

M E R E M E E S

Ilmub
(vahäaegadega)
alates 1950. aasta
21. juulist

Nr. 16 (966)

Teisipäev, 13. september 1994

Hind 1,5 krooni

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ Presidentidest lk. 2
- ☛ Sadamaist lk. 3
- ☛ Laidudest lk. 4
- ☛ Merekoolist lk. 5-6
- ☛ "Alandia" tulekust lk. 6
- ☛ Rannavalve argipäevast lk. 6, 8
- ☛ Mereajaloost lk. 7



Suvereporter suvetööl, ühel juulikuul laupäeval, ühel Eesti laiul. Lähemalt lk. 4.
Pekka Roovälja foto

Alustajad lahkunud

Viis aastat tagasi, 1989. aasta sügisel alustas «grupp entusiaste», Uno Laur, Tarmo Ojamets ja Nathan Tõnnisson, ettevalmistusi Eesti merenduse iseseisvumiseks.

Tolleaegses Transpordikomitees töötades koostati «Eesti Kaubandusliku Meresõidu Koodeksi» eelnõu, Veeteede Ameti põhimäärus ja muid alustamiseks vajalikke dokumente. Peatselt loodigi Eesti Veeteede Amet, mille esimeseks peadirektoriks sai Nathan Tõnnisson. Kui ta asus ministri asetäitja kohale, sai Eesti Veeteede Ameti peadirektoriks Tarmo Ojamets. Veeteede amet, mis alustas Viru tänaval transpordikomitee maja ühes toas, paikneb praegu mitmel pool mööda linna. Üle on võetud hulk riigi funktsioone, mida seni täitsid eri ametkonnad ja ettevõtted, soetatud hulk laevu ja oma sadamgi.

Kooliaasta algul lahkusid aga alustajad riigilt. Uno Laur, kes töötas poole kohaga, lahkus varem. 1. septembrist on lahkunud teede- ja sideministeeriumi asekancler Nathan Tõnnisson. 2. septembril sooviti pärituult kaugsõidukapten Tarmo Ojametsale, kes läheb tagasi merele. Samal päeval lahkus riigilt ka peadirektori asetäitja Arne Taniloo.

Uus Eesti Veeteede Ameti peadirektori asetäitja on Viktor Palmel. Uus peadirektori asetäitja, rannavalvetalituse juht on Anti Laiv.

Viimased tuumapatareid

3. septembril tuli Tallinna Vene hüdrograafialaev «Arktika», et ära viia Eesti tuleornide viimased radioaktiivsed toiteallikad. Need olid Tallinna madala, Vahemadala ja Vaindloo tuleornides. Vene pool kohustus Eesti neist vabastama hiljemalt 30. septembriks. Töö tegid Vene spetsialistid, vahendid selleks andis Eesti. Äravedu jäi Venemaa hooleks.

Rannavalvelaevadel uued nimed

Eesti Veeteede Ameti 21. juuli 1994.a. käskkirja kohaselt seoses vajadusega korradada Veeteede Ameti laevade nimed talitustele kuuluvuse järgi antakse rannavalvetalituse laevadele numbrid 200—299 ning nimetati senised laevad ümber:	Senine nimi «EVA-003» «SAR Boat-95» «EVA-006» «EVA-007» «EVA-009» «EVA-010» «EVA-013» «EVA-315»	Uus nimi «EVA-200» «EVA-201» «EVA-202» «EVA-203» «EVA-204» «EVA-205» «EVA-206» «EVA-207»
---	---	--

Ühed uuemaist, «EVA-204» ja «EVA-205», on peamasina remondis.

Madli Vitismann

Meie teeme ajalehte — lehel oli sünnipäev

Tänavu 8. augustil sai «Meremees» viieaastaseks. 1989. aastal pe-restroika-tuultes alustatud «Morjak Estonii» tõlkimise projekt muundus umbes aastaga iseseisva sisuga «Eesti Meremeheks». 1992. aasta alguses rändas ka toimetuse esimesse (ja seni ainsasse) oma tuppa Eesti Merehariduskeskuse ruumes. Ning et kaotada analoogiat «Morjak Estonii», «Morjak Latvii» jt. selletaoliste väljaannetega, muutis ajaleht nime, loobudes sõnast «Eesti».

Näib siiski, et jutumärkides «Meremees» tundub kas kahetähenduslik või on mälestus «Eesti Meremehest» nõnda tugev, et siia maani pöörduakse sageli nii kirjalikult kui ka suuliselt toimetuse poole endise nimega.

Suvel kohatud «Meremehe» lugejad pärisid sageli: «Millal teil järgmine number ikkagi tuleb?» andes seega kindlust, et ajalehte vajatakse-oodatakse. Teisest küljest kurdeti jälle ja jälle, et meie ajalehte on raske kätte saada. Mis me muud oskame soovitada — tellige. Sest lehte müüa ei taha need, kes seda tegema

seatud, paraku mitte. «Meremees» ei minevat kohe sugugi. Ometi pole seda minekut mõnes maakonnas, ka mereäärseis, proovitudki. Igatahes Tallinna kesklinnas ei ole meil veel kordagi õnnestunud oma lehte näha, ka mitte putkas toimetuse maja ees. Võib-olla on ta siis leti all, pärast aga tagastatakse, öeldes — näe, ei tahetud.

Kui me leiaksime entusiast, kes ajalehte levitamise probleeme sümbolise tasu eest lahti harutama hakkaks — tere tulemast!

Siis, kui suvereid, mis tänavu viisid korrespondente Väinamere laidudele, Ahvenamaale ja Roomassaare sadama aastapäevale, tehtud, lootsid toimetuse pereemad kõigi harilike pereemade kombel marju korjates ja moosi keetes puhata. Ent selle puhkuse löikas läbi ühelt poolt merehariduskeskuse kolimine, teiselt poolt kutse osaleda suvekoolis. Lisaks mitmesugused ebaseeldivused: telefoni väljalülitamine, vihmasadu toimetuse toas, raha kinni jäämine Sotsiaalpanka jmt. Samal ajal toimusid

merendussündmused oma soodu, uudiseid tõi iga päev — ning, nagu puhkust lootes lubatud: ega me silmi-kõrvu sulgenud. Aga usume, et lugejad puhkasid hästi.

Üht unustasime kevadel lubamata: lehte teeme siis, kui selleks raha on. Sest üleüldises käibevahendite nappuses, mis ettevõtteid alata kummitab, on ka toimetusel tulnud mitut puhku mõne arve maksmisel hiline ja koguni viiviboolse maksta. Lubadused, et kui ettevõtte A maksab võla ettevõttele B, saab too omakorda meile maksta, et maksaksime oma võla ettevõttele C, teevad toimetuse eluolu väga ebakindlaks. Järgest suurenev surve ettevõttele aidata sedateist projekti ellu viia, olla sponsoriks sellele-teisele ettevõtmisele avaldavad omajagu survet meilegi toimetusele — võimalikud sponsorid on sageli ühed-samad.

