



Ilmub alates  
1989. aastast  
VIII aastakäik

# M E R E M E E S

Nr. 3 (131)

Teisipäev, 13. veebruar 1996

Hind 4 krooni

## TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ Kopli sadamast ja konkurentsist lk. 2-3
- ☛ Sõduritest ja ohvitseridest lk. 4
- ☛ «Livonia» tänasest ja homsest lk. 5
- ☛ Meie teeme ajalehte lk. 6
- ☛ Vabaduse hind II lk. 7



## Kui inimestega suhted korras, saab asjadega ikka hakkama

### Pressiteade

#### Teede- ja Sideministeerium

29. jaanuarist 1996 töötab Teede- ja Sideministeeriumi merenduspoliitika osakonna juhatajana hr. Lembit Mõtlük (sündinud 25. detsembril 1949 Tartus).

Lembit Mõtlük lõpetas 1970. a. Tallinna Merekooli laevajuhtimise erialal. 1971.—1973. a. täiendas ta ennast Leningradi Makarovinim. Kõrgemas Merekoolis. Kõrghariduse omandas hr. Mõtlük Tartu Ülikoolis. 1970.—1972. a. töötas Lembit Mõtlük Eesti Merelaevanduses kapteni abina kaubalaevadel ja kaptenina kalapüügi- ja transpordilaevadel. Enne ministeeriumisse tööle asumist oli hr. Mõtlük Veeteede Ameti navigatsiooninfo osakonna juhataja ning merekaartide ja teatmeteoste infokonsultant.

Lembit Mõtlüku põhilised tegevusvaldkonnad Teede- ja Sideministeeriumis on:

— meretranspordi arengukava väljatöötamine, täiendamine ja kaasajastamine;

— regionaalpoliitilised küsimused meretranspordi valdkonnas;

— merehariduspoliitika küsimused.

31. jaanuar 1996

Pressitalitus

Kopli sadama peadirektor JURI SKOKOV, ühtne Tallinna Sadam, mille alla ka teie ettevõtte kuulub, tehti põhjendusega, et Tallinnas asuvad sadamad omavahel ei peaks konkureerima ning et oleks ühtne tariifipoliitika. Kas üksikul sadamal on veel üldse võimalust ise midagi määrata?

Seni on iga sadam oma tariifid iseseisvalt määranud ja siis direktsioonis kooskõlastanud. Tänavu tahetakse ühtseid tariife tegema hakata. Kuid ma loodan, et nad Muugal, Keslinna sadamas ja Koplis, sellepärast veel ühesugused ei tule, vaid lihtsalt kinnitatakse ühes dokumendis. Tingimused on igas sadamas ikkagi ju erinevad, ja tariifid peaksid tulenema laevade töötlemise tingimustest, mille tase on sadamati erinev. Arvan, et meie sada-

ma tariifid peaksid olema siiski madalamad kui Keslinna sadamas.

Nii et ühtset tariifipoliitikat on küll tarvis, kuid tariifid ise peaksid olema diferentseeritud.

Kopli lahe ääres on juba ka hulk erasadamaid.

Ja kahjuks see kajastub juba ka meie töös. Näidet pole vaja kaugelt otsida. Täna hommikul oli mul ju tuajamine "Ookeanist" tekkinud AS-i Kalbur-F direktoriga. Neile tuleb sisse kalaladung, ja nad tahavad sellega minna mitte meile, vaid Meretehase sadamasse, sest meil on märksa kõrgemad hinnad, hoida oma kala aga endiselt meie külhhoones, sest seal seda võimalust ei ole. Ütlesin, et nõndamoodi ei ole me nõus. Hakkame oma külhhoones hoidma vaid nende firmade kala, kes laevu meie sadamas töötlevad.

Ja see pole ainus juhtum. Muu kaup aga kipub meie sadamast üldse ära minema, sest me ei suuda erasadamatega konkureerida. Nemad elavad nagu rohkem ainult tänasele päevale ja selle tõttu teevad väga madalad tariifid. Meie aga ei saa seda endale lubada. Tallinna Sadama tsentraliseeritus välistab vähemalt sinna alla kuuluvate sadamate vahel sellise võimaluse. Kuigi ka ikka vahel veel juhtub. Muidugi me peame omavahel võistlema, aga oleneb, mis vahendite abil. Kui meie teenindus on hea ja see meeldib kliendile, siis saab võistlusmomenti vaid tervitada. Kui aga mina küsin 6 \$ ja teine sadam selle peale 5 \$, siis pole see enam terve normaalne konkurents, vaid dumping, mis lihtsalt tõmbab kliendi ära, pole aga lõpptulemusena mitte kellelegi kasulik.

Kuidas suhtute "Inreko" plaanidesse sadam teha?

Nende esialgne projekt ei realiseerunud; midagi püütakse vist siiski teha. Aga nende uuemaid plaane ma ei tea. Nad tahaksid veel territooriumi juurde, aga saavad arvatavasti eitava vastuse — seda on juba praegu siin töötaval firmadel tarvis.

Möödunud aastal tahtsite väga kraanat muretseda.

Uhe saime, kuid ka teist oleks väga tarvis. See aga on võimalik vaid mõne teise sadama arvelt. Kraanat osta on mõeldamatu — meie jaoks on hind väga kõrge. Meie aga tahame oma vahenditest ära elada. Direktsioon ega ka kaubasadam pole meile kategooriliselt ära öelnud, kuid asi on endiselt lahendamata. Loodan, et ühise tulemuse nimel otsustatakse küsimus meie kasuks.

