



MEREMEES

Ilmub (vaheaegadega)
alates 1950. aasta
21. juulist

Nr. 3 (918)

Teisipäev, 25. veebruar 1992

Hind 1,5 rubla

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ Register, register... lk. 2
- ☛ Suurel laeval on suurem inertis lk. 3
- ☛ TASS keedab kalasuppi lk. 4
- ☛ Estonia Teatri mereteedest lk. 5
- ☛ Admiral Johan Pitka—120 lk. 6
- ☛ Töötoajutt IV lk. 7
- ☛ Nemad teevad ajalehte II lk. 7

Admiral

Johan

Pitka

120



Tahad sõita, maksa!

"Nord Estoniaga" sõitmine ei ole varsti vist enam igapäevane jõukohane. "Estline-Eesti" asedirektor **HELDUR VAHER:**

Meie laeva piletihind tõuseb iga kahe nädala tagant. Nii maksab tekipilet märtsi esimesel poolel 1675, reedelaupäeval 2100 rubla, märtsi teisel poolel aga vastavalt 2010 ja 2520 rubla. Lisatasu kajutikoha eest on märtsi algul 675 ja lõpupeole 810 rubla, söögikord maksab vastavalt 250 ja 300 rubla. Aprilli lõpuks prognoosime tekipileti hinna tõusu 4600 rublani ja muude teenuste samaväärset kallinemist. Hinnaalandust teeme alla 12-aastaste lastele, nende tekipilet ja söök on 50% odavam; alla 6-aastased lapsed

sõidavad ja söövad tasuta. Hinnasoodustused on ka pensionäridele, üliõpilastele ja gruppidele (alates 10 inimesest). Rublade eest müüakse pileteid selle hetkeni, mil kuulutatakse välja rahareform.

Korraldame endiselt ühepäevaseid Stockholmi-sõite, mille valuutaosa on püsiv — 445 SEK, rublaosa tõuseb ühes piletihinna tõusuga iga kahe nädala tagant. Meil on võimalus firmade soovil laeval konverentse korraldada: kõige suuremasse saali mahub sadakond inimest, aga on ka väiksemaid saale — 200 inimesele. Sel juhul peab firmal muidugi valuuta olema.

Madli Vitismann

Lähemalt lk. 6

"Estline'i" reisirijate juurdekasv

Juunis kaks aastat tagasi avati Tallinna ja Stockholmi vaheline parvlaevaliiklus. Kogu möödunud aasta jooksul sõitis "Estline'i" parvlaevaga "Nord Estonia" 188 673 reisirijat. Neist 121 881 sõitis teisel poolaastal. See tähendab 41% juurdekasvu võrreldes 1990. aasta teise poolaastaga. 30% reisirijaid tuleb Eestist. "Dagens Nyheter", 4. jaanuar 1992

Telefoni- jutt



Tallinna Sadama peadirektor **PEETER PALU**, nüüd on vast Teie kord sadama olevikust ja tulevikust rääkida.

On küll, aga praegu ei ole aega. Nii palju siiski, et meil oli just külas Läänemere Sadamate Assotsiatsiooni juhatus. Põhiteemaks oli Läänemere sadamate esimese assamblee korraldamine 26.—27. märtsil Tallinnas. Praegu kuulub Läänemere Sadamate Assotsiatsiooni 27 sadamat ja 2 sadamaorganisatsiooni (väiksemate sadamate ühendust). Võib arvata, et märtsi lõpul tahavad Tallinna tulla esindajad neistki sadamaist, mis pole veel assotsiatsiooni liikmed, ning et pärast assambleed liikmeskond suureneb. Nüüd olid kohal näiteks Kopenhavni Sadamate peadirektor Erik Schäffer ja Rostocki Sadama direktor Peter Weise.

Nii et siis on õige aeg sadamate vastu suuremat huvi tunda?

Jah, palun.

Ilclistas Madli Vitismann

Aitäh kaptenitele

Kus häda kõige suurem, seal pole abi alati sugugi kõige lähem. Kui silmanägemist pole antud, on see iseenesest halb asi. Ent kui jalgad ka ei taha enam liikuda, siis mõistab sellise saatusega inimese olukorda ilmselt vaid teine sama saatusega inimene. Pime ratas- toolis tänavale vaevalt enam läheb. Ja bensini- puudusel ei saa ka tuttav alati aidata. Ülle Laanemets sai invaühingu kaudu mõne aasta eest sõiduauto. Head inimesed aitasid vajadusel kaugemale sõidu ette võtta. Aastad mõjuvad aga sõidukilegi — tarvis on varuosi. Isegi sellega sai invaliid hakkama seni, kuni tagavaraosi rublade eest võis hankida. Valuuta peale aga rahakott enam ei hakanud. Esialgu ei tihanud Ülle Laanemets kusagilt

abi paluda. Enne jõule kuulis ta raadio vahendusel tihtilugu, kuidas Eesti mitmed organisatsioonid ja fondid on hädalisi toetanud. Proovis temagi lõpuks nendega ühendust võtta, ent küllap leiti, et tema olukord pole veel küllalt sant — oma abi ei lubanud neist keegi. Ühes saates kuulis ta **Kaptenite Klubist**. Leidis ka saatetegiija telefoni teel üles, kes edasi juhatas. **Tarmo Kõuts** oli see mees, kes hädalise muret ei unustanud, vaid klubiliikmeile edasi rääkis. President **Igor Gnezdilov** ja teisedki ei pidanud abi paljaks. Sõiduk on nüüd korras ja Ülle Laanemets palus kaptenitele tuhat tänu edasi öelda.

Aili Sandre



EESTI VABARIIK

EESTI VEETEDE AMET

EESTI LAEVAREGISTER

Eesti Vabariigi Valitsuse 29. novembri 1991. a. määrusega nr. 249 kinnitati EESTI VABARIIGI LAEVAREGISTRI põhimäärus. Juba mõnda aega käib Eesti laevade kandmine sellesse uude (äraunustadapüütud vanasse) registrisse. Mis tegelikult toimub, selle kohta sai teavet nõutud HEINO JAAKULA'lt Veeteede Ametis.

Alustasime nagu ikka ajaloost.

Alustasime tööd juba möödunud aasta talvel ja võtsime eeskujuks Rootsi, Soome ja Norra vastavad põhimäärused. Esialgse projekti sai umbes 30 paragrahvi. Tõlkisime selle siis inglise keelde ja saatsime Rootsi, Taani ja Soome kommentaarideks. Seal saime mõne aja pärast kasulikke nõuandeid. Leidsime, et üsna hästi kõlbab kasutada 1937. aasta Eesti laevade registreerimise seadus, mille eelajalises töös ka põhiliselt aluseks võtsime. Muudugi võtsime arvesse laevade registreerimisel kehtivaid kaasaegseid põhimõtteid ja ÜRO vastava konventsiooni sätteid.

Samal ajal alustati ettevalmistustööd laevade registri koostamiseks ka Lätis. Lätlased tutvusid meie esialgse projektiga ja see neid ilmselt rahuldab. Nii ongi nende registris nüüd ca 30 paragrahvi. Oma põhimääruse võtsid lätlased vastu 13. septembril 1991. Lätis tegelevad sellega kaks sadamakapteni teenistust — Riia ja Ventspilsis omaid.

Meie põhimäärus koosneb 83 paragrahvist. Miks me kasutasime nii palju 1937. a. seadust? Aga sellepärast, et suure osas vastab see tänapäeva nõuetele. Soomlased näiteks kasutavad siiani 1927. aasta põhimäärust ja häda pole midagi. Me võtsime sisse hüpoteegi mõiste, s.t. laenu võtmine laeva pantimise teel, mis on kogu maailmas laadalt kasutusel ja oli meilgi kasutusel enne 1940. aastat, NSV Liidus aga seda ei saanud olla. Kui me selle nüüd meelest ei võtnud, oli järelejäetud, sest Eesti Vabariigi hüpoteek veel ei kehti. Kuid seda on kindlasti vaja, ja mitte ainult laevade kohta.

Eesti iseseisvumisega läks meilgi kiireks. Töötasime oma projekti natuke ümber ja esitasime teksti valitsusele septembris. Samal kuul oli

selle arutamine ka ette nähtud, kuid jäi algul päevakorrast välja, sest mõned laevaomanike ringkonnad olid häiritud just hüpoteegi mõiste puudumisest. Peale järjekordset ümbertöötamist ja ministritega kooskõlastamist jäi see lõpuks sisse, kuigi praegu seda praktiliselt kasutada ei saa, sest puudub vastav õiguslik tagapõhi.

Nüüd on Eesti Laevaregistri Põhimäärus meie tegutsemise aluseks.

Registri põhimäärusega liitub veel teistlaadne küsimuste ring — nimelt rahvusvahelised konventsioonid. Sellest üksi on vähe, et me laevad oma registrisse kanname. On vaja mitme rahvusvahelise organisatsiooni poolt ettenähtud pabereid, mis tunnistavad, et laev vastab rahvusvaheliste konventsioonide nõuetele. Meil andis neid tunnistusi välja tehnilise järelevalve inspeksioon. Eestis oli ja on ka praegu see organ NSVL Register (praegu seoses NSVL likvideerimisega on see ümbernimetatud, embleemile on jäänud vaid viisnurk). See register ja meie register ei ole üks ja sama. Meie ainult registreerime laevu, nemad tegelevad tehnilise järelevalvega ja kuuluvad maailmas tunnustatud klassifikatsioonühingute hulka. (Selliseid organisatsioone on maailmas terve rida, tunnustatud Lloyd's Register, Germanische Lloyd, Bureau Veritas, Det norske Veritas jt.) Ei Rootsis ega Soomes pole oma klassifikatsioonühinguid, nemadki kasutavad teiste teenuseid. Eestiski ei ole otstarbekohane vastava ühingu loomine, mis eeldab näiteks juba vastavate tehniliste nõuete väljatöötamist, teadusliku baasi olemasolu ja rahvusvahelist tunnustust.

Endise NL Registri (nüüd tulevat nimeks "Registri Morskogo sudohodstva") ilma nimega riiginime arvanõuetega arvel on kõik meie laevad ja omavad vastavat klassi. Mitte ainult liikurlaevad, vaid ka teisaldatavad objektid: praamid, ujuvadokid, ujukraanad jne. Kokku on ligi viissada objekti, mis tuleks nüüd Eesti laevaregistrisse kanda ja vastavad tunnistused välja anda. Et põhiliste rahvusvaheliste konventsioonidega ühinevate ei ole võimalik maailmameredel sõita, valmistasime valitsuse tasemel ette vastavad dokumendid ja

esitasime möödunud aasta 16. detsembril Rahvusvahelisele Mereorganisatsioonile. Praegu on üleminekupeerioid, sest Eesti Vabariigile hakkavad need kehtima 16. märtsist. Välisministeeriumi kaudu pöördusime Liidu registri poole palvega, et nad võtaksid meie laevad oma järelevalve alla ja Eesti Vabariigi volitused annaksid neile konventsioonidega nõutud tunnistusi. Tulevikus saavad sellised volitused ka teised tunnustatud klassifikatsioonühingud. Esimesed kontaktid on juba loodud Lloyd's Register, Bureau Veritas ja Det norske Veritas esindajatega. Nad on väga huvitatud oma esinduste loomisest Eestis.

