vange pardal"

Kapten Lauri Kivirai: Juba kojusõidul, teel Lõuna-Ölandilt Kalmarise, sõitsid mööda Rootsi rannakaitse laevad. Lühivitasid meile, meie lühivitasime vastu. Sõitsime Kalmarisse sisse. Ei läinud tundi aega, kui juba oli salapolitsei platsis. Ei ta tutvustanud end, tuli ja päris. Laeva ta ei puutunud (Liidus, kui midagi on, peksitakse laev kõigepealt segi), teia huvitasid meie dokumentid ja meie viisad-passid. Mind viidi minema, ei öeldud, milles on asi. Meil oli ometi tõik rootsi keelest eesti keelde — sama härra, kes meid sinna kutsus —, aga öeldi, et tõlk on teil ära ostate. Vestlus käis inglise keeles. Järgmisel hommikul tuli merepolitsei Lõuna-Rootsi piirkonna esimees ja teatas, et teil on riigilaev. Mis see tähendab, ei osanud ta isegi seletada, umbes niimoodi, et sõjalaev, ja teid süüdistatakse selles, et olete salaja sõitnud Rootsi riigi vette, sest teil ei ole diplomaatilis viisat. Mina siis ütlesin, et diplomaatiline viisa läheb diplomaatidele või sõjaväe esindajatele, aga meil ei ole ühtegi sellist. Siis läks veel diskuteerimiseks, et me oleme kolm aastat samamoodi käinud — sama laev, samad paberid ja kõik. Nüüd siis korraga... Ei osanud needki midagi öelda, ainult seda, et Rootsi kaitseministeeriumist on käsk. Ölandile sõites oli meil üks väike äpardus. Seal on kom-

becks, et kui turismihooaeg läbi, siis sadamaid enam ei hooldata. Sadamasse sisse sõites muulide vahel katsusin seal põhja ja kütetanki alla tuli leke. Ma ei julgenud algul seal edasi minna: leke ise on väike asi, aga kui küte merre läheb, võib katastroof tulla. See pani mind muretsema. Kui ma naftareostuse tekitan, ei suuda Eesti riik mind välja osta Rootsi riigist. Meil oli kokku lepitud dokk, et kontrollida, kui suur see leke on, kuid öeldi: ei tule kõne alla. Selle mehe jutt oli niimoodi, et kui su laev on korv ja vee peal ei seisa, siis tuleb leida võimalus Kalmari sadamas ta veest välja tõsta. Ja kui see ei ole korv, tähendab ujub, siis peab tunni aja jooksul Rootsi riigist kadunud olema. Konvoi peale, ja läks. Aga tegelikult oli tormihoiatus ka, 14 meetrit; kui meid õõsel välja viidi, oli juba 20 peal. Ma olen niipalju merd küll sõitnud, see ei seganud mind, läksime välja. Saime ära sõita Lõuna-Ölandi juurde ümber Gotlandi nurga, siis nende konvoi tüdis kaasa sõitmast, sest ilm läks nii valjuks, ja nad teatasid läbi raadio, et nemad enam edasi ei tule, aga meil on käsk riigist välja minna. Lõppvaatus oli aga niimoodi, et sõitsime ümber Lõuna-Gotlandi nurga, vaatasime, et rannakaitse ei saada enam. Käsk on küll käsk, aga 20 meetrit väljas — ma läksin Lõuna-Gotlandile, kus meil kõige rohkem tutta-

vaid — omavõlliselt sisse. Raadioside rannakaitsega oli kogu aeg olemas, ja ega nad sellega nõus ei olnud, aga pärastpoole ma lihtsalt enam ei küsinud ega vastanud nende väljakutsele, sest nad kutsusid meid kogu aeg välja: Russian ship! Ma kolm korda parandasin, et oleme Eesti laev. Saime Sliitese sisse, kohe olid ka mehed platsis ja siis hakkas klaarimine. Kõigepealt hoiti laeva poolteist päeva aresti all, tähendab, keegi peale minu ei tohtinud laevast välja minna. Öeldi, et kaitseministeeriumi teatel on teid testitud riigilaevaks, aga ei selgitatud, mis see on. Kolm aastat tagasi anti mulle alaline laevaviisa ükskõik millisesse Rootsi sadamasse sissesõiduks. Nüüd võttis kaitseministeerium selle ära — öeldi, et teid on testitud riigilaevaks, see ei kehti enam ja vaja on diplomaatilis viisat. Väliseestlasi ärritas see, et Rootsi on tunnustanud Eesti Vabariiki, laeva kuuluvus ja otstarve on selgelt näha, sealsamas raiub aga keegi — ei, see on vene riigi laev, sest laevapiletis on sees register CCCP. Ma ütlesin, et meil pole veel eesti õiget registrit. Gotlandi ajakirjanikke on ärritanud Rootsi ametnike järjekindlus, mistõttu nad ei saanud "väsinud ja külmunud" seltskonnale hotellis lõunat pakkuada, vaid pidid lõuna laevale tooma, märkides kaastundlikult, et seltskonnal "oleks lõbusam olnud



Ingen får lämna båten

Men GT grep ändå in och bjöd på en svensk lunch

sellest kitsast kajutist mõneks ajaks lahkuda". "Gotlands Tidningar" esitab ka teise poole seisukoha: üalgi ei saadeta välja laeva, millel on probleeme merekindlusega. Kuid meeskond polevat õigesti aru saanud pakkumisest eskortida laev lähimasse sadamasse, et rikked parandada. Kodueestlasi ärritab kindlasti see, et kui mõnel laeval on olnud sedalaadi huvitavaid juhtumisi välis-sadamades, on varem või hiljem selgunud, et tegu on olnud ikkagi seadusrikkumisega, mille häbi langeb Eesti kaela. Kõike head korraga ei saa: kaubalaeval on suured sadamamaksud, lõbusõidulaeval ei tohi vedada kaubalasti, mittekommertslik riigilaev peab oma sissesõidust hulk aega ette teatama jms. Seetõttu võib soovitada seadusi täpselt täita: kui ei ole uut seadust, kehtib vana; ning soovida, et meil oleks sama efektiivne järelevalve-seaduste täitmise üle, kui on rootslastel. Madli Vitismann

Kaldakommentaari

Küllakutsuja Rudolf Schmuul: Kutsusin hr-d Keinasti ja Nurme Rootsi sadamaid vaatama. Nemad üürisid selleks "Pireti" ja tulid Ölandile tormise ilmaga. Hr-d Keinast ja Nurme oleksid pidanud "Nord Estonia" või lennukiga tulema, mul polnud aimugi, et nad otse laevaga tulevad. Algul sõitsid nad lõuna poole, siis Kalmarisse. Ühel meeskonnaliikmel, kes vahetati viimasel minutil välja, oli mermehepäss ilma viisata. Sellest puhkes skandaal, sest hakati asja uurima. Selgus, et laev on NSVL registris. Kaitseminister Anders Björk andis neile tagantjärele Kalmari ja Sliitese peatumise loa. Ka Kalmari leht kirjutas sellest loost, Eesti saadik hr. Laidre tegeles samuti sellega. Mulle tundus, et kapteni inglise keel on vilets. Mind aga tõlgiks ei võetud, öeldi, et olen kutsujana loosse segatud. Leian, et see oli rootslaste poolt skandaal, sest "Piretil" oli Gotlandi rannakaitseülema antud tõend, et on tunnustatud lõbusõidulaevana. Helistas Madli Vitismann

Kaptenikommentaari

Viimasel ajal mõtleb nii mõnigi meist, et Eesti Vabariigi taassunniga soime võimaluse teha, mida iganes soovime, et enam ei maksa mitte mingisugused seadused ega eeskirjad. Ja mitte üksnes oma riigis, vaid ka välismaal on meil lubatud tegutseda, nagu heaks arvame. Arvan, et umbes selline mõtteviis oli ka m/l "Pireti" valdajail. Rahvusvahelises laevaliikluses kehtivad teatavad kindlad põhimõtted, mida kinnitavad mitmesugused rahvusvahelised konventsioonid ja riikidevahelised kokkulepped. Näiteks: — Inimelude ohutuse tagamine; — Laevade tehnilise korrasoleku kohta; — Territoriaalmere režiimi kohta; jmt. Kuidas oleks laevaomanik pidanud tegutsema? • Tehniliselt korras laev on vaja registreerida vastavas laevaregistris laeva asukoha järgi, saada vastavad dokumendid. Artiklist ei selgu, mis-sugused dokumendid laevas olid. • Enne reisile minokut saada Rootsi saatkonnast viisad. • Vormistada laeva väljasõit sadamast, kus laev seisib. Sadamakapten Eduard Hunt

BIMCO Weekly News. Watchkeeper "Domino" effect of OPA 90 feared. The BIMCO Secretariat sends Season's Greetings and Best Wishes for 1992 to The Estonian Shipping Co. Raivo Veskus visits BIMCO in Copenhagen. New study published on hazardous goods. Attempt to free Soviet polar ship. Turkish scheme for Scaephorus.

