



Ilmub
(vaheaegadega)
alates 1950. aasta
21. juulist

MEREMEE

Nr. 15 (965)

Teisipäev, 12. juuli 1994

Hind 2 krooni

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ Meremisjonist lk. 2
- ☛ Juhtumeist lk. 3
- ☛ "Suurest Töllust" lk. 2-3, 6-7
- ☛ Soomepoistest lk. 7
- ☛ Sõjalaevadest lk. 8-9
- ☛ Lühiuudiseid lk. 10
- ☛ Madalike nimedest lk. 11
- ☛ ESAG IX lk. 11



7. juunil algas Tallinnast Läti merelehe "Juras Vestis" algatusel korraldatud retk "Meri ühendab". Lähemalt lk. 4-5. Reet Naberi foto

Las tuli puhastab meid ja laul ühendab

Tänavuse juubelilaulupeo Tallinna alg tuli süüdati "Suurel Töllul": üks katel oli 17. juuniks korda saadud.



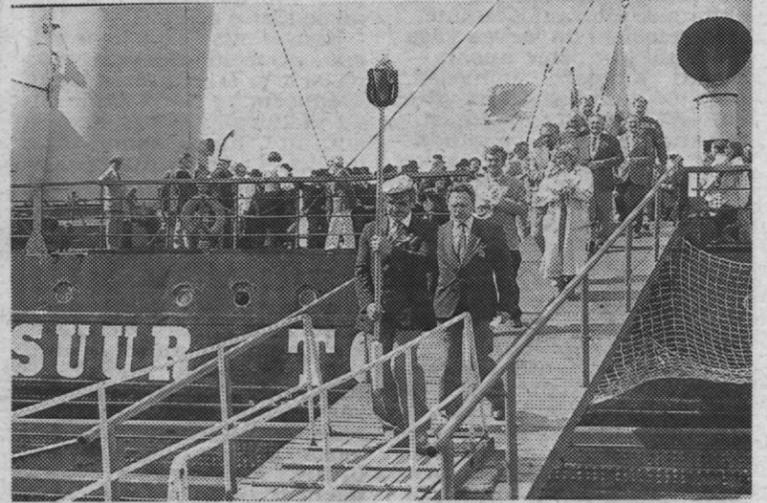
Üle Linnahalli treppide hoone taha jõudes oli tõesti tore tunne elusat laeva näha — korstnast suits tõusmas ja lipud lehvimas. Laevamees tervitas trepi juures saabu- jaid; tekil sätiti suurt tule- nõu, kust kütteainet kippus üle voolama. Liikumas oli näha ehitustöölise kaitse- kiivreid kandvaid mehi, suur virm ahjukive ootas korstna varjus oma aega.

Laevalt viidud sõed loitsiti Lasnamäe kaldal Tormise muusika saatel tuleks ja see toodi pardale tagasi. Metsa- kalmistult, Tuiglase ja Under- Adsoni aiast ning Pätsi talu õuest tuli sellele lisa, need said "Töllu" tulenõus kokku. Sealt süüdati tõrvik, mis lae- vatrepi juures ootava spetsiaalse väikeautoga Tartu poole teele asus.

Eesti Meestelaulu Seltsi ju- hatuse esimees Eino Ross oli lühikesel tseremoonial täna- nud Laeva Vaimu, et see en- dale nii aatelise ja teotahtli- se meeskonna oli valinud. Kapten Vaarmaa sõnad on pealkirjas.

Abistajad Baiti Laevare- monditehasest ja muud head inimesed olid piduliku päeva auks ja ühe vaheetapi lõpu puhul kutsutud salongi lae- vameeste püütud-suitsuta- tud lesta sööma. Sellest het- kest jäi kaks nädalat aega kõigi toetajate abiga vana aurulaev nii kaugele saada, et laulupeotuli pidulikult meritsi nii-õelda Tartust Tal- linna tuua.

Mari Vamba
Isi Trapido fotod



Osa sponsoreid Irja Kändleri kujundatud tulehoidjatega, igas oma tuluke põlemas.

Misjonärid Tallinnas

Rohkem kui 200 meremisjoni vastuvõtt Tallinnas, millega tulid ladusalt toime kaks Eesti meremisjoni koosseisulist töötajat, näitas, et Eesti meremisjoni tuntakse kaugemal vast paremini kui kodumaal.

20 aastat tegutsenud Rahvusvahelisel Kristlikul Merendusliidul (*International Christian Maritime Association, ICMA*) on meremisjoni jaamu rohkem kui 370 sadamas ja peakorter Inglismaal, Southamptonis. ICMA kolmandat aastat ametis olev hiinlasest peasekretär **Michael S. C. Chin** oli Tallinnas teist korda. Tema sõnul on 75% meremehi Ida päritolu, seetõttu tuleb tegelda ka nende vajadustega ning õppida seda tööd Euroopas ja Ameerikas.

Eesti Meremisjoni assistent Lauri Soone: Meremisjoni loomiseks tuli pakkumine väljastpoolt Eestit. Meie kirikuvalitsuse allasutusel, diakooniakeskusel, on olnud väga tihedad sidemed Schleswig-Holsteini maakonna vastava asutusega. Seal tuli ettepanek — peaaegu et avaldati survet! — leida Eestis inimene, kes hakkaks meremisjoni looma. Keila koguduse õpetaja Jaan Jaani nõustus asja vedama ja tegi mulle ettepaneku appi tulla. Alustasime täiesti oma rahakoti peal, isiklike sõidautode ja koduste telefonidega. Puudusid ka igasugused kontaktid teiste riikide meremisjonidega.

Eestis oli küll vajadus meremisjoni järele, aga seda ei tabatud lihtsalt ära. Meremehed on kiriku jaoks niivõrd spetsiifiline tööloik, tegeldakse eelkõige välislaevade meremeestega kinnistel sadamaterritooriumidel, ja kirikuni polnud signaal jõudnud. Nüüdseks on küll tekkinud ka kontakt Eesti merendusega. Juba varem alustasid pühapäevakoolid, vanglavaimulikud, noorsootöö- ja diakooniakeskus. Meremisjon on veel üks kirikutöö osa. Kahjuks käime esialgu vähe laevadel — põhitöö on praegu Muuga kantiini ehitamise ettevalmistamine.

Meremehed on laevas väga hõivatud ja ütleme ausalt — kohati kinnised inimesed, ning töö juures ei saa nendega õiget kontakti, ei õnnestu pakkuda pingete maandamist nii, nagu seda saaks teha maa peal. Pika sõelumisega on saanud selgeks, et meremisjoni maja peaks olema just Muugal — see on perspektiivikas sadam. Oleme rääkinud nii sealse juhtkonnaga kui Peeter Paluga. Kui meremees tuleb maale, siis on tal aega puhata, aega süüa ja juua. Kantiinist saab ta helistada koju mistahes maailma otsa, minna sauna või võtta dušši, mängida piljardit ja kasutada lugemissaali. Ja mis peamine, talle on kättesaadav vaimulik teenindus. Ka see on võimalik, et kui kapten palub laevas korraldada mingi vaimuliku talituse, toome me kohale sobiva kiriku esindaja, sest meremehed võivad ju olla mistahes konfessionist. Põõrdusime Eesti Kirikute Nõukogu poole palvega anda meile volitused selle töö koordineerimiseks; need ka saime. Oleme saanud palju kirikute nõusoleku selles töös kaasa lüüa. Väga palju kahekesi ei jõuagi: Jaan ja aani on mitu päeva nädalas Keila kogudusega hõivatud. Olen isiklikult ka seda meelt, et parem teeme aeglasemalt, aga kindlamalt.

Kantiini ehitust Muugal on täies ulatuses lubanud finantseerida Rahvusvaheline Transpordiföderatsioon (ITF), mis tähendab, et selle tarvis pole meil vaja Eestist raha koguda. Nad on palganud isegi väga oskusliku arhitekti Soomest, Erkki Pitkärinta. Tema on asja tõsiselt võtnud, hulk tööd on valmis. Tema skitse näitasime presentatsiooni korras ka meie rah-

Eesti on endisest Nõukogude Liidust esimene, mida vaatama tuldi. Michael Chin: "Oleme Tallinnast vaimustuses. Tahame teile öelda, et oleme teie selja taga ja toetame teid teie hoolitsuses meremeeste eest."

Konkreetselt tuge hoolitsuses meremeeste eest, tulevast Muuga meremeestekodu demonstreeris Sakala Keskuses lüümikute abil Soome arhitekt **Erkki Pitkärinta**. Kavandid hõlmasid hoone välimust ning ruumide otstarvet ja paigutust. Hoone üksikute osade funktsiooni selgitas arhitekt õige piltlikult: see peab olema

vaikne koht mõtisklusteks (kirik), peab olema võimalus raamatuid lugeda, toiduaimeid osta, koju helistada, sõbraga (pildil klaasikese taga) juttu ajada. Peab olema üks soe koht (pildil higistas mees saunalaval), samuti hotellitoad (olevust saalis põhjustas pilt, millel paks meremees ükski magas). Ehitama peaks koos mereagentuuriga "Esttransservice", ehitusraha annab Rahvusvaheline Transporditöötajate Föderatsioon ITF. Maksimumseks kujuneb umbes 10 000 krooni ruutmeetri kohta, planeeritud pinda arvestades ca 3,5 miljonit Eesti krooni.

Oikumeenilisel jumalateenistusel, mille pidasid meremisjoni õpetaja **Jaan Jaani** ja Kaarli kiriku õpetaja praost **Gustav Piir**, kajas Kaarli kiriku võlvidel vastu paarsada koolitatud häält. Seejärel jäi paar tundi vaba aega, mille kasutamiseks otsiti kaardi järgi teed vanalinna. Määratud kellajaaks koguti kõik külalised Kaarli kiriku esisel jälle bussidesse kokku, et sadamasse sõita. Tihe, aga ilus Tallinna-päev läbi, sõideti tagasi Järvenpääle ICMA konverentsi jätkama.

Madli Vitismann



ICMA peasekretär Michael S. C. Chin.

vusvahelise konverentsi külalistele, see asi on niisiti teadvustatud 37 maa esindajale.

Miks nad aitavad? Sellele ei oskagi päris täpselt vastata. Lihtsalt nii on välja kujunenud, et ITF sponseerib võimaluste piires meremisjoni tööd üle ilma. Oleme saanud ka mikrobusi ja mobiiltelefoni. Nemed peavad seda vajalikuks. Miks täpselt — seda tuleks küsida nende käest.

Muugal on meile antud võimalus ehitada, aga meil ei ole oma krundi. S.t. sadam on andnud krundi firmale "Esttransservice", meie peaksime oma meremisjoni ehitama nendega kokku ühte majja või natuke väljaulatuva osana selle külge ning maad omakorda neilt rentima. Meil oleksid kõik võimalused ehitusega kohe pihta hakata, seetõttu püüame seda teha siiski eraldi.

Eks Eestiski leiduks finantseerijaid, aga mitte nii suures ulatuses. Me anname endale täiesti aru, et kõik asutused on rahapuuduses. Oleme muidugi ikka ka siit abi saanud. Ja loodame ka "Tallinna Sadama" abile — mitte ainult raha näol, vaid just moraalse toe mõttes, suhtumise kaudu, et meiegi tööd siin hinnatakse ja võetakse tõsiselt asjana.

Konverentsi töö käigus selgus, et meid võetakse väga tõsiselt ja suhtutakse hästi. Oleme endise Nõukogude Liidu riikidest ainuke, kes on suutnud meremisjoni tööle jalad alla saada. Kui saaksime maja ehitamisega hakkama, oleks meil hea maine üle maailma.

Teame, et Mereklubist tahetakse teha Meremeeste Kodu. Oleme olnud ühel töökoosolekul, kus püüti moodustada selleks tegevuseks juhtgruppi. Leian, et praegu pole mõtet meil nendega liituda, sest neil ei ole hetkel väga suuri väljavaateid. Mereklubi ülevõtmine on meie jaoks praegu väga segane üritus. Meil aga on välismaalt tugev surve taga, eriti Soomest, aga ka Saksamaalt, kust oleme saanud just rahalist abi palkadeks, bensiini jaoks ja muudeks kulutusteks. Mõnes mõttes oleme kahe tule vahel, sest saame aru ka Eesti Vabariigi olukorrast, kel pole võimalusi anda 3,5 miljonit, et üks kantiin püsti panna — riigil on palju tähtsamaidki asju teha.

Mis sisulisse töösse puutub, siis me ei lähe kellelegi usku peale suruma, ei kuuluta oma usku ja püüame me emeeste probleemide lihtsalt kristlikus vaimus lahendada. Kui kauaegse merelolemise tagajärjel tekib psüühikas mingi tõrge või lihtsalt vajadus vestlusteks vaimulikuga, siis püüame hingeabi anda, olla usaldus-telefoni eest. Mõneski maailma meremisjonis käies olen saanud selgeks, et ega seda kirikuruumi väga tormiliselt just kasutata. Minu meelest kõrts ja kirik ühes majas, nagu see paljudes sadamates kombeks, on meremeeste jaoks täiesti normaalne näh-

tus. Olgem ausad, nad tahavad ölut juua, süüa, piljardit mängida, sigaretti tõmmata. Las nad teevad seda parem meremisjoni töötajate silma all. Las meremees teab, et seal majas temaga midagi paha ei juhtu, et ta jõuab kenasti laeva tagasi. Ja kui ta jääb keskmisest rohkem vinti, siis seal püütakse talle ra-



hulikult selgeks teha, et talle ei ole kasulik rohkem napsi võtta. Oma käe peal linnas seigeldes võiks temaga tont teab mis juhtuda ja abi poleks loota kuskilt.

Muuga maja valmimine võtab muidugi hulk aega. Oleme ka edaspidiseks muidugi plaane teinud, aga ei tea oma rahalist seisut järgmiseks aastaks. Praegu oleme võtnud hoiaku, et elame üks päev korraga. Teeme ära selle, mida homseks vaja, väga pikalt ei saa ette mõelda. Ka olukord merel muutub väga kiiresti.

Ei tea näiteks, kas Muuga kantiin end ära majandab — ei pea seda tingimata teema, maailmas on väga erinevaid variante, kuidas neid peetakse. Aga vähemalt sealsete töötajate palga peaks sellest asutusest kätte saama. Pärast avamist läheb minu kuud sisseelamiseks ja hinnapoliitika kujundamiseks. Teeninduse hinnad peavad olema odavamad kui riis Euroopa linnades, aga siiski tuleb seda arvestada, et paljud meremehed on rikkamad kui keskmine Eesti kodanik.

Hiljuti käisime läbi kõik suuremad Lääne-Eesti sadamad nii mandril kui saartel. Tulevikus oleks täiesti normaalne, kui neis oleksid meremisjoni punktid, mille töötajad suudaksid meremeeste ja nende perekondade probleemide lahendamiseks aidata. Aga praegu on see muidugi utopia.

Nii palju on administratiivküsümisi, mida iga päev peab lahendama, et otseselt

meremeestega saame praegu öieti vähe tegelda. Lõpuks oleme nii tühjaks pumbatud, et ei olegi võimaline laeva suhtlema minema. Muidugi on tähtis hoolitseda ka oma, mitte ainult võõraste laevade meremeeste eest. Üks vana tuuker, vabakoguduse esindaja pastor Ants Rebane, on andnud nõusoleku tegelda

mees on otsekohene inimene ning ütleb, mida ta vajab.

* * *

Mis plaanid meremisjoni "Suure Tõlluga" olid?

"Tõlluga" oli meil väga hea plaan ja ilus idee, nimelt kapten Vaarmaaga ja ka meeskonnaga tekkis hea kontakt, ja leidsime, et oleks kena ühiselt korjata raha selle vana aurulaeva remondiks ja väljaehitamiseks. Tahtsime laevale teha meremeeste kohviku ja kohtumispaiga. Mõte oli iseenesest hea. Aga hilisemal lepingute sõlmimisel ja üldse kokkupuudetes laevaomaniku, Eesti Meremuuseumiga, tekkis mingil määral lahkarvamusi tööde projekteerimise ja projekteerija osas.

Ma ei tahaks kedagi halva sõnaga meenutada, lihtsalt tahaks öelda, et need rahad, mis olid mõeldud "Suure Tõllu" väljaehitamiseks, olid sisuliselt olemas ja meremisjoni poolt välja kaubeldud. Mingi linna peal liikuv jutt, et "Tõllu" rahvas ei lubanud meremisjoni laeva peale, pole õige. Me jätsime selle töö lihtsalt pooleli ja loobusime, sest meremuuseumil olid oma seisukohad ja meil omad. Kuna meremisjon võttis lepinguga kohustuse see laev üles ehitada — projekteerimine, materjalid ja muud kulud kanda —, siis pidasime õigeks, et on mingil määral meie otsustada, kes seda peaks hakkama projekteerima. Olime muidugi nõus, et see toimub koos muuseumiga, selle teaduritega. Ühel sisearhitektil oli osa tööst nagu tehtud, aga mitte midagi enam: plaan, aga mitte tööjooniseid ja materjalide spetsifikatsiooni. Loomulikult tekkisid kahe arhitekti vahel kohe lahkarvamused. Võib-olla oli mõlemapoolne viga, et kohe algul kõiges kokku ei leppinud.

On kuulda hüpoteesi, et leping, mille olete tahtnud "Suure Tõllu" asjus sõlmida, on ühepoolset vaid meremisjoni kasulik.

Lepingu projektid on kõik olemas, võime need avalikustada, neis pole mingit saladust. Meie kasu oli minimaalne. Tahtsime pidada kohvikut meremeestele ja ka turistidele. Leian, et kui oleksime investeerinud ja töö oleks käima läinud, oleks see olnud kasulik ka laevaomanikule ja eelkõige laevale endale, sest olukord on seal üsna nigel. Ruumide jagamine ja selle juhtkonnaga täielikult ühele meelele. Leping kokkupanemisel oli tegev meie palgatud jurist, neliviis korda istusime koos, igaühel oli võimalik väljendada oma huvi. Ebasobivuste ilmnemisel me lihtsalt peatsime selle protsessi ja astusime laeva pealt maha, sest ega me pea meremuuseumiga konkureerima. Meie põhitöö ei ole see, vaid Muugal *Seamen's Pubi* ülesehitamine. "Tõll" oli lihtsalt kõrvalprojekt.