Jaanuari lõpuks oli ca 500-st registreerimisele kuuluvast ujuvahendist Eesti laevaregistrisse kantud esimesed 100. Esialgse tegelemise põhiliselt ookeanilaevastikuga, suurte laevadega. Väiksemate rannasõidulaevadega on veel aega.

Valitsuse määrusega on kindlaks määratud ka riigilõiv laevade registreerimise eest, see on 200 rubla pluss

Need, mille puuduvad klassifikatsioonipaberid, kantakse spetsiaalsesse Eesti Laevaregistrisse ja neile antakse ainult üks tunnistus — laevapilet. Laevaregistrisse põhimäärust kahjuks veel ei ole, kuid ilmselt võtab selle vastu Eesti Veeteede Amet.

• Mida peab laevaomanik laeva registreerimiseks esitama?

— Tuleb täita meie väljatöötatud avaldus ja laeva tehniliste andmete ankeet.

— Esitada koopia laeva mõõdukirjast ja klassifikatsioonitunnistusest.

— Esitada dokument, mis näitab, kuidas laev on omandatud ja millal omandatud.

— Laev tuleb arvelt maha võtta senises registreerimiskohas.

— Riigilõivu maksmise tõestamiseks peab olema koopia vastavast makse-dokumendist.

Suur probleem on laevadega, mis pole Tallinnas, näiteks kalalaevad, mis vahetavad ainult meeskondi ja ise ei tule niipeagi Tallinna. Laeva-omanikega oleme kokku leppinud, et valmistame siin dokumendid ette ja vahetusmeeskond viib need kohale, vanad tuuakse tagasi. Juriidiliselt see kõige õigem ei ole, aga elu nõuab.

Laevade registreerimine on juriidiline toiming, mis Rootsis näiteks toimub Stockholmi Raekohtu juures, kus sellega tegelevad juristid, kes meile ütlesid, et nad ise laevast midagi ei tea, laeva registreerimine on sama kui maja ostu vormistaminegi. Helsingis on selline büroo linnavalitsuse juures. Kuu aega oleme me siin registreerinud ja nüüd ka mehe leidnud, kel teadmisi nii laevast kui ka juurast — jurist Ants Läänesaar on määratud Eesti Laevaregistri büroo juhatajaks.

Tööd jätkub. Registreerimisele tulevad ka ligi 30 laeva, mille kodusadamaks ilmselt kirjutatakse Tartu — varem Venemaa Jõelaevanduse Registri järelevalve alla kuulunud alused tuleb samuti meil registreerida. Kui juba kodusadamast juttu tuli, siis tulevases trükitud Eesti laevade nimestikus (nagu neid trükiti 1940. a-ni), mille ka loodame ette valmistada, ei ole selles reas mitte ainult Tallinn, vaid ka Nasva, Lehtma, Pärnu, Haapsalu ja mõned teisedki meie sadamad.

Laevanimedega on oma hädad. Paljudel kipuvad need korduma. Näiteks "Tartu"-nimeline laev on Tartus ja on ka Tallinnas, on kaks "Kreutzwaldi", isegi kaks

"Suurt Tõllu" jne. Tegime laevaomanikele ettepaneku nime muutmiseks — mõned keelduvad otsustavalt. Siis otsustasime, et lahendame asja nii, et üks laev on näiteks "Eestirand" ja teine "Eestirand-1", kui just vana nime juurde kindlaks jätakse.

On võimalik ka välisriikide laevade ajutine registreerimine Eesti laevaregistris. Seda võib teha laeva prahtimisel ilma laevapereta. Selleks antakse välja ajutine liputunnistus tingimusel, et on peatatud laeva registreerimine eelmises laevaregistris. Nii saab "Corbiere" (Linda-I) kanda Eesti lippu rendiaja lõpuni. Rentnik aga peab olema Eesti ettevõtte või siis ühisettevõtte, kus vähemalt 50% Eesti kapitali.

Vastavalt põhimäärusele registreerime ka näiteks ehitamisel ja ümberehitamisel olevaid laevu. Isegi nime võib laevale reserveerida, kui on tahtmine laeva ehitama hakata. Tuleb tulla siia ja esitada avaldus nime "kinnipaneukuks". Riigilõivu peab maksma 50 rubla ja viie aasta jooksul seda nime keegi teine kasutada ei tohi. Kui aga laev selle aja jooksul valmis ei saa, kaob õigus sellele nimele.

Oleme tänulikud Riigitrükkijale, kes trükkis meile kiiresti ja korralikult raamatud laevade registreerimiseks. Praegu täidame kaht raamatut korraga — ühte saab kalalaevastik, teise kaubalaevastik, et oleks kergem orienteeruda.

• Milline on olnud laevaomanike aktiivsus laevade registreerimisel?

Seni on käidud päris elavalt. "Eesti Merelaevandus" oli jaanuari teiseks pooleks ca 55%, "Ookeanil" isegi üle 60% laevadest registreeritud. Kui alguses oli segadusi paberite täitmisel, siis sest ajast, kui dokumentide vormistamisega hakkasid tegelema kapten Silvere "Ookeanil" ja kapten Välbe Merelaevanduses, on töö sujunud küllaltki hästi. Väiksematele laevaomanikele (end. kalurikolhoosid jt.) oleme soovitanud veidi oodata, nemad võiksid tulema hakata veebruaris-märtsis. Seni kehtib nende laevadele valitsuse septembrikuu määrus tõsta Eesti riigilõpud, ilma et paberid vormistatud oleksid.

Töö, mis tehakse, loob alust meie laevandusele. Aga nii suures ruumikitsikuses töötamist pole hulgal ajal kohanud. Ei kujuta ette, kuhu pannakse hoolega iga laeva (ikkagi ca 500!) kohta koostatud toimikud, kui mõnel töötajal isegi töölauda ja iste kohta pole.

Töö tahab tegemist ja seda tehakse. 23. jaanuari hommikul, kui juttu ajasime, jõudsid oma laevapaberid kätte saada "Aal" ja "Paide". Terve tööpäev oli alles ees.

Meie ajalehenumbri ilmumise ajaks on kaubalaevastiku raamatusse kirja pandud sadakond ja kalalaevastiku omasse umbes 70 laeva.

Eesti Veeteede Ametis käis
Reet Naber

Dmitri Prantsu foto

UTOLAUTALLA
LLINNAAN



Heino Jaakula

15 kopikat iga brutoregistratori kohta. (Lätlastel on lisaks registreerimismaksule ka aastamaks, mida meil ei ole.)

• Millised paberid Eesti laevaregistrisse kandmisel laevadele välja antakse?

Igale laevale antakse välja kaks põhitunnistust: laeva liputunnistus, mis lubab tal sõita Eesti Vabariigi lipu all, kasutada kõiki Eesti laevadele antud õigusi ja soodustusi, ja laeva omandiõiguse tunnistus, mis näitab, kes on laeva omanik.

Iga laev kantakse suurde Eesti Laevaregistri raamatusse, mis formaadilt ja sisult sarnaneb Eesti Vabariigis varem kehtinud raamatuga. Sinna kantakse laeva andmed, laeva omanik(ud); on ka osa, kuhu saaks sisse kanda hüpoteegivõlad. Mitte kõik laevad ei kuulu Eesti Laevaregistrisse kandmisele.

Suurel laeval on suurem inertis

Fakt ja kommentaar

Mõista, mõista, mis see on?

Täidetakse loetavalt. Täie lausega. Päevapildi koht.

A n k e e t
Küsimused

1. Perekonna-, ees- ja isanimi
2. Kui olete vahetanud perekonna-, ees- või isanime, siis millal, kus ja millisel põhjusel
3. Sünniaasta, -kuu ja päev. Sünnikoht
4. Rahvus
5. Parteilisus
6. Haridus, millise eriala omandasite. Mis õppeasutuse ja mis aastal lõpetasite
7. Milliseid võõrkeeli ja NSVL rahvuste keeli valdate, millisel määral

8. Kas teid on kohtu poolt karistatud (millal ja mille eest)

9. Kas olete viibinud välismaal (millal ja mis eesmärgil)

10. Kas omate sugulasi välismaal, kus, mis ajast (perekonna-, ees- ja isanimi)

11. Teie sugulased (naine, mees) lapsed, isa, ema, õed, vennad. Abielus naistel on vajalik kirjutada sulgudes neiu põlvnenimi.

Sugulusaste. Perekonna-, ees- ja isanimi. Sünniaasta ning sünnikoht. Amet ja töökoht. Elukoht

12. Teenistuskohad tööalase tegevuse algusest peale kaasa arvatud õppimine kõrgemates ja keskeri-õppeasutustes, sõjaväeteenistus.

13. Kodune aadress:

Kuhu on sissekirjutatud:

Seda kenas saare keeles koostatud paberit nõutakse tänavugi neilt, kes soovivad saada dokumenti, mille kaanel on kiri "СССР. СССР. Паспорт моряка". Sees on perekonna- ja eesnimi, sünniaeg ja sünnikoht. Lisaks andmed, mis saadakse nähtavasti vaatluse teel, sest ankeedis neid ei küsita. Pikkus, silmade ja juuste värv. Mida aga tehakse muude ankeedis nõutud andmetega: arvukate sugulaste isanimedega, parteilisuse, rahvuse ja muuga, kui KGB-d enam ei oleval? Kas a/s "Eesti Merelaevandus" kaadriosakond tarvitab need ise ära või annab kellelegi teisele?

Fakt ja kommentaar

Tõrvatilgast

Toimetusele edastati a/s "Eesti Merelaevandus" peadirektori käskkirja "O provedenii kursov rukovodjaštšego sostava A/O EMP", milles teatatakse, et korraldatakse kursus eesmärgiga täiendada laevanduse juhtkonna teadmisi majandusreformi küsimust, mis lubaks juhtkonnal oma tegevuses täielikult integreeruda Eesti majandusse.

Kolm teemat: "Majandusreform Eestis", "Keskkond" ja "Kultuur kui usk(?)" lubavad huvitavaid loenguid. Väärte idee, ammugi oleks aeg, ainult et... Inimestele, kes kogu päeva suhtlevad emakeeles, ei pruugi pähe tulla, et teisedki seda tahaksid. Ja nii tekib kolm küsimust mitte meepoti enda kohta, vaid tõrvatilga kohta selles.

Esiteks: venekeelse tehnilise haridusega eesti meremeestele, kelle kogu tööalane suhtlus on valdavalt venekeeline, on eriti vajalik eestikeelne enesetäiendus. Miks seda neile ei võimaldata, miks ei tehtud üht rühma kolmest neile, kelle emakeel on eesti keel?