Sellelipoolest täname oma sponsorettevõtteid eelkõige ajalehe vajadusi mõistva suhtumise eest ning oskuse eest raha ja uudised eri sahtleis hoida.

Toimetus

Tänavusele kogemusele toetudes võime täie veendumusega soovitada: kui soovite tuleval aastal «Meremeest» lugeda, peate lehe tellima, sest kioskest ostmine on mõnes mereäärseki maakonnas hoopis võimatu, rääkimata sise-maast.

Toimetus lubab välja anda 20 numbrit ajalehte aastas, tellimishind on 40 krooni. Võimalikud lisaväljaanded tulevad tellijale ajalehe vahel tasuta kätte. Kui lähete muid ajalehti tellima, otsige kataloogist üles ka «Meremees», indeks 69859.

Landlord Port

"Tallinna Sadama" ökonomikadirektor ENN SARAP, kuidas teie ettevõtte elab? Räägitakse, et sadamale ollakse tohutult võlgu, ja ka sadam ise on võlgu?

"Tallinna Sadam" elab normaalselt, aga alati saab paremini elada.

Nõnda suure käibe puhul on paratamatult võlglasti, ei ütleks, et nii kohutavalt. Vastavalt lepingule peab makstama kas 15 päeva, ühe kuu või kahe kuu jooksul. Ja ega ükski klient maksa enne, kui ta tähtaeg täis saab. Tal lihtsalt on kasulik raha niikaua enda käes hoida. Sadam on, jah, ka ise võlgu — selle meeletu ehitusprogrammi tõttu, mis siin silmaga näha. See on suur raha, ja seni mingisuguseid kredite

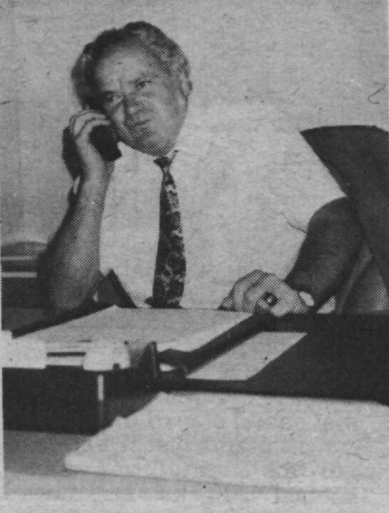
peal ei ole. Kõike tehakse omavahendite arvel. Siis ei olegi eriti imestada, et on teatud võlad. Aga need pole sugugi sellised, mis meid õnnetusse viiksid.

Üks kõige suurem probleem on see, et ameeriklased ei ole veel suutnud päris korralikult müüa oma vilja, mida nad väga tahavad, oma sõpradele venelastele. See tähendab, et meil ei ole Muuga viljaterminalis nii palju tööd, kui me suudaksime teha. See paneb meid olukorra ette, kus peame leidma alternatiive. Samas on kaupu, mille kogus esimesel poolaastal on rohkem kui kahekordistunud. Üks selline kaup Muugal on naftasaadused.

Reisijate hulk mõõdunud aastaga võrreldes suurene-

nud ei ole. See kasvas 1993. aastal 1,72 korda 1992. aastaga võrreldes ja tõusis 2,3 miljoni inimeseni.

Tegeleme sellega, et saaksime krediidid kätte, loodame, et tulevad. Siis läheb



Muuga sadama laiendamine täie hooga lahti.

"Tallinna Sadam" esitles end suvel Londonis Euroopa Rekonstruktsiooni- ja Arengupangas. Õeldi, et see on pretsedent, esimene selline asi. Kutsuti meie võimalikke investeerijaid üle Euroopa ja mujaltki. Osales ka Sumitomo panga Londoni filiaal. Nad on meie juures tükki aega tööd teinud ja leidnud, et siia tasuks investeerida küll. Nende poolt oli väga positiivne ettekanne. Meilt kõnelesid teede- ja sideminister, rahandusminister, Muuga Sadama ökonomikadirektor Erik Laidvee ning Tallinna Sadamast Peeter Palu. Panga esindajat üllatas, et suvepuhkuste ajal nii palju inimesi kohale tuli.

Järgmine presentatsioon lepitati kokku 1. septembriks Eestimaa pinnale.

Madli Vitismann

1. septembril toimus Muugal sadama presentatsioon pealkirja all "Muuga sadama laiendamise projekt. Investeerimise võimalused Eestis".

"Tallinna Sadama", EBRD ja Sumitomo Panga ettevalmistatud Muuga sadama laiendamise projekti informatsioonikogumiku andmestik räägiti lahti. See oli samalaadne üritus kui juulikuine Londoni presentatsioon, suunatud äri- ja rahandusringkondadele. Ministeeriumide tasemel anti ülevaated Eesti transpordipoliitika, majandusest ja investeerimisvõimalustest. Tallinna Sadama peadirektor

Peeter Palu tutvustas konkreetset Muuga sadama arenguprojekti ja Muuga sadama ökonomikadirektor Erik Laidvee selle projekti finantsaspekte.

Euroopa Rekonstruktsiooni ja Arengu Pank (EBRD) finantseeris **Sumitomo Panga** tehtud informatsioonimemorandumit. EBRD projektijuht **Lars Nordin** ja Sumitomo panga projektijuht **Anthony Sykes** olid mõlemad küllaltki ettevaatlikud lubaduste andmisega, kuid vaagisid asjalikult projekti plüsse ja miinuseid. Toonitati, et põhipanus saab olla ainult eraettevõtlusel. Korduvalt rõhutati, et

Muugast peab kujunema "landlord port", mis tähendab seda, et sadamale hakkavad kuuluma maa ja infrastruktuurid, mida kasutavad erinevad ettevõtted.

Huvi oli suur, Muuga saal oli inimesi täis, kes hoolega kuulasid ja igal võimalikul juhul väikestes gruppides diskuteerisid. Ametlikus diskussioonis ei tulnud ühtki küsimust. "Kes siis konkurentide juuresolekul oma huvisuunda paljastama hakkab," muheles Erik Laidvee. Seekord oli kohal harjumatu palju saksakeelset seltskonda. Ka idanaabri esindajaid kohtas. Sakslastel olivat suurim huvi just konteineri-

terminaali vastu. Olid ka Belgia, Hollandi, Jaapani, Inglismaa, Itaalia ja Rootsi huvilised, Eesti omadest rääkimata. Praegust olukorda tutvustati ringsõidul sadamas.