Mari Vamba
Madli Vitismann

Viikingitest Läänemerel

Jaanikuus seilas Läänemerel viikingilaeva koopia nimega "Rus". Selliseid reise on ennegi tehtud, seekordne ei toonud aga edu. 1. juulil sai rannavalve koordinaatsioonikeskus järelepärimise Helsinki Päästkeskusest: kas teatakse midagi laeva saatusest, see olevat uppunud. Läti Merepäästkeskusest teatati, et "Rus" uppus 24. juunil Irbe väinas. Pardal olnud 9 inimest päästis möödasõitev Vene metsaveolaev, mis nad Ventspils lootsikaatrile ülc andis.

Kuuldavasti oli "Rus" hädas olnud juba Dirhamis.

Dirhami sadama ülem **Harri Kuusk**: "Soome lipu all sõitev "Rus" sildus 14. juunil kell 6. Pardal oli 11 inimest. 15. juunil kell 5.20 väljus laev sadamast. Kell 6.20 ei suutnud meeskond tugevale nordituulele vastu panna ja see viskas aluse kaldale. Kaldaletõmbamiseks jäi meeste jõust väheks, 11.50 tõmbas kaater "Juss" "Russi" vette. Siis nad tohterdasid end siin natuke ja 16. juunil kell 4 läksid taas välja. Rohkem me neist ei tea.

Üks kapten läks pealt ära, teine jäi. Ega igamees ka merd sõida."

28. juuni "Suvelehes" võib ka üht-teist lugeda.

Küsis Reet Naber

Muuseumikommentaari

Meremuuseumi ja meremisjoni vahel tekkinud ebakõlad on kahjuks kurvaks näiteks, kuidas ideede tasandil ei suudetud jõuda konstruktiivse koostööni. Iga idee tahab enne teostamist saada võimalikult detailset läbiarutamist, praktiliste külgede selgitamist ja mõlemapoolset soovide arvestamist ning seda just mitmeid kordi kirjapanduna, et oleks lihtsam teha märkmeid ja soovitusi. On üsna loomulik, et nii mõnegi äriprojekti või koostöö käivitamiseks osutub neli-viis kitsas ringis kokkusaamist vajalikuks ja ka piisavaks, ent rahvusvahelise tähtsusega tehnikamälestise kasutamise üle otsustamisel on see siiski ebapiisav. Seda enam, et lepingu järgi sooviti teatud osa laevast äärmiselt eesmärkidel kasutada terveid veerand sajandit. Pealegi eksisteerivad ka teatud muinsuskaitse (Veneetsia konventsioon 1964. aastast) ja muuseumitöö eetilised printsiibid, mida sellarnaste lepingute sõlmimisel tuleb alati arvestada, sest melle ei ole kasutada antud mitte oma, vaid osa Eesti merenduse rahvuslikust uhkusest, mida "Suur Tõll" kahtlemata on.

Meremisjoni esindaja hr. Soone väiteil olid neil olemas rahad "Suure Tõllu" väljaehitamiseks, milles ma siiski julgeksin kahelda. Kõigepealt käib jutt kokku vaid üheksast ruumist laeva peatekil, kuhu on tõesti peamiselt endiste parem- ja vasakparda sõepunkrite asemele meremuuseumi restaureerimiskontseptsiooni kohaselt planeeritud nii kohvik kui ka väike konverentsisaal. Nende ruumide tarbeks kauples tõesti meremisjon aktsiaseltsilt "Eesti Merelaevandus" välja toetussumma 50 000 EEK-i ulatuses, ent see oli ka kõik, sest vähemalt märtsikuu alguse seisuga oli põhiliseks investeeringuks planeeritud meremisjoni välispartner kaotanud laeva ennast nähes asja vastu huvi. Kõnealusel summast oleks seega jätkunud peamiselt meremisjoni kutsutud firmale "Stenhus" projekteerimiseks ning võib-olla ka mõnede materjalide ostmiseks. Tavakodanikule võib eelmainitud summa suurena tunduda, ent näiteks ainuüksi jäämurdja ühe aurukatta kapitaalne remont läks tänava kevad-suvel maksma ligi 800 000 EEK-i, mis näitab veelkord, kui suurte summadega peame me tulevikus arvestama kogu laeva täielikuks restaureerimiseks.

Tuleb veelkord rõhutada, et meremisjon ei võtnud endale lepingujärgset kohustust "... see laev üles ehitada...", vaid ainult renoveerida ühe väikese osa ruumidest, millest tavaliisele muuseumikülastajale oli mõeldud vaid kohvik, mida seetõttu ei saa aga kuidagiviisi üle tähtsustada. Polnud siiski ka päris kohane dikteeriv maneer (lepingut omamata), millega omapoolsed projekteerijad laeva toodi ning meremuuseumi palvel juba mõnda aega asjaga seotud sisearhitekti Anu Väinundit taheti kõrvale lükata. Ka sellest delikaatsest probleemist oleks tulnud eelnevatel kõnelustel veebruaris rääkida, sest ainuüksi raha olemasolu ei anna veel moraalselt õigust kellestki teerulliga üle sõita.

Kõnealuste ruumide renoveerimiseks (peale kooskõlastamist ning projekteerimist) oli lepingu projekti järgi ette nähtud kaks aastat, mis reaalselt tööde mahtu arvestades tundus liialt venitatuna. Ühine rahakorjamise idee laeva restaureerimiseks on iseenesest tore ning kiiduväärne, ent lepingujärgselt kõige varem 1996. a. paiku oleks meremuuseum hakanud saama 3% vaid kohviku tootlustugevusest tulenevast käibest. Ma ei saa seda kuidagi pidada ühiseks rahakorjamiseks, arvestades seda, et ruumide renoveerimisinvesteering oli planeeritud välismaalt ja 97% tootlustuludest oleks läinud Meremisjoni ning kuni aastani 2019 oleksid nad kasutanud laeva peateki keskosa praktiliselt tasuta.

Lepingu projektis oli veel mitmeid küsitavusi (mitte niivõrd juriidilist, sest selle oli ikkagi kokku pannud professionaal, vaid hoopiski praktilist laadi), mida oleks saanud põhimõtteliselt selgeks vaielda. Allkirjutanu esitas oma seisukohad ja parandusettepanekud 1. märtsil (eelnevate läbirääkimiste juures ma ei olnud viibinud) peale seda, kui leping oli olnud arutusel muuseumi juhatuse koosolekul 28. veebruaril. Päev hiljem esitas kirjalliku arvamusevalduse muuseumi kollektiiv, mis asja tähtsust arvestades on igati loomulik ja vajalik. Ma ei ole kindel selles, kas meremisjon nende seisukohavõttudega tutvus või mitte, igal juhul lepingu osas enam mingit kahepoolset arutelu ei järgnenud, kuigi see nii oli mõeldud.

Urmas Dresden

Stormen välte längradare på Estlandsfärja



Två längradare och en container välte på färjan M/V "Cap Canaille" under den stormiga färden från Tallinn till Stockholm i går natt. Nu undersöks om lasten varit surrad på rätt sätt.

Estlinefärjan M/V "Cap Canaille" råkade ut för stormen ute på Östersjön i går natt. Lastbilar, containrar och annan utrustning slängdes runt i skeppets innanmäte. Nu utredde polisen om besättningens brutit mot säkerhetsbestämmelserna.

Färjan, som går mellan Tallinn och Stockholm, hamnade i hård sjö i Östersjön. Båten slängdes häftigt fram och tillbaka. - Det var en väldig öreda där inne, två längradare och en container hade välvt. Föreländ hade kastats omkring. Men inga personer skadades i det hårda vädret, säger Kjell Andersson vid Norrmalmspolisen. Kjell Andersson och personal från tullen undersökte båten när den löpte in i Frihamnen i Stockholm i förmiddags. - Normalt ska ju längradare och andra stora föremål spännas fast vid säkerhetsanordningar. Vi undersöker om det gjorts på ett riktigt sätt. - Hur det här ska göras regleras i sjölagen, och vi ska utreda om besättningen har brutit mot den.

Torm pööras treileri Eesti liini parvlaeval kummuli

"Estline" m/l "Cap Canaille" sattus eile öösel Läänemerel tormi.

Veoautosid, konteinereid ja muud varustust loopis laeva lastiruumis ringi.

Nüüd uurib politsei, kas meeskond rikkus ohutusreegleid.

Parvlaev, mis käib Tallinna ja Stockholmi vahel, sattus Läänemerel suurde lainetusse. Laev õõtsus tugevasti vastu lainet.

"Lastiruumis oli suur segadus, kaks treilerit ja üks konteiner olid kummuli kukkunud. Eserneid loopis ringi. Kuid ükski inimene ei saanud raskest tormis viga," ütleb Kjell Andersson Norrimalmi politseist.

Kjell Andersson ja tolli esindajad vaatasid

laeva üle, kui see tuli elle hommikul Stockholmi Frihamni.

"Normaalselt tuleb treilerid ja muud suured esemed kinnitada teki silmpoltide külge. Nüüd me uurime, kas seda tehti õigesti.

Kuidas seda tuleb teha, on määratud mere-seadustega ja me hakkame uurima, kas meeskond rikkus neid reegleid."

Carl Hall

Lars Nybergi foto allkiri: Kaks treilerit ja üks konteiner pöörduis kummuli m/l "Cap Canaille" tormisel teekonnal Tallinnast Stockholm. Nüüd uuritakse, kas last oli õigesti soritud.

"Expressen", 26. juuni 1994

Juhtub suvelgi

See toimetusse sattunud ajaleheväljalõige vajab täpsustust. Tallinna allikate teatel oli see eriti sant ilm, mis treilerid ümber lükkas, mitte teel Tallinnast Stockholm, vaid 24. juunil pärast südaööd, kui "Cap Canaille" oli teel Stockholmist Tallinna.

Seetõttu fikseeris olukorra "Cap Canaille" autotekil pärast laeva Tallinna saabumist siinse firma "Nord Estonian Transport Ltd." surveor Azol Minejev. Fotodel tema koostatud aktis on las-

tiruum autosid enam-vähem täis, aga ajalehefotol võib näha tühjas lastiruumis küljelijavajunud treilerit. Asi on nähtavasti selles, et kuna Tallinna sadamas pole veel eriseadmeid, mida sellisel juhtumil tarvitatakse, siis viidi pildil olev treiler Stockholm tagasi, kus see lossiti.

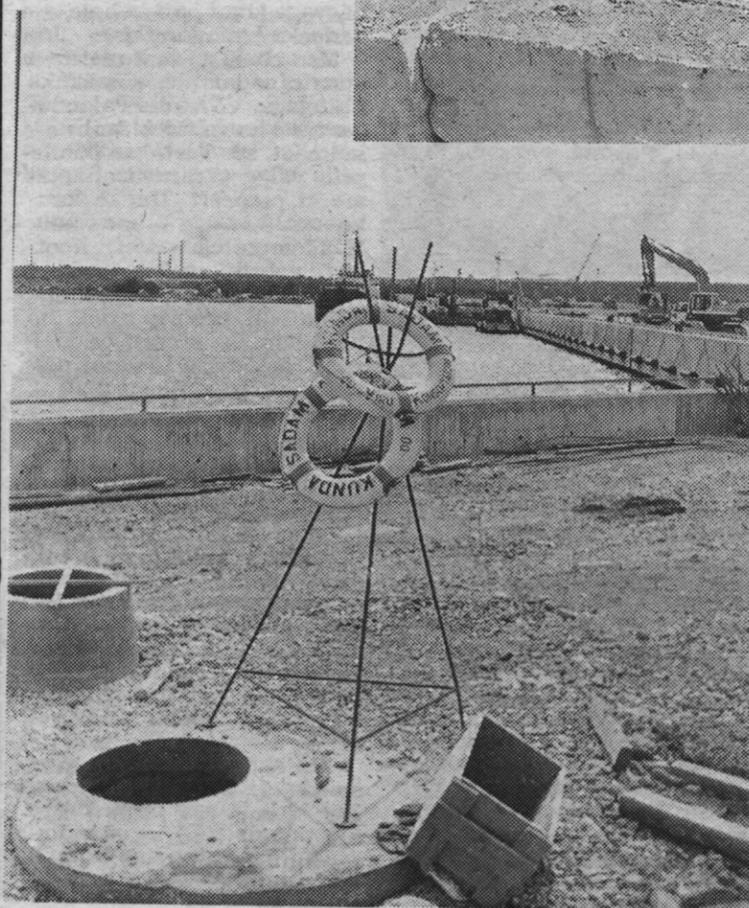
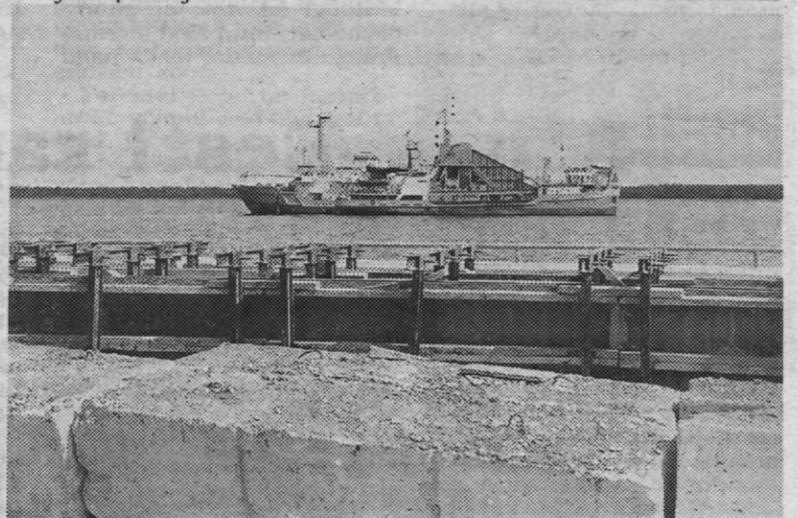
Ja siis sattusid kohale ajakirjanikud. Ning eksikombel lisasid oma uudisele värskest sellega, et pidasid seda päeva võrra hiljem juhtunuks. 25. juunil oli Rootsis jaanipäev ja lehed ei ilmu-

nud, seega ei saa tegelikust "eilses" juttu olla. Nii sattuski pildiallkirja väide, et juhtus teel Tallinnast Stockholm. Ja küljelijavajunud treiler oli laeval tõesti olemas.

Et juhtum on praegu uurimisjärgus, ei ole võimalik asjatuviiselt firmadelt põhjalikumaid kommentaare küsida. See vaid meenutab veelkord, et meri võib mõnikord ettearvamatult käituda, nii et ettevaatus pole suvelgi liiast. Ning juhtuda võib mõnikord ajakirjanikelgi.

Madli Vitismann

Millal saab Kunda sadam valmis?



Mart Leemets, objekti ehitusülem: "2. septembril. Siis on ametlik avamine.

Me alustasime 1993. a. mais. Ehitab Rakvere KEK koos Soome firmaga "Pyrisko OY". Me pole varem sadamat ehitanud, sellepärast tuleb abi leida. Vesiehitustel on oma spetsiifika, see on erinev maapeal tehtavast. Meile anti tähtaeg 30. august 1994. a. Kogu ehituse maksab kinni tehas. Praeguseks oleme niikaugele jõudnud, et laevad saavad juba sisse. On tehtud proovilaadi nisi. Ehitustööd laevade vastuvõtmine ei sega. Võib-olla siis, kui me asfalteerima hakkame, takistab see meie tööd. Praegu on iga päev töö ligi 40 inimest, on olnud ka rohkem. Vahepeal tegime natuke kiiremat tööd, et lõpus mitte tormama hakata.

Vana muuli äärde peaksime tegema ka paadi- ja jahisadam, ka sadamahoone tuleks siia teha. Praegu loeme juba päevi."

Kundas käis Reet Naber

Meri ühendab

7. juunil algas Tallinnast Läti merelehe "Juras Vestis" initsiatiivil korraldatud aktsioon "Meri ühendab".

Üritus oli planeeritud jalgrattasõiduna kolmest Läänemere-äärsest riigist läbi, peatustega merenduskeskustes. Osalema kutsuti ka Eesti ja Leedu kolleegid. Lätlaste mereleht on kõige mahukam, selle personal on suurem. Samal ajal on meie kõigi probleemid nii merenduse ümberkorraldamisel kui ka lehetegemisel küllaltki sarnased. Üheskoos tegetsemisest, üksteise vigadest õppides võiks kasu saada.

Nii oli rahvusvaheline seltskond: Läti "Juras Vestise" toimetaja **Gints Šimanis**, konsultant **Guntis Pilsums**, fotokorrespondent **Valdis Alberts**, Läti Mereakadeemia mehaanikud **Maris Freibergs** ja **Gints Danne**, Läti Merelaevanduse autojuht **Normunds Pilens** ning Leedu "Lietuvos Jurevis" töötaja **Regina Stroncikiene** 7. juuni varahommikul Tallinna sadamas. Kuna eelnevalt oli Reisisadama ametimees **Rein Aun** euroopaliku naeratuse ja viisakusega selgeks teinud, kuivõrd võimatu on terminaalil selle seltskonna vastuvõtmiseks võimalusi leida, läksime ja tegime esi-

mese peatuse "Suurel Tõllul". Kapten võttis meid sõbralikult vastu ja vana jäälohkuja avaldab muljet igähele ja alati.

RAS Eesti Merelaevandus ootas kaetud laua ja meenete. Video tutvustas meie merelaevandust klantspildiga, rahvusvaheliste suhete osakonna juhataja **Vladimir Gogounov** rääkis juurde ka problemaatilistest asjadest. Nagu näiteks kaadripoleemist, merendusharidusest, uute laevade soetamisest jne. Peadirektor **Toivo Niinas** lisas fakte omalt poolt juurde ning soovis kõigile head reisi.

Kui mitte arvestada seda,



Vastuvõtul «Eesti Merelaevanduses».

Madli Vitismanni foto

et Läti sponsorite muretsetud uhiuutest jalgrattastest ütles üks juba esimesel päe-

val enne Haapsallu jõudmist üles, sujus kõik Eestimaa pinnal kenasti.

Haapsalu oli lukku pandud

8. juunil Haapsalusse jõudes tundus, et midagi erakorralist on lahti: linnapiiril oli mitu autot, kust peaaegu likult mundrikandjaid paisis. Ulja kaarega tuli üks masin veel juurdegi, kaitseliitlased ruttu välja. "Mis lahti?" ei saanud küsimata olla. "Haapsalu on lukku pandud," seletati. "Linna korra huvides kontrollitakse linna sisse ja sealt väljaminejaid." Esimeste päevade kontroll oli muidugi tõhus, kätte oli saadud isegi ärandatud auto, mitmed mittekorras dokumentidega sõitjad olid kiired vajalikke pabereid vormistama minema. Oma rahvas suhtub asjasse rahuga: kui on teada, et kontrollitakse, jääb ehk mõnigi rumalus tegemata.