Teise küsimuse tekitab kultuuriteema: tundub, et ametiisikuid ametite järgi rühmadesse jagades ei ole jagaja mõelnud, et näiteks Eesti kultuuri minevikku ja olevikku tuleb käsitleda vastavalt kuulajaskonna eelteadmistele. Kui ühes rühmas on Tartu Ülikooli lõpetanud eestlased ja tehnikaharidusega muulased, kumba siis õieti tahetakse õpetada? Ja kuidas ühe kümme aastat ja teise kümme põlve siinmail

elamist pakutavat vastu lubab võtta? (Kavas on ka 20 tundi "Znakomstvo s deistvujuštšei kulturoi".)

Kolmas küsimus tuleneb kahest eelnevast: kas ükskord ei saada aru, et eesti haritlast solvab, kui — seatakse kahtluse all tema pädevus oma kultuuris

— pakutakse talle vene keeles arutleda eesti kultuuri tuleviku üle Eestis

— pakutakse kuulata eestlas(t)est lektori(te) venekeelseid loenguid?

Ja eriti halb on, kui see enam ei solva, sest ollakse aastatepikku harjunud.

Nii palju tõrvatilgast. Meepotis, nagu öeldud.

A sedirektori kommentaarid

Paberist fakte ja toimetuse kommentaare kommenteerib ENN ROO

Kui meil ei ole mingeid andmeid meremehe kohta, ei saa me kellelegi teatada, kui temaga midagi juhtub. Laevaomanik peab teadma, kellega tema meremees on seotud, seetõttu peavad abikaasa ja lapsed ning ema-isa tingimata ankeedis olema.

Leian, et peaksime teadma, kas inimene kuulub näiteks ERSP-sse või KPSS-i. Miks laevaomanik ei peaks teadma oma inimeste poliitilist mõttelaadi, on see siis demokraatiavastane? Kui inimesel on mingid veendumused, püüab ta neid ju ellu viia.

Isanimi. No mis sellest häbeneda?

Välismaa sugulasi vast ei pea küsima, nüüd on ju ümberringi välismaa.

Välismaal viibimine — seda on vaja teada, et inimest õigesti ette valmistada, kui ta pole varem välismaal käinud.

Võõrkeeleoskust on vaja teada, haridust samuti.

Teenistuskäik annab siiski inimesest pildi: kui on ikka kümnes kohas töötanud, ju ta siis jooksik on. Vanasti oli meremehel "Seamans-book", kus oli kogu teenistuskäik laevade kaupa koos hinnanguga tööle.

Kõik need andmed peame endale, edasi me neid kellelegi ei anna. Meil on oma kolmeliikmeline komisjon, kes otsustab passi väljaandmise. Toosin niisuguse näite: teeb härra N. Tartus (kommerts)panga tühjaks, tuleb merelaevandusesse ja ütleb: oi, teate, ma olen eluaeg tahtnud merd sõita. Anna me talle passi ja ta lähebki oma dollaritega minema. Ja ajakirjandus tõstab esimesena lärmi: "Eesti Merelaevandus" mahitab kurjategijaid. Praegu ei olegi kohta, kust järele pärida, kas härra N. on korralik inimene. Kui Eesti oleks "Interpoli" liige, siis polekski sellest midagi — küll ta seal kuskil mere taga kinni nabitakse. Ma peaksin saama helistada kuhugi, ütleme, politseiprefektuuri, ja küsida, kas neil on härra N. vastu pretensioone. Ei ole, tänan, ja annamegi passi. Mingi kontroll peaks olema — praegu oleme selle inimese allkirja võimuses, kes on ankeedi täitnud. Ka välismaal ollakse huvitatud töölevõetava inimese varasemast tegevusest.

Leian, et iga inimese isiklik asi on end täiendada ja teha seda vabal ajal. See on laevanduse-poolne vastutulek, kui võimaldatakse enesetäiendust töö ajal. Aga me ei saa kõiki eestlasi ühte rühma kokku koguda, siis oleks laevandus ühel päeval nädalas juhtideta — kes siis nende eest kiired asjad otsustab. Õpperühmad ongi niiviisi komplekteeritud selleks, et laevanduse tööd vähem häirida. See siin firmat veel pankrotti ei vii, meil on hullemaidki probleeme. Aga me õpime pidevalt, eriti praegusel ajal. Lihtsam oleks olnud näidata, milles viga, aga mitte asja nii teravaks ajada.

Kas Te ei kardate, et niisugused nn. pisiasjad summeeruvad pikapeale kibestumiseks või lootusetuseks?

Võtab aega, ei saa ju kõike otsekohe. Lihtsam on kõrvalt vaadata ja iga asi suureks puhuda.

Kas Te arvate, et sellest ei peaks praegu rääkima?

Rääkima peab, aga... Kui paljude inimeste probleem see on?

Kui palju on üldse "Eesti Merelaevanduses" eestlasi?

Hiljaaegu helistas mulle üks varasem kaadriülem, soovis



A/s "Eesti Merelaevandus" kaadri- ja tehnikadirektor enn Roo.

Dmitri Prantsu foto

õnne ning soovitas eestlaste protsenti tõsta. Pidin talle meelde tuletama, et kunagi, kui eestlaste osakaal laevastikus suurem oli, olid nad tolaeagseks vastavalt suuremas rannasõidulaevastikus, mitte kaugsõidus.

Praegu avaldavad soovi tagasi tulla need, kes on omal ajal mitmesugustel põhjustel lahkunud, näiteks ei saanud läbi kapteni esimese abiga või oli neil väikesi pahandusi tollivõimudega. Ei saa ju kuu ajaga ümber teha kõike, mida on 1944. aastast peale teisiti tehtud. Ma saan aru, et kiirustatakse, tahetakse kõike korraga, aga läheb aega.

Näib, et eesti meremees on harjunud käima, pea õlgade vahel, et vähem silma paista. Kas nüüd siis pole veel kätte jõudnud aeg selga sirgu ajada?

Mitte ainult eesti meremees pole küürus käinud, kõik meremehed, kogu süsteem on seda soodustanud. On muidugi neidki, kes on muganenud. Väga palju onenes näiteks kaadriülemast ja konkreetsest kaadriinspektoriga — millisesse laeva lähed, mismoodi, ja kas üldse lähed.

Kas Teil kui uuel mehel selles ametis on võimalust ja tahtmist olukorda muuta?

Kui ma selle koorma selga võtsin, eks pean vedama. Ettepaneku üle järele mõeldes võtsin ju kaasa oma mõtted, kuidas asja edasi viia.

Peadirektor

"Eesti Merelaevanduse" peadirektor TOIVO NINNAS:

Ankeet on vananenud, parteilisust ja välismaa sugulasi me muidugi ei vaja. Aga anname ju välja veel N. Liidu meremehepassi.

Kursuse õpperühmad on komplekteeritud eriala, mitte emakeele alusel.

Juhatuslik me kommentaar

Aktsiaseltsi "Eesti Merelaevandus" juhatuse liige IVI PROOS:

Meie jaoks, kes me Eesti Majandusjuhtide Instituudis kursuse programmi koostasime, sai ajendiks kokkupuude mõne laevandustöötajaga, kelle arusaamine Eesti majandusreformist jättis paremat soovida. Rühmad komplekteeriti silmas pidades, et ühte rühma satuksid ökonoomika-, teise tehnika- ja kolmandasse muude alade töötajad. Mis puutub kultuuriteemasse, siis leian, et see ei peaks eestlastele kohustuslik olema, sest on kavandatud eeskätt "Eesti Merelaevanduse" vene-

keelsele töötajale.

Ei maksa seda liiga traagiliselt võtta, tuleb püüda tolerantsem olla. Minu arvates oleks selles firmas õige taktika püüda venekeelseid töötajaid motiveerida eesti keelt õppima ja eesti keeles suhtlema, sest venekeelsete töötajate hulk ületab kriitilise piiri. "Eesti Merelaevandus" peab ise leidma need vormid, mis aitaksid keeleõpet lahendada, kas stimuleerides või kuidagi teisiti. Aga et silma või kõrva riivavale tähelepanu juhitakse — sedagi on vaja.

Kommentaare kogus Madli Vitismann

TASS keedab kalasuppi.

Kas maitseb?

Eestist pärit laevad ei saa Lissaboni sadamast lahkuda

Lissabon (TASS). "No money" (raha ei ole), ütles Eestist pärit kalalaeva "Ozaritši" noor naeratav mehaanik. Laev seisab tavalisest kauem Lissaboni sadama kai ääres. Meremees patsutab väljendusrikkalt püksitasku pihta ja poseerib, käes Eesti rahvuslipp, heal meelel Portugali televisiooneestele.

Ent nii selle traaleri kui teise Tallinnast pärit laeva ahtris, mis samuti ei saa Lissabonist lahkuda, lehvivad katkised sirbi ja vasaraga kangad. Just need on ikka veel sissepääsuks välissadamatesse.

Jutukas mehaanik on ainuke eestlane "Ozaritši" pardal: kõik ülejäänud meremehed on venelased. Mõlemalt laevalt pärit õnnetuskaaslased ei saa merele minna, sest neil pole millegagi kütuse eest maksta. Ning toituda tuleb neil enamjaolt kalast.

Kus on siis väljapääs? Portugallased, kes mitte esimest korda ei puutu kokku maksujõuetute laevameeskondadega endise NSV Liidu suveräänsetest riikidest, arvavad, et see leitakse. Kolmas Tallinnast pärit traaler peab kolleegid välja aitama: oma kalasaagi Portugali kaubandusfirmale maha müüma ja niivõisi kütuse ostuks krediiti saama. Selle riigi sadamates harjutakse pikkamööda selliste ebatavaliste tehingutega. Keegi aga nähtavasti kasutab meeletult meeskondade olukorda ja riisub Baltimaade kalasupi pealt päris head rasva...

Ajalehest "Estonija", 8. jaanuar 1992
toitkinud Mari Vamba

Jaanuari lõpu poole saabus Eesti Kalatööstuse Rendikoondisse "Ookean" Lissaboni laevaremondifirma administraator J. AMERICO N. LOPES, kellele juhtunu teisiti paistis:

"Portugali TV 7. jaanuari uudistesaadetes oli reportaaz Balti riikidest. Eesti raske olukorra illustreerimiseks kasutati ära laeva raske olukord — saates oli teatatud, et laevad seisavad kütuse puudusel ning polevat ka raha, mille eest seda osta. Seejärel ilmus ekraanile üks noormees, hiljem selgus, et ta on "Ozaritši" kolmas tüürimees. Tal oli käes Eesti lipp, nagu hiljem selgus, hoidis ta seda tagurpidi käes. Ta esitles end kui ainsat eestlast selles laevas ja teatas, et firmal "Eesti Kalatööstus" pole raha, pardal ei ole toiduaineid ja nad ei saa ka palka. Portugali televisioon kasutas seda avaldust näitamaks, kui halvast olukorrast on endise Liidu meremehed ja õigustamaks neid, kui nad tänaval müüvad kala, mitmesuguseid materjale ja tagavaraosi. Ühesõnaga, läbiv mõte oli, et meremehed ei müü seda kõike mitte rahasaamise eesmärgil, vaid selleks, et end elus hoida.