Kõigile kohalolnuile anti RE Tallinna Sadam väljaantud "The Muuga Port Expansion Project. Information Memorandum". Nii sisutihedat, hästi kujundatud ja teostatud teatmaterjali ei mäletagi kätte sattunud olevat. Teostajate nimekirjas Eesti firmad.

Reet Naber

Roomassaare sadam sajandivanune

5. augustil tähistati Roomassaare sadama 100. aastapäeva.

Sadamakaale oli ootama vaatama kogunenud, nagu ikka, mundris ja mündrita asjalisi ning muiduvahtijaid. Kolm härrasmeest, kuuldavasti arst Mierzejevski, insener Nasarov ja kaupmees Lange oma sajandivanustes kostüümides olid end unustanud sisselülitatud mikrofon juurde ilmaasju arutama. Mis sest, et probleemid sajanditagedes, kõla täiesti tänapäevane.

"Sadamatega on see lugu, et siin ilal töö ei lõpe: mis mees teeb, seda meri lõhub."

Kui 1894. aastal võeti sadamas esimesi laevu vastu, arvati, et ei ole see veel valmis ega saagi kunagi valmis. Eks ta tõsi ole, sest sada aastat hiljem käis ehitamine suure hooga ja lõppu — seda ei paista kusagilt. "Konstantinilt" maaletulnud seltskond läks oma teed, muusika mängis ja peeti kõnesid. Neist oli palavus kõik liigse välja sulatanud, olid lühikesed ja asjalikud.

Sadama direktor **Rein Sepp** alustas pidukõnega, sadamakontori ees avati mälestuskivi.

Tallinna Sadama peadirektor **Peeter Palu** tervitas saarlasi ja sadamarahvast, soovis pidu puhul maaletoodud kaubapallile mitmesajakordset lisa. Hr. Palule esitleti ka veterane.

Maavanem **Jüri Saar** rõhutas sadama tähtsust ettevõtlike meeste tegude toetamisel ning rõomustas viimaste aastate kiire arengu üle.

Oma tööst sadamas aastail 1951—1988 vestis **Konstantin Uusna**.

Bruno Pao andis elava ja huvitava ülevaate Kuressaare sadamatest, eriti Roomassaare omast. Tema juttu jätk-

kus veel kuumavarju sadamahoonesse peitu pugenud juubelikülaliste aega veetma. Siis, kui oma õnnesoovid olid üle andnud Tallinna Sadam ja Peeter Palu, Kuressaare vallavanem Tiia Pulk, peaehitaja, KEK-i juhataja Vaino Kivi (kingituseks väljaotsitud vanaaegne baromeeter lubas ilusat ilma), Heltermaa sadamaülem Ulo Sinisoo (sest ükski saarlaste juubel polevat täiuslik, kui hiidlasti kohal pole), Virtsu-Kuivastu sadamaülem Jaan Keinast, Mardi reisibüroo esindaja Li Muru.

Pidusõök peeti restoranis nimega "Eden". On ennegi sadamaettevõtmisi olnud, kus meeldivalt just oma inimesi meele peetud. Roomassaare rahvale ning veteranidele olid parimad platsid välja vaadatud.

Seltskonnakroonikast: mis söödi, mis joodi, mis kellelgi seljas oli, väärrib menüü äärmärkimist. Meremehe salat (meenutas natuke loopskaussi), härjapraad punase veini kastmes, patisaksa sa-

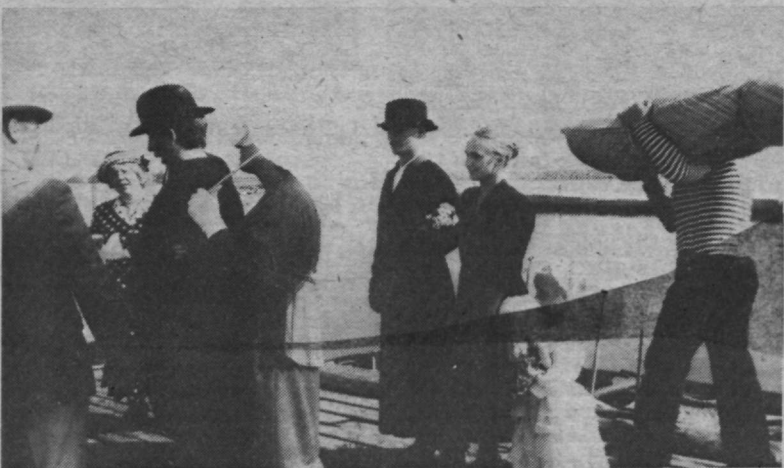


Sadamaülem Rein Sepp (vasakul) esitleb Peeter Palule sadama veterane. Paremtalt esimene on eelmine sadamaülem Endel Isop.

lat, kohv. Sündmusele oli mõeldud.

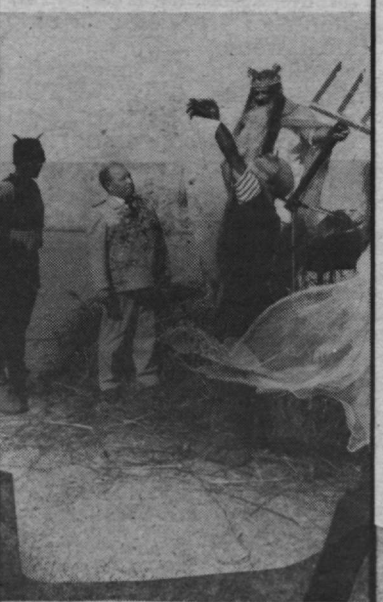
Kui oli söödud-joodud-tantsitud, läks sadamarahvas tööle tagasi, ülejäänud oma asju ajama.

Reet Naber
Madli Vitismanni fotod



"Konstantiniks" dekoreeritud pukserilt tulid maale esimesed reisijad (rahvateatrist) ja toodi esimene kaup.

Avati Kunda sadam



2. septembril oli Kunda sadama pidulik avamine. Neptun loeb õpetussõnu sadamakapten Aadu Nurmsalule. Lähemalt järgmises lehes.

Reet Naberi foto

RAS Eesti Merelaevandus peadirektor TOIVO NINNAS, mida Euroopa Rekonstruktsiooni- ja Arengupanga spetsialistid teie ettevõttesse tegema tulevad?

14. septembril on neil kohtumine meie ministriga. Eks sõltub sellest, mida ministerruum tahab neilt saada. See pole esimene kord, kui nad ekspertidena abi pakuvad. Minister oli seoses Muuga sadama arenguprojektiga hiljuti Londonis. Tulemas on mehed, kes tegelevad uuringute ja konsultatsioonidega. Ühega neist olen ka juba varem kohtunud. Vaatame, millega nad nüüd tulevad. Esimene variant, mille nad välja pakusid, polnud eriti soodne. Neil on niisugune komme, et tahavad kõiki kamandada.