Suvealguse kuurortlinn oli vaikne. Rahvast vähe liikumas, jahtklubi ka ääres siiski mõned külalisalused seismas. Jahtklubi ise oli korras

ja puhas, pererahvas sõbralik nii omade kui ka külaliste vastu. Kätesaadavad olid kõik väikesed mugavused.

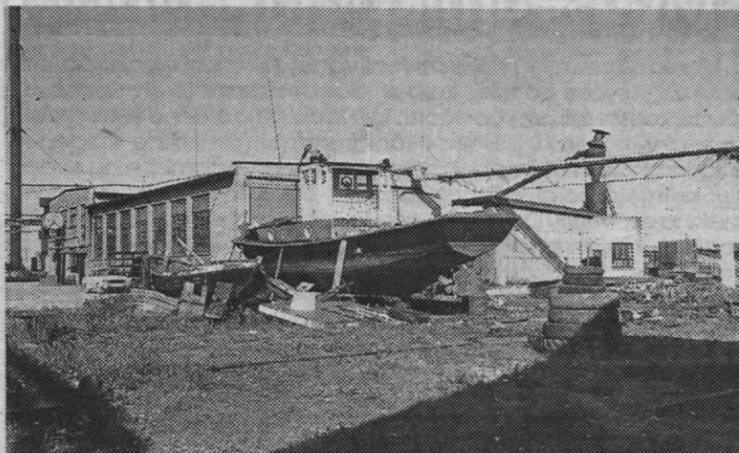
Päeval käis tavapärase töö. Suured ja väiksemad askeldasid ringi, värvipintsleid või muud tööriistad peos — hooaeg ju algamas. Kail tuttava näoga mees, **Endel Voo-remaa**. Kuidas läheb, mis käsil?

"Tegelikult olen pensionil, aga tegemist jagub kogu aeg. Jahile vaja värv peale tõmmata, sellega on kiire. Muidu tegeleme pojaga väikest viisi ka paatide ehitamisega. Meil on oma aktsiaselts "Foil", alustasime purjetajatele hädavajalike pisidetailide valmistamise ja müügi, nüüd proovime ka paate teha. Läheb kaubaks küll. Omaaegsed jääpurjetamiskontaktid on tugevasti kaasa aidanud. Muidugi ka see, et eluag oleme harjunud tööd tegema. Praegu on häda, oleks nagu

tööpuudus, aga inimesed pole aru saanud, et ilma töötegemiseta midagi ei saa. Otsisime omalegi töömehi, isegi kuulutuse kaudu. Tuli noor mees, kiitis, et on pagana hea töömees, aga innukust jätkus lühikeseks ajaks. Nii ta on, kellel viinaviga küljes, kes niisama laisavõitu. Tea, kuidas nad küll nii hakkama loodavad saada, ja siis on teised süüdi, et kõik pole korras. Meie oleme optimistid. Kui ikka ise mees olla, saab hakkama küll," lõpetas ta naerunäoga ning kiirustas poolelijäänud töö juurde.

Töö käis ka "Westi" sadamas. Seal küll paistis rohkem laevu maal kui vees. Samal ajal tuli ka äärde vett võtma Veeteede Ameti uus "EVA-315". Kapten **Kiur Mölder** ütles, et Tallinnast Haapsallu pidas ilusti vastu. Aga natuke loopivat.

Sadamas oli üles tõmma-



«Yoldia» Haapsalus AS-i «West» sadamas

tud ka kunagine uurimislaev "Yoldia". Mäletatavasti oli laev nii läbi, et sellega enam uuringuid teha ei peetud võimalikuks: mäda. Nüüd paistis, et jälle midagi kõpitakse. Jahtklubi kohvikus sünnipäeva pidavad kohali-

kud mehed teadsid rääkida, et ega ta nii hirmus läbi olegi. Liikuvat jutud, et Päästearmee tahab päästa eesti rahva ja laeva, oma päästetööstuse sinna peale panna. Raha olevat välismaalt saada.

Lõuna-Eesti sadam

Üle Pärnu silla tulijad näevad ka ääres laevu seismas. See ongi Pärnu sadam. Munitsipaalettevõtte "Pärnu Sadam" asedirektor **Riho Prints**: "Pärnu linnale ja tagamaale on sadam ja selle laiendamine väga olulised. Praegune sadam on väike, mahutame ära neli "jõgimeri"-tüüpi laeva, maksimaalne süvis on 5 meetrit. Mõõdunudaastane käive oli 280 000 tonni, tänavuseks planeerime 400 000. Meil on peamiselt eksportsadam, siit kaudu läheb välja puit, turvas, brikett. Selge, et praegusesse kohta kaubasadam ei sobi. See on otse vanalinna ja kultuurikeskuse kõrval, kui me siin tuulega briketti või turvast laadime, on tolmu kõik kohad täis. Aga praegu me seda tööd lõpetada ei saa, see on majanduslikult oluline. Ettevõtetel on lepingud sõlmitud, nende täitmise satub ohtu. Meil on sadama laiendamise plaanid tehtud, oleks vaja 5 miljonit, et kiiresti uus sadam valmis ehitada. See summa ei ole suur, aga aitaks meid surnud punktist üle. Oleme pidanud läbirääkimisi Maailmapanga ning Euroopa Arengupangaga, et neilt laenu saada. Meie oma pankade protsendid on nii kõrged, et neid ei suuda maksta.

Meie plaan on ehitada kaubasadam välja sinna kanti, kus on "Pärnu Kalur" endine laevaremondibaas. Uues reisisadamas saaksime ka konteinereid töötlemah-

kata. Praegu me konteineritega ei tegele, meie kraanadel pole piisavalt võimsust.

Praegusesse sadamasse jääks reisisadam, kus saaksime vastu võtta ka mere-



Riho Prints selgitab, Gints Šimanis ja Maris Freibergs kuulavad.

matkelaevu. Jahtklubi juures oleks jahisadam, marina, Vallikraavi tahaksime samuti laevad sisse lasta, kunagi oli see ju tuntud laevade talvitumiskoht.

Laevaremondibaasi muidugi ka ei saa ära kaotada, sinnakanti jääks veel rannapüüglaevade sadam.

Suur probleem on teedega. Praegu tuleb kogu transport üle uue silla ja siis läbi kogu linna. Oleme planeerinud ringtee ehitamise, uude kau-

basadamasse oleks kergem pääseda. Praegu makstakse linnale teede korrashoiuks iga tonni turba, briketi ja puidu eest, teed pole ikka head. Praegu ei ole meil ka laoplatse. Kui teame laeva saabumise aega, tuleb 4–5 päevaga kogu puit kohale vedada, et kohe laadida.

Me ei hakka konkureerima suurte sadamatega, näiteks Muugaga. Võib-olla Paldiskiga. Meie kaup tuleb ümbruskonnast, see veetakse põhiliselt välja. Transiitsadamat me ei planeeri. Uueks kaubaartiklikuks on keramsiit: Häädemeeleste osteti Rootsi vabrik, selle toodang veetakse meie kaudu välja. Esimesed proovipartiid on juba läinud. Importi on meil vähe, mõõdunud aastal näiteks natuke suhkrut (920 t), väetist, kaskoriiti.

Planeerime veel süvendada faarvaatrit 6,5–7 meetri ni. See muudaks oluliselt meie tööd; võimaldaks sisse tulla hoopis suurematel laevadel, seega alandada veohindu ja suurendada käivet. Süvendada pole siin raske, viimati tehti seda tööd 1986. a. Tollane töö on küllalt hästi säilinud, vaid liikuvate liivade piirkonnas tahaks veidi korrigeerida.

Kui kõik need tööd tehtud saaks, oleks meil sadam, kus planeerime 750 000 t käivet.

Munitsipaalettevõtte "Pärnu Sadam" on 2 mehega töötav firma.

Jaagupi kala

Jaagupis on endine Häädemeeleste kalatsehh. Töötas 8. juunil hoolega, suitsukala lõhna võis suure maantee pealgi tunda. Muidugi meelitas see ligi põikama.

Kuidas läheb? AS Alosa esimees **Enn Ilves**: "Pole viga. Meil oli tsehh "Pärnu Kalurilt" renditud, nüüd mais sai erastatud. Soovijaid oma osakuid sisse panna oli rohkem kui tsehhi väärtust oli hinnatud. Kokku on osanikke 18. Praegu varustame kogu vabariiki läbi endise kalaturustuse keskuste.

Meil on tööl 40 inimest, päevas teeme 3 tonni suitsukala. Põhiliselt on see räim. Talvel, kui oli külm, tegime ka preserve: värtsikilu või -räime. Siis tuli kala ka mujalt sisse osta, sest oma laht oli jääs. Muidu on kuuel kohalikul kaluril siin seisevnoodad sees. Pump on merre, sellega saame kala paatidest välja tõmmata.

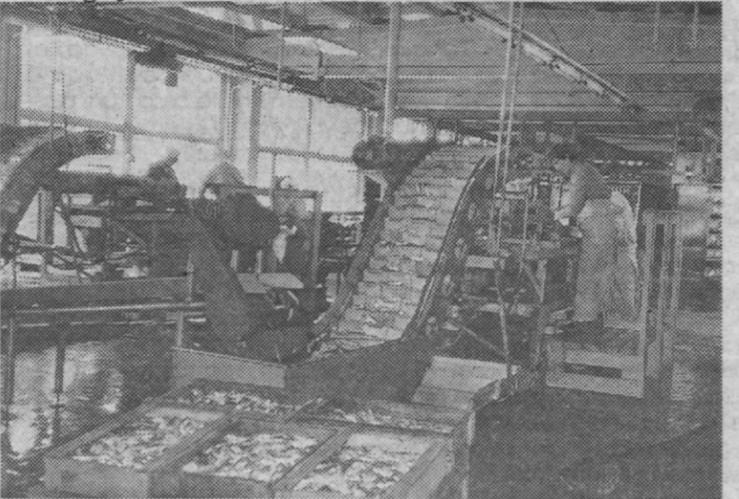
Turgu jätkub, kala kätte ei



Tsehhijuhataja Enn Ilves.

jää. Põhiline osa läheb Venemaale, sealt saab head hinda.

Hea suitsukala oli.



Jaagupi kalatsehh

Üle piiri

Et Eesti esimese merekooli juurde pääseda, tuleb minna üle piiri. Mitte mere äärest, vaid natuke kaugemalt. Meiepoolne piir on tagasihoidlikum, sealpool on hulga rohkem ehitatud ja sildestatud. Aga selle eest vaatas meie poole passe kontrolliv naisterahvas igäühele otsa ja ütles passi tagasi andes "Palun", sealpoolne meesterahvas nätsutas osavõtmatult. Kurb, ka ajaloolise järjepidevuse mõttes, et ühtne passiirežiim ei võimaldanud passi Rootsi ja Soome templi kõrvale lõunanaabri oma saada. Polevat ette nähtud. Eesti ajal Valgas elanud emal oli see sisse löödud vist pea igakordse Koiva jões ujumas käimise puhul, kui korralikult üle Konnaoja mindi.

Olgu, minu passi pole löödud ka nõukogude võimu poolt võimaldatud puukingapaari. Heinaste (Ainaži) merekooli memoriaalmuuseum on nii Eestile kui ka Lätile oluline merendusajalooline paik. Siin meie ajalood põlmuvad, siin on 1988. aastal püstitatud mälestussammas Tsaari-Venemaal kaubalaevanduse arendamiseks hiigeltööd teinud rahvaalgustajale Krišjanis Valdemarsile (1825—1891). Loomulik, et sümboliseerib tema merendust propageerivat reisi jälgiva seltskonna tee tagasihoidliku muuseumi juurde viis. Muuseumi perenaine Iveta Erdmane oli ootamas. Muuseum avati 1969. a., kool oli oma 1864. a. alustatud

Ainaži piiripunkt



tegevuse 1919. a. lõpetanud, olles vahepeal (1915—1918) Hersoni lähedal töötanud. Merendusajaloost tuttavad nimed *Veide*, *Dahl*, *Raudsepp* ja paljud teised on selle kooliga seotud. Muuseum ise on väike, puhas, huvitav. Sügisel tähistatakse kooli 130. aastapäeva. Iveta Erdmane oli

kurb, et enam ei ole aitamast eestlasi *Uibot* ja *Kurgot*, kes alati südamega kooli saatuse juures olid. Aga juubel peetakse, oli ta kindel. Ainaži ise olevat natuke õnnetu. Polevat isegi kalureid enam, kes merel käiksid. Aga jutud uue sadama ehitamisest? "On küll selli-

sed plaanid. See on suur töö, finantseerimine peaks tulema Riias. Esialgul plaanitakse välja ehitada kaid jahtide vastuvõtmiseks, hiljem tahetakse Ainaži välja arendada merenduskeskuseks, millel oleks sama tähtsus, kui tal oli oma hiiļepäevil 19. sajandi lõpus." Tundub liiga ilus.

Heinaste merekoolis

Heinaste (Ainaži) merekooli memoriaalmuuseumis võttis merelehtlasi vastu Läti TV saatesarja "Ahoi!" võtjategrupp: režissöör **Normunds Smalinskis**, toimetaja **Maija Migla** ja konsultant **Arvis Pope**. Merenduse saatesari on eetris kord kuus. Käsitletakse aktuaalseid mereasjandusega seotud probleeme. Ka merenduse propageerimist, millele seekordne jalgrattaretk pühendatud. Merendusajaloolane **Arvis Pope** on ammuem tuttav. Ükskülas elav kolleeg on tegelenud pikka aega tuletornide uurimisega, oli hea tuttav meie selle ala entusiastiga **Armas Luigega**. 1989. a. il-

munud raamat "Burnleku gadsimts Latvija" ("Läti purjelaevanduse sajand") käsitleb põhiliselt 19. sajandi merendusajalugu. See on põimunud Eesti materjaliga, sest Põhja-Liivimaa alused olid tihedalt seotud pealinna Riiga. Selles raamatus on veel kõrvuti läti tegijatega kahe naabri, liivlaste tuntud esindaja *Egons Līvis* ja eestlase *Robert Kurgo* nimed. Kahjuks tänaseks mõlemad leinaraami jõudnud. Millega praegu tegelete? **Arvis Pope**: "Olen teinimestele abiks. Tegelen muidugi mereajaloo uurimisega. Saatsin just Bruno Paole kirja, vaja üht-teist täpsustada.

Tegeleme siin ka Läti Merenduse Aastaraamatu ("Latvijas Jurnieciņas Gadagramata") väljaandmisega, trükist tuli neljas. Selle väljaandjad on Läti Kultuurifond ja Mereajaloo Selts. Valmistame ette merendusentsüklopeediat. Teil on see töö ammu käsil, kas saite valmis? Me võtsime tagasihoidlikumalt ette, meie merendusentsüklopeedia hõlmab Läti laevanduse ajalugu aastast 1850—1950. Praegu on mul palju tööd käsikirja läbivaatamisega, et see trüki saaks. Merendusajaloo tegijaid pole meilgi liiast. Väga tubli oli **Janis Hartmanis**, aga tema on nüüd meie sõjandust üles ehitama asunud."



Guntis Pilsūms, Arvis Pope, Regina Strončikiene, Maija Migla, Gints Šimanis.

«Pie Bocmana»

Salacgriva Pootsmani-körts on stiilne ja traditsioonidega. Meie sealoleku aja suurim elamus oli vana kalur **Roberts Spurins**, kelle suguvõsa ammuilma sealmail elanud ning kes jõe ja merega sinasõber. Nähtavalt peatoimetaja **Gints Šimanis** suur austaja ning kogu läti seltskonna lemmik. Tä juttudele naljalt keegi vahele rääkida ei jõudnud, saati siis veel naabrile tõlkida. Igasugu toredaid vahejuhtumisi on selle jõe ääres küllaga juhtunud. Kasvõi see, kui ta koos isaga, kes silla puudumise ajal ülevedaja ametit pidas, kord sellesamas körtsitoas päevatööd "kokkuvõtet tegemas" olnud, kui jõe poolt kisa kuulda: keegi uppumas. Tormatud appl. Polnudki rohkem vaja, kui linnaehe-

le soovitada: "Misasija sa niisama karjud, lase jalad põhja ja tule välja!" Sest just seal oli madal. Ei teinud mehele mingit vaeva päevasündmuse ja küllaliste puhul päris pikk luuletus kohapeal valmis teha. Riim käis igatahes kenasti. Korralik meremehe-naps oli taskus ja kalad ka kotis. Mõlemad toodi välja. Pärast Pootsmani-körtsi kiskus kuidagi eestipoolseks. Läksime võõrsile Merereinspeksiooni, võõrustajateks **Laima** ja **Aigars Pusilds**. Selgus, et mõlemas tublisti eesti verd, küll ilma keeleta, ja parasjagu Eestilembelisustki. Pereisa oli töises mures poliitikute merepiiri tõmbamise pärast, mis kalamehed harjunud vetest kõrvale kallutab. Olevat siin

hädas nii eestlased kui lätlased. Eestlased siinmail igapäevased tuttavad ja kolleegid, kuidas sa äkki nendega pahandama, veel hullem, trahvima hakkad? Iseendalgi kalapüügipisikut sees, millest andis tunnistust mitmelilgiline laukate. Salacgriva sadamakal ääres seisis igasugu nimedega aluseid. "Tammela" ei kõla kuidagi lätikeelsena, ja näe, kapteni räägib sulaselget eesti keelt. **Ants Post** on mees, kes Lätis töö. Pere siin, sestap ka töö. Ise ütleb küll, et siin on alati laevameestele kehvalt makstud. "Tammela" on kunagi "Hiu Kalurilt" ostetud MRTK, mis nüüd valvelaevana "Privais Vilnis" ("Vaba Laine") nime kandvale akt-

siaseltsile kuulub. Aktsiaselts on muidugi endisest kalurikolhoosist "tehtud". Sealmail pole kolhoosid nii pisikesteks osadeks laiali jagatud kui meil, pea kogu endise kolhoosi majapidamine endiselt koos. Paremäl järjel on laevaremont, võimalused on head ja tööd jääb ülegi. Eestlased olevat päris sagedased neid võimalusi kasutama. Sadamas on ka meie kalalaevad, parasjagu oli kai ääres "Vaal". Salacgriva sadam on Läti kolmas eksportsadam. Peale puidu suurt midagi välja ei lähe. Igal nädalal tuleb sisse 3—4 laeva, mis saavad kahe kai äärde paikneda. Faarvaatris on sügavust 6 m, mujal 4—6 meetrit. Kõige pikem laev, millele Ants Post lootsi peale on viinud, oli 115-meetrine. Kanal on 60 meetri laiune ja suurte laevadega pole alati kerge hakka-



Valdis Alberts kutsub «Pootsmani Körtsi».

ma saada, nagu saime ise näha, kui kõva tuule järgsel merel saksa "Gudrun II"-le vastu läksime.