Raivo Veskus külastas BIMCO-d Kopenhaagenis. Raivo Veskus, Eesti Merelaevanduse välismajandussidemete mäenedžer naasis kolmenädalast faktiotsingute visiitlilt Balti ja Rahvusvahelise Meresõidu Nõukogusse (BIMCO) Kopenhaagenis lootusrikkalt. Esimese Eesti Merelaevanduse juhtivteglasena BIMCO-s sai ta sealse sekretariaadi rahvusvahelises staabis südamliku vastuvõtu osaliseks. Nüüd, tagasi kodus, oma perekonna juures Tallinnas, loodab Raivo BIMCO-s kogutud rikkalikust laevandusalasest informatsioonist suurt tulu oma firmale. BIMCO omakorda kavandab Eesti Merelaevanduse esindaja visiidi taustal tihedate sidemete arendamist nii Eesti Mere-

laevanduse kui ka teiste Balti riikide rahvuslike laevandusetevõtetega. "BIMCO Weekly News", 4. detsember 1991. Tõlkinud Reet Mürk. "Me ajalehe järgmises numbris jagab Raivo Veskus ise oma muljeid. The BIMCO Secretariat sends Season's Greetings and Best Wishes for 1992 to The Estonian Shipping Co.

## PIDUNE AASTAVAHEATUS

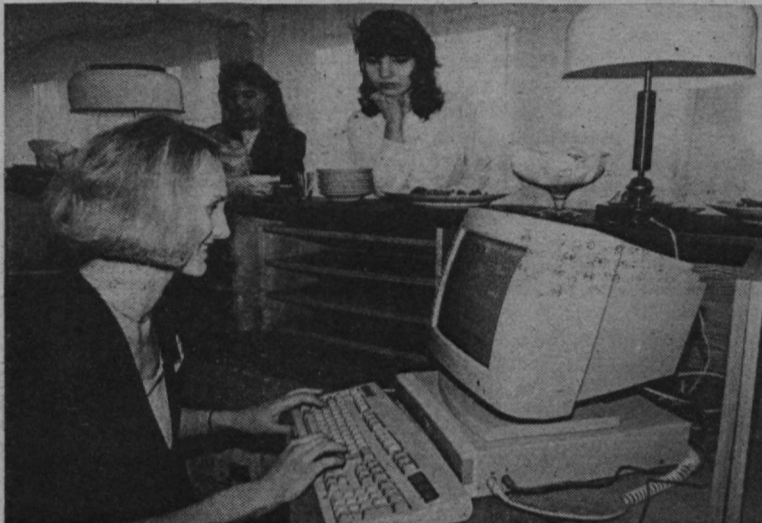
### Uussadam juba/kõigest viieaastane

20. detsembril võttis Tallinna Uussadama ülem Anatoli Kanajev külalisi vastu sadama administratiivhoone sööklas. Uussadamal täitus 5 aastat ekspluatatsiooni andmisest. Seda on niihästi palju kui ka vähe. Palju seetõttu, et tundub, nagu oleks elevaator seal alati seisnud. Vähe seetõttu, et ikka veel on muugalastel ja teistelgi tallinlastel meeles vaikne lahesopp, kus oli mõnus suplemas käia.

Sadama sünnipäeval oli külalisi lähedalt ja kaugel, kaugel vast "Tallinki" välispartneri "Palkkiyhtymä Oy" esindaja Helsingist ning sadama projekteerija Peterburist. Külalised kiitsid ühtviisi, et uues sadamas on hea asju ajada. Kiitust uue sadama sööklale on varemgi kuulda olnud, nüüd oli võimalus pakutava headuses ise veenduda.

Vastuvõtul käis **Madli Vitismann**

### Laevapiletid Helsingisse otse kesklinnast



Ja ei mingit tunglemist enam reisijatesadamas koos kõigi parasjagu laevale trügivate kodanikega! Pärast aasta lõpu, 30. detsembril, avas firma "Marser" kauaoodatud piletimüügi-keskuse Teenindusmaja viiendal korrusel.

Pidulikku sündmust tähistati väarikalt. Klientide jaoks mõeldud kena avar müügisaal oli kallite külaliste pärast. Lillekorvide tagant ei paistnud kuus piletimüügi tegelema mõeldud arvutit enam väljagi. Päevakohase kõne pidas firma peadirektor **Mait Nahkur**. Plaan oli, et käesolev pidulik sündmus pidanuks toimuma juba hulga varem. Paraku ei leidnud linnavalitsus mingit võimalust "Marserile" ruume eraldada. Tunduvalt vastutulelikumaks osutusid Pärnu ja Tartu, kus "Marseri" kassad juba mõnda aega töös. Viimaks jõuti kokkuleppele "Lembituga", kes Teenindusmaja üht korrust lahkest kasutada lubab.

Päeva pidulikkusest hoolimata oli võimalus pisut ka tagaruumi piiluda. Senise ühe toapugerikuga sadamahoones võrreldes on "Marseril" päris loss käes. Arvuteid hakkas silma ka mujal kui vaid teenindussaal. Pluss pisike köök, dušširuum, puhkeruum... Nii, nagu ühes soliidses firmas olema peabki.

**Ille Grün**  
**Vambola Salupuu foto**

## Viiskümmend aastat vintsutusi

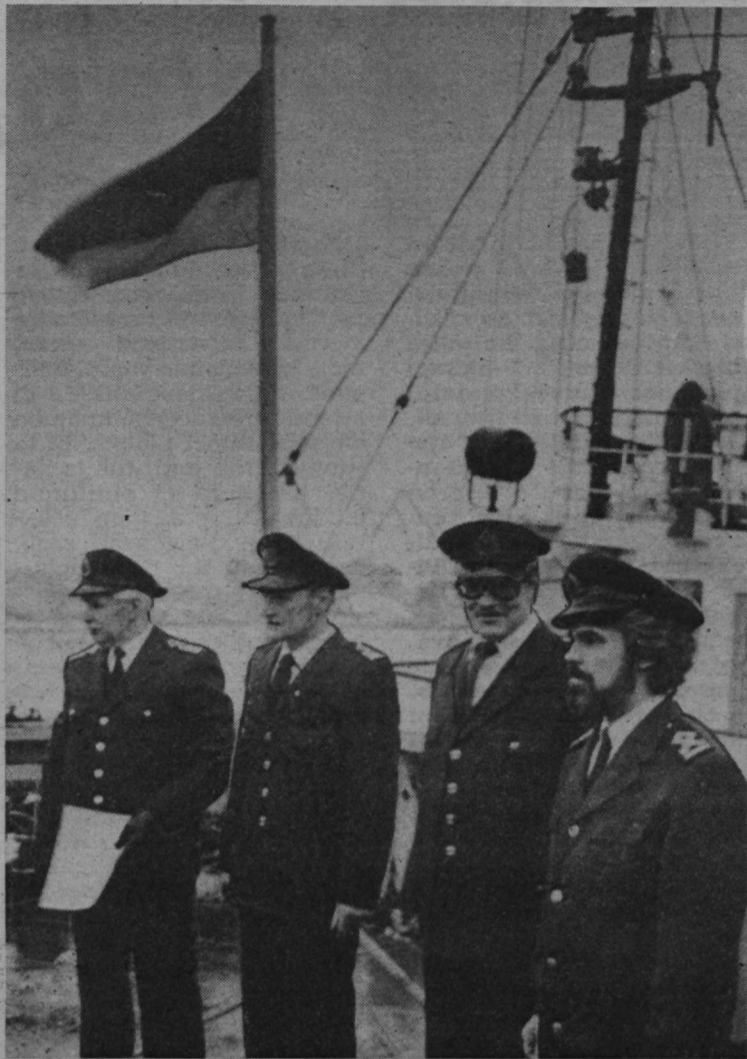
Nii võttis legendaarse "Suur Tõllu" saatuse kokku Veeteede Ameti peadirektor Nathan Tõnnisson. Sündmus, mille puhul merendusringkondade esindajad jäämurdjale kutsuti, on märkimisväärne: 7. jaanuaril anti laevale üle Eesti Vabariigi lipupatent number 001. Pidulikult tunnustust üle andes ütles N. Tõnnisson, et "Suure Tõllu" saatuse on nagu kokkuvõtte kogu eesti rahva saatusest. Eesti Vabariigi algaastail — 1920. ndail saatis noor riik korda tõelise kangelaeste — löi oma laevastiku. Pärast üleandmist 1922. a., hoolimata tõelist seiklusromaaniväärivast eluloost, täitis jäämurdja "Suur Tõll" auga tollase lipulaeva kohustusi kuni ülevõtmiseni Vene sõjalaevastikku. Nüüd on saarlaste vägilase nime kandev laev tagasi jõudnud, nüüd on mees- tel täita ülesanne Eesti merenduse taastamisel.