Minul on olnud "Eesti Kalatööstusega" juba mitu aastat head suhted, ja see päevauudistes näidatud reportaaz pani mu nõrdima. Seda saadet vaatab umbes kümme miljonit televaatajat, seda jälgib ka kogu meie riigis asuv diplomaatiline korpus. See oli valeinformatsioon. Ma võtsin Portugali televisiooniga ühendust ja nõudsin selle ümberlukkamist. Ise läksin "Ozaritši" pardale, et kõnelda tolle televisioonis esinenud meremehega. Palusin ka tema passi näha. Passist sain teada, et ta nimi on Igor K., sündinud Komimaal. Küsisin temalt, miks ta end eestlaseks nimetab ja Eestit laimab. Ta kehtas õlgu ega öelnud midagi selgituseks.

Hiljem oma kontoris andsin televisioonile intervjuu, milles ma rääkisin, et kõik meeskonnad saavad palka ning neil on toiduaineid, sest olen ise mõnikord tegelnud sellega, et kindlustada kapteneid sularahaga. Näitasin ka dokumente, mis tõestasid, et pardal on toiduaineid. Ma nimetasin firmad, kes varustavad laevu toiduainetega ning kutsusin ajakirjanikke tulema laevale, et veenduda toidu olemasolus. Ma lükkasin ümber väite, et laevad seisavad kütuse puudusel. Neli "Eesti Kalatööstuse" laeva olid eelmisel nädalal just püügile läinud.

14. jaanuaril tol samal kellaajal näidati minu intervjuud, kus ma kõik vajaliku välja ütlesin. Ent ajakirjanik kommenteeris seda nii, et moonutas minu mõtet. Küsisin ajakirjanikult, miks nad näitavad end eestlaseks nimetavat meest eelnevalt kontrollimata, mis rahvusest

ta tegelikult on ja ütlesin, et ettekujutus, mille nad löid, on Eesti meremeeste ja kogu Eesti riigi suhtes kuritegelik. Vastust mulle ei antud.

Kalatööstust müüakse selleks, et laevu töös hoida. Teatasin ka, et kõik, mis laeva pardal, kuulub "Eesti Kalatööstusele" ja varastades

se remonti, ostetakse kütust ja toitu, selle eest saadud raha jääb meie riiki.

Vastasin ajakirjanike küsimusele, kui palju maksab laeva seismine meie sadamas. Ütlesin, et olenevalt ajast 8—20 miljonit eskuudot. Saates esitati see fakt niimoodi, nagu mina isiklikult saaksin selle raha.

Kõigest sellest järeldasin, et Portugali TV teeb Eesti ja tema firma suhtes spetsiaalselt niisugust propagandat. Põhjust näen selles, et nimetatud Eesti firma lõi üleliidulise ministereeriumi süsteemist lahku ja ületldse Eesti löi Liidust lahku. Asi on selles, et Portugalis oli loodud agendifirma "Aminter", mis pidi teenindama kõiki Nõukogude laevu. See firma loodi NLKP ja Portugali Kompartei jõududega. "Aminter" oli üks kanaleist, mille kaudu NLKP suunas oma vahendeid Portugali Komparteele. Moskva lehtedes on olnud artikleid selle kohta, kellele ja mil moel seda raha vahendati. Teiste hulgas on seal nimetatud "Aminterit". Sel firmal olid teatud privileegid, ta töötas kaua aega üks ja oli mõjuvõimas. Tal olid Portugali Komparteeiga tihedad sidemed. Kui nüüd "Eesti Kalatööstus" keeldus selle firma teenetest, püütaksegi Eesti ettevõtet mustata. Ma arvan, et kogu selle TV-ekraanile jõudnud vale allikaks on nimetatud firma. See on minu arvamine, kuid otseseid tõendeid mul ei ole.

Mu advokaadid valmistavad praegu ette seda valet ümberlukkavat avaldust, mis trükatakse Portugali ajakirjades ja nädalalehtedes, samuti Inglismaal ilmuvas finantslehes ja Lloydsi lehes. Kui advokaatidel on kõik materjalid koos, siis me võibolla pöördume kohtusse, saavutamaks, et Portugali televisioon hüvitaks mulle tekitatud kahju.



J. Américo N. Lopes

Seesama ajakirjanike seltskond käis Venemaa saatkonnas, s.t. endises N. Liidu saatkonnas. Nad püüdsid sealt hankida Eesti vastu suunatud fakte, ent niipalju, kui mina tean, pidid sealt naasma tulemusi saavutamata. Saadik ütles, et kui neid huvitavad mingid küsimused, siis võtku ühendust Eesti Vabariigi valitsuse või Eesti firmadega.

tehakse oma firmale kahju. Kõige selle seletamisest hoolimata püüdis TV väita, et näe, vaesekesed on enda ülalpidamiseks sunnitud igasugu materjale jne. müütama. Ajakirjanikud haletsevad õnnetut meremeest, et see saab oma jutu eest nüüd karistada ka veel.

Portugal saab selle pealt ju kasu, kui Eesti laevad siin püüdmas käivad: siin tehak-

N. Liidu laevadega hakkasin tööle kaheksa aastat tagasi, ja umbes poolteist aastat tagasi tegin järelduse, et real põhjustel sujub koostöö "Eesti Kalatööstusega" kõige paremini. Siin on oma osa nii tasul kui üksteisemõistmisel. Põhimõtteliselt aga töötan erinevate riikide laevadega."

Miks selline seik TASS-i niivõõa huvitas? Pangem tähele, et 7. jaanuari õhtuse tele-saadete põhjal koostatud sõnumiga "Estonijat" hakati trükikima 8. jaanuari hilisõhtul... Tahtmatult meenub skeem, millest samuti on lugeda olnud: mingi riigi ajakirjanduses tekitati mingi sõnum, mille "korjasid üles" ning interpreteerisid õigesti ja põhjalikult nn. keskväljaanded, ning mida seejärel trükkisid ümber nn. kohalikud väljaanded, näiteks Eesti NSV ajalehed. Seekord on aga niihästi TASS kui ka (TASS-i abiga) "Estonija" Portugali ajakirjanike pealiskaudsuse ohvriks läinud. Ainus laeval olnud eestlane, tööpoolest mehaanik, Portugali TV-ga ei suhelnud, ja kindlasti oleks tal lipp õigetpidi käes olnud. Tüürimees, kes populaarse uudistesaadete miljoneis vaatajais kaastunnet pidi äratama, vääribki kaastunnet: sündinud Komi ANSV-s, põhikooli lõpetanud Usbeki NSV-s, merekooli Eesti NSV-s, sõjaväes teeninud...NSV-s. Nüüd on ta teist aastat oma esimesel töökojal, aga kus ta kodu on, kas ta seda ise teabki.

TASS-i teates on tunda kahjurõõmu. Raske oli "rahvuslipu" asemel kirjutada "riigilipp", raske oli märgata, et lippu hoidval meremehel oli see tagurpidi käes. Ja alltekst: "Näete, te ei saa meieta hakkama". Ilmselgelt on raske tunnistada, et tegu ei ole enam oma riigi provintsiga, kellele õiget käitumist õpetada, vaid teise riigiga, kelle suhtes tuleb korrektselt käituda.

Nüüd saab "Eesti Kalatööstus" helpida oma kauaaegse kaadripoliitika suppi. Aga terakese soola oleks sellele supile lisanud see, kui oleks selge, mis riigi kodanik nii palju ilma ja inimesi näinud noormees on. Siis saaks ta ehk isegi aru, kuhu kuulub. Pipratera abil muudaks säärast suppi hoopis maitsevaks see, kui nüüdsele Eesti Vabariigil oleks niihästi Lissabonis kui ka teistes suurtes sadamalinnades oma esindus, kes riigi huvide eest seisaks. Praegu võib tänada Eesti Kalatööstuse Rendikoondise "Ookean" koostööpartnerit hr. Lopet, kes nähtu saated videole võttis ja Eestisse kaasa tõi. Aga üks temal on omad huvid manges.

Muide, Eesti Vabariigil olid Euroopa sadamalinnades aukonsulid.

Hr. Lopet kuulunud ja kommenteerinud

Mari Vamba ja Madli Vitismann

Museumi kommentaar

Eesti Vabariigi esindajate hulgas välismaal on taaditsiooniliselt olnud arvukalt aukonsuleid, kes Eesti alamate huve on teatud määral kaitsnud. 1925. aastal oli EV Välisministeeriumi nimekirjades neid 22. 1939. aastaks oli nende arv suurenenud 149-le. Iseboomullik on, et esindajaid vajati just sadamalinnades, kus Eesti

laevad tihedamalt käisid, arvukalt oli neid näiteks Inglismaal.

Aukonsul oli 1939. a. ka Portugalis, Lissabonis. Samal ajal oli Hiinas konsulaadi asjaajajaks Aleksander Lõhmus Harbilinis. Muldu Eesti nimelega aukonsuleid naljalt ei kohta.

Reel Naber

Ministeeriumi kommentaar

Välisministeeriumi protokolliosakonna juhataja KALLE OTT:

Esimesed Eesti Vabariigi aukonsulid on ametisse nimetatud. Mitmeski riigis otsitakse aga sobivaid kandidaate. Muuhulgas oodatakse kandidaadi ka majanduslikku sõltumatust, et ta oleks võimeline mõneki kulud ise kandma.

Hellstas Madli Vitismann

Estonia Teatri mereteedest

"Georg Ots" oli palju aastaid eestlastele aken Euroopasse, Soome TV kõrval üks väheseid. Georg Otsa enda Euroopa kippuski piirduma Soomega, nii suletud oli tema aeg.

Estonia Teatri Euroopa on Soomest ammu kaugemale jõudnud, ei piirdu see ka ainult Põhjamaadega: "vallutusretki" on tehtud ju ka Prantsusmaale ja Saksamaale.

Nüüd, 1992. aasta jaanuari keskel oldi taas Stockholmis, kus 1985. aastal teater furoori tekitas. Ainult — nüüd mindi näitama kaht oma ja üht sugurahva soomlaste ooperit, Aulis Sallise "Ratsameest".

Meri on olnud eestlastele läbi aegade midagi ürgomast. Ometi on merigi palju aastakümneid meile tabu olnud — vaatamata sellele, et oleme laulnud vabast Läänemere. Nüüd on veete vist tõesti vaba.

Ei oska öelda, milline oli Konstantin Simonovi side merega, igatahes temanimeline laev kurserib Helsinki ja Peterburi vahet, kui ta just parasjagu näiteks Estonia Teatri ujuvaks koduks pole, nagu 1991. aasta veebruaris-märtsis või selle aasta jaanuaris. "Konstantin Simonov" olevat "Georg Otsa" kaksikvend, kuigi remontidega on see laev tugevasti muutunud. Igatahes oli üli-

konna käe alla tagasi minna.