Kui palju "Eesti Merelaevanduse" laevu on praegu teiste riikide ettevõtete käes?

Üle kümne kindlasti. Peab kokku lugema. Neli, viis, ... kolmteist, ... kuusteist, seitseteist.

Eesti lipu all ja eesti meeskonnaga?

Lõuna-Ameerikas, Panama kanalil, Hiinas ja nii edasi. Üle ilma.

Ülejäänud prahib laevanduse ise?

Jah, peab ise otsima ja leidma. Ja kümnekond on juba liinilaevad ning mõni välislaev on jälle meil time-charter'is, sel juhul jääb laev oma maa lipu alla — nagu Poola "Elblag", kus on ka poola meeskond. "Donata" on bareboat-charter'is, tema on lipuvahetuse ja meie meeskonnaga.

Laevaomanikud vahetavad omavahel laevu, et sobivat tüüpi saada? Olete võtnud ro-ro'd ja puistlastilaevad välja andnud.

Ro-ro'de jaoks meil kaupa on, aga puistlastilaevadele pole. Põhjus on eelkõige see, et Venemaa ei osta vilja. Need laevad ehitati siis, kui NSV Liit ostis kuni 45 miljonit tonni vilja aastas. "Argumenti i Fakti" ütleb, et mõõdunud aastal osteti 13 miljonit ja tänavau olevat plaanis vaid 0,5 miljonit. Põhjus kindlasti see, et raha on vähe, kuid ka vaja on vähem. Aga see tähendab, et hulk suuri laevu on ilma tööta. Need käisid nagu trammid üle ookeani ja olid ühesuunalised — läksid tühjalt. Kasutajaid oleme neile siiski leidnud, ainult et nüüd pannakse neile igasugust kaupa peale, maaki näiteks. Rikuvad trümme.

Kuidas teie meelest keeleseadus laevanduses rakendub?

Nõupidamised on eesti keeles. Paberid ka. Näete, pole mul siin ühtki venekeelset. See on eesti keeles, see ka. Veel eesti keeles, siis inglise, siis soome, inglise, eesti... See on vene keeles! Aga see on Peterburist tulnud. Tõlk on olemas, aga tõlkida on vaja rohkem soome keelest.

Keeleseadus toimib, aga, oh, raskustega.

Telefoniraamat on meil kahes keeles, aga näe, Jaanovitše ja Adolfovõtše ei kasuta.

Kui kogenud kapten, väliseestlane, pakub end teile tööle, mis siis saab? Tema oskab riigikeelt, seadus kohustab teda alluvaga suhtlema tolle valitud keeles.

Las tuleb tööle! "Ookeani" direktor ei oska ka minu teada vene keelt. Ainuke probleem tekiks palgaga, see paneks teda kõige rohkem imestama. Madruste palk on meil ITF-i miinimumile üsna lähedal, aga kaptenitel on vahe veel väga suur. Oleks väga huvitav, kui mõni niisugune mees tuleks. Ainult et üks temagi peab kõik meil vajalikud paberid korda ajama.

Suvi üksikul saarel

Võrreldes mõne aasta tagusega on suvine navigatsioon meie rannikumeres hulga tihedamaks muutunud. Peaosa selles muidugi lahkunud okupantidel, kes varem Väinamerd ja kogu rannikut oma leivaisade tahtel isikliku jahi-kalapüügi- ja marja-seenemetsana kasutasid. Inimese jalg on viimase poole sajandi jooksul mõnda saart vaid sõdurisaapas puudutanud ja praegu võiks ajaloo sellist käiku isegi teatud positiivse nähtusena võtta. Pole ju saladus, et eestlane oskab rohelusse sinetavaid longeripurke niisama kunstiliselt maha külvata kui iga teine turist.

Varakapitalism on nii mõnelegi meist tuult tiibadesse andnud ja ka kultuurne äri- kas, rahvaasemik või ristiinimene tahab oma raskest rügamisest valge inimese kombel välja puhata. Kui raha olemas ja tahtmist ka, siis on kiitu all loksuv Väinameri sooja suve ajal selleks parim paik.

Kui üks korralik mereretk ette võtta, tuleb ka mõni sihtpunkt või maabumiskoht kaardile maha panna, kuhu peale pikemat kiikumist ankrusse heita. Selle tarvis on taevaisa merre arvukalt saari ja saarekesi laotanud ning nende kivisesse "pardasse" võib vastne maade-

avastaja oma aluse kenasti kõiide panna.

Siiski ei tasu üksikule saarele seilajal lootuda eriliste mugavuste peale sihtkohas. Rannal ei oota teid välikohvik ega hotell, rääkimata siis juba prügikastidest või läbi kadakate raiutud puisteedest.

See-eest võiks ühe merre külvatud maatüki kasinusest ja puhtusest oode kirjutada: midagi liigset ja silma häirivat seal ei leia. Ka mere poolt maale uhitud hiigelmootmetega traktorikummi on emake loodus kauniks lillevaasiks kujundanud. Mis sest, et seal rooside asemel nõgesed õilmitsemas.

Üksikule saarele maabudes ei või seikleja unustada oma turvalisust ja seega tuleb tal enne paadist väljaastumist mingid "tallaalused" jalga ajada: merepõhi on reeglina täis nugateravaid kive. Vaid treenitud taldade omanik võib jalatsiteta pae-klibu omadusi testima minna.

Kui laevuke kindlalt rannas kinni ja marjaaeg veel kestmas, tuleb näljasel julgus kokku võtta ja silmnäolt kadakatesse suunduda. Kuskilt pöösavahest leiab ta kindlalt soone, mida mööda neljakäpukil laveerides peagi punase, sinise või lilla (olenevalt marjalüügist) lõua, pöske- de, sõrmede ning rinnaesise- ga laiuteises servas "pinnale

tulla". Selle ajaga on ka kohalikud vereimejad maadeavastaja kuld kohud täis jõudnud puukida ning viimane näeb välja, otsekui oleks ühe päevaga kõik lapsepõlve kaitsepookimised-kopsuproovid kätte saanud. Lisaks vampiiride tekitatud aukudele võib nahalt ja rõivastelt leida ka jälgi, mis räägivad ilmekalt kogematu inimese ettekavatsemata kohtumistest kadakate, kändude, nõgeste, kivide, lamaste ja muu sarnasega. Viimased ei kuulu muide metsiku looduse hulka, neid on laiale kosuma toonud suuremal saarel elavad inimesed.

Kui "mandrilisest kliimast" isu täis saanud, võib mere-soolast valgeks kuivatatud kadakajuurikais rannale jõudnud murjan jalatsid kivile jätta ja vee poole suunduda. Siinkohal on soovitatav kõigest kadakateskäämiste jälgedest korraliku suplusega vabaneda.