Kapten Olaf Vaarmaa lubas enda ja meeskonna nimel Meremuuseumi direktorilt Ants Pärnalt riigilippu vastu võttes teha kõik neist oleneva, et austava numbriga patendi omamist õigustada ja meresõidu arengule kasvõi sümbolset tuge pakkuda.

Sest tõsi ta ju on, et laeva saatuse on tuime mis tuime. Unikaalne rahvusvaheliseltki, nõuab tema ümberkorraldamine suurt vastutustunnet. Nagu ütles kapten O. Vaarmaa, tuleb meil isegi tänuvõlgu mereväelaste suhtelisele kitsikusele — palju on säilinud algupäraselt, mis on kõige väärtuslikum. (Et 1914. aastal tõesti väär töö osati teha, mis aastakümnete järel hinnatav on, oli lausa kuulda — salongis asuv algupärane pianino helises Theresese Raide sõrmede all väga meeldivalt.)

Praegune aeg on küll raha-vaene ja pingeline, majandusmured kipuvad üle pea kasvama ja tundub, et kultuur kui mittetootja peaks ootama paremaid aegu. Samas aga oleme ise hädas ja saame suurepäraselt aru, et vanade traditsioonide katkemine on viinud meresõidu järjepidevuse katkemiseni. Kui palju probleeme tuleb just selle kultuuritaseme madalusest! Merehariduse ümberkujundamisest üksi ei jätku, ka sellel peab olema alus, millele toetuda. See ongi vana mereskultuur, mille edasikandjaks on olnud vanad meresõitjad, mille edasikandjaks on ka "Suur Tõll". Kogu Läänemere-äärne tunneb muret oma vanade laevade pärast, mitmel pool on asutud ellu viima merelinnadesse merekeskuste loomise kavasad, meie merelinn Tallinn näeb küll vähe selle vastu huvi tundvat.

Tegemistahtmisesest ja ideedest muuseumi poolf poole pole olnud, midagi on suude-



tud äragi teha, eriti kui meenutada, millises seisukorras laev 1988. a. tagasi saadi. Anu Vainumäel oli kaasas terve rull projekte, kuidas laev tulevikus sisutatud võiks olla ja milliseid funktsioone ta täita võiks. Nende vastu oli külaliste seas suur huvi. Et muuseumi filiaali nime kandev "Suur Tõll" ikkagi laev on, mitte seismajäänud ajalugu, oli tunda mitmetest asjadest. Laeval on oma tõeline laevapere, on vormis meeskond (ei puudu ka koloriitne tessa), on kapten, kes oma asjatundliku ja paraja meremeheuumoriga pikitud jutustusega laeva saatusest pani ehk nii mõnegi jä-

rele mõtlema, mis see laev siis tõeliselt on ja mida ta meie mereajaloolle tähendab.

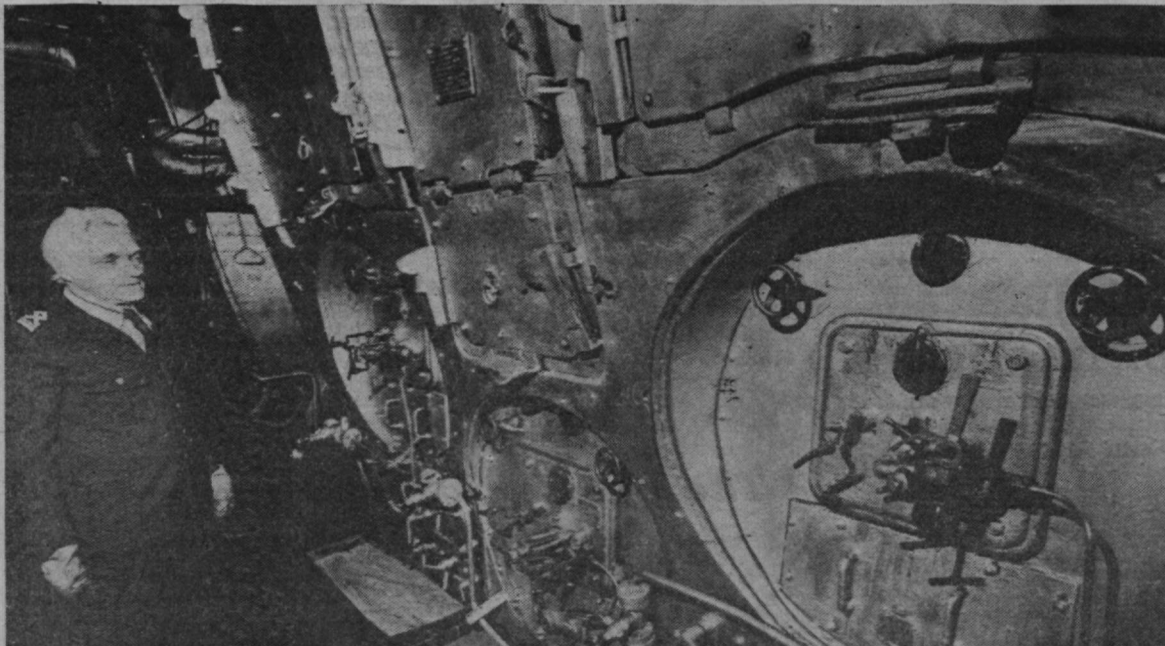
"Suure Tõllu" klubi esimees Kalju Sepp kutsus otse ja keerutamata kõhe kõiki, kes vähegi huvi tunnevad laeva saatuse vastu, midagi konkreetset (mitte ilusaid sõnu) tegema. Keegi justkui lubas peaaegu et miljonid....

Meremuuseumi direktor Ants Pärna igatahes loodab, et tulevikus läheb "Suur Tõll" jälle merele, kasvõi selleks, et lähemate eakaaslastega kas Kotkas, Kielis või Stockholmis kokku saada.