Vabadussamba all

Läti pealinnas Riias toimus pidulik vastuvõtt Vabadussamba juures. Samba jalamile jäid osavõtjate poolt lilled, kohal olid pressiesindajad, tuli anda intervjuusid. Kohal oli ka Läti Merenduse Fondi esimees kapten **Aleksandrs Karklinš**, kes rõõmustas eestlast kohates, sest tal olevat vanast ajast head suhted selle naabri esindajatega. Nimelt oli ta 1941. a. laeva "Everolanda" peal, mis võttis Tallinnast peale evakueeritavaid, kelle hulgas oli palju eestlasi. Kui laev Soome lähel tabamuse sai, aitas tema tegutsemine pääseda mitmel eestlasel, kellega ta pärastsoja-aastatel kontakti on hoidnud. Kapten ütles, et tal oli hea meel, kui kunagiste tuttavate ning nende peredega kok-

ku sai. Oli olnud neil Eestis külas, samuti nemad Riias. Aleksandrs Karklinš enda meresõit jäi pärast sõda pooleli, põhjus sama, mis meilgi vanema põlve meresõitjatel. Aga päris eemale pole ta kunagi jäänud. Praegu juhib ta Läti Merenduse Fondi tööd. See on fond, mis jagab vahendeid merenduse arendamiseks Lätis. Näiteks merendusariduse toetamiseks, ajalehe ja "Merenduse aastaraamatu" väljaandmiseks. Fond on saavutanud valitsuse tasemel otsuse maksusoodustuste saamiseks neile ettevõtetele-organisatsioonidele, mis fondi kaudu sponsorrahasid eraldavad. Rahad kantakse fondi arvele, mille juhtkond otsustab nende kasutamise üle. Muus liinis tehtavad ra-

haeraldised kuuluvad tavaliselt maksustamise alla. Fond toetas jalgratta-aktisiooni läbiviimist, parasjagu oli ka käsil ühe vana traditsiooni taastamine. Mereakadeemia esimesed kõrgharidusega lõpetanud saavad (said) diplomid juulis. Iga eriala parimale kingiti fondi poolt nimeline käekell, kallihinnaline mälestusese. Riias saime kokku ka nende merelehe tegijatega, kes kodus juubelinumbrit ette valmistasid. See oli nr. 100. Riias suundus tee edasi Ventspils, Liepajasse, Paļangasse, Klaipedasse ja Nidasse. Kahjuks nõudsid kodused tegemised tagasitulekut. Tuleval aastal sõidame ümber kogu Läänemere, sai plaan maha pandud.



Vabadussamba all. Keskel Aleksandrs Karklinš. Vabadussambani tegi retke kaasa Reet Naber.

Las tuli puhastab...

Katrin keetis kalasuppi

7. juunil võorustati "Suurel Tõllul" jälle külalisi. Seekord oli külas Raeklubi, mis koondab Tallinna sõpru, presidendiks linnapea. Kohal olid kaks asepresidenti, eks-linnapead Ivar Kallion ja Albert Norak, praegune linnapea oli puhkusel. Siiski oli külalisi üle paarikümne.

"Suure Tõllu" salong sai huvilisi täis ning pärast masinaruumi vaatamist alustasid oma etteastet, teab mitmendat korda juba, Eesti Meremuuseumi direktor **Ants Pärna** ja laeva kapten **Olaf Vaarmaa**.

Meenutati lühidalt laeva säilitamise tähtsust ("Maailma suurim säilinud jäämurdja, sealhulgas üks vanemaid. Soomlaste "Tarmo" on küll 7 aastat vanem, aga poole väiksem."). Näidati al-

gupärasena säilinud interjööri (klaverit oli hiljuti häälestatud). Lisati intrigeerivatki teavet: "Hiljuti saadi arhiivist huvitav dokument: Venemaa nõudis laeva üleandmise eest poliitvangide väljaandmist ja saavutas ki selle."

Tänapäeva jõuti mõistagi rahamurega: "Kahel viimasel aastal on raha olnud ainult meeskonna ülalpidamiseks," aga ka tänusõnadega: "Tänu Sulev Roosmale on ette valmistatud laeva seisukoht. Täname Tallinna linna, kes selle koha eest renti ei võta. Tänu ka laevade tehnohooldebaasile, sealt tuldi ise ja pakuti end kaptenisilda remontima."

Kapten Olaf Vaarmaa: "Õeldakse, et teeni ise. Mõned äriideed on läinud lõhki.



Kontsert salongis e. salongikontsert.

Aga see laev ei ole äriobjekt. See ei ole kultuuriministeeriumi oma, see pole meremuuseumi oma, see on Eestis rahva oma. 1. juunil luba-

sime külastajad laeva, teenistus oli 13 Eesti krooni ja 5 Soome marka."

Õhtu asjalikule osale järgnes **Katrin Karisma** keedetud kalasupp (kalad oli toonud 8 linnapead üle elanud Sulev Roosma). Sellele järgnes väike kontsert. Laulu saatets kõlas salongi vana klaver professionaali käe all, laulja jaoks küll veidi madalalt. Aga salongi akustika oli täiesti sobiv ja publiku vastuvõtt soe.

Ülla Millistfer: "Klaver on haruldaselt madal, aga mängib küll."

Katrin Karisma: "Olen varemgi laeval laulnud, Rootsisis ja Jaapanis, nii et see ei ole esimene kord. Aga pean ütlevat, et siin on selles mõttes parem, et pole nii palju sametit. Peaasi, kui ei kõigu ja ümber ei kuku!"

Raeklubilased arutasid omavahel, et oleksid klubita vaevalt sattunud niihästi Naisaarele kui ka "Suurele Tõllule". Järgmisena kavandati tutvust Merivälja kummitusega. Leidus klubilaste



Katrin Karisma ja Ülla Millistfer: Kas supp maitses?

hulgas seegi mees, kes lubas laeva remondiks konkreetset abi. Aga kohalolijate isiklike rahakottide rauad jäid kinni: annetuste kasti oli lisandunud vaid 1 Eesti kroon.

Madli Vitismann

Pilk seest: «Tõll» tuli tagasi

1. juuli õhtul tuli rahvast "Suurele Tõllule", et merele minna. Lauupeo tule liikumise tseremoonias oli teenekal jääõhkujal oma osa tähta. Pardal olid laulumehed "Gaudeamus" ja Teaduste Akadeemia meeskoorist.

Linnahalli sadamas askeldasid pukserid "Mõntu" ja "Vega-1". "Tõllu" korstnaist tõusis musta suitsu. Külalised tundsid end mõnusalt salongis ja tekil, masinaruumis käis oma elu. Selles põrgu eesruumis sai "Tõll" hinge uuesti sisse. "Kui me viis aastat tagasi Tallinna tulime, töötasid kõik katlad," meenutas Urmas Drensen meremuuseumist. "Praegu saame kaks käima. Vaata, nii see lähebki." Läksi. Ka venekeelne raadiomees oli sünd-

musele kaasa elamas, ehk jäid talle linti vanade masinate esimesed hingetõmbed. Uuestiärkanud masinavärgi juures tulid meelde "Scan-Transi" mehe Jaak Uusi sõnad: "Torustiku ilu..." On tõesti ka selline asi olemas.

Kell 22.03 anti ära teise pukseri ots. "Tõll" liikus iseseisvalt ja omal jõul. Oli põhjust minna masinamusta käega kaptenit õnnitluma. Kesvamärjased maamehed ei tahtnud veel veerandtund hiljemgi uskuda, et keegi ei vea. Piritalt tulid jahid, mereinspeksiooni, merejõudude, piirivalveameti ja vee- teede ameti kaatrid-laevad saatma. Oleks nagu mere-sündmus.

Linnahalli juurde tagasi saabuti ilma tuletta. Maa ja

mere ajaarvamine ei haakunud kuidagi. Suur töö oli siiski tehtud. Lõpuks oli saadud niikaugele, et võib öelda: "Tõll" ärkas ellu. Selles töös on suur osa meremuuseumil, eelkõige aga laeva mehaanikutel. Leiti ka toetajaid.

Noored mereväe madrused said laeval kätt harjutada. Olid tublid, hakkasid silma oma asjalikkuse ja korrektse vormiga. Eks harjutades tuleb ka liiniviskamise kindlus. Jaak Aitaja juhendamisel tulid nad kenasti toime.

Lõpuks on Meremuuseum saanud hakkama pikalt plaanitud inimsõbraliku teoga: muuseumi hoovis on üsna stiilne kohvi- ja õllejoomise paik. Mis see siia puutub? Puutub küll. Greg ja

William olid ka merel tegevuses, spetsiaalsed "allveelaeva-võileivad" (submarinsandwich) koos õllega kulusid pika meresõidu jooksul marjaks ära. Hommikul lubasid uniste silmadega noormehed õigel ajal jälle Margareta õuel platsis olla.

Millest puudus oli? Lauulust. Lauumehi oli, aga laulu peaaegu mitte. Merel laeva parda ääres tiirutavatelt jahtidelt pidi mitu korda paluma, enne kui suvatseti paar lugu teha. Salongis lauldi küll "Õllepruulijat" ja neid teisi toredaid, kuid teki- le see ei kostnud, rääkimata kaugemast.

See ei ole pelgalt kuulujutt, et laev lekkima hakkas. Liialt pikk on olnud aeg, mil laev oli surnud seisus. Nüüd

oli aeg jälle liiga lühike, et oleks jõutud proovisõitu teha. Ka rahakott on kõhnavõitu. Deidvuditorus läks ühe trossi tõttu tihend puruks ja vesi hakkas sisse tulema.

Kui kõik külalised laevalt maha olid kiirustanud, seisis kaldal kaks noormeest ja hakkasid kummiülkondi selga tõmbama. **AS Snorkel** sukeldujad läksid alla, et vaadata, mis õieti juhtus. Kus viga näed... Aitasid. Pandid plaastri peale, et esialgu midagi ei juhtuks. Ütlesid, et ilma dokkimiseta päris korda ei saa.

Selleks ajaks oli päike ammu tõusnud ja linnas alustasid puhkpilliorkestrid laulurahva äratamist.

Reet Naber

Pilk väljast: etendus tühjale saalile

Näidendi valik

Helluses rahahankimismuredega "Suure Tõllu" remondiks ja restaureerimiseks on leitud parimaks rohuks tõmmata laevale üldsuse tähelepanu. Küllap põhjendatud lootuses, et see tähelepanu avab rahakotiraudu. Nii tuldi mõttele, et linnahalli varjus "Suure Tõllu" korstnaid küllalt tähele ei panda. Vaja laev lahele tuua. Sobivaks juhtumiks paistis olevat laulupidu, koostööpartneriks Meestelaulu Seltsi tuletõmiskond.

Lavastusplaan

Et "Suurele Tõllule" peaosatähti saada, tuli veel midagi välja mõelda. Nimelt on staar tuletõmiskond osa jaoks liiga suur ja kohmakas. Nii leiti dublant, väike kaater nimega "Suur Tõll", kes tule tegelikult Piritalt tooks ja linnahalli kalle viiks. Jäämurdja "Suur Tõll" oleks lahel paraderdes see staar, kes aplausi ja lilled kogub. Et tal ikka asja ka oleks, selleks pidi väike "Suur Tõll" esmalt Piritalt lähistel tule jäämurdjale tooma ja seejärel linnahalli lähedal selle sealt kalle vilma. Neist kahest laevast paistis aga etenduse jaoks väheks jäävat.

Osatäitjate valik

Et solisti paremini esile tõsta, peab koor olema tagasihoidlik ja ühtlane. Aga kasutatakse ka ansambleid.

Koori pidid moodustama 20 jahti, ansambli 5 riigilaeva. Olid ka koorisolistid: sümboolsete nimedega jahid "Kalevi" ja "Linda" pidid lahel sõitma teine teisel pool jäämurdjat. Jahid on päritolultki sümboolsed: esimene kuulub linnavalitsusele ja teine merelaevandusele, neilt mõlemalt loodetakse "Suurele Tõllule" suurt abi. Riigilaevad, kaks rannavalve- ja kaks piirivalvelaeva ning üks sõjalaev, pidid ilmselt jälgima, et hästi mõeldud üritus päästeõppuseks ei muutuks.

Proovid

tehti raha- ja ajapuudusel paberil. Seal nägi etendus välja piisavalt efektne: keset paberilehte suur punane "Suur Tõll", sellest vasakul ja paremal aueskord, järel kakskümmend jahti, vahet igaühel üks kaabeltau.

Dekoratsioonid

Selle vabaõhuetenduse kulissideks sobisid reidil seisvad kaubalaevad.

Kostüümid

Staar ise sai mullu, enne Kotka-sõitu, värske värvi peale. Küljel on suurelt laeva nimi, kuigi mitte nii suurelt, et merelt kaldale paistaks. Jahid ja purjed on enamasti valged. Riigilaevad aga erivärvilised: üks rannavalve-

laev sinivalge, teine valge, piirivalvelaevad helehallid ja meie ainuke sõjalaev tumehall. Määratud mitte välja paistma, ei oleks seda päe-

kasutatavast pürotehnikast punaseks.

Peaproov

Jäi, nagu eelnevadki proo-



Sulev Roosma juhendab mereväekapten Roland Leiti ja «Ahti» komandöri.

valgi "Suure Tõllu" tagant kaldale näha olnud.

Rekvisiidid

Lauupeotuli, kolm märguanderaaketti ja bengali tulid igal jahil. Ühe osaleja küsimise peale, kas omaalgatuslikku ilutulestikku ka teha võib, vastati, et võib etenduse lõpul linnahalli juures, aga mitte mingil juhul punaste raketidega. Ometi osutus osa lavastuses

vid, ära. Ega olekski võimalikuks osutunud, sest üksnes pukserid "Suure Tõllu" kai äärest äratoomiseks oleksid maksnud ligi viiekohalise numbriga summa. Nii tehtigi jäämurdja käiguproov kai ääres.

Esietendus: sõlmitus

Päev oli ammu kindlaks määratud, 1. juuli. Kellaajaks planeeriti päikeseloojang, et tuli tumeda mere

taustal efektne välja näeks. Ilmataadiga unustati kokku leppimata, ta saatis kohale jaheda tuule ja paraja laine-tuse.

"Kalevi" jahtklubi lipuväljakule kogunenud kaptenid instrueeriti nende ülesannetest ja kohast paberil nii ilusana paistvas rivis. Seejuures olid hobilaevnikud suutnud kolm eri riigilaevastikku koostööle meelitada. Eesti Poistekoor, mõnel lauljal vanemadki kaasas, kogunes purjespordikeskuse lipuväljakule tuld ootama ja ära saatma.

Kella üheteistkümne paiku pandi laevadele hääled sisse ja sõideti sadamast välja. Leidus ka omaalgatuslike eskortijaid.

Esietendus: intriig

Näinud lahel ühest korstnast paksu musta suitsu välja ajavat "Suurt Tõllu" pukseri "Vega-1" järel, üritasid teised laevad end oma rivikohale seada. Aga laulupeotuld ei paistnud kuskil ja ka laevade kiirused ei sobinud omavahel. Paigal seisvat laeva hakkas aga laine kohe loksutama.

"Suurt Tõllu" eskorditi pimedas siiski seni, kuni tolle kortsen hakkas turtsuma ja kogu ümbruse paksu musta suitsu sisse mattis. Lähemalolijad ajas see läkasta- ma ning nad tõmbusid kau-

gemale, "Suur Tõll" sõitis aga linnahalli juurde tagasi.

Ent laulupeotuld veel ei olnud.

Esietendus: lahendus

Laulupeotuli siiski leidis. Tähepanelik meremehesilm leidis selle lõpuks ühe kaatri ahtris seisva mehe käes, kõigi käigu- ja ilutuled vahel. Kaater, samuti "Suur Tõll", kiirustas linnahalli poole, teised huvilised väikelaevel järele. Poole üheks jõudis tõrvikuga mees linnahalli kaile, kus hobuvanker juba ootas, ja paarikümne ligirutanud huvilise silme all kiirustati Toompea-teele. Pika Hermannii juurde oodati laulupeotuld kella üheks.

Väike "Suur Tõll" pöördus tagasi Piritale, muud eskordilaevad, kes veel lahele jäanud, samuti. Suur "Suur Tõll" seisis kai ääres ega ajanud enam suitsu välja.

Arvustused

Muljeid vahetati kella ühe ja kahe vahel öösel Piritada kail. Arvati, et ürituse paberil kenasti plaanitud lavastaja ei kujutanud hästi ette, kuidas see merel ja liikumises toimib. Samuti ei vaadanud lavastaja asja saalipoolt: päeval valgus ja piltsavalt reklaamituna oleks etendus ehk kaldale "Russalkast" Maarjamäeni mõnevõrra vaatajaid teenud. Neile oleks tulnud moonutada ka vajadust binokli järele. Aga öösel...

Nüüd moodustasid etenduse publiku meremehed ja huvilised kahekümnel jahil ja viiel riigilaeval, lisaks mõnel omaalgatuslikul saatelaeval. Samuti "Suurel Tõllul" endal, Aga kas nende hulgas leidis see, kelle rahakoti peale loodeti? Üksnes riigilaevad kütisid sellel etendusel õhku mõned tuhandekroonilised.

Allakirjutatule meenus lõpuks, et stsenaariumi seda osa, kuidas pidi tuli lainetaval merel sattuma madalalt kaatrilt jäämurdja kõrgele pardale, ei tutvustatudki.

(Muide, etenduses osalenud Kaitsejõudude Peastaabi laev "Ahti" on seesama, mida oleme oma lehes "Kaupona" tutvustanud (Taani kingitus "Mallempukken"). Ju on esialgselt ristiisalt saadud liivi vanema nime pahaks pandud, et laev nüüd soome veehaldja järgi on nimetatud. Ilusad eesti nimed on vist kõik juba laevaparrastele maalitud.)

Kordusetendused

Järgmiste laulupidude ajal on muidugi võimalikud. Aga enne tuleb vist dokki minna, masinad päriselt korrastada, kaptenisild juhuruumiks teha ja mis kõik veel.

Paralleeliks rahakogumismurede juurde kõlbaks aga vist rikka riigi mere. Mõni nädal tagasi olid Stockholmis teel "Viking Line'i" terminaalid metroojaama laternapostidele kleebitud müürlilgeda umbes seesuguse tekstiga: aurulaev see-ja-see on hiljaaegu tulekahjus kannatada saanud ja taastamiseks puudub raha. Aga lahked annetajad saavad aidata, makstes raha sellele-ja-sellele arvenumbrile. Asja tegi pillkuppüüdamaks laeva pilt müürlilheld. Paberile pandud mõte on infopuutuse sajandil arvatavasti laiemaltki tarvitusel.