Kirjutamata seadusi järgides tuleb aga maadeavastajail kindlalt laiute ümber üks ring "vett mööda" ära konda- da, et oma uute valdustega põhjalikult tutvuda. Seejuures on vältimatu jalgupidi lillades või muud karva üsnagi aromaatses vetikates lobistamine ja mõnigi kord jalge alt kaduvalle püdelale põhjale sattumine. Vastupidiselt tsiviliseeritud randadega ei ohusta teid aga kunagi liivas luurav pudelipõhi.

Suuremate laiute rüppe kerkib mere põhjast järjest rohkem pisemaid poegi, kes enesele aina uut pinnast peale uhtuda lasevad. Nii- moodi üsnagi prisketes pois- teks muutunud, vajavad nad aga oma liivaluidetele väetist, millega enesele vanema- te eeskujul juhuslikust seemnest kadakakasukas selga kasvatada. Selleks on vanajumal laidudele elama saatnud hulga igat sorti tiivulisi olendeid, kes lähemal vaatlemisel enamikus tavalisteks linnakajakateks osutuvad. Nemad siis ühisel nõul ja jõul seda vastset maaselga kalade ümbertõtle- misel tekkinud jääkidega väetavadki.



Tüüpiline Väinamere rand — Kadakalail.

Kui ränduril veab, võib ta kuskil Eeriku saare, rinnuni kõrguvas kaldarohus silmitsi sattuda kitsetallesuuruse merikotkaga, kes parasjagu võõras pesas maistamas. Taevakuningas teilt muidugi- gimõista sinepit küsima ei hakka, vaid püüab võimalikult kähku oma suunas minekut teha. Kümnekonna meetri pealt on tema lendu- tõusmist jälginud aga vähesed maadeavastajad.

Samas on Hari "ujuvate" saarekete päriselanikeks hülgekolooniate liikmed. Päevaajal nad rändureid naljalt tülitama ei kipu ja veeda- vad lõunatunde kilomeetrite kaugusel merest välja vahti- vaid kive soojendades. Öösel seevastu ujuvad nad sulinal veesõidukite ümbruses ringi ja vaatavad oma suurte ja tarkade silmadega kuud.

Nende panus säravvalgete kajakasulgedega pikitud liivaseljandike väetamisele on lindude omast tüki maad tõhusam ning hakkab rändurile kergesti silma ning talla al- lagi.

Kui linnainimene on peod värvilisi teokarpe ja läikle- vaid kajakasulgi täis korja- nud, auguga kivikese kaela riputanud, tühjaksjoodud taara kaasa võtnud ning lä- bikäidud saare kaarti juba peast üles joonistada oskab, on aeg järgmisele maatükile siirduda. Kriibitud põhjaga paat rannakividelt lahti kan- gutatud, võib veesolina saa- tel puhkust suvalises suu- nas jätkata. Iga teele jääv saareke rõõmustab teid kindlalt millegi senitund- matu ja toredaga.

Küllike Rooväli



Loodus ei salli tühja kohta — nõgesepeenar Eeriku saarel.

Saagem tuttavaks!

Mitmesugustel mahajäetud Vene sõjaväeobjektidel on palju ühist: mahakistud juhtmed, katkilõõdnud aknad, risu ja riigijuhtide hüüdlau- sed läbisegi põrandal. Ent Harilaiul, kus aknad polnudki katki ega põrandad üles kistud, leidusid ühes nurgas filmitükid. Fotohuviline Küllike Rooväli tegi nende nega-

tiivikatmete abil nähtavaks noormehed, kes veel kaks aastat tagasi ähvardaval raadiohäälel hüüdsid: "Sudno, sledujuštseje kursom..."

Fotodel on nad noormehed nagu selles eas ikka, lõbusad, lohakavõitu, natuke veiderdavad. Koduigatsus, mille nad meetripikkuste tähtede- ga saare rannakividele on



Noormees sadamasillal.



Noormees kivil.



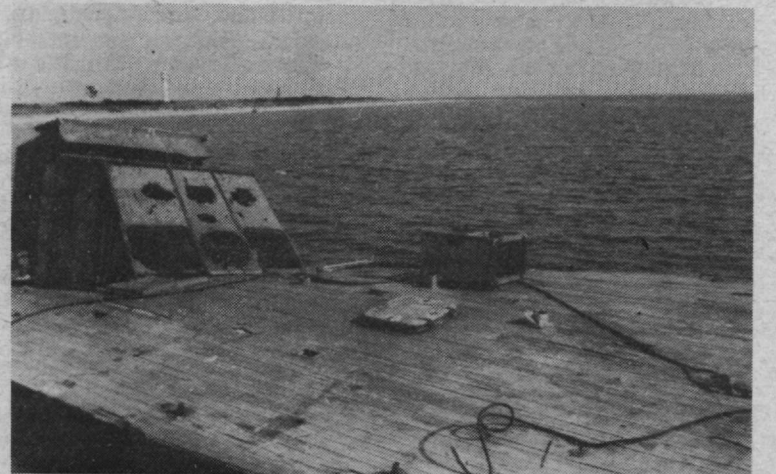
Mahajäetud vrakk on täis kirjutatud.

maalitud, polegi näha. Nagu ka rüüstatud vrakke kai ääres. Üksnes puitvrakk *de- revjannõl ohhotnik* on juba tolleaegsetel piltidel. Sellel on poseeritud ka täies vor- mis, nähtavasti demobiliseerimiseelse paraadfoto jaoks.

Madli Vitismann
Tundmatu autori,
Küllike Roovälja ja
Madli Vitismanni fotod



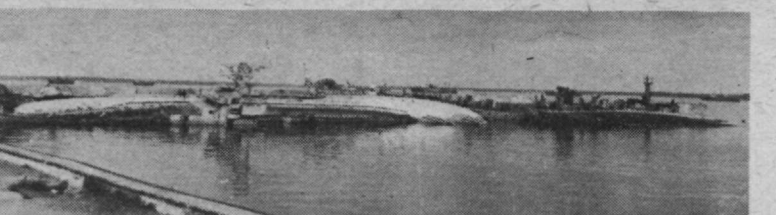
Jalg peab olema harjunud nugateraval libedal pae-klilibul astuma — paadisild Höralail.



Poseerijate lemmikkoht — puitvrakk Harilaiul.

Miinisadam on Eesti oma

Koos kõigeaga, mis sinna maha on jäetud. Lähemalt järg- mises numbris.



25. augustil tõi "Alandia", küljel kiri "Eestin Linjat", uue liini avareisijad Tallinna. Selleks "Eckerö" ja "Birka" ühisürituseks valmis reisisadama pikendus kaubasadamasse, esialgu II korrusel.