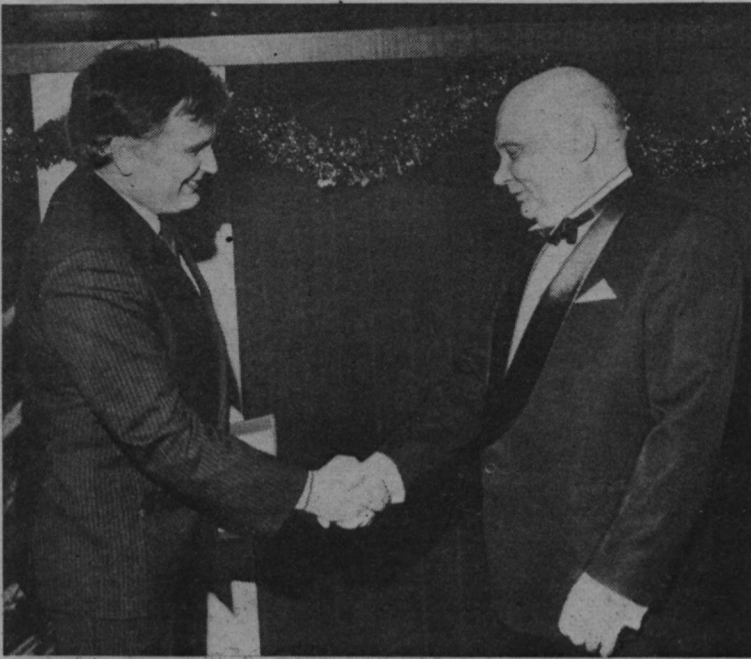
**Reet Naber**  
**Dmitri Prantsu fotod**



"Suure Tõllu" väärtus on hästi säilinud vana. Anu Vainumäe plaanid laeva ruumide kasutamiseks pälvisid kohalolnute tähelepanu.



## Eesti Merelaevandus nüüd jutumärkides



detsembril protokolliti valitsuse otsus Eesti Merelaevanduse muutmise kohta teist tüüpi riiklikuks aktsiaseltsiks. Samasugune tulevik on ette

nähtud ka merekaubandusvalitsusele "Torgmortrans". 18. detsembril, päeval, mil transpordi- ja sideminister kirjutas alla käskkirjale aktsiaseltsi juhatuse kinnitami-

se kohta, peeti "Georg Otsal" pidu, kuhu oli kutsutud valitud seltskond võimu-, valitsus- ja merendustegelasi. Eesti Merelaevanduse töötajaid ja ajakirjanikke. Peeti kõnesid ja kuluarikonelusi ning maitsiti head-paremat, mida "Georg Otsal" pakkuda. Eesti Merelaevandusest peab 1. märtsiks saama aktsiaselts "Eesti Merelaevandus". Juhatus, mille esimees on transpordi- ja sideministri asetäitja **Heiki Lindpere** ning aseesimees Veeteede Ameti peadirektor **Nathan Tõnnisson**, pidi esimese tööna koostama aktsiaseltsi põhikirja projekti. Veel on juhatuses direktor **Yrjö Saarinen** "Tallinkist" ja ökonoomikadirektor **Ivan Lovetski** Eesti Merelaevandusest ning majandusministeeriumi poolt esitatud "Eesti Ühispanga" juhatuse esimees **Valentin Porfirjev**, majandusinstituudi teadur **Ivi Proos** ja majandusministri asetäitja **Erik Terk**.

Vastuvõtul käisid **Madli Vitismann** ja **Dmitri Prants**

## PIDUNE AASTAVAHETUS

Vasakul kätlevad transpordijuhid,

paremal peavad nõu murelikud ametiühingujuhid.

All rahvaesindajaid ja -juhte seinast seinast.



## Kohtumine Mereklubis



**Heiki Lindpere**

10. jaanuaril kella 12-ks kogunes Mereklubi loengusaal tasapisi täis Eesti Merelaevanduse töötajaid. Nähtavalt kuuldavalt oli huvi väljakuulutatud ürituse — kohtumine tulevase riikliku aktsiaseltsi juhatuse esimehe, transpordi- ja sideministri asetäitja hr. Heiki Lindpere ning tema asetäitja, Veeteede Ameti peadirektori hr. Nathan Tõnnissoniga — suur. Kohtujate laua taga võttis koos eelnimetatutega istet ka Eesti Merelaevanduse kauaaegne juht hr. Toivo Ninnas.

Avasõnad ütles **H. Lindpere**, kunagine Eesti Merelaevanduse töötaja. Ta tegi teatavaks valitsuse otsuse moodustada senisest Eesti Merelaevandusest teist tüüpi riiklik aktsiaselts. See tähendab, et algul kuuluvad kõik aktsiad riigile ja seltsi tööd juhib kolmeks aastaks valitud juhatus. 20. jaanuaril k.a. tuleb juhatus kokku arutamaks aktsiaseltsi peadirektori määramist. Kandidaat sellele kohale on T. Ninnas. Tulevase peadirektoriga sõlmitakse leping. Vastavalt tema heakskiidetud struktuuri- jm. muutustele muu-



tub ka kogu Merelaevanduse juhtimise stiil. Osa aktsiaid läheb mõistagi tasapisi erakättesse. Kui sinna on neid kogunenud üle 50%, annab juhatus aktsiaseltsi juhtimise üle aktsionäride üldkoosolekule. Lõppesmärk näeb ette riigiaktsiate osakaalu üksnes 30%. Ka käskkirjad reorganiseerimisest paratamatult tulenevate koondamiste kohta annab välja tulevane peadirektor.

Mikrofoni ja sõna sai **T. Ninnas**, kelle kindlatesse, kogenud kättesse jäigi sellest hetkest koosoleku juhtimine ning enamikule esitatud küsimustele kompetentsete vastuste andmine.

T. Ninnas teavitas kokkutulnuid, et struktuurimuutused tulevad põhjalikud ning põhjalikult on nendeks ka valmistatud. Jalgratast leiutama ei hakata. Raken-datakse Prantsusmaal, Soomes ja Hollandis hoolega uuritud struktuure. Mõistagi lammutatakse halastamatult käsumajandus, mis välistas vastutuse kohapeal. Nüüd püütakse vastutus viia võimalikult alla. Paljud allasutused lähevad isemajanda-

misele. Kõiki töötajaid ootab konkurents. Kohale jäävad need, kes oma tööd tunnevad ja hästi töötavad. Viimase tagab meil valdavalt unustatud väärtuslik omadus — enesedistsipliin. Edaspidi selleta läbi ei saa, rõhutas T. Ninnas, vastates sellekohasele küsimusele.

Valusaima probleemi — koondamise — juriidilisi aspekte valgustas ülevaatlilikult ja inimesi rahustavalt Merelaevanduse juriidilise osakonna juhataja hr. **Viljar Kasemaa**. Rõhutati, et kõik toimub rangelt kooskõlas seadustega ning Merelaevanduse töötajad võivad igal pä-rastlõunal saada juristidelt konsultatsiooni.

Küsimusi esitati rohkesti ja väga erinevaid.

Laevastiklasi huvitas laevade saatuse. Kas NI õigusjärglased nõuavad neist osa endale ja kuidas muutsetakse aluseid edaspidi? Mismoodi jõutakse tasuda võlad? Kas enne uute normatiivdokumentide koostamist ja loo-detavat IMO-ga ühinemist jäävad kehtima senised ohutuseeskirjad (ei saa ju laevaliiklust eeskirjadeta kuidagi

ohutult korraldada) jpm.?

Laevu tuleb edaspidi mõistagi ise ostma hakata. Praeguste väljaostmisel loodetakse ka riigi abile. Normatiivdokumendid koostatakse EV-s Inglismaa eeskujul. Mõistagi astub Eesti ka IMO liikmeks. Uued eeskirjad hakkavad kehtima 16. märtsist. Seni tuleb toetuda vanadele.

Oma saatusest olid huvitatud sidetalituse töötajad, veteranide nõukogu, kes on seni hoolt kandnud Merelaevanduse vanade eest. Tunti muret meremeeste uute passide pärast.

Eelarvelised organisatsioonid kaotatakse muidugi ära. Sidetalitusega aga pole Merelaevanduse töö mõeldav. Alates 1. veebruarist (seni kehtib sidetalituse eest rubla) saab allüksus oma valuuta ja otustab ise, kuidas seda kasutada. Analoožilistelt hakkavad asjad käima paljudes teisteski seni eelarvelistes organisatsioonides.

Vanu muidugimõista hoolt ei jäeta. Arvatavasti saab Merelaevanduse pensionäride edaspidise toetamise vormiks sponsorlus jms.

Mis puutub passidesse,



**Nathan Tõnnisson**

siis praegu tehakse Inglismaal meie meremeeste tarvis teenistusraamatuid.

Tund koosolekuaga saelavas küsimuste-vastuste sajus kiiresti läbi. Küllap oleks küsimusi olnud veelgi, kuid vastajad pidid kahjuks lõunale minema.