Mida siis stockholmlastele näidati? Sedapuhku oli rõhk pandud eesti oma ooperile, näidati tugevaimat, mis meil välja panna on: Eduard Tubina "Barbara von Tisenhusen" ja "Reigi õpetaja". Sellega kustutati ka võlg Tubina (või Rootsi publiku?) ees. On ju need Stockholmis kirjutatud ooperid Eestimaa lavadel korduvalt olnud, "Barbara" isegi kolmel korral (kaks lavastust Estonia Teatris ja üks kord "Vanemuises"), kuid rootslased on "Barbara" seni näinud vaid estoonlaste esitatuna Göteborgis. Ei oska ennustada, kas nii oluliselt Rootsimaaga seotud teosed ka seal maal kord la-

vale jõuavad. Huvi nende vastu paistis igatahes olevat, nii publiku hulgas (mõlemad eesti ooperid läksid täissaalile) kui ka ajakirjanduses. Viimases oli lausa läbivaks teemaks see, miks neid oopereid alles nüüd, paar-kümmend aastat pärast nende loomist on võimalik näha.

Eduard Tubin ja meri?... Helilooja maine tee algas hoopis Peipsi järve kaldal, et jõuda üle Tartu (õppimine Tartu Kõrgemas Muusikakoolis, dirigenditöö "Vanemuise" teatris) teispoole Läänemerd. See "vabadusemeri" lahutas Tubinat kodumaast eri aegadel erinevalt: kord oli ta siinmail justkui soosingus, mida näitab ka "Barba-

ra von Tisenhuseni" kiire lauvajeldamine 1969. aastal, kohe pärast valmimist. Kord jälle oli ta tõeline persona non grata, kelle teoseid mängida ei tohtinud.

Mis puutub Tubina ooperitesse, siis "Reigi õpetaja" tegevus toimub teatavasti Hiiumaal, mererannas. Lavakujunduses (Ingrid Agur) on olulised kalavõrgud, mida kui põnevat visuaalset lahendust märkis ära ka rootsi kriitika. "Barbara von Tisenhusen" ja meri? Tõsi, selles ooperis on oluline komponent vesi. Lõpeb ju ooper sellega, et julmad vennad Tisenhuseniid uputavad oma armastuse seaduse järgi talitanud õe. Lage jääväli, millesse auk raivatakse ja kus lausa võidinaid tekitava ahastusega hääles kõlab Barbara sosin: "Vennad, vesi on külm!" Just Stockholmis mõjus see fraas Helvi Raamatu suust nagu ürglapelik allaheitmine.

Kui püüda neid külalisesinemisi objektiivselt kokku võtta, siis oli ikka uhke küll olla emotsioonidest kätetud kuningliku ooperi saalis, kus on 1600 kohta, ning kuulata publiku kaasaelamist. Estonia Teater on viimastel aastatel päris palju reisinud ja kodupublik on alati teada saanud kiitvatest hinnangutest. Arvan, et selle taga on tegijate kokkuvõtmisvõime ja veel midagi väga olulist. Teatris on praegu võimekaid soliste, kes hiigelkoormusele hästi vastu peavad. Nii olid kõigil neljal õhtul suurtes rollides laval Ivo Kuusk ja Teo Maiste, kolmel õhtul esinesid suurrollides Helvi Raamat ja Marika Eensalu.

Au ja kiitust jagati nii orkestrile (dirigendid Peeter Lilje, Vello Pähn, Hannu Bister), koorile (koormeistrid Anne Dorbek ja Jüri Rent), solistidest rääkimata.

Ehk on tänapäeval hoopis meresõit ajavõit? Igatahes päris mugav tundub see küll olevat, eriti sellisele suurele kollektiivile nagu ooperiteater.

Mare Põldmäe
Enar Merkel Rydbergi foto



Missugune peab olema mere-kaubalaev

1.

Mere-kaubalaev peab olema nii kere kui taglasi ehk masinate poolest küllalt tugevasti ehitatud, et igasugust kaupa kandes välja kannatab igasuguse marude ja lainetuste materdused ja vintsutused, mis teda teekonnal tabavad; peab olema nii kere kui taglasi ehk masinate poolest küllalt korralikult ja hästi välja töötatud, et vastu suudab pidada mõllavale marule ja mässavale merele, mis teda teelt kõrvale, kaldale ehk madalikule ajada püüavad. Mere-kaubalaev peab võimalikult hästi veekindel olema, luugid hoolsalt kaetud ja pumbad korras; peab olema ehitatud materjalist, mis sitke, tugev ja vastupidav, ehk vastupidavaks tehtud, alaliselt igasuguste muutuvate kliimade vahetustele ja igasuguse merevee keemialisele koosseisu mõjule.

Mere-kaubalaev peab olema ehitatud "võistlusvõimuline", see on: "et vähega palju kätte saada". Selleks on tarvis, et tema tüübi väljatöötamisel kõige suurema hoolega merekaubanduse ja -elu nõudeid ning kõiki praktilisi peensusi meresõidu alal teraselt tähele pannakse, ja selle olul tüüp luuakse, mis meresõidu alal kõigiti sellekohastele nõuetele vastav ja vähese kuludega töötamist võimaldavad, lühidalt:

mere-kaubalaeva üldine i-deaalnet üp on, mis vähese kuludega ehitatult, suure kandevõimega ja mahutusega, vähese masinate jõuga, vähearvulist meeskonda tarvitades kindlalt ja kiirelt üle mässava mere ja läbi mõllava maru valimata ühest sadamast teise tõttab, sadamates kiiret tühjendamist praktilise sisseseade poolest võimaldades. Ning milles mereõnnetuste korral vigastused kerged parandada ja seega kahjud väikesed. Mere-kaubalaevanduses töötavad tuhanded tüübid, kuid kõik need tüübid ei ole mitte võistlusvõimulised, isegi suur osa kõige uuematest laevadest mitte, sest palju nendest on merekaubanduse ja elu nõuetest hoolimata ning praktilisi peensusi uuema aja meresõidu alal tähe-

lepanemata, ilma täiendusteta ja parandusteta vanadest eelkäijatest lihtsalt kopeeritud.

Ka on paljude ehituskulud kas oskamatus või teadmatuse tõttu ilma otstarbeta liig suureks läinud.

Kui kaubalaevanduses võitlus jälle teravaks läheb, siis kannavad kahjusid muidugi niisuguste laevade omanikud. Inglased tähendavad öieti ameeriklaste laevade kohta, mis ehitades liiga kalliks läinud, et "nende otstarbekohasus või töövõim ehk teenistusejõud võistluses teiste maade laevadega määrab tulevikus nende õige väärtuse", ehk lühidalt: küll võistlus nende hinnad reguleerib.

Sellepärast on ka võistlusvõimetuid kaubalaevu alati müüa, ka siis kui veohinnad head, kuna võistlusvõimsaid, häid praktilisi laevu, vaevalt kunagi müügil tuleb.

2.

Meil Eestis on, rõõmustavalt, kord üsna seisma jäänud kaubalaevade ehitus /.../ hoogu saanud. /.../ lootuses, et nende laevadega teenitud saab. /.../ nende laevade väärtus ei jää mitte selleks, mis see ehitades maksma läheb, vaid laeva väärtuse määrab tema otstarbekohasus. Hästi välja töötatud, otstarbekohase tüübiline laev võib laevast, mille ehitus palju kallimaks läinud, aga mitte otstarbekohaselt ehitatud, palju rohkem teenida kui teine, mis odavalt valmis saadud, aga mitte küllalt otstarbele ei vasta.

Nii ei ole mitte kõige tähtsam see, kui odavalt keegi oma laeva valmis suudab ehitada, vaid kui otstarbekohase ja võistlusvõimulise mere-kaubalaeva ta ehitada oskab.

Tähtjas on ka nüüd, ajal, mil elukallidus otse hävitav, et laevaehitusmaterjal hea ja vastupidav oleks, kuigi see laeva palju kallimaks teeks, sest kalli tööpalga juures tasub "kallis", aga hea ehitusmaterjal laeva sees enese palju parem ära kui odav, aga halb ehitusmaterjal lõpuks ainult kahju toob.

(Järg lk. 6)

19. veebruaril 1872 sündis Järvamaal, Jalgsesmaa külas Ansomardi talus Pitkade peres poisslaps, kes sai nimeks Johan. Kes teab, kas oli see saatusest määratud, või tuli see poisi andekusest ja ettevõtlikkusest, et täismehiks saades sai taast kaugsõidukapten ja kirjamees, laevanduse ja sõjaväe organisator ning esimene eestlasest admiral.

Esialgu aga tuli tollal veel Jukuks kutsutud tulevasele admiralil Selikula vallakooli minna. Kui J. Pitka oli 12-aastane, külastas Ansomardi talu mitmeid kordi endine omakülamees, nüüdne meremees Gustav Vacht. Võimalik, et just Vachti jutustused meredest, laevadest ja meretagustest maadest avaldasid J. Pitkale otsustavat mõju ta meremehekutse valikul.

Kui Johan oli saanud 16-aastaseks, sõitis ta Tallinna, kus tirtsas saada tööle laevale. Kuid see ei õnnestunud ja järgmisel kahel aastal pendeldas ta vanemate meelehärmiks Tallinna sadama ja Ansomardi talu vahet. Aga Tallinnas ta laevameheks ei saanudki. Alles 1890. aastal pääses ta Peterburis oma esimesele laevale, aurikule "Jekaterina II".

Aasta hiljem asus J. Pitka õppima Käsmu merekooli, kust järgmisel sügisel läks üle Kuressaare merekooli. 1893. aastal õiendas ta seal kaugsõidutüürimehe eksami, mis andis õiguse sõita ka rannasõidukaptenina.

1894. aastal abiellus J. Pitka Helene Neuhausiga. Samal sügisel astus ta Paldiski merekooli, kus 28. märtsil 1895 tegi kaugsõidukapteni eksami. Seejärel sõitis J. Pitka mitmesugustel laevadel, kuni kutsuti 1899. aasta sügisel Liibavisse mereväeõppustele. Järgmisel kevadel teenis ta rannakaitse soomuslaeval "Admiral Ušakov", mis hiljem jaapanlaste poolt Tsushima lahingus põhja lasti.

Järgnes ligi kaks aastat sõitu tsvillaevadel, kuni 1902. aasta algul asus J. Pitka Peterburis insener Mühenthali laevatehases ehitama transpordilaeva Venemaa Vaikse ookeani laevastikule. Kuid puhkes Vene-Jaapani sõda ja nii J. Pitka kui ka Mühenthali ähvardas kutse mereväkke. Ootamata ära, millal neid Venemaa auks kahurliihaktsaadetakse, ostsid mehed Soome lipu all sõitva laeva (soomlased ei olnud tollal sõjaväekohuslased) ja purjetasid Inglismaale. Järgmisel, 1905. aastal sõitis J. Pitka Paldiskisse, võttis sealt laevale ka oma pere ja viis sellega Inglismaale. Algul elati Hullis, kust pereisa merel käis; hiljem asuti Liverpooli, kus J. Pitka asutas oma esimese ettevõtte — Eesti-Läti Laevasõidu Agentuuri.