Eesti Laevateede AS-i tegevdirektor Erik Byman etendas külalistele uue käigukoridori piduliku avamise stsenaariumi n.-ö. kuivalt, sest just sel ajal juhtus sadamas elektrikatkestus. See ei seganud koridori improviseeritud linti tõmbamast, mille Erik Byman ja Tallinna Sadama arendusdirektor Aare Kitsing hoogsa käelöögiga üheskoos avasid.

Uue laevaliini graafik on soodne esmaajoones soomlastele: hommikul Helsingist tulijad saavad õhtuks tagasi. Kuid ka eestlastele on mõeldud: vähemalt ukse juures ja infoletis võis kuulda eesti keelt. Võib arvata, et edaspidi valitaksegi piletit ostes laeva eeskätt sobiva keelaaja, alles seejärel pilethinna järgi.

Meeleolukas avamispidu jätkus sadamahoones. Sam-puseklaasi juurde võistu mänginud sõjaväevormis Eesti ja ülikonnastatud Soome orkester meelitasid mõnegi külalispäri terminaali-põ-

Soome lipuga Tallinna-liinil



101 m pikk ja 17,2 m lai "Alandia" võtab peale 900 reisijat.

randa libedust proovima. Paljunäinud eestlased, kes kuulnud küll kaitantsust, ei hoolinud aga kuigivõrd pärastlõunasest sadamatant-

sust ning lahkusid tähelepanu äratamata.

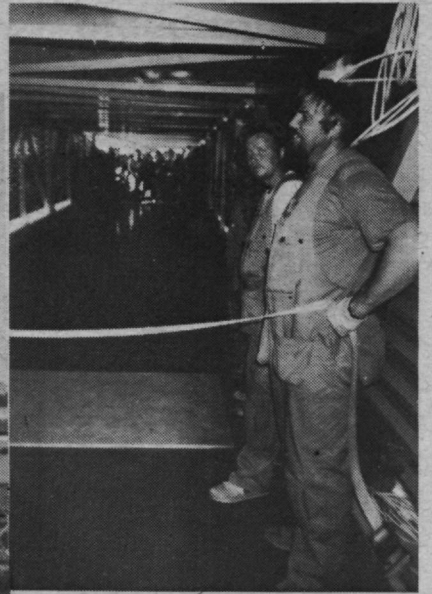
Järgmiseks päevaks, regulaarreiside avapäevaks, said korda niihästi Eesti Laevateede AS-i ehitatud käigukoridor kui ka Eesti Mereagentuuri tehtud piletregistreerimise boksid. Need seisavad keset põrandat eskalaatori ees – mujal polnud enam ruumi.

26. augustil avati Tallinna sadamas uus terminaali-D. Endise kaubasadama 8. kai äärde on võimalik sõltuda Tallinn–Helsingi liini sõitval "Alandial". A-terminaalist saab laevale läbi galerii, mida skyway-ks nimetatakse. Parajalt pikk tee minna. Kai on korrastatud ja autodele pealesõidutee ehitatud, terminaali välja saab Lootsi tänava kaudu Ahtri tänavale ja seal edasi. Harjumatu liiklussoon, kuid tegijate tun-

nustuseks peab märkima, et suunavad viidad on igal pool vajalikes kohtades üleval.

Kaubasadama enda terri-

26. augustil käis koridor ilusasti lahti-kinni.



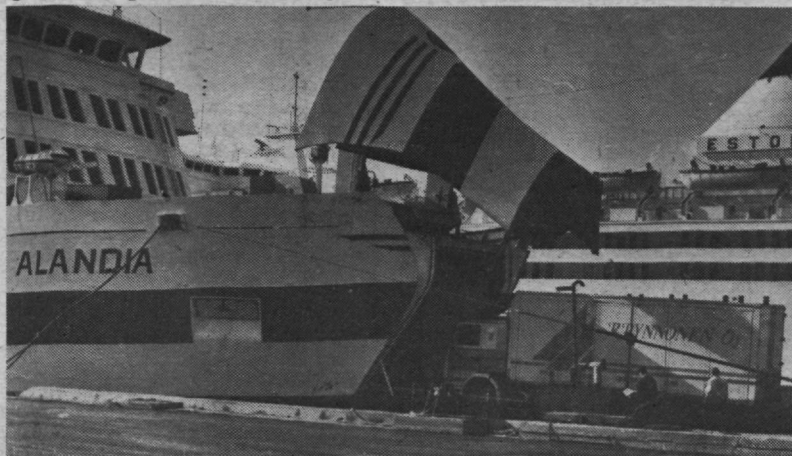
25. augustil koridor enam lahti ei läinud.

tooriumile on lisandunud uus metallaed, et reisitermi-naal muust lahuse hoida.

Näha on, et ehitavad veel.

Vaatamas käisid

Reet Naber, Isi Trapido ja Madli Vitismann



Autod sõidavad laevale seniselt kaubasadama kaitl.



Hoole ja armastusega tehtud

Roomassaare sadama sa-jandaks sünnipäevaks ilmus mitte just kõige läikivama väljanägemisega, aga hästi sümpaatne raamatuke sadama ajaloo. Juubelisümboolikaga tulemasin saab tühjaks, pastakas kulub ära ja kilekott läheb mõne aja pärast ka kõige liha teed, aga raamat jääb. 112 lehekülge mahutavad kümme peatükki ning Jüri Tuuliku sissejuhatuse ja Peeter Palu saatesõna, lisaks toredaid must-valgeid fotosid. Koostaja on Ants

Tasa, toimetaja Endel Prooses, konsultandid Endel Püüa ja Ants Pärna ning väljaandja – Roomassaare sadam. Raamat on trükitud mõistagi Saaremaal.

Sisu näib loetav ja ülevaatlik, teostus on igati korralik. Trüki- ja kirjavigadeta (Aurik "Eestimaaga" saabusid pro Aurikuga "Eestimaa" saabusid ehk välja arvatud) tekst on hästi loetav ja fotod selged (kõljendus ja kujundus AS Lauren Leo, trükitud "Saarte Trükikojas"). Pildid, muu-

seas, on enamjaolt pärit kodusaare muuseumist ja erakogudest, viimaseid ka praegustelt USA ja Rootsi elanikelt. Raamat sisaldab veel ka ingliskeelse resümee ja koguni kasutatud kirjanduse nimikirja, joonealustest selgitavatest märkustest rääkimata. Kõik nimetatud tundub ju nii loomulik, viimasel ajal aga enam sugugi mitte enesestmõistetav ning räägib sellest, et nii raamatu tegemisest kui ka tegemise objektist, s.t. oma sadamast tõepoolest h o o l i t a k s e. Ehk nagu ütleb Jüri Tuulik oma

kunagise Abruka monoloogi tegelase Malli suu läbi: "No tere siis jälle, sa armas, unni-tu Roomassaare sadam. Oo ikka kena, et sa seisad oma koha peal, otsekui igavesest ajast igavesti /.../ Nendele, kes tulevad vett mööda, plirgib so majakas pimedal õõlgi /.../, aina leevendad üksindust merel ning maal, tormis ning tuulevaikus, lähedal või ilmatu kaugel, sa oled ikka silmade ees oma lõppeta kutsumisega ning sellepärast äi saa keskid sind unusta, Sina, Roomassaare sadam..."