Moraal

Selles etenduses unustati peamine: kui muuseumlaev tuleb kai äärest merele, muutub ta mitte muuseumiks, vaid laevaks, millele kehtivad kõik laevadele esitatavad nõuded, sh. ohutusnõuded. Eriti 250 inimesega pardal.

Madli Vitismann

Noorus tuli tagasi

24. juunil tulid Matkamaja soomepoistest mereväeveteranid. See oli ülemaailmse soomepoiste kokkutuleku kolmas päev. Miks meremehed veel eraldi? Üks põhjus on kindlasti see, et kui JR 200 on alati äramärkimist leidnud, siis laiali laevadel võidelnud Eesti meremehed pole kokkukuuluvust tunnetanud. Meremeeste koondamise hing Ants Vaadre on palju vaeva näinud, et mehed kokku saada ja Soomes kontakte leida. Seekord istuski saalis mehi ja mujalt, arvukas Soome esindus kaasa arvatud.

Loomulikult peeti kõnesid, kuigi Ants Vaadre palus need lühidalt pidada, et omavahel rääkimiseks ka aega jääks.

Soome Sõjaveteranide Liidu esindajana oli kohal Simo Kärävä, kõrgema Eesti esindajana esines Rein Helme.

Kolonel Matti Lukkari nentis, et ega Soome merevägi olekski vist ilma Eesti vabatahtlike abita hakkama saanud, oli neid ju ca 10% kogu laevastiku isikkoosseisust.

Soome Sõjaveteranide Eesti Ühenduse nimel kõnelnud Raul Kuutma lootis, et kaob vahetegemine JR 200 ja meremeeste vahel, sest Soomes võideldi samade aadete eest. Kuigi meremeestel oli peaaegu legaalne võimalus Läände minna, tuli enamik tagasi võitlema Eesti eest. "Ankkuri" toimetaja, üks esimesi kontakteid Leo Hakanpää tõi kaasa ka Soome mereväe ülemjuhataja, kontradmiraal Sakari Visa isiklikud tervitused.

Turku Laevastiku Gildist oli kohal suurem esindus. Tauno Siivonen tunnustas ja tänas eestlasi selle eest, mis nad on teinud tema maa hüvanguks.

Turku mehed andsid kätte mälestusmedalid. Neid oli mitut liiki: "Jätkusõja mälestusrist", "Vapausoturi Huoltosäättö", "Sinine Risti", 15. ja 18. diviisi mälestusristid ja eraldi ristid välismaalastele. Välismaalased olid seekord need eestlased, kes Eestis ei ela.

Laevastiku mälestusristi said nüüd Albert Kivimägi, Väino Sirel ja Hugo Tombak. Paljud väljahõigatud nime jäid vastajata. Praegu Riisiperes elav Albert Kivimägi oli sõja ajal Helsinki lähedal rannakaitses. Mereväkke võeti Varbolast pärit mees vist seepärast, et tema isa Kustas Treiberg oli kaubalaevameremees. Kuna ta polnud kontaktis olnud teiste veteranidega, sai ta oma risti alles nüüd kätte. Tunnistusele, mis ristiga kaasas käis, oli kontradmiraal Ero Rahula alla kirjutanud 1955. a.

Nagu Tauno Siivonen kinnitas: "Kandke oma riste uhkusega, te olete need ära teeninud, ja kätte oleksite pidanud need saama palju-palju varem."

Praegugi ei ole kõik veteranid teada. Ants Vaadre ja August Liiv Rootsist võrdlesid hoolega oma nimekirju ja

mõlemad kinnitasid, et täiendust tuleb veel.

Laevastikuveteranide nimel esines Lembit Kaing. Ta toonitas, et meenutamine on oluline neile, kes on lahkunud, kuid veel oluliseks neile, kes on alles. Lembit Kaing ise läks Soome 1943. a., kui isegi Saksa Mereväeside remonditöökojas töötamine enam mobilisatsioonist vabastust ei andnud. Soomes kontrollis politsei kõiki. Tallinna Merekoolis õppinud mees jõudis mereväkke, teenis torpedopaatidel ja -emalaeval. Kui ta Eestisse tagasi tuli, taheti teda saata Narva alla. Et aga polnud mingit tahtmist sakslaste eest sõjida, otsustati sõpradega Pitka pataljoni minna. Kui Sompa jaamas selle võimaluse üle telefonitsi aru päriti, läks rong ära ja Saksa välipolitsei võttis mehed kinni kui väe-

jooksikud. Tee läks kõigepealt Rakvere vanglasse, lõpuks Kloogale karistuspataljoni, kust jalga lasti. Onne on elus niipalju olnud, et Siberis jäi käimata.

Kogu üritusele andis värvi koori esinemine. Kaks ja pool aastat koos käinud soomepoiste meeskoor kõlas mehiselt ja optimistlikult, ehk küll keskmine vanus olevat 71 aastat. Uno Järvela ja Harald Siikala käe all on toredasti kõlama saanud eesti ja soome laulud. Nemaad need olidki, kes noorte poolt tihti õhkavalt lauldud fraasi "Noorus ei tule ial tagasi" veendunult "Noorus tuli jälle tagasi" käänsid. Aurahade kilinal, silmade särades, sirge seljaga laulsid nad "Kodumaa on meile kauni elu andnud".

Reet Naber



Jaaniapäeval Lagedil sai Soomepoiste meeskoor peaministrilegi laulda

Vabadusvõitluse muuseumi avamisel oli suur huvi just relvade vastu

Osalejakommentaar

Leo Hakanpää, "Laivasto Kilta" ajakirja "Ankkuri" peatoimetaja:

1990. aastal võttis Ants Vaadre minuga ühendust ja 1991. a. anti Tallinnas neile soomepoistele, keda oli leitud, Jätkusõja mälestusmedalid. Siis olid olud veel natuke teistmoodi, Soomest ei saadud ametlikku esindust siia saata. Mina tulin. Rääkisin esimest korda suhteliselt vabalt. Pidin käima suursaadik Kaurinkoski juures end registreerimas ja Helsingis küsiti, mida ma kavatsen rääkida. "Mis sülg suhu toob," vastasin. Tundub, nagu oleks kardetud, mida ma võiksin lobiseda. Oma-

teada rääkisin kõigest nii, nagu on.

Sellest ajast alates on koostöö kestnud. Küll mitte nii hoogsalt kui Turku killal, mis on Tallinna killa (gildi) oma kasupojaks võtnud. Oleme katsunud kaasa aidata siis, kui tehti soomepoiste filmi (Toivo Kuzmin jt.), oleme kogu aeg ühenduses.

Olen ise mereväes olnud 20 aastat, 1953. aastast alates. Nüüd olen pensionil, aga merejõududes jätkab minu poeg. Meie peres on kõik natuke merehullud. Isegi mu tütar, kes Sotimaal mehel, on merebioloog. Kui ma väike olin, siis poisid kirjutasid autonumbreid üles. Mina

kirjutasin sadamasse tulevate laevade nimesid. See on vastus küsimusele, miks läksin mereväkke. Meri on mu elu. Olen laevajuht, kippar. Loomulikult, noorena tuli alustada madrusena, siis edasi pootsmani ja teistes ametites. Läksin sõjaväekohuslasena ja jäin. Kui jäin maale, olin ligi kümme aastat merendusõpetaja mitmes paigas, nn. kansalaisopistols, kus igaüks, kes on huvitatud, võib midagi juurde õppida. Seal oli palju neid, kes tahtsid merd ja meresõitu tundma õppida.

Kas Soomes jätkub mere-mehi laevastikku? Meil juhtus nii, et sõja jä-

rel olid meil mehed, aga ei olnud laevu. Nüüd on meil laevad, aga ei ole mehi. Tekimeestest on puudus. Kriisi tulemusena on kokku tõmmatud summasid ka laevastikus. Praegu oleme olukorras, et see isikkoosseis, mis alles on, peaks säilima, enam ei saa koondada. Lisaks on tulnud tööaja jm. sellised seadused, mis minu meelest takistavad merenduse arengut. Kui ma merele läksin, oli nii, et kui laev pidi välja minema, siis ta ka läks, oli siis laupäev või mitte. Nüüd arvesta sellega. Ma ei mõista seda.

Reet Naber

Osalejakommentaar

Kolonel Matti Lukkari, mis tõi Teid Eesti kaitsejõudude juurde?

Kahe aasta eest, kui olin Kadetikooli juhataja, tulid meile esimesed eestlastest kadetid. Sain aru, et see on tohutult tähtis töö, koolitada Eesti noortest poistest oma maa juhte.

Kõik sellest algaski. Kui ma 1993. a. alguses panin kadetikooli juhataja ameti maha, siis helistas mulle Hannes Walter, kes töötas tollal kaitseministeriumis, ja küsis, kas ma ei tahaks tulla Eestit aitama. Ettepanek oli huvitav ja tuli mõte, et äkki ma saan midagi Eesti heaks ära teha. Tulin 1993. a. aprillis alguses ja selle aasta aprillis lõpetasin siin elamise. Üritan veelgi aidata, nüüd juba Soomest.

Mulle on see olnud erakordselt meeldiv aeg. Kõigepealt sellepärast, et olen leidnud palju eesti inimesi, kelle suhtes tunnen tõelist sõprust. Teiselt poolt, kõik ei ole läinud just nii, nagu oleks tahtnud. Mõned asjad olek-

sid võinud minna hoopis teisiti ja ka kiiremini edasi. Ise ei ole kõigea rahul.

Milled on inimesed, kellega siin kokku puutunud olete?

Noored, need, kes on elanud täisnimesena 80. aastail, kui oli laulev revolutsioon, muinsuskaitseelts, kõik see, millest asi algas, need on inimesed, kes tahavad õppida, tulevad küsima ja usuvad, et ka soomlased võivad aidata. Siis on veteranid, kes on Eestile kulda väärt, neist hinnalised ei olegi, nagu need soomepoisid. Seal vahel on nelja-viekkümneaastased, kellest valdav enamuse ei ole millegi vastu, aga nad ei taha midagi õppida. Nad on natuke passiivsed, nad peavad kõigest seadustest kinni, aga edasi minna ei taha. Muidugi on nende seas palju meeldivaid erandeid, kellelgi oli hea koostööd teha. Ma ei ütle midagi uut, aga kõige kergem on mul olnud tööd teha koos noorte ohvitseridega. Tundub, et neile võib anda kõige rohkem.

Kogu Eesti ühiskonnas on inimsuhted paigast ära, nendega on raske kohaneda. See tähendab seda, et demokraatiat peab õpetama ja õppima. Neil, kes tulevad välismaalt siia, pole ka jalad maas. Nad ei saa aru, et siin tuleb tege- likkusega silmitsi seista. Siia ei saa tuua otse muu maailma kombeid. Sellest on ka meil, soomlastel, raske aru saada, aga me oleme vist siiski natuke lähedasemad. Meil on sama kultuuritaust, keel ja vanad suhted. Siin on nii palju teha, aga samal ajal näeme, et elu on igal alal erakordselt kiiresti edasi läinud. Küll te hakkama saate. Soome on ametlikult olnud väga ettevaatlik. Mõni ütleb, et pole isegi Brežnevi surmast kuulnud. Kuid kõige suurem tugi ja kaitse meie tegevuses on olnud Elisabeth Rehn, kes on meid meie siinses töös toetanud. Teised on siiani väga ettevaatlikud. Praegugi on soomepoisid parim abi: lase nende meeskoor Soomet mõõda esinema, ja paremat propagandat pole vajagi. Loomulik, et suhted on taas loodud ja arenevad edasi. Kui

saaksime luua kontaktid Soome reservsõjaväelaste ning Kaitseväe vahel, saaksime inimlikud suhted päris juurte tasemel, rahvas saaks suhelda. Suurim viga, mida meie, soomlased, võiksime teha, on see, kui hakkaksime ült alla õpetama, nagu oleksime mõni suurriik. Kui tulin siia, küsiti minult, kuidas mind tituleerida, kas nõuandjaks. Ei, see ei sobiks, sest nõuandja vaatab ja ütleb: "Tehke nii!" Mina tahtsin olla abistaja, see, kes ütleb: "Teeme koos."

Kas olete osalenud sõjaveteranide organisatsioonides?

Olen. Olin pikka aega Soome Ohvitseride Liidu esimees ning olen osalenud mitme veteranorganisatsiooni töös. See on andnud mulle kontakte mitmel pool ja kui ma ise ei oska aidata, saan nõu ja abi küsida. Mu isa oli ohvitser, üks Mannerheimi risti kavaleridest, kokku oli neid Soomes 191. Sellepärast ma ehk vahel liiga paljugi teen südamega tööd.

Reet Naber

Vapper juht USS "Oliver Hazard Perry"

Pärast ühismanöövrite "Baltop '94" lõppu oli jaanipäeva aegu Tallinnas visiidil fregatt "Oliver Hazard Perry" FFG-7. Laeva vapil olev moto "Gallant Leader", mille võiks tõlkida kui "Vapper juht", pidavat sümboliseerima nii kommodoor Oliver Hazard Perry (1785—1819, mereväelase karjääri alustanud 1799, 26-aastaselt saanud komandöriks) kui ka kogu laeva meeskonna reputatsiooni ja püüdlusi.

1977. a. vastu võetud laev oli esimene omasuguste raketiristlejate seerias. Konstruktsioonil oli eesmärgiks saada laev, mis suudaks garanteerida vabad mereteed, kindlustamaks sõja- ja kaubalaevastikku, veealuste tööde tegijaid jt. Omal ajal tehnika uuema sõna järgi varustatud, on praeguseks põhjust öelda, et on ka moodsamaid.

Laeva veeväljasurve on 4100 t, pikkus 136 m, laius 13,7 m, süvis 7,9 m. Meeskonda kuulub 15 ohvitseri ja 189 ajateenijat. Jõumasinatest väär märkimist jagajamite (propulsioon) kasutamine, mis on samasugune

gaasiturbiinjõuseade nagu USA lennuk C-5A lennukitel. Väidetavalt võimaldab see laeva kaheksa korda kiiremini tegutsemisvalmis saada kui tavaliste jõuseadmete korral.

Relvastusse kuuluvad maa-õhk ja maa-maa raketid, torpeedod, üks 76 mm kiirtule-suurtükk (laeva tutvustanud LTJG Thomas Crimminsi sõnul olevat laev nii väike, et laevastikus tavapäraseid 5-tolliseid polevat mõtet kasutada). Seda saavat kasutada raketite, lennukite või teiste laevade vastu, maale laskmiseks aga polevat just kõike efektiivsem.

Viimase kaitseliini moodustab üks 20-mm kuulipilduja, mis on võimeline tege-ma 3000 lasku minutis, kui on vaja laeva pihta tulevaid rakette peatada. Raketite väljalaskmiseks kasutatavat ML 13 nimetatavad nad ise ühekäeliseks bandiidiks (single-arm-bandit), Tallinnas-oleku ajaks oli torus ilusti värvitud makett. Veel oli tekil paar tagasihoidliku väljanägemisega kasti, milles olevat varjul seadmed, mis ebasõbralikke rakette eksi-

teele viia aitavad, et need siis mujal lõhkeksid. Omajagu võtab tekil ruumi merel punkerdamiseks vajalik sead-mestik, sest ka ameeriklased ei oleval alati piirkondades, kus nende ümber on sõbrad, kelle sadamasse võiks kü-tust võtma minna. Siis kasu-tatakse oma tankereid. Tihti olevat see ka odavam.

Lennutekk on võimeline paigutama kaks mitmeots-tarbelist helikopterit.

Laevasild nagu ikka, silma hakkas üksnes imeväike, vaksapikkuse läbimõõduga rooliratas, aga ikkagi ratas. Laevajuhtimiseks oli kõik va-jalik olemas, kaasaegsete aparaatide kõrval pole loobu-tud ka güro-ega magnet-kompassist.

Selle laeva süda on kind-lasti infokeskus, kus ruum täis igasuguseid andureid ja ekraane. Seal on koos tule-juhtimiskeskus ning navi-geerimiskeskus, kogu olu-kord jälgitav ja suunatav.

Külalistele oli vaatamiseks välja pandud ka mitmesugu-ne päästetehnika, mis või-maldab töötada tule ja suitsu-ga. Samuti sukeldus-jm. varustus, mitmesuguseid metallilõikamise riistu.

Igasuguseid radarisüste-me oli harjunust tunduvalt rohkem, kogu info loomuli-kult arvutis. Ka merekaart,



mis näitab muu hulgas nime "Novotallinsk".

Elamistingimused on ilm-selt kitsapooled, kolme-kordsete koidega kubrikus peab koos elama 60 mehe ringis. Laiutamise ruumi seal polnud.

Kontaktileidmisega oli ameeriklastel ilmselt tõsi taga. Komandör, kellele hea vastuvõtu eest aitäh ütlemä läksin, tänas hoopis selle eest, et olin aega leidnud ja huvi üles näidanud.

See, et meremeheünder ka eesti neidudele ligiõmba-vaks muutunud, jäi kõrva. Eelnevatel laevastikuvisiiti-

del võis ainult vene aktsendi-ga võrkeelt kuulda. See huvi meremeeste vastu oli tunduvalt sümpaatsem kui kohata silmanähtavalt ees-tiajast pärit vanahärrat, kelle huvi ja inglise keele oskust üksnes rinnamärgi küsimi-seks (2 tükki oleks vaja!) jät-kus. Täiesti tähele panemata seda, et nooremleitnant Tho-mas delikaatse olukorra lah-endamiseks need märgid oma taskust kinni maksis.

Kui laevalt ära tulim, oli jalgpallimäts laevameeste ja kaitsejõudlaste vahel juba lõppenud.

Reet Naber



Kommodoor Ricky L. Carper

USS "Oliver Hazard Perry" komandör **Ricky L. Carper** on lõpetanud USA Mereväe Akadeemia 1976. a. pärast seda saanud aatomialase väljaõppe, töötanud nii maal kui merel, näiteks

USA Atlandi Laevastiku ülemjuhataja staabis. Ta on õppinud mitmes koolis, tal on magistri-kraad mehaanikas.

Visiidi saginas oli ta meeledil nõus rääkima endast ja laevast.

"Aprillis sain ma "Oliver Hazard Perry" komandöriks. Laevastikus olen olnud 18 aastat. Olla päris oma laevas komandöriks, see on olnud mu unistus. See oli mu esimene selline kohal-määramine ning ma kardan, et jääb ka viimaseks. Ilmselt lähen edasi Washington D.C.-sse bü-rokraadiks, laevastiku staapi.