Kena kõik, aga eesti ajakirjanikul oli valus ja hale kogu koosoleku vältel ja ka enne ning pärast seda fuajees kuulda enda ümber ainult vene keelt. Esinejad olid kõik eestlased. Saalisolijad aga valdavas enamuses meie emakeelest aru ei saa ega saa saamagi, kui mitte üksnes nemad, vaid ka meie ise lausa ignoreerime nüüd juba kehtima hakanud keeleseadust. Võiks ju alustada näiteks kasvõi sellest, et paigutada saali kõrvaklapid ning lasta eestikeelne kõne kuulajatele vene keelde transleerida. Ebamugav muidugi mõlemale poolele ja ka veidi kulu-tusi nõudev, kuid ehk stimuleerib see mõndki inimest, kes siia jääda tahab, eesti keelt ära õppima, neid aga, kellele asi ei meeldi, siit lah-kuma. Ei hakka keegi meid ega meie püha õigust — oma isade maal oma keelt kõnelda — austama, kui me ise en-nast ja oma esivanemate keelt ei austa. **Reet Mürk**

**Dmitri Prantsu fotod**

# Meretagune asi

Saarlased on otsustanud ilmselt oma mereriigi ammuse kuulsuse tegudega tagasi võita. Küll väikesaarte taas-elustamisega, küll mereklasi avamisega, küll Merepäästeseltsi loomise ja mis muude kenade ideede käivitamisega. Nüüd eksponeerib Saaremaa Muuseum lühiülevaadet saare elu-olust ja ajaloo Meremuuseumis Tallinnas. Näitus ongi tegijail mõeldud naabrite teadmiste täiendamiseks ja huvi äratamiseks — Tallinnas on tõesti vaid vahepeatus, möödunud aastal said seda vaadata ahvenamaalased, edasi plaanitakse liikuda lääne poole.

Meresõit ja saarlased on ikka kokku kuulunud. Kogu Eestimaa seilajaist on just saarlased need olnud, kellest idas ja läänes legende pajutati. Juba Läti Henrik oma kroonikas seob Maritimaaks Saare- ja Läänemaa alasid. Ja kui liikuda soomlase Matti Klinge teooriate jälgedes, võib jõuda Saaremaa kui ühe muistse merevalla keskuseni välja. Ja kuigi saarlased olid kuulsad

oma röövkäikude pärast, lubas 1277. aastal Riia peapiiskopi Johannese, Saaremaa piiskopi Hermann ja ordumeister Ernestuse ühine läkitus vanu tavasid kristlikus vaimus järgida ja eriti kõiki kaupmehi, kes Läänemeresel sõidavad, sõbralikult kohelda. Eks see näita mingil moel ka saarlaste tollast kaalu, sest palja röövljõugu kaitseks poleks vast lubadusi jagatud. Et saarlastel gotlandlastega ammused partnersuhted olid (mida isegi tänavune "Pireti"-lugu Gotlandi lehes veelkord näib kinnitavat), selle kohta saab kinnitust seitsmest Henriku kroonikast, mille järgi sakslastel kuidagi ei õnnestunud gotlandlasi nende vastu sõjakäigule kaasa tõmmata.

Põgusa pildi Saaremaa ajaloo, alates arheoloogilistest leidudest ja lõpetades tänapäevase materjaliga, selle näituse põhjal saabki, samuti üht-teist loodusoludest. Pole seegi saare ja ta asukate mõistmisel teisejärguline. Sest kui merest ja meretööst ei saa üle ega üm-

ber, on maa see, mis inimesed endaga seob. Nagu laevgi on meresõitja jaoks killuke kodukandist. Näiteks kui tegu oli praeguse kuulsa Viidumäe-kandi heade laevahitusmetsadega, kust viimased laevapuud vahetult enne viimast suurt sõda maha võeti, et ehitada laia maailma viivaid purjealu-seid.

Maa- ja meretöö, suhted naabritega, saarlaste mure ja rõõmupäevad — kõigest sellest võib killukesi leida. Ja lisaks veel Ruhnu materjalile (mis tegelikult üsna isepäise saatusega olnud).

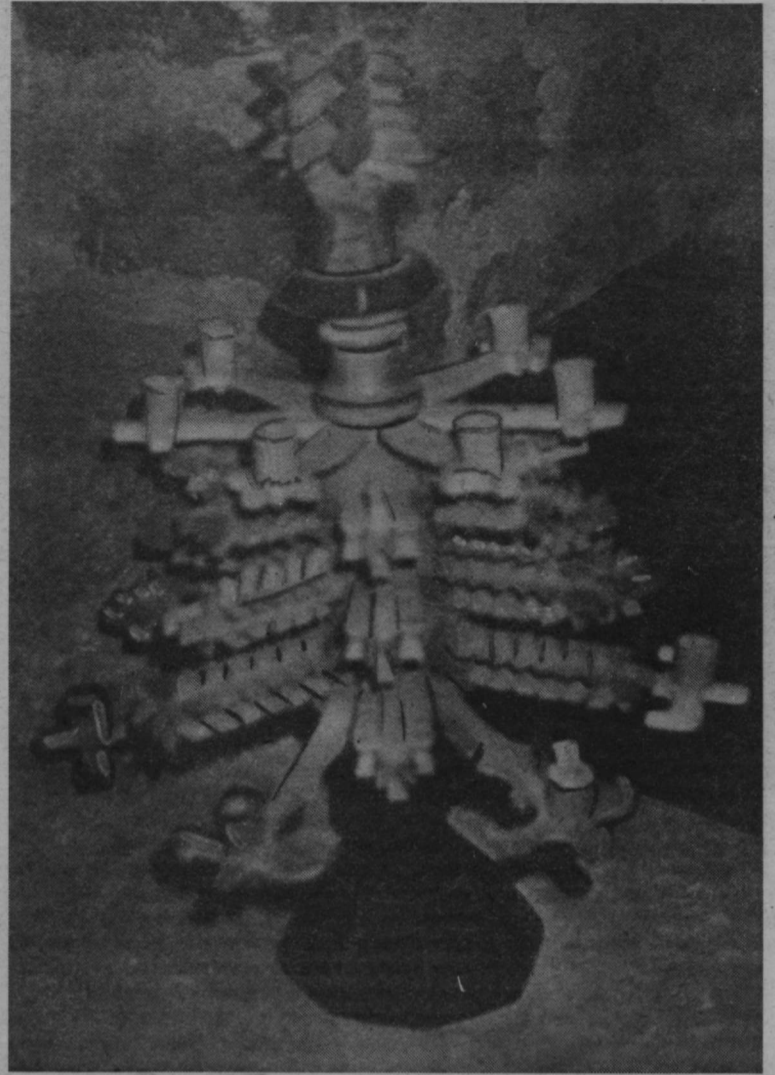
Jõulu- ja uusaastapäeviks Tallinnas paiga leidnud näituselt võiks eraldi esile tõsta üht eksponaati — meremehe jõulupuud. Minevikku unustamata (kõrged kuusehinnad) tulevikku vaadates on see toredaks inspiratsiooniallikaks.

Näituse kokkupanijaks on Kristi Vinni Saaremaa Muuseumist.

Reet Naber

Fotod:

Heinrich Mosolainen



## Mis uudist?

Jaan Mändmaa Kuressaarest:

Kunagi alustasime allveeklubis "Süvala". Nüüd on seal juba palju inimesi, ja osa neist, peamiselt meremehed, otsustasid moodustada Saaremaa Merepääste Seltsi. See on Saare maavalitsuse juures ka registreeritud. Lähem eesmärk on saavutada valmisolek võimaliku avariipaika sõiduks.

Missugustel puhkudel teist abi oleks?

No nagu näiteks tänagi: laev sõitis kivisõega madalikul... Peame silmas ka õlilekkeid — õlireostuse tõkestamist. Samuti inimeste ja võib-olla ka laevade päästmist. Meil pole praegu muidugi veel spetsialiste, aga eks me püüa...

Millal te niikaugele jõuate, et olete pooleteise minutiga kohal, nagu soomlased "Tšukloni" avari puhul olevat olnud?

Selleni läheb veel kaua aega. Praegu pole meil tehnikat: laeval ei ole korralikku masinat, ei ole korralikku sidetehnikat.