Mari Vamba

Merehariduskeskus on kolinud

August möödus Eesti Merehariduskeskuse peahoones Estonia puisteel parajas segaduses. Peatset kolimist võis aimata küll juba varemgi, kui koridoriseinte äärde hakkasid kogunema tühjade banaanikastide virmad – neisse hea paberid ja muud lahtisemat vara pakki-da.

Tõsisem kolimismärk oli see, kui toimetusetööst koliti koos telefoniaparadiga välja ka telefoninumber. Palume vabandust kõigi ees, kes pole meiega ühendust saanud – meil puudus võimalus sellest varem teatada. Ent loodame mõne aja pärast senise telefoninumbri tagasi saada.

Uus merehariduskeskuse maja Lasnamäel, Mustakivi 25, keset tühermaad ja isetekkelisi prügimägesid oli hulkuvate koerte piiramisrõngas. Väljast päris kena maja ümbritseb pääslaputkaga tara. Augustis oli maja täis kolimise ja sisseseadmise juurde kuuluvat seimist, et iga autokoormaga saabu-

nud asjad omaniku üles letaksid.

Kolimisel abiks olnud kursante vaadates (kadeti-k vist vara nimetada) võis arvata, et tegu pole veel oma, vaid mõisa tööga. Naljakas oli näha, kuidas meremeheks õppiv noormees autokoormast tooli tõstmiseks ühe kae taskust välja tõmbas, teine jäi mõistagi taskusse. Ometi pidavat

laevas esimene ohutusnõue olema – käed olgu vabad. Eks selle halva harjumuse koolitavad välja tegevmeremehed.

Välja tuleb kolida ka majast Endla 4 – sealsed ruumid lähevad mitmesugustele haridusasutustele. Merehariduskeskuse kasutada jäävad seal basseini, jõusaali, söökla ja üks II korruse tiib.

Merepiirivalvekool üle tänava, Endla 13/Lökke 3/5 kuulub seni veel merehariduskeskusele. Kui piirivalvekool mujale kolib, loodetakse sinna paigutada ametikool ja täiendusõpe.

Uus maja Lasnamäel tõi probleeme juurde üksnes asukohaga. Ükski palvekiri pole bussipeatust lähemale toonud. Kool on pannud käima oma koolibussi, aga see on vana ja teadagi, bensiin... Kooli võimuses pole ka 300-

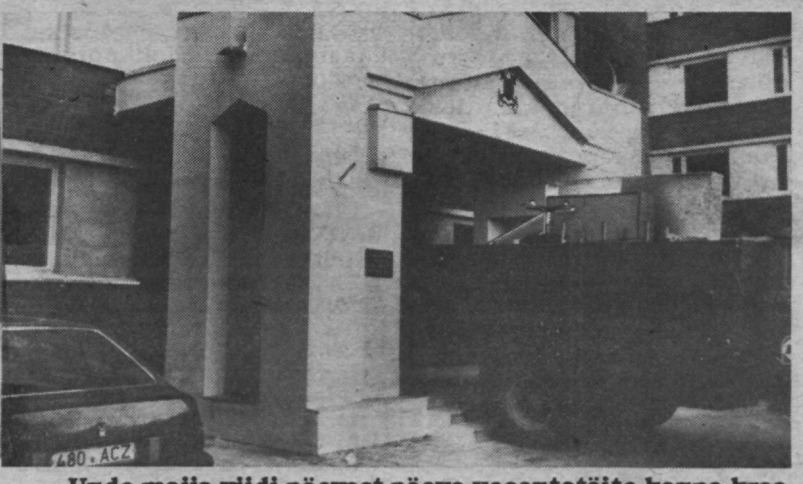
400-meetrise teejupi asfalteerimine, et see sügisel portimülkaks ei muutuks, pole koolil ka buldooseri ümbruse korrastamiseks.

Mõne aja pärast, kui merehariduskeskus on uues paigas sisse elanud, läheme külla ja vaatame sealset argielu. Anname ka lugejatele teada, kuidas on uues majas õppida ja töötada. Tänavu saab Tallinna merekool 75-aastaseks.

Madli Vitismann



Toimetust kolis tuppa, kus käsikirjadele vihma ei saja. Esimene visiit fotoaparadiga.



Uude majja viidi päevast päeva veoautotäite kaupakraami. Iga asi peab enne õppeaasta algust oma koha leidma.

Metalliärikate täiendõpe

On olnud juhtumeid, kui metalli kokkuostjate vähene kunstialane haridus on võimaldanud riigist kunstiväärtsi loata välja viia, tehnika-hariduse puudujäägid aga lubanud telefonikaablite kokku osta. Ent nende keskkonnakaitsealaste teadmiste taset pole vist siiani uuritud.

Augustis varastati Hundi-pea sadamas ladustatud õlitõkete küljest päeva ajal alumiiniumist ja roostevabast terasest kinnitussäärsed, kadunud oli ka õlitõkete raamistiku piirdelatte koos kinnitustetailidega.

Sadamas seisvalt laevadelt märgati kaht isikut, kes tassisid midagi õlitõkete juurest betoonseinani ja andsid läbi seinaga alla uuristatud aukude väljaspool aeda ootavatele isikutele.

Vargad tabati otse teolt, nii hoiti ära ülejäänud õlitõkete

Nähtavasti eelnenud õppetunni tõttu seati õlitõkete rannavalvelaev veefestivali barjääri taha, et keegi üleaarust huvi ilmutada ei saaks. Veefestivalist lähemalt järgmises numbris.



rikkumine. Betoonseinaga tagant pöösastikust leiti õlitõkete küljest ära lõigatud kinnitussäärsed, aga alumiiniumist piirdelatted olid kadunud.

Varguselt tabatud isikud anti üle kohalekutsutud politseipatrullile, kes viis nad ära selgitusi andma. Ühtlasi paluti politseil välja selgitada kohad, kuhu võidakas alumiiniumist piirdelatte müüa, et neid tagasi saada võiks.