Sõjalaevastikku tulekuks oli mul mitmeid põhjusi. Kõigepealt olen ma pärit väga väikesest paigast Oregonist, kus põhiliselt tegeldakse põllumajandusega. Sel-lel paikkonnal oli mulle väga vähe pakkuda, ma pidin sealt välja saama. Laevastik pakkus mulle võimalust maailma näha. Seda olen ma saanud ja see on mulle palju rohkem rahuldust pakkunud, kui ma ette kujutada oskasin. Mu praegune laev on vastu võetud 1977. aastal, seega on ta laevastikus teeninud aasta vähem kui mina. See laev on laevastiku reservi väljaõppe läbiviimiseks, siin käivad peal nn. mit-tekoosseisulised mereväelased

(part-time warriors). Kui me, nagu tavaliselt, baseerume Ühendriikides, on meil iga kuu üks nädal reservistid pardal, ole-me esimene väljaõppe-laev, mis võtab osa sellisest rahvusvaheli-sest operatsioonist nagu oli "Bal-top '94". See andis meile võimalu-se pardale võtta mõned reserv-laevastiklased, kes kogu operat-siooni kaasa said teha.

Laeva kodusadam oli New Yor-gi laevastikubaasis. Juunis see baas likvideeriti, seda ei eksis-teeri enam. Kui me tagasi jõua-me, on meie kodusadam Maypot Floridas. Seal on laevastikubaas. Meie meeskonnaliikmed on väga rahul selle muutusega, sest seal on hea kliima, rand on samas, elu tunduvalt odavam kui New Yorgis. Paljud on juba oma pered sinna elama asutanud.

Pärast Tallinnast lahkumist läheme Riiga, kus oleme paar päeva, ja siis läbi Beltide Taani, kus Aalborgis veedame 4. juuli, meie iseseisvuspäeva. Mu meeskond on teinud tublisti tööd kogu selle operatsiooni vältel, seega on nad puhkuse ära teeni-nud. Me oleme Tallinnas-olemist nautinud, eriti täna, kui on suu-repärane ilm. Muidugi, kogu aeg on ilm O.K. olnud, aga täna on

lausa meeldiv. Enne lõunat käi-sin ma linnas, see on imepära-ne."

Mida tähendab suurriigi laeva-
le selline visiidiväikeriik?

"USA laevastikule on see või-malus tulla kohale, näidata oma lippu ja seda, et me oleme teie maast huvitatud. See demonst-reerib, et see, mis toimub Eestis, puudutab ka meie riiki. See an-nab võimaluse näidata mu mere-meestele, et need inimesed, keda me oleme vaadanud läbi raudse eesriide, on samasugused inime-sed kui meegi. Inimesed siin Tallinnas on suurepärased, väga sõbralikud. Kõik eestlased, kelle-ga kokku oleme puutunud, on vaimustavad.

"Baltop'i" ajal elasid meie laeva pardal komandör Leit ning ohvit-serid laevastikust ja piirivalvest, kes osalesid manöövritel vaatl-
jatena. Mul on hea meel, et nad just meie laevas olid, nad on tub-lid mehed.

Loodan, et kui tuleval aastal on jälle manöövrid, saab ka Eesti neist osa võtta. Kui pole laeva, siis vähemasti vaatlejana. Oluli-ne on olla kaasas, näha, kuidas erinevad laevastikud koos tegu-sevad. Näha, et me saame üks-teist toetada. Praegu on käimas

mitmed rahvusvahelised operat-sioonid Aadria merel, Punasel merel. Sellised multinatsionaal-sed operatsioonid nagu "Baltop" oli, demonstreerivad meremees-tele võimalusi koos tegutseda. Ma pole poliitik, ma olen mere-meis, ja ma armastan väga seda, et meremehed on harjunud üks-teist aitama ja koos tegutsema. Riigid võivad olla erinevad, kuid meremehed leiavad alati ühise keele."

Laevastiku esindaja **Len A. Fox** USA suursaatkonna juu-res Helsingis kinnitas, et Ühend-riikide laeva visiidil on oluline hea tahte ning sümpaatiaavaldus Eesti suhtes. "Tahaksime, et inimesed tuleksid meie laeva vaata-ma, et saaksime nendega suhel-da. Meie lipp siin sümboliseerib, et me ei ole ükskõiksed."

Reet Naber

"Amyot d'Inville" on teine laev seitsmeteistlaevalises see-rias, mis kannavad meremeeste ja vastupanuliikumisest osavõt-jate nimesid, kes olid kuulsaks saanud oma kangelasikkusega Teises maailmasõjas.

Laev lasti vette 1974. a. no-vebris, relvastati 1975. a. augustis ning võeti tegevteenis-tusse 1976. a. oktoobris. Algul oli ta määratud Atlandi flotilli koosseisu, 1982. a. tuli Cher-bourgi Põhjalaevastikku. 1992. a. novembris toodi laev üle Brest'i allveelaevade grupeeringusse.

Laeval on täita kolm põhilist ülesannet: katta ja toetada aato-mialveelaevu, võidelda allveelaevade vastu rannikuvetes ning võtta osa rahvusvahelistest merendusaktioonidest. Ta osaleb rahvuslike ja liitlasõppuste läbi-viimisel, samuti kasutatakse teda õppe-treeninglaevana.

Laeva veeväljasurve on 1350 t, pikkus 80 m, laius 10,3 m, süvis 5,5 m. Maksimaalne kiirus on 23,5 sõlme. Meeskonda kuulub 7 ohvitseri, 45 mereväeohvitseri ja 40 meeskonnaliiget. Tal on neli radarisüsteemi ning sonaar, relvastuses torpeedod, raketid, suurtükid. 15-sõlmelise kiiruse juures on ta autonoomsus 4500 mere miili.

Laeva nimikangelane **Hubert Amyot d'Inville** lõpetas 1932. a. kaubandusliku merekooli, 1940. a. kutsuti tegevteenistusse. Oli laeva "Trombe II" komandör, sõ-dis Küreneikas, Liibüas, Tripoli-tanias, osales operatsioonides Tuneesias ja Itaalias. Sai surma fregatikaptenina 1944. a. juunis Itaalias Montefiascones. Tema vend Jaques oli vöörleegioni kap-ten, kes tapeti Tuneesias.

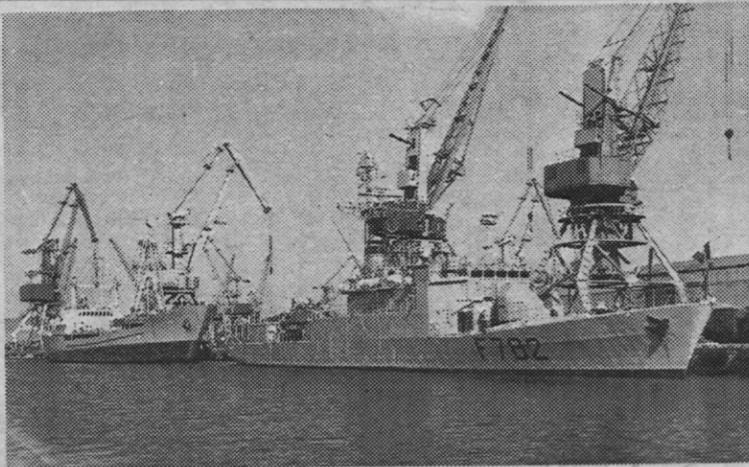
Lauri Naber

"Amyot d'Inville"

Juuni lõpus oli Tallinnas visiidil järjekordne sõjalaev, Prantsuse allveelaevahävita-ja "Amyot d'Inville". 28 juu-nil olid meie Merejõudude staabis mereväekapten **Roland Leiti** juures vastuvõtul

Prantsuse saatkonna sõja-väeatašee kolonel **Roger Le Doare** ja laeva komandör kommodoor **Pierre Marti-nez**.

Külalised väljendasid oma rõõmu selle üle, et on näha



mereväe lippu, küll tulevad siis ka merejõud. Esimeste visiitide ajal oli mereväelastel kurb tunne, sest vastu võt-mas ei olnud kolleegime-reväelasi. "Aga me loodame, et varsti alustate tõsiselt mere-väega. Meie usku kinnitab see, et võtsime ühe teie noor-mehe stažeerima mereväe-kooli enne, kui merevägi loo-dud oligi. Teda koolitatakse Brestis rannakaitseohvitse-

riks," sõnas kolonel Le Doa-re.

Mereväekapten **Roland Leiti** tutvustas külalistele Eestit ja noort mereväge.

Prantsuse sõjalaeva tee-kond algas kodusadamast Brestis, peatus tehti Flens-burgis. Pärast Tallinna min-nakse Visbyse, Klaipe-dasse ja Oslosse, kust koju tagasi suundutakse.

Reet Naber



Prantsuse sõjalaeva juhtkond vastuvõtul merejõudude staabis.

Miinilaev "Uusimaa"

4. juulil tuli Tallinna visiidile Soome uusimaid sõjalaevu, 2. detsembril 1993 teenistusse asunud miinilaev "Uusimaa", saadetud raketitõrjelaevadest "Tuisku" ja "Myrsky". Need kaks on ostetud paarkümmend aastat tagasi Nõukogude Liidust ja viidud Soome Tallinnast. Nüüd siis toodi nad enne vararauaks saamist veelkord kunagist kodusadamat "vaatama".

"Uusimaa" kuulub Saarestikumere laevastikku, esimene selle seeria laev on "Hämenmaa", samuti 1993. aastast. Mõlemad laevad on ehitatud arvestusega, et neid saab Läänemere oludes aastaringi kasutada. Relvastus on ette nähtud õhu- ja allveelaevatorjeks. Miiniveeskumisele lisaks saab laevu kasutada valve- või transportlaevadena. Konstrueeritud on nad nii, et oleks võimalik miiniohtlikes piirkondades turvaliselt liikuda.

Aastas õpetatakse laeval välja kuni 300 reservlaevastiklast. Laeva pikkus on 76 m, laius 11,5 m, süvis 3 m, veeväljasurve 1360 t, kiirus 20 sõlme. Ehitatud Raumas "Finnyardsi" tehas. Relvastusse kuuluvad suurtükid (kaks 40 mm ja kaks 23 mm-st), õhutõrjepatarei, allveelaevade tõrjumiseks on kajalood, 2 süvaveeraketihetjat ja 2 süvaveepommiveeskajat, lisaks miinid. Meeskonda kuulub 60 inimest.

Saaristomeren Laivasto komandör kommandoor **Seppo Sarelius** pidas oluliseks näha vaba Eesti kiiret arengut, see olevat ka nende meeskonnale kannustajaks.

Esimene sõit maal tehti Piritalle "Linda" juurde. "Kemiõ" oli teenistuskohaks olnud paljudel kaasasolijatele. "Te olete ta suurepäraselt üle värvunud, laev on väga ilus. Sisse me ei läinud teiste tööd segama," kiitis hr. Sarelius.

Reet Naber



"Ankkuri" on Soome Laevastiku Gildi (Laivasto Kilita) ajakiri. Selles leiab lugemist mitme sõjalaevastikku puudutava probleemi kohta. 1994. a. 2. numbris on näiteks **Alpo Tuurnala** kirjutis sõjalaevadest Soome eriolusid arvestades, mis tähendab nende sobivust tegutsemiseks rannavetes. Põhilised omadused, millele Soome sõjalaevad peaksid vastama, on järgmised: operatiivne liikumisvõime tagamine, ehitades võimalikult väikese süvisega alu-

seid, jääkindlus, võimalus hajutada nad saarte vahel, radar- ja infrapunaseadmete selline tase, et oleks võimalik tagada varjumine, laevade magnet- ja akustiliste omaduste viimane tasemele, et need oleksid võimalised liikuma mineeritud vetes, sest Soome rannik soosib meremiinide kasutamist. Artiklis antakse ideid uue põlvkonna laevade ehitamiseks.

Leidub artikleid meresõjanduse ajaloost, reservmereväelaste koolitusest, 17. III 1994 Halifaxist Southamptonisse suundunud kahest Liberty-laevast, mis olid järgi jäänud sõjaaegsest "uputussõjast".

Ameerikas erivägede koolitamisest, nn. SEAL-Team (Sea Air and Land), mida valmistatakse ette eriolukordades tegutsemiseks (terrorism vms.), antakse **Markus Aarnio** sule läbi korralik ülevaade.

Suure osa ajakirjast võtab mitme gildi tegevuse tutvustamine ning teated tuleva kohta. Näiteks, et Helsinki gild organiseerib oma liikmetele meremuuseumi külastamise, kusjuures gild maksab ekskursionsioonijuhil eest.

Reet Naber

Sadamaehituse seminar

30. maist 2. juunini toimus Kotkas järjekordne kohaliku merekooli korraldatud Tallinna Sadama keskastme juhtide täiendõppe-seminar. Seekord olid koolipingis peamiselt sadamaehituse küsimustega tegelevad insenerid.

Kotka Sadama sadamainsener **Riita Kajatkari** loengu teemaks oli sadamate planeerimine. Kuna esitati palju küsimusi Kotka sadama majanduslike näitajate ja töö kohta, millele vastamisega oli lektoril raskusi, täiendas teemat järgmisel päeval Kotka sadama ökonoomikajuht **Martti Sipilä**.

Kotka Merekooli õppejõud **Kai Holmberg** käsitles sadamaehitust sadamas teostatavate operatsioonide vaatenurgast. Tervelt pool päeva veedeti Kotka süvasadama Mussalaga tutvumisel. See on põhiliselt vedel- ja puistmaterjalide transiitsadam. Kahel viimasel päeval esines põhiliselt "Esko Poltto Oy" töötaja **Seppo Holmberg**, kes käsitles eri tüüpi sadamate planeerimist ja projekteerimist. Lektoril olid pikaajalised kogemused sel alal ja ta suutis kõigile küsimustele vastata.

Külastasime ka Hietaneni ja Hamina sadamat. Esimene on põhiliselt ro-ro-laevade ja konteinersadam, teine sõe- ja vedellastide sadam. Kõigil kolmel eelmainitud sadamal on arendus- ja ehitusplaanid järgnevaiks aastaks. Põhiliselt pikendatakse kaisid, avatakse uusi, peamiselt konteinerterminaale, ehitatakse uusi ladusid ja laoplatse.

Helsinki Ülikooli Kotka osakonna juhataja bioloog **Pentti Välibacka** rääkis Läänemere ökoloogilisest seisukorrast ja selle parandamise vajadusest. Ettekanne oli seostatud sadamaehituse keskkonnakaitse-õuete-ga.

Kotka Päästeskuse töötajad **Vesa Parkko** ja **Ipo Tolonen** rääkisid turvalisuse tagamisest sadamatöödel. Tutvustati ka Soomes kehtivaid uusi norme kergesti süttivate ainete töötlemisel ja hoidmisel.

Seminar lõppes nagu alati käsitletu kokkuvõtte ning anketeerimisega. Peab mainima, et osavõtt sellest, 6. seminarist oli eriti aktiivne, sellest andis tunnistust esitatud küsimuste hulk ja si-

Mis uudist?

14. juunil sooritas Stockholmis saarestiku lootsieksam "Estonia" kapten **Avo Pihl**, eelnevalt oli kontrollitud tema rootsi keele oskust. Individuaaltunnid Jorma Viréniga ja muust loobumist nõudev iseseisev töö töid võõra keele suhu vähema kui poole aastaga. Avo Pihl pidaski loomulikult, et liinilaeva kapten saaks vabalt suhelda ametimeestega liini mõlemas otsas. Ent ta arvas, et eksamiga ei lõppenud töö rootsi keele ja kultuuri paremaks mõistmiseks.

Nüüd on "Estonia" kaptenitel Arvo Andressonil ja Avo Pihil jäänud anda lootsieksam põhja poolt, Söderarmi kaudu sõitmiseks.

Madli Vitismann

sukus. See näitab, et rühm oli koostatud just neist spetsialistidest, kes sellise tööga tegelevad ja kellele käsitletav vajalik oli. Esmakordselt tõlgiti seminarit ettekanded eesti keelde.

Järgmine seminar, mis puudutab ohtlike ainete käsitlemist laevas ja sadamas, toimub sügisel.

August Ingerma

Rahvusvaheline transpordivahendite näituslaat Pärnus

viidi läbi 28. juunist 2. juulini. Esindatud olid nii vesi, õhk kui ka maa.

Veesõidukite päev oli 29. juunil. Näitusväljakul endisel sõjaväelennuväljal oli muu väljapaneku hulgas paadimootoreid, kaatreid-paate, üht-teist muudki, mis meretranspordiga siduda annab.

Tegelik veepäev oli vee ääres, keskseks paigaks Pärnu Jahtklubi ja selle sadam. Ilm oli veelembelisi tõeliselt soosinud, oli selle suve esimene tõesti palav päev. Sadamas oli seetõttu hulgaliselt uudistajaid, meeoleku lõbus, mängis muusika ja tantsijate esinemine kutsus kaasa elama.

Põhihuvi oli suunatud veesõidukitele. Neid oli landgangide äärde mitmeid kokku toodud, enamik tegi ka demonstratsioonisõite. Uhke kaare ja sellega seoses paraja lainega kihutamine oli

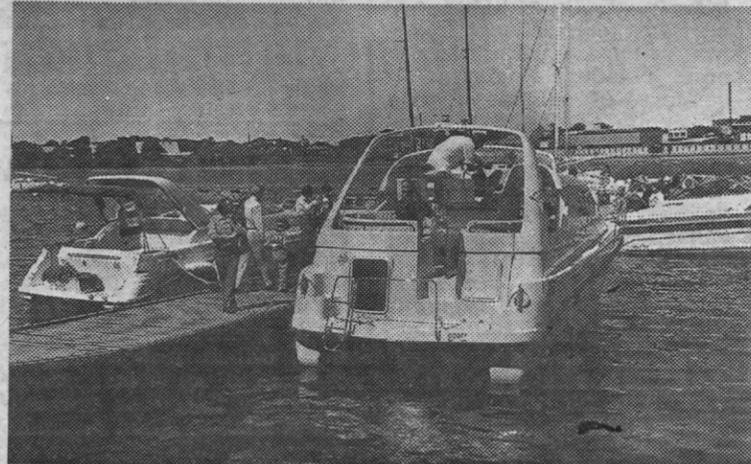
efektne vaadata küll, aga õnnetud purjekad, mis oma tavapaikades seisid...