Teie plaane arvestades pole kõik see ilmselt mitte

ühiskondlikel alustel mõeldud?

Kuigipalju muidugi on, aga seda saab teoks teha ikka vaid kõigi abiga. Igatahes Veeteede Amet toetab meid. Aga nendel pole ka veel midagi selge. Seal on vaid mõned inimesed: üks mees merepäästeteenistuse peal, nüüd võeti ka raadiospets tööle. Aga vähemalt Saaremaal me tahame selle asja käima panna.

Laev seisab siis kogu aeg auru all ja meeskond peal?

Jah, peaaegu. See on me mõtte küll. Aga selleks, et endal hinge sees hoida, tuleb tegelda kommertstegevusega: meretranspordi ja võib-olla teadlastega koos ka keskkonnakaitse asjadega.

Aga kui te sellesama laevaga hakkate teisi ülesandeid täitma, kuidas siis päästetegevusega jääb?

Muud tööd teeme me ju merel, ja olgugi näiteks kaup peal — kõike annab vajadusel ringi mängida.

Mis tüüpi see laev on?

MSTB-tüüpi: 16 meetrit pikk, 4,5 meetrit lai. Praegu on kiirus 9 sõlme, aga loodame võimsama masina peale saada, siis teeme 14–15 sõlme. Jah, aga praegu pole

veel vahendeid ega raha kõige selle jaoks.

Kus teie laev seisma hakkab?

Roomassaare sadam oleks muidugi täiesti sobilik. Juba Eesti ajal oli niimoodi, et päästeteenistuse laevadelt ei võetud sadamamaksu ega midagi. Me püüame ka praegu selle poole ja põhimõtteline kokkulepe on sadamaga juba olemas.

Aga palju on, jah, uutest Veeteede Ameti määrustest ja muudest sellistest asjadest — kuidas nad seda asja üldse nägema hakkavad.

Ega te ei tea, kas sama asjaga veel kusagil tegeldakse?

Ei, praegu, detsembri algul veel mitte, see on täiesti kindel. Oleme ainukesed, peale Liivi päästeteenistuse muidugi, aga seda pole meie laevade jaoks olemas.

Kas kõige selle juurde peaks ka radarijaam käima?

Jah, haldada radarijaam kindlasti. Ja kindlasti korralikud võimsad kalda raadiojaamad. Aga neid ju ka ei ole...

Küsis Madli Vitismann

## Meremuuseumis

Seljataha on jäänud aasta 1991, ees seisab järgmine — 1992. Mida toob ta endaga, mida viib ta endaga? Need on küsimused, millele saame vastata alles järgneva aasta algul. Nüüd aga peame planeerima ja ette nägema ikka paremat. Kui elu on normaalne, kindlate normide alusel edasi minev, vaatamata sellele kas tõusu või languse suunas, aga ikka ühtlaselt ja sujuvalt, siis on prognooside koostamine lihtne. Katsuge aga sellises kukerpallitavas ja igal päeval isekandist puhuvate tuulte vallas midagi kindlat ennustada, pealegi ühe muuseumi elus. Muuseum elab ju peost suhu sellest piskust, mis jääb üle suurte ja võimsate peolauast. Et tooda me liha ega leiba, ei äket ega atra, rääkimata muust. Oleme kui vallavaene, kes elab sellest, mis talle antakse. Kui riik on rikas.

saame palju; on vaene — saame vähe. Nüüd, mil paljudel tootjatelgi on peenike peos, on ka kultuurile jääv osa väike. See on peamine, millega peame sel aastal arvestama.

Paneme kokku aruannet eelmise aasta tegemistest ja planeerime selle aasta tööd. Ei tahaks midagi vähem teha, kuid kas õnnestub eelmise aasta taset säilitada, ei tea. Igal juhul külastatavuse osas seda säilitada on ilmselt raske. Muuseumi külastatavuse rekord on 127 000 külastajat aastas. Möödunud aastal oli see alla 40 000. Ülemöödunud aastaga võrreldes oli langus üks kolmandik.

Alustame praegu kõik uut aastat heade soovidega ja mõtetega, kuid kas olemasolevad töötajad kõik selle lõpuni teevad, ei tea, sest kummitab koondamise oht.

(Algus 18. detsembri „Eesti Meremees“)

See on nii umbes 1750. aastast pärit. Nime ei tea. Kutsuti kuju järgi, mis tal ees on. Sel siin on ahing käes, kroon peas, vist on Neptun. Chapmani jooniste kogus on üks "Neptun", aga see pole see.

Ehk räägiksite nüüd kõigepealt oma noorusaegsest meremeheelust.

pealt maha ja läksin kooli. Ümber läks enne jõule. Lositi Taanis ja hakati uuesti Soome laadima minema. Siis oli suur kisa, et kapten on noor. Pahlberg oli siis kapten. Esimene tüürimees oli

# Töötoajutt

Jutustab Voldemar Konga

üksteise sõna. Ei, me klaarisime seal muidu hästi. Selle ümberminemise kisa kohta ma ütlesin hiljem vanale Tiedemannile, et kas siis, kui teie veel kapten olite, läks keegi detsembrikuus veel üle Botnia Soome laadima? Kõik olite seal ajal juba Käsmu lahese talvekorteris. Aeg oli liiga hiline, see oleks vanade meestega ka juhtunud.

Seal oli veel ainult inimese jõuga tegemist. Aga mis see lanapäeva mehhaniseeritud asigi: läks siin mõõdnud või ülemõõdnud aastal üks laev kivi otsa, kuigi tolle oli kõik automatiseeritud. Vooi katkes ja midagi ei saanud teha, ei roolida, ei ankrut alla, ei masinat seisma. Hea, et kõik oli maas, läks tasakeci kivi otsa.

Aga jah, kõik asjad muutuvad, ise ei oskaks enam midagi teistele õpetada.

Tulin poole ühe paiku öösel laeva restoranist —

ei kuule ega näe... Aga neil ju terve pilt radariekraanil... Kuigi, eks neil läheb vahel muidugi natuke sassi ka... Need laevad võivad juba isegi ilma meesteta sõita, aga ei julgeta veel hästi...

Maaailmas on nüüd kõik nii palju moderniseeritud. Aga mis sest kasu on? TV-s näitab vahel vabrikut: kõik on automatiseeritud, üks käpp tuleb siit, teine sealt, üksainus mees kõnnib seal vahel. Aga kõik jäävad niiviisi ilma tööta ju. Ja kui tööd ei ole, siis pole kellelgi ju raha. Aga kes seda kõike, mis tehakse, siis ostab?!

Jaapanlased on eriti kanged moderniseerima, aga nemad lähevad ka omadega hunnikusse. Kõik ajavad mõõda ilma ringi, nemad ka. Vaate, kui palju neid siingi on. Ega nad pole tööle tulnud, kõik rohkem niisugused organiseerijad... Hiljuti Helsingist välja sõites vaata-

kui oleks saanud. Need jaapanlased leiutavad ise ju väga vähe, nopivad rohkem maailmast kokku. Kasvõi seegi lugu — üks mees rääkis. Mingis tööstuslikult tähtsas kohas, kus pildistamine keelatud, kõik sada jaapanlast joonistavad. See oli nii ilmne, et need joonistused korjati hiljem ära. Tuli välja: terve objekt oli ära jaoatud — kes mida üles joonistab. Jäi ainult kokku panna...

Või siis niisugune juhtum. Jaapani saatkond käis paberimassi vabrikus. Seal ei tohi paberimassi tunnugi puutuda. Aga hakkasid ära minema — naistel kõik pikkade küünite alused ometi paberimassi täis. Proovid olemas... Ise muudkui kummardavad hea näoga.

Jah, maailm on muutunud. Mu ämma õemes oli vene mereväehvitser. Kord olid nad Footsis puhkusel, läksid Stockholmis rongi peale, et üles põhja sõita. Unustasid kaavria perrooni peale. Tulid siis järgmises jaamas maha, et tagasi sõita. Aga eks tol ajal käisid rongid ju harva, nii et said alles õhtuks uuesti Stockholm. Lähevad jaamaülema juurde, et nii- ja niisugune lugu. Aga vanamees käratab vastu: mis te minust tahate, eks vaadake sealt, kuhu need jätsite. Kohvrid olid alles. Täpselt sama koha peal, kuhu hommikul olid ununenud! Rääkisin siin seda juhust, rootslased ütlevad: see on nii hea lugu, et peaks lehte panema. Nüüd kaob kohver näpu otsast ära.