1911. aasta sügisel tuli Pitkade pere kodumaale tagasi, asudes elama Tallinna. Nüüd alles hakkas avaldu-

ma kapten Pitka tohutu organiseerimistalend: üksteise järel asutas ta merekaubanduse ühingu "Joh. Pitka & Ko", Tallinna Laevaühisuse, Merekaubanduse ja Laevasõidu Edendamise Seltsi "Laevandus"; ta oli üks Vastastikuse Merekindlustuse Seltsi "Mereabi" asutajaid.

riks" ja laskis juhatuse esimeheks valida sakslase, pidades ise abiesimehe kohta.

11. novembril 1918, kui Saksa okupatsioonivõim oli lagunemas, moodustati "Bürgerwehr" eestlastest liikmetest Eesti Kaitse Liit. J. Pitka valiti vastloodud Kaitseliidu juhatuse esime-

vastikujuhataja ameti ja sõitis Inglismaale end ravima.

Pärast Vabadussõda lülitus J. Pitka Eesti poliitikaellu. Ta andis välja ajakirja "Valve", mis paljastas väärnähtusi riigiasutustes. 1923. aastal asutas J. Pitka uue poliitilise erakonna — Rahvuslik-Vabameelse Par-

1932. aasta märtsis vapside hulgast välja ja jäi vaid 1931. aastal loodud Lahisguvendade Klubi esimeheks. 1937. aastal valiti J. Pitka Järvamaalt Rahvuskoja liikmeks. See oli admiralil tegelikult teine kord olla Eesti Vabariigi parlamendi liige — vabariigi alguspäevil oli ta kuni 1919. aasta maikuuni olnud Asutava Kogu liige Rahvaerakonna rühmast.

1930. aastatel kirjutas J. Pitka seeria mälestusraamatuid üldpealkirja all "Minu mälestused". Aastal 1937—39 jõudis neist trükkis ilmuda neli. Neis näitas admiral end ootamatult tugeva kirjamehena, uued raamatud on stiililt kaugel paremad Vabadussõja mälestustest. Aga vast polegi eruaadmiraali osav sulg eriliseks üllatuseks — küllap on kirjaniikuanne tal lihtsalt veres. Sest juba ta vanem vend, I maailmasõjas hukkunud Peäro Pitka—Ansomardi oli omal ajal tuntud kirjamees.

1940. aasta augustis lahkus J. Pitka punaste poolt okupeeritud Eestist, minnes, imelik küll, Läti kaudu Soome. Maha jäid abikaasa ja täiskasvanuks saanud lapsed — 3 poega ja 2 tütar. 1941. aasta juuniküüditamisel viidi pojad — Andreas, Oliver-Eduard ja Stanley — Venemaale, kus nad 1942. a. suvel Solikamskis tapeti.

22. aprillil 1944 tuli J. Pitka Soomest tagasi Eestisse, asudes esialgu salamahti, Saksa okupatsiooni lagunedes aga juba avalikult organiseerima Eesti Kaitsejõude. J. Pitka organiseeritud väeosad, nn. "Pitka poisid" pidasid sama aasta septembri lõpul Tallinna lähistel ja Läänemaal punaarmee mitmeid lahinguid, hoides kinni rindel ja võimaldades tuhandeid eestlasi põgeneda läände. Eestimaa jätsid maha ka J. Pitka abikaasa ning mõlemad tütre — Linda ja Salme — kes 1948. aastast asusid elama Kanadasse.

72-aastane admiral ise jäi aga tollases lahingumõllus teadmata kadunuks. Iga asjasthuvitatut võib selle kohta lugeda Voldemar Pinni hiljutil ilmunud raamatust "Kolmeist legendi admiral Johan Pitka lahkumisest". Neile 13 versioonile võiks lisada veel ühe, mereajaloolase Bruno Pao poolt allakirjutatud jutustatud ja hiljem pr. Leida Raaperi poolt kinnitatud versiooni — lahingus langenud J. Pitka on maetud Metsakalmistule Tallinna külje all. Jumal teab — võib-olla tõesti? Seni nimeta ja tähiseta hauaplats on teada ja selles puhkaja reaalsust võiks kinnitada või ümber lükata vaid arheoloogiline väljakaevamine ja võimalike leitavate jäänuste antropoloogiline ekspertiis. Või on Metsakalmistu versioon liialt fantastiline, et selle kontrollimiseks raha ja aega kulutada?

Mati Õun

Admiral Johan Pitka — 120



1917. aastal osteti J. Pitka eestvõttel sakslastelt ära Balti Päästeselts.

Sama aasta veebruari lõpul algas vahepeal Petrogradiks nimetatud Venemaa pealinnas revolutsioon, mis paari päevaga jõudis ka Tallinna. Algas serüünähtamatu ühiskondliku aktiivsuse aeg, millest ka J. Pitka kogu oma hiigelenergiaga osa võttis. Ta oli Tallinna volikogu liige ning valiti "Laevanduse" seltsi esindajana koguni Tallinna Töölise ja Soldatite Saadikute Nõukogusse. Peagi aga taipas J. Pitka, et peamiselt võortöölisest ja võorsõdureist koosnev TTSSN ajab punase lipu all edasi Vene suurriiklikku poliitikat. Ja kui rahvuslikult meelestatud jõud organiseerisid eesti seltside ja ühingute baasil Eesti Liidu, ühines J. Pitka sellega.

Eesti Liidus hakkas J. Pitka organiseerima eesti sõdurite kodumaale toomist, teenides sellega ära kohalike punaste hukkamõistu. Asi läks niikaugele, et kui 1918. aasta jaanuaris peeti Tallinnas 2. Eesti sõjaväelaste kongressi, sai J. Pitka teada, et enamlased on ta surma mõistnud. Kohe ajas J. Pitka omal vuntsid ja habeme maha ning kindluse mõttes laskis ka pea kiilaks ajada. Ta teatas telefoni teel koju, et sõidab pikemaks ajaks ära, tegelikult aga elas Tallinnas tuttavate juures Jaan Metsa nime all.

Sama aasta veebruari lõpul, kui sakslased Eesti mandriosal maandusid, tuli J. Pitka jälle avalikkuse ellu. Ta jätkas Tallinna Omakaitse organiseerimist, millega oli aianud juba sügisel Kavala manöövri õnnestus J. Pitkal seda linnakodanike organisatsiooni säilitada ka Saksa okupatsiooni üngimustes — ta nimetas oma organisatsiooni "Bürgerwehr-

heks, ülemaks sai kindralmajor E. Põdder.

18. novembril algas venelaste ja eesti punaste rünnaku Narvale Eesti Vabadussõda. Juba 2. detsembril jõudis Vaivara juures rindele esimene Eesti soomusrong, mille J. Pitka oli lasknud ehitada tavalisest kaubarongist. Peagi oli J. Pitkal formeeritud ka teine soomusrong, samal ajal pani ta Tallinnas käima ka soomusautode ehitamise. Suurelt osalt ehitati nii soomusronge kui ka autosid J. Pitka enda töökodades ning tema raha ja materjalidega.

J. Pitka põhitööks Vabadussõja ajal sai aga Eesti sõjalaevastiku organiseerimine ning selle juhtimine. Laevastikujuhina käis J. Pitka ise merel lahinguoperatsioone juhatamas, käis ise koguni kaldal luurekäikudel. Ei hakka siin pikalt peatuma Vabadussõja merelahingute üksikasjadel, loodetavasti jõuab veel sel aastal kirjutuse "Olion" väljaandel lugejateni kordustrukkk J. Pitka mälestusteraamatust "Minu mälestused suure ilmasõja algusest Eesti Vabadussõja lõpuni".

Muide, Vabadussõja alguses ei olnud J. Pitkal mingisugust sõjaväelist auastet, alles 1919. aasta kevadel märgati seda ja 22. aprillist anti talle mereväekapteni auaste. Sama aasta 21. septembril sai J. Pitka aseadmiraali auastme, mis hiljem rahvusvahelise klassifikatsiooni järgi kontradmiraliks muudeti. Ainsana Eesti meremeestest auastustati J. Pitka I liigi I. järgu Vabadussõjastiga.

1919. a. novembrikuus, kui Vabadussõja merevõitlused olid lõppenud, haigestus J. Pitka raskelt. Ilmselt oli ta üliinimliku tööga oma energiaruud ära kulutanud. J. Pitka pani maha lae-

te, mille peaesmärgiks seati võitlus riiklike kuritegude vastu. Erakonna hääleandjaks sai ajaleht "Eesti". Valmistel sai Rahvuslik-Vabameelne Partei 20 000 häält ja ühtlasi 4 saadikukohta Riigivolikokku, kuid erakonna juhti J. Pitka nende hulgas ei olnud — oma valimisringkonnas Lõuna-Eestis oli ta läbi kukkunud!

See solvas ilmselt eruaadmiraali hingepõhjani ja ta lahkus koos perega Eestist. Vabadussõjas "Briti laevastiku toetamise eest Läänemerele" oli ta saanud inglise väikeaadliku, baroneti tiitli. Koos sellega käis kaasas ka võimalus maa saamiseks Kanadas ja sinna J. Pitka nüüd suunduski. Ta läks Vaikse ookeani rannikule Briti Columbiasse Stuarti järve äärde, kuhu rajas farmi ja saeveski.

1920. aastate teisel poolel tekkis vabadussõjalaste e. vapside liikumine, mis seadis oma sihiks vabariigi põhiseaduse parandamise riigivõimu tugevdamiseks. Paljudel olid veel mees J. Pitka rünnakud valitseva süsteemi vastu ning vabadussõjalastel tekkis mõte eruaadmiraal kodumaale kutsuda. Vapside liikumine vajab auväärseid ja rahva hulgas tuntud juhte, põhiosa Vabadussõda juhtinud kindraleid teenis aga tegevvaes edasi ja olid Eesti põhiseaduse kohaselt poliitikatagemisest välja lülitatud.

1930. aastal kutsutigi J. Pitka Eestisse tagasi. Admiral võeti ametisse Eesti Tarvitajate Keskkühisuse juhatuse esimeheks ja valiti Eesti Vabadussõjalaste Keskkliidu juhatuse abiesimeheks (esimees oli kindralmajor Andres Larka). Kuid peagi hakkas J. Pitkale tunduma, et Vabadussõjalaste Keskkliidu nõudmised lähevad liialt radikaalseks. Ta astus

Missugune peab olema mere-kaubalaev

(Algas lk. 5)

Iseäranis pangu tähele laevade ehitajad, et ehitus täpisealt laeva-klassiseaduse järele sünnib. Laeva-klassiseadus on välja töötatud suurte kogemuste ja praktiliste teadmiste põhjal laevasõidu ja laevahituse alal, sellepärast ei nõuta seal midagi, mis mitte elus mitmekülgelt läbi katsutud ei ole; samuti ei jäeta seal ka midagi nõudmata, mis merekindlale ja kõigiti vastupidavale mere-kaubalaevale tarviline.