Tore, et oli näha pärnakate tööd jahtklubi ja selle ümbruse korras. Tööd tehti ka laada ajal, üks ei seganud teist. "Lootsi" poes oli muu harjumuspärase kõrval

üht-teist spetsiifilist merelkäijatele, pealinalased olid näitamiseks-müümiseks toonud seinaväärde ka allveearustust.

Õhtul peeti Neptuni-pidu ja lustiti muidu.

Reet Naber



Merekoolitus ka Pärnus

Pärnuski on oma merekoolitus. Merenduskeskuse direktor **Arno Maidla**: "Meie merenduskeskus peaks olema Pärnu Merekooli järglane, et tegelda algastme merekoolitusega. Juriidiliselt oleme Eesti Merehariduskeskuse tütarfirma, aga iseseisva bilansi ja raamatupidamisega, mis tähendab seda, et raha on niipalju, kui see koolitus sisse toob."

Oleme põhimõtteliselt kursuste tasemel. Tegeleme järgmist meretöö erialadega: madrused, laevamotoristid, amatöörpaadijuhid. Sügiseks tahaksime käivitada ka väikelaevajuhtide (kuni 50 brj) kursused. Praeguseks on lõpetanud 73 kursust madruse erialal. Viimase kursuse 26 madrust jätkavad praegu õpinguid motoristi erialal, et saada ka laevamotoristi elukutse. Mul on väga hea meel, et lõpetanuist on 25 ringis ka tööd saanud vastavalt oma erialale. Nad on tööl sadama väikelaevadel, osa ka Tallinnas.

Meil on väga hea kontakt kohaliku tööturuametiga, seal makstakse meie mittetootavatele kursantidele abirahade fondist väikest stipendiumi.

Meil on siin majas Suur-Jõe tänaval kaks õppeklassi, õppevahendid on vanast kokku korjatud: midagi oli järele endisest merekoolist, üht-teist on olnud õppejõududel ja teistel me-reentusiastidel kodus. "Pärnu Kalur" on aidanud oma ohutustehnika kabinetit baasil. Oleme üles otsinud vanad õppejõud. Kahjuks matsime Robert Kurgo, kellele olime lootnud.

Praegu ületab meie kursustele soovijate arv vastuvõtvõimalused. Linnavalitsus tahab ruumid käest võtta, maadleme nendega. Hädasti oleks vaja juurde õppevahendeid, oleme selles osas kehvast seisus.

17. juunil lõpetas 16 motoristi. Hea tase oli, sellest on heameel.

Tahaksime siis teha ka päästevahendite kontrolli ja taatlemise keskuse, et väikelaevaomanikud ei peaks kogu aeg Tallinna vahet jooksma.

Arno Maidla organiseerib AS-iga **Pernex** rahvusvahelist transpordivahendite näituslaata Pärnus. Merelehtede jalgrattasõidu heaks kordaminekuks pani ta ka öla sõbrai-kult alla.

Reet Naber

Esimene lend sõjalaevastiku madruseid

30. juunil lõpetasid 4-kuulise väljaõppe Tallinna Piirivalvekoolis esimesed Eesti sõjalaevastiku madrused. 15 kutsealuse sõjaväkke tulnud noormeest olid läbinud madruse kursused. Tunnistusi andsid kätte ning tervitasid noori mereväekapten **Roland Leit** ja vanemleitnant **Edgar Haavik** Merejõu-

dude staabist, piirivalve kui koolitaja poolelt kaptenmajor **Andres Ehrenbusch**, major **Ralf Nellis** ja leitnant **Sven Andersson**. Kätte anti tunnistused ja õlakud, loeti ette käskkirjad, ka Kaitsejõudude peastaabi oma, kus anti auastmed: kolm nooremaati ja vanema ning madruse omad. Parematele aval-

dati kiitust, ka rühmaülem **Riho Tammistule**. Noormehe määrati teenistust jätkama abilaevadele "Revalia" ja "Ahti" ning patrullkaatrite "Grif" alates 1. juulist 1994.

Koolitajad Piirivalvekoolist kiitsid noori. Rühmas ei olnud varem merega seotud noormehe, võeti need, kes avaldasid soovi mereväkke minna. Nad olid ühed tublid oma suhtumises ja õppimises, õppisid kiiresti ära sellised asjad, mis eelnevatel rühmadel on tihti kaua aega võtnud.

Esimene ülesanne, kas nüüd päris riiklik, aga rahvuslik kindlasti, mis noortel täita tuli, oli "Suure Tõllu" mereleminiku ajal madruse-töö teha. Niipea kui tunnistused käes ja lõuna söödud, mindi **Jaak Aitaja** juhtimisel "Tõllu" tuletoomiseks ette valmistama ning toimetati tublisti, kuni see tööd 2. juuli hommikuks tehtud sai.

Reet Naber



Riigipiiri seadus vaatega merele

Riigikogu võttis juuni lõpul erakorralisel istungjärgul vastu riigipiiri seaduse. Riigipiir on maismaal 2. veebruaril 1920. aasta Tartu rahulepingu ja teiste riikidevaheliste piirlepingutega. Eesti meripiir on territoriaalmeres välispiir.

Piiririba on maismaal kuni 10 meetri laiune riigipiiriga paralleelselt kulgev maa-ala piirjoonest sisemaa poole. Linnades ja asulates piiririba ei kehtestata. Piiri kontrollimise eeskirjad peab kehtestama valitsus vastavalt riikidevahelistele lepingutele. Piiriribadega võidakse piirata riigipiiri valvamist takistavat või piirirahu häirivat tegevust, nagu tulirelvade ja lõhkematerjalide kasutamine, töötamine piiririba vahetus läheduses, jahipidamine ja kalapüük, loomade karjatamine, valgustuse ja lahtise tule kasutamine.

Riigipiiri seadusega lubatakse rahumeelselt Eesti territoriaalmerest läbi sõita. Välisriigi sõjalaevadel ja teistel riiklikku ülesannet täitvatel laevadel lubatakse territoriaalmerest läbi sõita siis, kui valitsusele on diplomaatiliste kanalite kaudu sellest teatatud vähemalt 48 tundi enne laeva läbisõitu.

Valitsuse soovil jäi seaduse võimalus välisriigi tuumalaevadel territoriaalmerd läbida, kui välisriik esitab Eesti valitsusele vastava taotluse vähemalt 30 päeva enne kavandatavat läbisõitu. Valitsus peab läbisõidu lubamisest või keeldumisest teatama vähemalt kaks nädalat enne läbisõitu. Riigikogu liige Mart Nutt selgitas, et seda ei keelata seadusega — erakorraliselt võib tuumalaevadel tekkida vajadus Eesti merd läbida. Ta tõi näiteks Paldiski tuumareaktorite väljavõtmise. Välisriigi allveelaevad peavad Eesti territoriaalmeres läbima veepinnal ja heiskama oma riigilipu. Riigikogu liikme Jaanus Betlemi ettepanekul võeti seadusesse sätte, et sisemerre ei või siseneda välisriigi laev, mille pardal on tuumajõuseade, tuumarelv või mille lastiks on radioaktiivsed ained. Siiski tehakse ka erandeid, selleks peab vähemalt kaks nädalat varem esitama valitsusele taotluse. Piirivalvel on õigus reeglilikku rikkunud ujuvahendeid peatada ja vajaduse korral jälitada ka väljaspool territoriaalmerd kuni välisriigi territoriaalmeres piirini. Piirivalve ei või peatada allveelaevu.

Piirivalve teenistuspiirkond on seaduse kohaselt maismaal, mere- ja piiriveekogu rannikul 10 kilomeetrit sisemaa suunas ning territoriaal- ja sisemeril. Piirivalve teenistuspiirkonda jäävad linnad ja asulad kuuluvad sellesse tervikuna.

Riigipiiri valvavad ja kaitsevad piirivalve ja kaitsejõud. Piirivalve kuulub relvastatud organisatsioonina siseministeeriumi valitsemisalas. Sõjaajal antakse piirivalve kaitseväge ülemjuhataja alluvusse.

Riigikogu riigioiguskomisjoni esimees Mart Nutt ütles, et riigipiiri seadus võeti vastu sellises vormis, mis peab vastama iseseisva riigi vajadustele ja nõuetele.

Rein Kuusik

Uus "EVA"

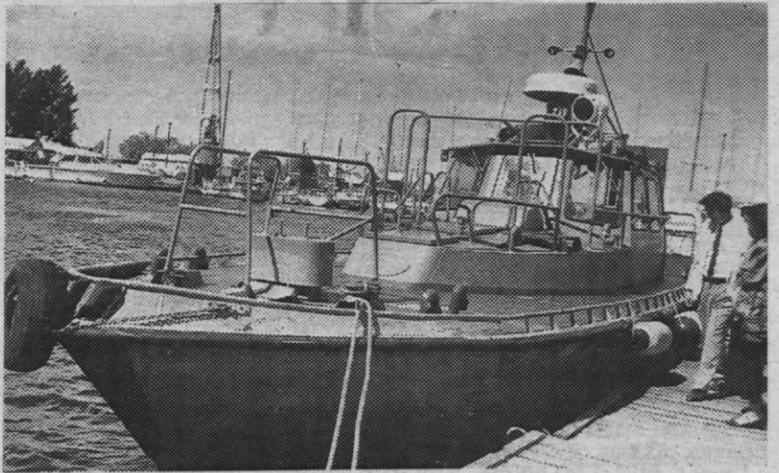


Koti peal Rootsi ranniku kaartide rull, lahkub lipu langetanud meeskond.

1. juulil jõudis Tallinna Rootsi kingitud lootsikaater. Üleni oranž, nagu sealmail tavaks. 1978. aastal ehitatud laeva kiirus on 20 sõlme. Seda hakatakse kasutama Väinameres, nimeks saab "EVA-016".

Moodsad navigatsiooni-seadmed teevad laeva juhtimise hõlpsaks, aga kogu olmeepool koosneb viiest tugitoolist roolikambris. Nii kuju-13-tunnine ülesõit laeva kohale toonud kahele Rootsi meeskonnaliikmele ning "EVA-010" kaptenile Rein Peetrisoole ja "EVA-009" vanemmehaanikule Rein Sollile küllalt tüütavaks.

Lipuvahetustseremoonial Pirital kõneles Rootsi suursaadik Lars Grundberg. Ta ütles, et endise meremehena rõõmustab ta eriti Eestile antava laevaabi üle ning mee-



nutas esimest, enne Rootsi kuningapaari visiiti kingitud piirivalvelaeva, samuti järgmisi. Rootsi mereadministratsiooni välisprojekti juhth Willand Ringborg teatas, et saabumas on ka varustusabi, sealhulgas merepääste kiirpaat ja hüdrograafiasead-

med. Vastuskõned olid teede- ja sideministeeriumi kantslerilt Ruth Martinilt ning veeteede ameti peadirektorilt Kalle Pedakult. Nagu tavaks, õnnistas laeva Eesti meremisjoni kaplan Jaan Jaani.

Madli Vitismann

Meremehe maja



Johannes Törs tütrega oma maja trepil.

Jaanilaupäeval avas Lageditel oma valmiva maja esimesel korralusel vabadusvõitluse muuseumi endine meremees, nüüdne restauraator ja vitraažimeister Johannes Törs. Maja on Piritla jõe käärus Kõlmal, presidendi venna Voldemar Pätsi suvila vundamendil. Muuseumi on aidanud sisustada Eesti Sõjaajaloo Selts, hulk materjali oli soomepoiste kohta.

Suurejoonelisel avamispeol osalesid Eesti Vabariigi peaminister Mart Laar ja Riigikogu riigikaitsekomisjoni esimees Rein Helme ning presidendi pojapoeg Matti Päts, laulsid Tallinna saarlaste segakoor, soomepoiste meeskoor ja väike peretütar. Keldrikohvikus pakuti kohvi ja õues sõdurikatlast herne-suppil. Ent halva ilma tõttu jäi jaanituli süütamata.

Madli Vitismann



Mart Laar ja Rein Helme, tagaplaanil meremuuseumi asedirektor Jaak Sammet — seda saab majaomanik lastelastelegi jutustada.

Mis uudist?

Meremuuseumi peava-rahoidja Vaiko Raudsepp: "Eesti Arhiiv Ühendriikides andis oma otsusega meile üle hinnalise mälestuse: "Lembitu" vapiga kaunistatud kuldmanšetinööbid, mis allveelaeva meeskond oli kinkinud oma komandörile Ferdinand Schmiehelile tema 40. sünnipäeval 1938. a.

1957. a. andis lesk need kui mälestusemed üle Arved Rossmanni perekonnale Stockholmis. Nüüd otsustati need säilitamiseks anda "Lembitu" asukoha järgi Tallinna, Meremuuseumi, kui mälestuse meile riigi ja rahva minevikust.

Kingituse tõi kohale Inga Valter."

Ohtlike ainete veo alane seminar

13.—17. juunil viibisid Tallinnas Eesti Veeteede Ameti külalistena pr. Eva Britta Blomberg Rootsi Mereadministratsioonist ning hr. Lennart Kindahl Chalmer'i Tehnikaülikooli transpordi ja logistika teaduskonnast. Nad mõlemad on Rahvusvahelise Mereorganisatsiooni (IMO) ohtlike ainete vedu korraldavate alaliste töörühmade tegevliikmed. Lisaks sellele on hr. Kindahl veel firma "Bilspedition" nõunik. Rootsi Kuningriigi pakutava abi raames viisid nad Eesti Merehariduskeskuses läbi kolmepäevase seminari teemal "Ohtlike ainete vedu". Osavõtjaid oli veeteede ametist, merelaevandu-

sest, Muuga sadamast, päästeametist, mereinspeksioonist ja keskkonnaministeeriumist, kokku 15 inimest.

Seminaril käsitleti ohtlike ainete vedu meritsi ja maitsi ning seda reguleerivaid rahvusvahelisi kokkuleppeid ja eeskirju. Tähelepanu keskmes oli siiski rahvusvaheline ohtlike kaupade mereveo eeskiri nn. "IMDG Code" (International Maritime Dangerous Goods Code). See on Eesti laevadel kasutusel 1993. a. alates ja käesoleva aasta 1. juulist laienevad selle eeskirja mõned sätted ka ohtlike ainete käsitsemisele sadamates.

Seminaril ettekannetes käsitleti ka Rootsi Kuningriigis ohtlike ainete vedu korraldavate seadusi. Tutvustati Rootsi suurimat, Göteborgi sadamat ja ohtlike kaupade veo planeerimise põhimõtteid suure kaubakäibega transpordifirmades.

Jaak Arro

Noppeid Leedu merelehest

"Lietuvos Jureivis" ("Leedu Meremees") on Leedu Merelaevanduse ajaleht, ilmub iga nädal neljaküljelisena nii leedu kui ka vene keeles Klaipeda linnas.

Mai ja juuni alguse lehed on täis laevanduse ametiühingu konverentsi ettevalmistust ja üritust ennast. Konverentsi kokkuvõtva loo pealkiri kuulub, et meremeeste nõudmised on rahuldavad. Sisust selgub, et kollektiivlepingusse on võetud järgmised punktid: kui üle kuue kuu reisiil ollakse, tõuseb palk 25%; töiduraha hakkab olema 4 dollarit ööpäevas, laeva asukohast olenemata; ja iga Leedu Merelaevanduse töötaja võib edaspidi kord aastas laevanduse laeval tasuta vedada ühe; uto. Viimane näib olevat eriti tähtis nõudmine, sellest on mitmel korral juttu, ja paljud arvasid, et kaks autot olnuks paras.

Ametiühinguline organisatsioon on ka Leedu Meremeeste Liit. Mais tähistati selle taastamise viendat aastapäeva. Juunil puhul nenditakse, et loomisaja ilusad lootused ja plaanid — merekvaralid, kalatürg ja -baarid, maja kordategemine — pole täide läinud, aga organisatsioon püsib, sel on üle tuhande liikme

(laevandusest — sada), sealhulgas õige palju töötuid ja ajutiselt mittetöötavaid meremehi. Viimased on spetsialistid, mitte reakoosseis, ja liidu abiga saavad nad meremeheraamatu, mis annab võimaluse mugavuslipu all tööd leida. Liidu kolme eesmärgina nimetatakse saavutada meremeeste viisakas töötasu, mereloleku kestuseks mitte enam kui kuus kuud ja — ikka ning jälle! — õigust laeval tasuta autot vedada. ITF-i ei ole astutud, kuigi oleks võimalik. Arvatakse, et veel on vara oma meeste toetuseks ITF-i nõudmisel näiteks streiki teha. Muide, laevanduse ametiühingu liider arvab, et "võiksime meiega nagu eestlased ITF-i astuda /.../, aga meie ei saada oma meeskondi mugavuslipu alla, nagu seda teeb "Eesti Merelaevandus", ja kuna ei ITF ega ILO rahvuslike laevakompaniide asjusse ei sekku, siis mis mõtet on maksta suurt liikmemaksu."

1. mai seisuga töötas Leedu Merelaevanduses 2417 inimest, neist kaldal 658. Laevu paistab olevat 40 ümber, kui laevade asukoha rubriigi järgi otsustada. Seal on kirjas igasuguste nimedega laevu, vähemalt üheksa

neist kannab vene kaptenite nimed. "Baltia" tehases ehitatakse laevandusele uut mootorlaeva, läbiraakimised käivat ka ühe välisfirmaga terve seeria laevade ehitamiseks. Laevade remontimiseks on kodumaal liiga kõrged hinnad ja sobimatud tähtajad, seepärast lastakse remontida Hispaanias. Klaipeda sadamat kurdetakse kalliks, poliitilist olukorda ja viisarežiimi Idaga hea töö jaoks ebasobivaks. Kui piiride ületamist ei liberaliseerita, hakkab Venemaale minev kaup täielikult Peterburi kaudu käima, kurdab ametiühingukonverentsil laevanduse president Antanas Anilenis.

Riigikeele õppimisest on ka juttu. Arvatakse sõbralikult, et oleks juba aeg osata, sest kursused aina käivad. Üks praami-meest kurdab, et 1. juunist on president käskinud laevajurnalisti inglise keeles pidada. Talle vastatakse, et kohalikel liinidel võib ikka leedu keeles, aga suures ilmas tahavad võõradki teinekord sissekandeid lugeda ja üldse, Eesti-Läti laevades nii juba on...

Võrreldakse ka kolme Balti riigi meremeeste palku, eelkõige kaptenite omi. Selgub, et on enam-vähem ühesugused, kusjuures oma palka ei nimetata.

Eesti kapten saavat, kui 25% tulunaksu võetud, nii umbes 800 dollarit, madrus 300 dollarit kuus.