Veel 39. aastal võts Helsingis ostud poe ette korvi jätta, vahepeal linnas ringi jalutada ja siis kaasa võtta, kui koju hakkasid minema...

Asi on tegelikult alles viimase kümne aasta jooksul hulluks läinud. Ei taheta õelda, aga need araablased... ja eks neid ole teisigi. See on niisugune element, mis liigub ühest kohast teise, tema otsib ikka seda kohta, kus pehmem leib on.

Teil Eestis on õieti ju seesama asi.

(Järgneb)



Kaks korda olin "Tormilinnu" peal, siis "Julia". Muide, Tallinnas meremuuseumis ei ole Tõnissonil "Tormilinnu" mudel õige. Roolimaja — see ei ole mitte "Tormilinnu" oma. Ja vintsimaja all tekil ei olnud, lahtine vints oli. See pandi peale pärast Ameerika-reisi. Kui ta läks ümber, tulin Tallinna reidil

23 või 24 aastat-vana, tema oli kõige vanem. Mina olin 21, kapten 22. Direktor Tiedemann ja see vana Kristenbrunn olid kai peal seisnud, kui me Tallinnast välja hakkasime minema, ja Kristenbrunn olla õelnud, et nad seal kõik naa ühevanused, mõni peaks ikka vanem olema, nad ei kuula seal ju



→ 1922. aastal ehitatud „Tormilinnu“ Thamesil. Vasakult: Illis Einholm, Valder ja Voldemar Konga. Harry Pahlbergi foto aastast 1937.

vaat nii paks udu, et vaevalt meetri peale näeb. Vaatan üle ääre: täiskäik peal, ei vilista ega midagi. Mine kajutisse, tõmba tekk üle pea, et

sin: üks tahtis laevalt kangedsti õlisadamat pildistada, viis aparraati endal kaelas. Jooksis edasi-tagasi, oleks päikese ka eest ära lükanud,

## Mõtteid algavast aastast

Direktorina peakski vist hakkama töötajaid, eriti just lasterikaste perede naisi, lahti laskma pidevalt töö juurest ärajooksmise pärast. Kuid kui oled korra ise proovinud seista leiva või piimasabas, siis pigistad suu kinni ja sunnid mõistust mitte mõtlema töödistsipliinile. Korda saab nõuda korralikus ühiskonnas, siis, kui igal pool valitseb kord. Üleüldises kaoses valitseb anarhia.

Peamiseks mureks muuseumitöös on ikka ehitustööd ja laevade remont. Mõõdnud aastal anti meile selleks 520 000 rubla, tänavu üks miljon. Kasv kahekordne, kuid mis rõõmu sest, kui tööhinded on kasvanud oma kümme korda. Seega tuleb välja nii, et oleme saanud hoopis viis korda vähem kui

mullu. Ja sama on muude tööde ja tegemiste osas, kus raha vaja. Kui palju tuleb hakata maksma kütte, elektri ja kõige muu vajaliku eest, ei tea keegi.

Suure igatsusega ootame, et sel aastal lõpeks fondihoonne remont, saaksime lõpuks oma muuseumivarad paigutada nõuetekohasesse hoidlasse. Tööd nende paigutamisega tuleb ohtrasti, aga seni pole teada, kust saada vajalikke kappe ja riieleid.

Üks suuremaid ja jätkuva- maid töid on sel aastal muuseumi ekspositsiooni uuendamise. Seni nõuti meil, et vähemalt 40% ekspositsioonist pidi kajastama "õitsva sotsialismi perioodi". Nüüd tahame siiski süüvida minevikku ja näidata rohkem ka neid perioode Eesti meresõit-

du ajaloo, mis seni olid keelatud.

Tahame jätkata ka oma mereajaloo tutvustamist väljaspool Eestit. Praegu ringleb üks näitus Soomes. Edasi peaks see minema Rootsi ja seejärel Taani. Kas sellest aga asja saab, sõltub väliskomandeeringute võimalusest. Rubla eest enam kuhugi sõita ei saa, valuutat meil aga pole. Karta on, et üle piiri me varsti enam ei pääse.

Muuseumi edukas käekäik ja Eesti mereasjanduse tutvustamine sõltub suurel määral ka sellest, kui võrd tunnevad selle vastu huvi mereasjanduslikud asutused, organisatsioonid ja ettevõtted. Eelnenud viiekümne aasta jooksul on kadunud see saavutatud ühtsus ja asendunud ametkondliku kil-

lustatusega. Eks muidugi iga asutus teeb oma tööd ja viib ellu oma huve. Kuid on olemas terve rida probleeme, mida tuleks lahendada ühiselt. Eeskätt puudutab see mereajaloomaterjalide säilitamist ja propageerimist, seega meie tööd. Tahaksin, et selle vastu tunneksid huvi kõik mereasjanduslikud asutused, organisatsioonid ja ettevõtted. Meie väikeses riigis peaksid nad kõik töötama käsikäes, ühise eesmärgi nimel — eesti rahva tihedamaks sidumiseks mereasjandusega. Peame taas pöörama oma näo mere poole, millest meid pool sajandit on eraldanud okastraat. Muuseumi osa selles töös näen selles, et ta kui neutraalne osake peaks ühendama kõiki neid eri vaadetega ja erimeel-

seid asutusi, organisatsioone ja ettevõtteid. Meil eksisteerib sel alal kahjuks veel ka erikeelsus: suur osa mereasjanduse alal töötajast ei valda eesti keelt ja on seega ära lõigatud ka eesti merekultuurist. Vabas Eestis peab kõlama eesti keel ka merel.

Saabu aasta on raske ja katsumusrohke, täis tõsist tööd. Samal ajal aga huvitav ja sündmusterohke ajaloo jäädvustajale.

Loodan, et selle aasta töö tulemusena saame oma sihte tuleval aastal seada juba palju kindlamalt ja plaanipärasemalt kui tänavu, niihästi meie väikese riigi kui ka meie muuseumi elus.

Ants Pärna

# Meie teeme ajalehte — saimegi valmis

Selle asemel, et kokku leppida tavapärase uusaastaintervjuu asjus, tuli vana aasta viimastel tööpäevadel kokku leppida veoauto asjus, bensiinivaesel ajal pealegi, et vedada trükikoja lattu meie ajalehe paberirullid. Pühi mürgitas mure, kas auto tuleb, kas paber on ikka seal, kus ta peab olema, kas laaditakse õigel ajal ja mis see kõik maksab.



## Operatsioon "Paber"

väärrib aga omaette kirjeldust.

On Tallinnas keldreid ja kortereid, mida asutuseks küll ei peaks — ei ole neil niisugust silti ega väljanägemist. On Tallinnas hulk noori mehi, kes teavad, kuidas saada midagi, mis teistel hädatarvilik. Ja noormehed leiavad keldri, toovad sinna kirjutuslauda ja tooli. Panevad raha kokku ja ostavad telefaksi — see on juba aktsiaselts. Nimetavad end börsiks ja telefaks toob vahendusprotsendi näol igas ajaühikus kindla summa. "Milleks

silt? Meie kliendid leiavad meid niigi üles." Leidsime meegi — oli hädasti tarvis. Kolm päeva telefonitööd ja: "Teie tellimus on täidetud". Kolme nulliga summa, et saada nende aadress, kellel on paber.

Korter kesklinnas heas majas, number ja uksekell. Ukse taga noormehed ja telefaks — aktsiaselts. Ja neil on paber, mis tõendab, et nad on meie vajaliku ajalehepaberi koguse omanikud. "Saime selle bartertehinguga, aga me ise ei trüki midagi." Nelja nulliga summa tuleb pankale üle kanda ja nii saame osta paberi, mis paikneb seal, kus ta pidi olema — puidu ja paberi hulgi baasis.