Detektiivitöö tuli huvitatuil siiski ise ära teha – politsei kokkuostupunkte kätte juhatada ei teadnud. Otsingud ametlikes metalli kokkuostupunktides tulemusi ei andnud. Mitteametlikke kokkuostupunkte läbi kammides kroonis püsivust lõpuks edu. Ühe Kopli kokkuostupunkti ühes vanametalli hunnikus need piirdelatted olidki. Huvilisele pakuti võimalust need

93 krooni eest tagasi osta. Ent ta eelistas "raha tooma minna" ning tuli tagasi koos politseinikega, kes need latid konfiskeerisid ja riigile ilma rahata tagastasid.

Et varguse tõttu muutusid kasutamiskõlbmatuks õlitõkkes, mille koguväärtus on üle poole miljoni krooni, ei osanud vargad vist arvata. Pärast isiku kindlakstegetmist saadeti nad koju kohut ootama. Kriminaalasi on mõistagi mitte 93 krooni, vaid üle poole miljoni kroonise väärtusega riigivara asjus.

Oluline on seegi, et kogu ettevõtmise tähtsust Eesti keskkonnakaitsele sai elmainitud otsingute ajal selgitatud kõigile Kopli metalliärikatele, kelle juures käidi. Individuaalselt ja kohapeal. Profülaktikaks, et midagi seesugust enam ei juhtuks.

Madli Vitismann

Taas alustab mereajaloo ring

Paariaastase pausi järel alustab Eesti Noorte Mereklubis Tallinnas, Paljassaare tee 6 taas õppetööd mereajaloo ring. Kõiki huvilisi V klassi õpilastest abiturientideni ootab põnevates ettevõtmistes osalema noor pedagoog Katrin Mellis. Kavas on teada saada võimalikult palju huvitavat ja väärtuslikku meie esivanemate meresõitudest. Kindlasti ei jää soovijad ilma ka laevareisidest klubi õppe-laevadel ja hulgast huvitavatest ettevõtmistest, millest pikemalt juttu juba kohapeal. Huvilisi oodatakse nime kirja panema septembrikuu vältel ning ega hiljemaidki ära põlata.

Info telefonil 497 134

AS MERESIDE

VANA-POSTI 7 EE0001 TALLINN
TEL. 372-2-444 777
FAX 372-6 313 131

Navigatsiooniseadmed,
mere-kommunikatsioonivahendid,
kontrolli- ja jälgimiseadmed,
ohutusseadmed ja -vahendid.

Konsultatsioon, müük, paigaldus,
hooldus.

"Meremehe" tellimine

Kodumaal
Neile, kes pole jõudnud käesolevaks aastaks "Meremeest" tellida, pakume täiendava võimaluse toimetuse kaudu. Hind on alates 17. numbrist 31 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 postitsoonid 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). Tšekki peab olema väljastatud Subscription International nimele USA dollarites või muus konverteeritavas valuutas.

Tellimused võib saata faksi +372 2 527 555 või aadressil:
"Meremees" Subscriptions Department
Subscriptions International Ltd.

Akademia tee 21G
EE0026 Tallinn
ESTONIA

tel. +3725 247 832

Head lugemisel!



ESTLINE

TALLINK

AS ESAGENA Ltd

MEREAGENTUUR SHIP'S AGENCY



ScanTrans



ESTMA



Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 12. septembril:

LMAR KIVISTIK" — Tientsinis
LEKSANDER ABERG" — teel Muugalt San Lorenzosse
AUL KERES" — teel Vladivostokist San Lorenzosse
KRISTJAN PALUSALU" — teel Houstonist Muugale
USTAV SULE" — teel Rostockist Yokohamasse
LEKSANDER KOLMPERE" — Tsingtaos
AAPSALU" — Riias
MILJANDI" — teel Baltimore'ist Kaliningradi
AKVERE" — Helsingis
ARVA" — teel New Yorkist Cartagenasse
ALGA" — teel Buenos Airesest Santosesse
NTSLA" — teel Kandlast Cataniasse
EILA" — teel Riiasst Brasiiliasse
UNDA" — teel Loviisast Jeddah'sse
ADRINA" — Vanasadamas
ALDISKI" — Conakrys
OKSA" — Alziiris
AHTRA" — Cottonou's
OMPA" — Monglas
EHRA" — teel Visakhapatnamist Marina di Carrasse

Neile, kes ootavad ...

"AEGVIIDU" — teel Mindellost Sao Francisco do Sul
"KUIVASTU" — teel São Francisco do Sulist Las Palmasesse
"KUUSALU" — teel São Francisco do Sulist Casablancasse
"PARILA" — Vanasadamas
"RAKKE" — teel Aqabast Tuticorini
"VALKLA" — Vene-Balti sadamas
"PIHTLA" — Bandjulis
"ORJAKU" — teel Liberville'ist Leixoes'i
"NAISSAAR" — Peterburis
"VAINDLO" — teel Ghentist Gemlikisse
"FRISOHAVEN" — teel Varnast Terneuzeni
"MUHU" — teel Peterburist Cartagenasse
"ABRUKA" — Durbanis
"VILSANDI" — teel Alexandroupolisest Tartous'i
"KAPTEN KONGA" — teel Stockholmist Antwerpenisse
"KAPTEN VOOLENS" — teel Antwerpenist Helsingis
"MEHAANIK KRULL" — teel Vanasadamast Rotterdami

"POOTSMAN KIBUS" — Rotterdamis
"KESSULAI" — remondis Paljassaare sadamas
"VIIRELAI" — teel Antwerpenist Stockholmist
"MANILAI" — teel Rotterdamist Vanasadamasse
"SUURLAI" — Drammenis
"HEINLAI" — teel Rostockist Vanasadamasse
"PURTSE" — Gdynias
"VOOSI" — teel Rotterdamist Tallinna
"PAKRI" — Aabernaas
"AMBLA" — Rotterdamis
"ANGYALFJÖLD" — teel Kaliningradist Ghentist
"AEGNA" — Vanasadamas
"KABALA" — teel Hudiksvallist Ferrolisse
"MOHNI" — teel Rotterdamist Tallinna
"RAPLA" — teel Ventspilsist Amsterdami
"RAUGI" — teel Rotterdamist Kaliningradi
"TORMA" — teel Rotterdamist Kaliningradi
"SOODLA" — teel Tartou'st Ceutasse
"KLOOGA" — teel Piteast Ceutasse
"TRANSESTONIA" — Århusis
"ELBLAG" — Muugal

Väljaandja
Eesti
Meremeeste Liit

Toimetuse vabandab autorite ees, kelle kaastööd seekord lehte ei mahtunud.

Toimetuse aadress:
EE0100 Tallinn, Estonia pst. 10.
Valvetoimetaja on kohal teisipäeviti kell 15-17,
telefon 44 48 39 (ajutiselt pole ühendatud).

"Printall"
Tellimuse nr. 4334

Toimetaja
MADLI VITISMANN

EESTI
RAHVUSRAAMATUKOGU