Ärgu unustagu ka mitte, et viimastel aegadel elunõudmised suuresti on edenend ja nüüd enam laeva meeskonnale niisugused urkad vastuvõetavad ei ole, kui varemalt laevade ehitajatel viisiks oli nende määrata ja et niisugused meeletumad rasked laevade taglasid harilikult (lihtblokkidega), kui va-

remalt Eesti ja Läti laevadel viisiks oli kanda, nüüd enam mehi ei leia, kes nendega töötada kärsiks. Laeva meeskonnal, mis ühel laeval kaua püsib ja selle läbi hästi oma tööd tunneb ja laeva kui oma asja eest hoolitseb, on laevateenistusel suur tähtsus, sellepärast on tarvis igal laevaomanikul hoolt kanda, et tema laev meeskonnale meelepärane kodu olla võiks. Ehituskulud, mis selle läbi suuremaks lähevad, saavad ajajooksul mitmevõrra tasutud, kui meeskond tihti ei muutu.

Johann Pitka

"Laevandus" nr. 2, 19. juunil 1920

Töötoajutt

Jutustab Voldemar Konga

(Algas 17. detsembri "Eesti Meremees")
 Millal te ise laevaehituse juurde sattusite?

Sõjaaeg oli, Pahlbergid ja Tiedemannid hakkasid Käs-mus laeva ehitama. Aga ega seda nii suures kaares ei saanudki käima. Iga tühise asjaga oli raskusi. Kiilud said valmis saetud, üht-teist veel. Siis tuli põgenemine. Vene sõdurid olid mahajäänud laevamaterjali katki saaginud ja ära kütnud. Käidi küll kindraliga rääkimas, aga mis sest kasu. Ja kes teab, ehk hakkasid külaelanikud ka soomust tegema, käisid krabamas.

Tol korral ei saanud inimesi ka õieti laevaehitusele tööle. Mis veel laevaehitust käigus hoidis, oli see, et vabastas mobilisatsioonist. Aga ega seegi õieti aidanud, ega nad sellepärast veel tööle hakanud. Läksid tööle ajama, hakkas igavene palvetamine: ühel üks, teisel teine häda... Keegi polnud huvitatud. Seal sai paar-kolm marka päevas. Aga kui mees viskas võrgu merre ja sai mõne kilo kala hommikul kätte, sai juba viis või kümme marka kilost. Misjaoks ta tööle läheb ennast katkestama.

Ja kuidas te sin, Rootsis, meremuuseumi juurde tööle

tulite?

Pögenikelaagrist ei tohtinud palju väljas käia. Tegin siis õhtuti töökojas ühe jahimudeli. Mõtlesime, et ega igaveseks laagrisse taha jääda, läksime töömetsse. Ise rääkida ei osanud, aga siin oli koolivend, kapten Truu, tema oskas rootsi keelt.

Seal tahteti teada, millega olen varem tegelnud. Enne kui merd hakkasin sõitma, õppisin lukksepa. Aga hobid? Laevamudeleid teen. Ah soo, laevamudeleid?! Saadeti meremuuseumi. Direktor ütles, et töölist ei saa juurde võtta, pole summasid. Aga arhiivitööle saaks. Kuid siis



→ Voldemar Konga ise
 ja tema tööriistakapp

tuli välja, et välismaalased ei saa meremuuseumis töötada. Asjaajamise ühes etapis selgus, et kui oled haige, siis jälle saad. Lasin küsida, kui haige peab olema. Igatahes laagri haiglas kirjutati haigeks — pr. Nõmm ja Madari olid seal.

Muuseumi direktor hakkas nüüd ise asja ajama, ütles, et teatab mulle. Vahepeal läksin gaasimootjate vabrikusse tööle, üks merekooli õpetaja oli seal ees. Kaks nädalat sain olla, siis tuli muuseumist kiri. Vabrikus öeldi, et kui kuud aega pole töötanud, siis palka kätte ei saa. Mõtlesin, et las jääb. Aga saatsid pärast ikkagi postiga ära. Muuseumi töölevõtmiseks leiti mulle ka vastutajad, ja sinna ma siis istuma jäin. Oleksin pärast ka Göteborgi mudelitöökojadesse või Stockholmis rae-koja töökotta võinud minna. Aga ei läinud suurt raha

saama. Ei kahetse ka. Läksin hommikuti tööle ja ei tundnud, et tööle lähen — see tähendab ka midagi.

Millal oma töökoja muretsete?

See ei ole kaua, üks aasta enne, kui pensionile läin.

Linnavalitsuse töölised põletavad sügiseti mäe otsas puuoksi, mis pargis ja tänavatel maha lõigatakse. Toon seal kõveraid puid ja tammeoksi. Vaatavad, et mis see vanamees siin õiendab... Oksa sees on ilus süü. Puuhoovis pole need õiged, pealegi on seal nüüd puhas asfaltplats, seal ei saa enam mingit materjali minu töö tarbeks. Oksad peavad kaua kuivama, mõni on mul siin juba viieteist aastat.

Pean nüüd nuputama hakkama, mida sel talvel teha.

Kuulanud ja kirja pannud
Mari Vamba
 ja Madli Vitismann



Seoses meie lehe staatuse muutumisega oli viimasel Stockholmis-käigul kolleegide käest kõige huvitavam kuulda sealsete lehetegijate õigusliku seisundi, väljaanne finantseerimise ja reklaamiasjanduse kohta.

"Dagens Nyheteri" osakonnajuhataja **MÄRT KUBU:**

Lepingu sõlmib omanik ainult toimetajaga, ülejäänud inimesed võtab juba toimetaja tööle. Ja firma saab lehe sisu mõjutada vaid toimetaja lahtilaskmisega.

Kui asutajafirma tahab toimetajast kiiresti lahti saada, peab ta arvestama, et lahtilaskmisel tuleb tal toimetajale aastapalk ette maksta. See hoiab omaniku niisugust otsust hetkemeeleolu ajal vastu võtmast.

Muidugi lepib omanik valitud toimetajaga kokku, millele kelle huvides lehte tegema hakatakse. Teie puhul näiteks: merenduse huvides. Eestis ei ole küll trükivabaduse seadust, aga muidu peab omanik toimetaja ka vastutavaks toimetajaks nimetama, et oleks selge: tema on see ainus inimene, kes lehes ilmuvast vastutab.

Eestis pole ka pressieetilisi seadusi. Trükivabaduse seadus annab ajalehtedele väga vabad käes. Peale selle on ajakirjanike liidu ja publitsistikaklubi ning ajakirjanduse omanike vahel kokku lepitud pressieetilised reeglid. Ja on olemas aukohus. See tähendab, et lugejatel on võimalik sinna kaevata ja öelda, et kirjutaja on reeglite vastu eksinud. Üks peaprintsiip on repliigioigus: kui keegi leiab, et tema kohta on

Nemad teevad ajalehte

midagi valesti kirjutatud, siis võib ta vastulause avaldada, mis peab väga kontsentreeritud olema.

Tänapäeval võetakse jutt enamasti linti, siis on raske väita, et ma pole seda või teist ütelnud. Mina kasutan seda moodust harva, sest võimukandjad ja inimesed üldse hakkavad aparadi ees automaatselt sõnu valima ja seega jäävad paremad palad saamata. Ja kui üks võimukandja väidab mu loo kohta, et niimoodi pole ta ütelnud, siis teine kord ma tema käest enam ei küsi. Nii et seda väitmist juhtub väga harva.

"Dagens Nyheteril" on kõige suurem kulu palgad, alles siis tuleb paber ja kolmas on kohaletoimetamine.

Meie lehes on tavaliselt 40% mahust toimetuselt ja 60% reklaami. Ma arvan, et ainult need Eesti ajalehed jäävad ellu, kes reklaami hakkavad avaldama.

Muidugi on olemas palju väikesi spetsiaalset väljandeid, olgu siis firmade või ametiühingute juures, kes end ise ülal ei pea. Siis võib lepingus olla punkt, et lehel on õigus firma juhtijaid ka kritiseerida.

Ajalehe vastutav toimetaja on kui üks kukk, kes kireb, ja omanik on rebane, kes aga ei saa kuke kõri kallale. Kui ta seda siiski teeb, siis peab õige palju maksma.

Ajakirjanike liidu ja ajalehtede väljaandjate organisatsiooni vahelises kollektiiv-töökokkuleppes seisab,

et oma südametunnistuse vastu ei tohi kedagi sundida kirjutama.

"Aftonbladet" reklaamiosakonna juhataja **MART NURK:**

Siin on näiteks väike pensionäride leht, see kindlasti ei tasu ennast ära. Aga seda finantseeritakse pensionäride organisatsiooni liikmeksudest, nii saab liige siis automaatselt lehe ka.

Rootsi ametiühingulehti viiakse kokku, tehakse lihtsamalt, et end ära majandada.

Kogu ülejäänud maailm võitleb selle nimel, et saada pluss ja miinus klappima. Ega saa teilgi teisiti olla — siis, kui ka teil kõik asjad hakkavad oma õiget hinda maksma, kõik kogu ühiskonnas.

Mulle tundub, et palju elatakse veel lihtsalt unistustes. Need tänapäeva laevomanikud ei paista ka kursis olevat, mis kapitalimahutused pikapeale maksma lähevad. Kuulda oli, et "Estline" tahab Eesti poole pealt ka oma laeva teha. Aga kuidas sa lähed sama liini peale konkureerima, kui sul ei ole oma raha, pole tegelikult kõike seda oskust, mis läänemaail. Ikka unistused, mitte reaalsus. Just seda kapitali kulu poolt — seda pole kunagi olnud vaja arvestada.

"Eesti Kaluri" toimetaja **ELMAR PETTAI:**

Meie tuleme omadega välja ainult seetõttu, et kuigi tellijad katavad paberi- ja trüki-

kulud, on trükimenetlus meil lihtne ja odav. Ettevalmistuse teen kõik ise ja et pean pensionipõlve, siis ma palka ei võta.

"Äldrecentrum Tidskriften", toimetaja **WILJA PUHM:**

Meie oleme ülalpeetavad, ajakirja finantseerib Stockholmis gerontoloogikeskus. Artiklid, mida avaldada, valin ise ja tellin nende juurde fotod. Autoritega meil probleeme pole: need on valdavalt teadurid, kes oma ala populariseerimisest huvitatud. Tuleb muidugi ette, et nad ei armasta tähtaegadest kinni pidada.

Ehitusfirma väljaanne "Pä tapeten": kui eesmärk on näidata, et just seal on hea töötada ja selle firma majades elada, on kogu sisu sellele suunatud. Aga ilus ja huvitavalt esitatud, on tore-daid nippe.

Teise firma väljaanne "TROLL Magazin": naerata-vad töölised firmakiivrites ja -türpides, firma rahvusvahelised sidemed, tulevikukavad, firma rahvusvahelisel näitusel, firma keskkonnakaitset. Värviline, läikiv — jõukus, mis muud. Ja reklaam.

"Nytt från Stockholms Hamn" ja "Pollaren" ("Stockholmi Sadama Uudised" ja "Pollar") — esimene sadama klientidele, s.o. väljapoolle ja teine töötajatele, s.o. sissepoole suunatud.