Veel saab kättesattunud lehtedest teada, et kui Leedu, Läti või Eesti elanik ostab Klaipeda—Kielil parvlaevaliine Leedust edasi-tagasi pileti, saab ta selle 30% odavamalt. Leedu Merelaevanduse töötajad ja nende perekonnaliikmed aga saavad kord aastas Saksamaale sõita 50% hinnaalandusega, kui vaid vabu kohti on.

On ka üleskutse, et laevanduse töötajail ja pensionäridel ei maksaks omahinnaga müüdava pesupulbri ja tapeedi ostmisel mõllu korraldada: nimekirja on tehtud, hipdu ei muudeta, kõik saavad.

Klaipeda omavalitsus on teinud Leedu Seimile ettepaneku hakata juuli viimasel pühapäeval pidama Mere päeva. Lätis on kõigile merendusorganisatsioonidele tehtud ettepanek mere- ja jõelaevnike päeva ning kaluripäeva asemel hakata juuli teisel pühapäeval pidama Mere püha. Seekord on see 9. juulil.

Leedu veetranspordi ameti direktor Juozas Karalavicius aga on kaitsnud magistrikraadi.

Mari Vamba

Echo-Sierra-Alfa-Golf

(Algus "Meremehes" nr. 2-3)

10. juulil tulime Holtenaust välja ja olime jälle Läänemerele. Järgmisel päeval

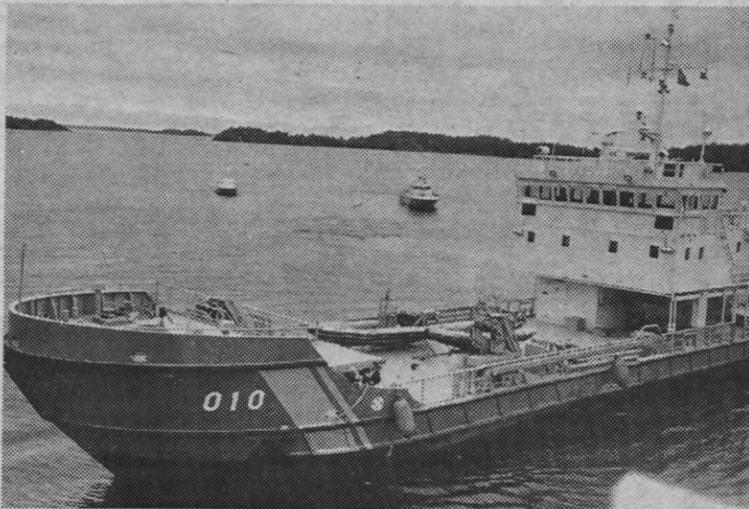


Vanemtüürimees Nikolai Grintšuk: "Magustoidust jääd ilma!"

saime natuke tuult, mis seekord oli 18–20 m/s, aga tagant. 12. juuli õhtul kella 20 ajal võtsime Revengrundeti juures lootsi pardale, et sõita Rootsi skäärides. Kõik läks hästi, Farfarsgrundeti majaka juures sai pööre ilusti ära tehtud. Smöraskeni tule juures aga laev enam kursimutusele ei kuuletunud ja me sõitsime otse kaldasse. Igaüks tegi, mis teha tuli, ja seks ajaks, kui ametivõimude esindajad kohale jõudsid, olime juba oma jõududega kivide pealt lahti saanud. Siis algas närvesööv aeg, kui tuli seletusi anda. Kohal olid kaks rannavalvelaeva ja Nacka politseikaater. Viimane selleks, et vaadata, ega keegi purjus pole. Tegid oma töö kiiresti ära, kõik ei märganudki nende kohalkäiku. Küll olid nad jõudnud anda järgmise päeva lehtedesse teate, kuisuurte pingutustega Rootsi laevad meid kividelt päästsid.

Kui kõik formaalsused kor-

da said, liikusime omal jõul Stockholm, kus tuukriülevaatusetulemusena selgus, et vasaku parda vöörtävi plaadistuses oli auk. 2,5x1,5 meetrit, lisaks mitu mõlke, kriimustusi ja pragusid. See ei takistanud pärast mõningast parandamist omal käi-



Ametivõimud tulevad kohale.

gul Tallinna tulemist.

Seega olin osaline olnud mere ekstreemolukorras. Sellist pinget ei sooviks kellelegi üle elada, mis laevameestel oli. Ene-sevalitsus sealjuures oli uskumatu. Pinge mahavõtmine jäi koduseks tööks.

G
Golf



Juhtunu ümber suurt jutu ei tehtud, nii et see reisijaneiu, kes Stockholmist meiega kaasa tuli, sai alles Tallinna sadamas sildumise ajal kuulda, et meil õnnetus oli. Siis ehmatas ta tõeliselt ära. Hea, et enne ei õelnud, ta oleks õõ otsa hirmu tundnud. Ise ta tunnistas siis, et alles seepeale mõistis, miks eelmisel öösel pardaletuleku osas läbirääkimisi pidades kapteni hääl kannatamatu tundus. Me olime parasjagu, noh ütleme, ülekuulatavate rollis.

Lõpuks jääb ainult tänu ja lugupidamist avaldada neile, kes kogu reisi jooksul olemise koduseks muutsid ning mereelu tundma õpetasid.

Reet Naber

Ajalehe "Meremehes" toimetusele

On tore tunne, kui kohtad mõnd vana tuttavat. Naerata ja teretad, turned lähedust ja l'ingesoojust...

Just niisugune tunne valdas mind, kui ma leidsin "Meremehes" kirjutise Eesti merekaardi risustamise kohta vööraste nimedega. Tundsin ära mõtted oma 1989. aastal "Rahva Hääl" avaldatud kirjutisest "Merest tõusev maa". Minu toonane kirjutikk ei lange muidugi täpselt kokku "Meremehes" avaldatuga, kuid teema ja mõttekäik on üsna kõrvutatavad.

Olen õnnelik, et see nii on, et ma täna, viis aastat hiljem võiksin varemõeldule alla kirjutada. Kui just midagi muuta, siis üksnes mõne momenti täiendamisega, soovitusena jäädvustada Eesti merenduskaartidel selliseid suuri nimesid nagu Juhana Mei, Eduard Avik, Tarmo Ojamets, nüüd siis ka Kalle Pedak. Kas ei võiks, näiteks, J. Mei nime kanda mõni tema uuritud hoovus meie rannikualadelt? Kas ei võiks E. Aviku nime kanda mõni Väinamere faarvaater, mille sünnis teemagi osaline on olnud?

Üsna kindlasti vöörastide vööraste isikunimedele asemel kasutusele võtta mõne kaluri või ihtüoloogini...

Allveearheoloogid peaksid aga suutma soovitada rahudele ja karidele hukkurunud laevade nimesid, mis annaksid meile merekaardile huvitava ainulaadsuse.

Lisan juurde oma toonase kirjutise. Võib-olla aitab see mälu värskendada.

Parimate soovidega
Leonid Parašin

Merest tõusev maa

Meie merepõhi kerkib ja kui see viimaseid aastasadu väldanud protsess ei peatu, kerkib ka edaspidi. Kasvavad madalikud, karid, rahud, laiud, saarekesed... Neid märgatakse ja nad saavad oma nime. Nii on rahva poolt tabavalt ristitud Hülgelaid ja Krässgrund ja Linnusitasaar ja tuhanded teised. Täna-

seks on nad arvestatavad kuivmaalapid, mis kaardile kantud ja mida teatakse-tuntakse teisel pool kohaliku vaateväljagi. Nimepanek on aga ära tehtud mõnikümme või sada aastat tagasi, inimeste võib-olla et esimestel kokkupuudetel nende, siis veel vealuste paikadega. Oli selleks kokkupuuteks siis kalapüük või laevahukk või hoopis loomade suvine karjatamine.

Enam ei ole madaliku või leetseljaku esmamärkajaks ümberkaudne rahvas. Tänapäeval möödavad, kaardistavad ja tähistavad kogu meie rannikumerd spetsiaalset talitused. Nad töötavad usinasti, uurivad teadaolevaid faarvaateid, täpsustavad vähemtuntud akvaatoriume. Igale avastatud uuele karile, madalikule või leetseljakule tuleb nimi anda. Merepõhi kerkib aga jõudsasti ja nimesid läheb tarvis järjest rohkem. Kaardistajad teavad, mis neilt nõutakse, pannes

uusavastustele lähemate ülemuste — kaatrikomandöri või mootmistöid juhendanud ohvitseri nime. Eesti rannavetes ilmuvad aina uued Petrovi, Afanasjevi või Karpovi nimelised madalikud ja karid, ühenimelisi üsna mitu.

Tänaaks kubiseb Eesti ranniku merekaart väheütlevalt perekonnanimedest. Kui purjetaja näiteks Osmussaare tagant tulles Voosi kurku loovib, peab ta seal, otsekursil kümme-konnan miili pikkusel lõigul jätma kord paremasse, kord vasakusse pardasse algul Tšernovi madaliku, siis Andrejevi (1,1 m) ja Savinovi (2,2 m) madaliku, Kalmökovi madaliku (0,9 m) ja lõpuks Zbignevi madaliku (0,4 m).

Esiailgu pole merekaarte mittekasutatavil Eestimaa elanikel sellest sooja ega külma, sest kõik need kohad lihtsalt ei hakka silma. Aastast aastasse nad aga kerkitavad, jõuavad vee peale ja

meie järeltulijail tuleb navigeerida juba terves Petrovi-Popovide saarestikus. Suvaliselt valitud loetus viimasena mainitud banka Zbigneva ähvardab laiuks või saarekeseks kerkida juba lähema saja aasta jooksul.

Kõik need vaderiteks võetud Petrovid ja Popovid võivad olla väga tublid mehed ja nende töö võib tõepoolest jäädvustamist vöörastada. Seda võib teha ka aukirjaga kaatiruhvi seinal või mõnel eriti tähtsal juhul koduoblasti mõnes administratiivhoones, kuid Eesti mere paigad vöörastid ikka siinsete nimede jäädvustamist. Miks mitte mõnele kerkivale saarekesele panna mõne meie kuulsate kapteni — Tõnissoo, Leemeti või Konga nimi? Miks ei võiks mõni Kihnu-alune kerkiv maalapp kanda näiteks Jõnni laiu nime? Ja kui "pärismeremestest-kalameestest" väheks jääb, on meil suurepäraseks varuks kuulsate purjetajate nimed. Mõni kak-

sikkari võiks kanda vendade Tõnistete nime, mõni arhipelaag jäädvustada igaveseks Tšutšelovide dünastia, mõni esmaavastus kuulsalt Nikolai Vaksini nime. Vöörast mehed on ka maailmameistrid Ain Vilde, Mati Kuulmann, Tiit Haagma, üle Atlandi seilaja Ahto Valter.

Asja seaduslik külg tuleks paika panna võimuorganil. Ilmselt peaks juba igal uuel merekaardile kantud nimel olema kohaliku valla ja maakonna heakskiit. Uue maalapi pealvee ilmumisel, seega siis laiu või saarekesel sünnil peaks tema nime kandmine Eestimaa kaardile leidma aga kindluse juba vabariigi kõrgeimast võimuorganilt, Eesti NSV Ülemnõukogult.

Leonid Parašin,
jahtkapten

"Rahva Hääl", 2. august 1989 (lühendatult)



Harald Aksberg ja Elmar Pettai

Ameerika võileivad Tallinna kummitustega



Lisaks tasuta šampuseklaas ning üsna kallis kohv. Niisugune menüü pakuti 11. juunil Eesti Meremuuseumi öuel avatud kohvikus. Pärastpoole lisandus elav kitarri muusika. Näha oli Rootsi Kuningriigi eruhvitseri, külalist Peruust ja hulka kohalikke noori. Hinnapoliitika ja programm on aga orienteeritud turistidele.

Madli Vitismann

Palume vabandust

Tähelepanelik lugeja märkas kindlasti, kuidas meie eelmise lehenumbri välisilme oli rikkunud monteerimisussikese puremine.

Järjekindel lugeja annab meile loodetavasti andeks, kui peab nüüd kaks kuud "Meremehe" läbi ajama. Pärast käesoleva lehenumbri valmimist, väljajagamist ja mõningate majandusasjade korraldamist üritab toimetus kätte saada mulluse saamata puhkuse. Üritab, sest nagu ikka lubame, et puhkuse ajal silmi ja kõrvu uudistele päriselt ei sule. Järgmine lehenumber ei saa aga ilmuda esimesel puhkusejärgsel tööpäeval, siis seda alles hakatakse tegema. Kui kirjatööd ja fotod valmis, viiakse need trükikotta ning seejärel kulub veel nädal trükitud ajaleheni.

Seega, jälleenagemiseni septembris!

Toimetus



"Eesti Veeteede Ameti Teataja" nr. 3-4 avaldab teede- ja sideministri maikuu määruse ohtliku kauba sadamas vastuvõtu, töötlemise, hoistamise ja väljastamise eeskirjade kohta (lisa eraldi brošüürina). Tutvuda saab ka veeteede ameti järgmiste käskkirjadega: "COSPAS-SARSAT süsteemi õnnetuskoha määramise raadiopoiide (Emergency Position Indicating Radio Beacon - EPIRB), mis töötavad sagedusel 406 MHz, ümberkodeerimine ning otsingu- ja päästesüsteemi riikliku andmebaasi loomine rannavalvetalituse juurde" ning vastava juhendi kinnitamine, "Eesti Veeteede Ameti litsentsikomisjoni moodustamine", "Navigatsiooniteabe korraldamine" ja "Ehitustegevuse korraldamise kord Eesti Vabariigi veeteedel, navigatsioonimärkide vahetus läheduses ja mõjupiirkonnas".

Veel on IMO ning muid teateid ja õiendeid, samuti Merehariduskeskuse üllõpilaste 1994. aasta vastuvõtutingimused.

Mari Vamba

"Meremehe" tellimine

Kodumaal

Neile, kes pole jõudnud käesolevaks aastaks "Meremeest" tellida, pakume täiendava võimaluse toimetuse kaudu. **Hind on alates 16. numbrist 36 krooni**, mis tuleb saata aadressil: **EE0001 Tallinn, Pikk 70 Eesti Meremeeste Liit "Meremehe" tellimus**

Välismaale

Kui makstakse Eestis, on **aastatellimuse hind 250 krooni**.

Kui makstakse välismaal, pakub tellimisvõimaluse AS Rahvusvaheline Ajakirjanduslevi (*Subscription International Ltd.*). Sel juhul on I-III postitsooni hinnad järgmised:

3 kuud 27\$-29\$
6 kuud 31-35\$
12 kuud 39-46\$

Tasuda võib krediitkaartidega: *Visa, Mastercard, Access, American Express*. Sellisel juhul on vaja teada kaardi numbrit, kehtivusaega, kliendi aadressi ning kaardiomaniku nime ja aadressi (kui on erinevad kliendi nimest ja aadressist). Tšekk peab olema väljastatud *Subscription International* nimele USA dollarites või muus konverteeritavas valuutas.

Tellimused võib saata **faxil +372 2 527 555 või aadressil: "Meremees" Subscriptions Departement Subscriptions International Ltd. Akadeemia tee 21G EE0026 Tallinn ESTONIA tel. +3725 247 832**

Head lugemist!



Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 11. juulil:

"ELMAR KIVISTIK" — teel Lazaro Cardenasest Tampasse
"ALEKSANDER ABERG" — teel Kamsarist Point Comforti
"PAUL KERES" — teel Tsingtaost Geraldtoni
"KRISTJAN PALUSALU" — Gdanskis
"GUSTAV SULE" — Rotterdami
"ALEKSANDER KOLMPERE" — teel Vlissingenist Shekousse
"HAAPSALU" — teel Vittoriast Rio de Janeirose
"VILJANDI" — teel Peterburist Houstonisse
"RAKVERE" — teel Københavnist Helsinkisse
"NARVA" — teel Puerto Caballost Rio Hainasse
"VALGA" — Kaliningradis
"ANTSLA" — Vene-Balti sadamas
"KEILA" — Rio de Janeiro
"KUNDA" — Freetownis
"KADRINA" — teel Tallinnast Roueni
"PALDISKI" — Freetownis
"LOKSA" — teel Paljasssaare sadamast Las Palmasesse
"MAHTRA" — San Pedros
"SOMPA" — teel Tallinnast Jeddah'sse
"KEHRA" — teel Kaliningradist Bombaysse

Neile, kes ootavad...

"AEGVIIDU" — teel Kampost Abidjani
"KUIVASTU" — teel Marina di Carrarast Antwerpenisse
"KUUSALU" — teel São Francisco do Sulist Casablan-casse
"PARILA" — teel Antwerpenist Bandjuli
"RAKKE" — Nouadhibous
"VALKLA" — teel Suezist Colombosse
"TAMSALU" — teel Mangalore'ist Cataniasse
"PIHTLA" — Madrased
"ORJAKU" — teel Batast Leixoes'i
"NAISSAAR" — teel Abidjanist Las Palmasesse
"VAINDLO" — teel Piteast Limassoli
"FRISOHAVEN" — teel Alžiirist Roueni
"MUHU" — Kullukis
"ABRUKA" — Ymuidenis
"VILSANDI" — Gdanskis
"KAPTEN KONGA" — teel Felixstowe'st Tallinna
"KAPTEN VOOLENS" — teel Vanasadamast Antwerpenisse
"MEHAANIK KRULL" — teel Antwerpenist Helsinkis-se

"POOTSMAN KIBUS" — teel Muuga sadamast Bremenisse
"KESSULAI" — teel Antwerpenist Stockholmist
"VIRELAI" — teel Stockholmist Antwerpenisse
"MANILAI" — teel Vanasadamast Solvesborgi
"SUURLAI" — teel Århusist Tallinna
"HEINLAI" — teel Rostockist Tallinna
"PURTSE" — remondis Loksal
"VOOSI" — teel Selzaetest Tallinna
"PAKRI" — teel Kaliningradist Nakskovisse
"AMBLA" — teel Moerdijkist Tallinna
"ANGYALFJÖLD" — teel Åhusist Lübeckisse
"AEGNA" — Peterburis
"KABALA" — Peterburis
"MOHNI" — Vanasadamas
"RAPLA" — teel Rotterdami Tallinna
"RAUGI" — teel Kaliningradist Rotterdami
"TORMA" — Ventpilsis
"SOODLA" — St. Nazaire'is
"KLOOGA" — teel Ceutast Samosesse
"GEORG OTS" — Vanasadamas
"TRANSESTONIA" — Århusis
"TALLINK" — Vanasadamas

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

Väljaandja
Eesti
Meremeeste
Liit

Järgmine number
ilmub
septembris

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

"Printall"
Tellimuse nr. 3249

Toimetaja
MADLI VITISMANN