Mõlemad aktsiaseltsid muretsevad nii väga, et nad oma raha kindlasti ja võimalikult ruttu kätte saaksid, ent kaup ise ei paistnud neid kuigivõrd huvitavat. See viis mõttele, et tegu võib olla sulipundiga nii ühel kui teisel pool. Ja kui siis uue aasta esimesel tööpäeval kokkulepitud ajal korteriuks kellahelina peale ei avanenud, võis hakata meenutama, mida on Venemaa kohtute kohta lugeda olnud. Kulus kõigest pool tundi, ja ennäe — noormehed siiski tulid. Veel pool tundi, ja veoauto tuligi. Kolm korda pool tundi siin ja seal hulgi baasi ametnike uste taga ja saimegi oma paberirulle lausa käega katsuda. Autole, trükikotta ja autolt maha.

Meie mure on nüüd hulgakas ajaks murtud, ühtlasi on kaks korda neli eesti keelt mitteoskavat noort meest tööd ja leiba saanud. Meie oleme aga tänulikud, et asju saab ajada küllalt kiiresti ja hariliku ostu-müügi tehingu abil. Varimajandus on pöran-da alt välja tulnud ning enam

pole vaja aega raisata, et välja uurida, missugust konjakti marki keegi laohoidjaist eelistab või kust leida tarviliku ametniku onupoega.

## Operatsioon "Raha"

Et meie ajaleht ilmuda saaks, oli vaja tagada raha niihästi paberi ostmiseks, trükkimiseks ja muuks tarvilikuks, kui ka palkadeks. Praeguses ebamäärasuses on eelarve tegemine raske valit-suselgi, meil niisamuti.

19. detsembril kutsusime kokku oma sponsorettevõtete esindajad, et nendega lepingutingimuste üle läbi rääkida. Meeldiv oli kogeda toetust ja meie vajaduste mõistmist. Operatsioonis "Raha" kohtusime hoopis teist tüüpi äri-meestega kui eelkirjeldatud — tegu on oma ja teiste aega hindavate ning sõnapidavate juhtidega. Soovime edu neile ja nende juhitavale firmadele! Ja täname Eesti Mere-meeste Liidu vanemat, kellele ajalehetootetus üksnes tööd lisab.

Ajalehe ilmumise tagavad (tähestiku, mitte summa suuruse järjekorras):

- \* Eesti Mereagentuur
- \* Eesti Merelaevandus
- \* Eesti Riiklik Veeteede Amet
- \* "Estline-Eesti"
- \* Kommertskeskus "Inreko"
- \* Tallinna Sadam
- \* Tallinna Uussadam
- \* "Tallink"

ning muidugi ajalehe tellijad ja ostjad.

Toimetus

Volikogu liiget

VÄINO KUKKE

(6. IV 1932—8. I 1992)

mälestab

Eesti Meremeeste Liit



Hetk kohtumiselt sponsoritega: vasakul on toimetus, paremal meremeesteliit, keskel aga vahekohtunikuna merchariduskeskuse rektor, kelle kabinetis koosolek toimus.

Dmitri Prantsu foto

## Austatud merendushuviline!

Kui soovite tellida 1992. aastaks ajalehte

"Meremees",

saatke rahakaart 30 rublaga aadressil:

200 001 Tallinn, Pikk 70

Eesti Meremeeste Liit

ning märkige rahakaardi lõigendile

oma täpne aadress.

Eesti Meremeeste Liidu

üldkogu koosolek on

25. jaanuaril kell 12

Mereklubis, Tallinn, Uus-Sadama 14

## Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 20. jaanuaril:

"IVAN BABUŠKIN" — teel Guineast Iirimaale  
 "ALEKSANDER ABERG" — teel Tallinnast Three Riversisse  
 "PAUL KERES" — Peterburis  
 "KRISTJAN PALUSALU" — Lõuna-Koreas  
 "VIKTOR KINGISSEPP" — Riias  
 "ALEKSANDER KOLMPERE" — Rostockis  
 "EMHAVEN" — teel Limassolist Perfiitti  
 "VILJANDI" — Annabas  
 "TALLINNHAVEN" — Las Palmases  
 "NARVAHAVEN" — teel Antwerpenist Beirutisse  
 "VAALHAVEN" — teel Mersinist Antwerpeni  
 "LENINSKAJA GWARDIJA" — Pointe-Noire'is  
 "KEILA" — remondis Riias  
 "ANDREI ANDREJEV" — Libreville'is  
 "MAKSIM LITVINOV" — Amsterdamis

"UNITRADER" — teel Motrilist Montreali  
 "LOKSA" — teel Tallinnast Roueni  
 "JOSSIF DUBROVINSKI" — remondis Tallinnas  
 "NIKOLAI ŠVERNIK" — Luandas  
 "JOHANNES LAURISTIN" — Freetownis  
 "JAAN ANVELT" — Tallinnas  
 "OLGA VARENTOVA" — teel Mangalore'ist Santanderi  
 "IVAN RUSSAKOV" — Jeddah's  
 "PAVEL DAUGE" — Lagoses  
 "MIHAIL KEDROV" — teel Jeddah'st Veneziasse  
 "VALKLA" — teel Rouenist Nouakchotti  
 "ALEKSANDR VINOKUROV" — Abidjanis  
 "VERA LEBEDEVA" — Bilbaos  
 "IYAN POKROVSKI" — Ceutas  
 "VILJANÕ" — remondis Tallinnas  
 "GRUMANT" — teel Tallinnast Dakari  
 "GULBENE" — teel Tallinnast Conakrysse  
 "KOHTLA" — Nantes's  
 "PAIDE" — teel Avilésist Tallinna

"POVENETS" — Kaliningradis  
 "RISTNA" — teel Las Palmasesest Århusi  
 "HELTERMAA" — Ijitsšovskis  
 "SEGEŽA" — teel Bejaiast Ceutasse  
 "UNICARRIER" — Algiersis  
 "HUĐOŽNIK NESTEROV" — teel Rotterdamist Tallinna  
 "IVAN RABTŠINSKI" — teel Rotterdamist Bremenisse  
 "MUHU" — Tallinnas  
 "HUĐOŽNIK PIMENOV" — teel Kotkast Tripolisest  
 "VILSANDI" — Rotterdamis  
 "KAPTEN KONGA" — teel Tallinnast Århusi  
 "KAPTEN VOOLENS" — teel Tallinnast Stockholmist  
 "MEHAANIK KRULL" — remondis Vlaardingenis  
 "JUNÕI PARTIZAN" — remondis Loksas  
 "KESSULAI" — Helsinkis  
 "VIIRELAI" — Tallinnas  
 "MANILAI" — Kings Lynnis  
 "SUURLAI" — Århusis  
 "HEINLAI" — teel Århusist Helsinkisse

"VIINISTU" — Ventspilsis  
 "FRITZIS GAILIS" — teel Ventspilsist Rotterdami  
 "GLEB SEDIN" — remondis Loksas  
 "VOOSI" — teel Tallinnast Rotterdami  
 "PAKRI" — teel Rotterdamist Tallinna  
 "AMBLA" — Ventspilsis  
 "ANDJALFELD" — teel Rotterdamist Tallinna  
 "AEGNA" — Peterburis  
 "KABONA" — Amsterdamis  
 "MOHNI" — Moerdijkis  
 "RAPLA" — teel Peterburist Bremenisse  
 "RAUGI" — teel Tallinnast Middlesbrough'sse  
 "TERIBERKA" — Rotterdamis  
 "VIRTU" — teel Rotterdamist Tallinna  
 "SUURUPI" — teel Rotterdamist Tallinna  
 "OSMUSSAAR" — Loksas  
 "OTEPÄÄ" — teel Ventspilsist Moerdijki  
 "TAHKUNA" — remondis Loksas  
 "LIVONIA" — Tallinnas

Väljaandja  
 Eesti  
 Meremeeste Liit

MEREMEES

Järgmine number ilmub veebruaris

Toimetuse aadress:  
 200 105 Tallinn,  
 Estonia pst. 10.

Valvetoimetaja on kohal teisipäeviti kell 15—17

Tallinna  
 Ajakirjandustrükikoda  
 Ofsettrükk  
 Tellimuse nr. 219  
 Trükiarv 1500

Toimetaja  
 MADLI VITISMANN