Sadama informatsiooni-šeff **YNGVE SEGERLUND:**
 Meie väljaandeid peab ülal

sadama eelarveline informatsioonikeskus, otsesed kulud on ühel 200 000 ja teisel 400 000 krooni, palgad peale selle. Klientidele suunatud väljaandes sadamat ei kritiseerita, sadamatöötajale suunatud väljaandes on neutraalne informatsioon, selgitatakse juhtkonna otsuseid. (Tervelt viis lehekülge kraanadest ja kraanajuhtidest, ülejäänud lehekülgedel aga ka telefonidest ja telefonistidest, sadama rekonstrueerimiskavadest ja avaliku arvamuse küsitlusest, sportimisvõimalustest. Ning: "Eks olnud ju tore, kui sadam kinkis Teile pääsme veepidustustele?")

Puudub vajadus sadama juhtkonda kritiseerida, sest asjad, mis kriitikat põhjustavad, lahendatakse ära personalijuhi kaudu. Kritiseerimise funktsiooni on enda peale võtnud Rootsi suured ajalehed. Aga ajakirjanike käes on võim. Mulle helistatakse Stockholmist raadiost, TV-st ja ajalehtedest ning küsitakse midagi, kuid mul puudub võimalus neid mõjutada. Siiski on hea kontakt ajakirjanikega ettevõttele tähtis, meil on nii mõnegi head suhted kujunenud, näiteks "Uppsala Nya Tidning" on meist mitu korda kirjutanud. Töötajate huvide positsioonilt kirjutavad ametiühinguväljaanded, näiteks "Transport Nytt".

Jah just, missugune loogika aitaks meil vastupidi teha: töandjate kulu töövõtjate lehte? Vahest siis poleks seda vaja, kui probleemid enne personalijuhi kaudu laheneksid?

Küsitles Madli Vitismann

Eesti Kalur 1992



ESTI KALURITE KOONDIS

Äsja saime Stockholmist "Eesti Kaluri" tänavuse esimese numbriga, mille kaanel kunstnik Erik Schmidt'i kalapüügijoonistus ja tiitelhel hülgepoju pilt koos toimetuse uue aasta tervitustega oma lugejale. Sees leidub veelgi E. Schmidt'i sulejoonistusi — need on Naissaare saajandivahetuse ja aastasaja alguse purjepaatidest, illustreerimaks Ragnar Jürgensoni vastavasisulist artiklit. Kunstnikuhärralt on seekord ka kaks kirjutist, ühel pealkirjaks "Sõjaaegsete kalapüükide päevikust", teisel — "Tõde ja fantaasia". Viimatinimetatus seab Erik Schmidt oma esivanemate suhtes õiglust jalule, vaieldes sama ajakirja eelmises numbris üles astunud Harald Aksbergi väitega, et "va-

naema kaasavara pärines hoopis altkäemaksust ühenduses Sveaborgi kindluse reetmisega". Sellele loole on toimetus lasknud lisada veel hr. Aksbergi "Heatahtliku selgituse Erik Schmidt'i artiklile", mis mõistagi jälle eeltoodut ümber lükkab.

Harald Aksbergilt on ka kirjutis "Kiluvõrk 100 aastat", mille põhiväide on: kilu kardab sõda, selgituseks konkreetseid juhtumeid mõlema maailmasõja päevilt ja lisaks kirjeldus, kuidas kodurannas külas käinud Albiinus Klammas 1991. aastal aitas noorematel sugulastel õuekambrist leitud vana aja kiluvõrgud paati panna ja merre lasta, mispeale koguniski 80 kg kilu saadud! Järeldub, et reostusele vaatamata on kilu tihedus 1991. aastal Kaberneeme lahes Neeme ja Rammu saare vahel sama nagu sada aastat tagasi. Tänapäeval traali mootorimüra peale põgeneksid aga kilud samuti kui sõja mõllu eest. Nii jääb autoril lootust, et vanaaegne võrgupüük taas ära õpitakse.

Väga põhjalik artikkel on seekord Eralt Artilt: "Tagasi-vaade nooda arengule". Lühitulevaataga meremajanduse korraldamisest Eesti Vabariigi algaastail esineb Tallinna Meremuuseumi teadusdirektor Jaak Sammet.

Eesti Kalurite Koondise kauaaegse liikme Evald Lil-
leste mälestuseks kirjutab mõne sõna Eralt Art.

Mari Vamba

Meremeestel kõht täis

A/s "Eesti Merelaevandus" püüab toiduainete hinna tõusuga kaasas käia: pärast 1. jaanuari Tallinnas muretsetud toitu arvestatakse ühe laevapere liikme kohta 20 rubla eest päevas, pärast 20. jaanuari ostetavat — 30 rubla eest päevas. Kiiresti riknevate toiduainete jaoks on kodunt muretsetule lisaks arvestatud 2 dollarit.

Kui toitu ostetakse SRÜ või ülejäänud kahe Balti riigi sadamatest rublade eest, siis kehtib nimetatud 30 rubla nii kaua, kui selle määrab kulutatud rahasumma. Sealt edasi hakkab kehtima norm 4 USA dollarit inimese kohta päevas.

Toidu hinna sisse käib ka tervistkahjustava töö puhul antav piim ja leib, üle selle normi muretsetakse mahlad ja "troopikavein".

Nõndaviisi toituvad kõik meeskonnaliikmed, kursandid ja kaldatöötajad, kes on sõidus. Meremeeste perekonnaliikmed, kes kaasa

sõidavad, maksavad oma toidu eest ise.

Toiduraha suurenemisega seoses muutus reisijapileti hind kaubalaevades.

Uuest aastast on suuremaks läinud ka välissõidus viibivate laevade esinduskulud: Euroopa sadamates on

need mõnevõrra väiksemad, teistes regioonides suuremad. Esimestes kõiguvad need laevast olenevalt 18 kuni 30 dollarini, teistes 30 kuni 42 dollarini, rublasumma on 300 ja 350 vahel.

Mari Vamba

Aiates 2. märtsist registreerib a/s "Eesti Merelaevandus" võõrkeelte kabinet merendusfirmade töötajaid

inglise keele kursustele:

algkursus	80 t.
erikursus laevajuhtidele	80 t.
mehaanikuile	80 t.
radistidele	80 t.
raadiotelefoni kasutamine	20 t.
kirjavahetus laeval	20 t.
ärikeeel	40 t.
mereterminoloogia kiirkursus (reakooseisule)	20 t.

Kursused vastavad IMO ja Eesti Vabariigi meremeeste keeleoskustõudele, kasutatakse vastavaid õppeteste ning audio- ja videokassette. On ka õppejõud USA-st, kelle abil võimaldub aktiviseerida alustadmisi ja kõnekeelt.

Info ja registreerimine tel. 42 84 45.

Avaldame sügavat kaastunnet "Eesti Meremehe" esimesele toimetajale Kalju Mürgile tütre

SIRJE MÜRGI

surma puhul.

"Meremehe" toimetus



ESTIMA

Estonian Maritime Agency Ltd.



TALLINK



ESTLINE



inreko

KOMMERTSKESKUS

Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 21. veebruaril:

"IVAN BABUŠKIN" — teel Iirimaaalt Baltimore'i
 "ALEKSANDER ABERG" — teel Baie Comeaust Peterburi
 "PAUL KERES" — teel Peterburist Tayporti
 "KRISTJAN PALUSALU" — Panama kanalis
 "GUSTAV SULE" — Hamburgis
 "ALEKSANDER KOLMPERE" — Hamburgis
 "EMHAVEN" — teel Felixstowe'st Istanbuli
 "VILJANDI" — teel Ijitšovskist Itaaliasse
 "TALLINHAVEN" — teel Antwerpenist Dakari
 "NARVAHAVEN" — teel Mersinist Limassoli
 "VAALHAVEN" — Hamburgis
 "LENINSKAJA GVARDIJA" — teel Takoradist Bayonne'i
 "KEILA" — Nouadhibous
 "KUNDA" — Tallinnas
 "KADRINA" — Conakrys
 "UNITRADER" — teel Quebecist Casablancasse
 "LOKSA" — Conakrys

"JOSSIF DUBROVINSKI" — remondis Tallinnas
 "NIKOLAI ŠVERNIK" — teel San Pedrost (Coté d'Ivoire) Las Palmasesse
 "JOHANNES LAURISTIN" — teel Abidjanist Foynesi
 "AEGVIIDU" — Freetownis
 "KUIVASTU" — teel Tallinnast Antwerpeni
 "KUUSALU" — Tallinnas
 "PAVEL DAUGE" — Tallinnas
 "MIHAIL KEDROV" — Tallinnas
 "VALKLA" — San Pedrost (Coté d'Ivoire)
 "ALEKSANDR VINOKUROV" — Riias
 "PIHTLA" — teel Norrköpingist Ceutasse
 "ORJAKU" — teel Rouenist Bandjuli
 "VILJANO" — remondis Tallinnas
 "GRUMANT" — teel Bandjulist Tallinna
 "GULBENE" — teel La Lusist Tallinna
 "KOHTLA" — teel Peterburist Tallinna
 "PAIDE" — Rendsburgis

"POVENETS" — teel Marina di Carrarast Tarragonasse
 "RISTNA" — teel Toftest Patrasi
 "HELTERMAA" — Riias
 "ORU" — teel Kaliningradist Birkenheadi
 "UNICARRIER" — Durreses
 "VAINDLO" — teel Dordrechtist Tallinna
 "KASSARI" — teel Tallinnast Tripolis
 "MUHU" — Alexandrias
 "HUDOŽNIK PIMENOV" — Egiptuses
 "VILSANDI" — teel Riias Hamburgi
 "KAPTEN KONGA" — teel Oslost Tallinna
 "KAPTEN VOOLENS" — Tallinnas
 "MEHAANIK KRULL" — Tallinnas
 "JUNOI PARTIZAN" — remondis Loksali
 "KESSULAI" — Århusis
 "VIIRELAI" — Antwerpenis
 "MANILAI" — teel Tallinnast Bristolisse
 "SUURLAI" — Helsingis
 "HEINLAI" — Kopenhavis

"VIINISTU" — teel Rotterdamist Tallinna
 "KOLGA" — Tallinnas
 "PURTSE" — teel Kaliningradist Rotterdami
 "VOOSI" — teel Antwerpenist Kaliningradi
 "PAKRI" — teel Riias Holbæki
 "AMBLA" — teel Kalmarist Rotterdami
 "ANDJALFELD" — teel Selzaetest Tallinna
 "AEGNA" — Moerdijkis
 "KABALA" — Creekseas
 "MOHNI" — Moerdijkis
 "RAPLA" — teel Karskärst Peterburi
 "RAUGI" — Tallinnas
 "TERIBERKA" — Moerdijkis
 "VIRTU" — teel Ventspilsist Gävlesse
 "SUURUPI" — Moerdijkis
 "OSMUSSAAR" — remondis Loksali
 "OTEPÄÄ" — Rotterdamis
 "TAHKUNA" — remondis Loksali
 "LIVONIA" — Tallinnas

Toimetus anonüümkirju ei loe

Väljaandja
Eesti Meremeeste Liit

MEREMEES

Järgmine number ilmub
 17. märtsil

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

Valvetoimetaja on kohal teisipäeviti kell 15—17

Tallinna
 Ajakirjandustrükikoda
 Tellimuse nr. 807

Toimetaja
MADLI VITSMANN