(Järg lk. 2)

### Mulluseid laevu Kopli sadamas

Kopli Sadama sadamakaptenitalituse andmeil

	1994	1995	%
Laevu	763	865	113,4
Lootsitööd	1969	2018	102,5
Kaubakäive (milj. t.)	1,1	1,7	154,5

Väikseim oli laevade arv septembris —55  
Suurim veebruaris —87

Keskmine kauba kuukäive 141 700 t  
päevakäive 4 667 t

Mullu IV kvartalis oli 230 laeva, neist

Eesti	45	19,6%
Soome	11	4,8%
Rootsi	4	1,7%
Saksamaa	14	6,1%
Venemaa	86	37,4%
muud	70	30,4%

sh. olid Malta, Türgi, Küprose, Norra, Libeeria, Antilli saarte, Leedu, Läti, Ukraina, Hollandi, Suurbritannia jt. laevad



Meremärk linnatänaval.



Sadamat on süvendatud, kraana alla saavad tulla suuremad laevad.

## Kellele kuulub sadama hoone?

Meile. See aga, kus me praegu viibime, on "Ookeani" oma. Seepärast kolime heal meel tollesse majja. Lõpuks saame ka kontoritöötajale pakkuda normaalseid tingimusi. Ja ega klientegi pole olnud senistes tingimustes viisakas vastu võtta. Aprillimaik on loodetavasti soolaleivapidu.

Kuigi osalt öelda oleksin tahtnud hoopis tööliste olmetingimusi parandada, aga kahjuks pole see mitmel põhjusel praegu võimalik. Kahel eelmisel aastal suutsime siiski luua korralikud töötajamused dispetšerteenistusele, samuti valmis dokitoostiste puhkeruum ja nende väike söökla. Poleks veel ehk ka kontorit riskinud ette võtta, aga et saime tolle maja endale, siis oli tarvis see kasutusse võtta. Kaks korrust teeme enda jaoks korda ja teised kaks anname rendile, et seal ka remont tehtaks.

Teine suurem ehitamine käib kahehektarilisel laoplatstil, mida möödunud aastal alustasime ja tänava tahame valmis saada. See sobib nii metalli kui väetise või saematerjali jaoks — universaalne plats. Kaks aastat tagasi polnud meil üldse laoplatse ja seepärast olime mõnikord sunnitud headest pakkumistest ära ütlema. Nüüdseks oleme neid hulgaliselt ehitanud.

Üldse on meil palga järel kõige suuremad summad ette nähtud ehituse ja kapremondi jaoks, nii umbes veerand meie kuludest. Oluline summa sellest on läinud kaide remondiks. Üks neist oli päris avariilukorras: 400 m pikk, suure süvisega laevade jaoks, ehitatud betoonvaidadele. Sadam ehitati 60-ndate aastate keskel. Nii siin kui Novorossiiskis ja Klaipedas on selgunud, et need ehitused ei ole end õigustanud. Kolm aastat tagasi seisime fakti ees, et tuleb kas uus kaidehitada või hakata vana taastama.

## Kui inimesetega...

Tegime töövõtkonkursi. Osales spetsialiste nii kodu- kui välismaalt. Jäime pidama ühel Peterburi firmal, mis pakkus päris hea tehnoloogia betoonvaidade taastamiseks. See tehnoloogia on neil maavärinajärgses Kišinjovis järele proovitud ja on ka



Kopli sadama peadirektor Juri Skokov.

siin seni hea tulemuse andnud. Tänavu tahame töö lõpetada. Aga see maksab palju, üle 10 miljoni krooni, mis on päris suur osa meie sissetulekust. Ka süvendustööd oleme teinud — faarvaatrit 35. ja 36. kai juures. Nüüd on seal sügavust 9 meetrit, mis vastab projektis ettenähtule.

Jääb soovida, et ka sadama ümbrus läheks kenamaks.

Ja sadam ise ka. Aga mis ümbrusse puutub, siis kardame, et lähemal ajal on see teostamatu, sest selle asja peab lahendama linnavõimude tasemel. Kõigil siin-kandi firmadel on autovedu-

de intensiivsus kõvasti tõusnud. Palju masinaid, tolm või pori — see kõik rikub nii väljanägemist kui ökoloogilist seisundit. Paljast soovist jääb selle paremaks muutmiseks väheks. Kõigi Paljassaaarel tegutsevate firmade tähelepanu ja vahendite koondamine võiks anda tulemusi. Niimoodi saaks siin päris kena koha.

**Paberid näitavad, et teil on hakanud laevu rohkem sees käima, kaubakäive on aga veel enam suurenenud, mis tähendab, et käivad suuremad laevad?**

Seda küll. Töötajate hulk aga jätkuvalt väheneb.

Koos sadamas töötavate stividorikompaniidega oli möödunud aastane kaubakäive tõenäoliselt üle 2 miljoni tonni. Kõigi firmade peale kokku käis laevu sadamas sees 865 korda, neist 121 tankerit. Otse sadama arvel on sellest umbes 500. Tallinna Sadam täitis edukalt kõik näitajad ja meiegi polnud erand.

Ise töötame vaid 2/3-l sadama endisest territooriumist, ülejäänud on välja renditud. Ka kaimeetreid, millel tegutseme, on vähem. Ja sellest hoolimata meie kaubakäive, ka eraldi võetuna, suurenes. Pean seda asjaolu tähtsaks.

Meie territooriumil töötav firma DES tegeleb peamiselt ümarpuiduga; üldse on tal eelkõige Eesti kaup. "Stividor" loodi siis, kui sõe töötlemine Kesklinna sadamas lõpetati — osa läks Muugale, osaga tegeleb meie sadamas "Stividor". No ja "ScanTrans" opereerib naftaga.

Meie sadamas töödeldava kauba iseloom pole eriti muutunud. Vaid tsemendiga tegelemine lõpetati möödunud aastal. See moodustas küll 25% käibest, aga väetised asusid edukalt asemele

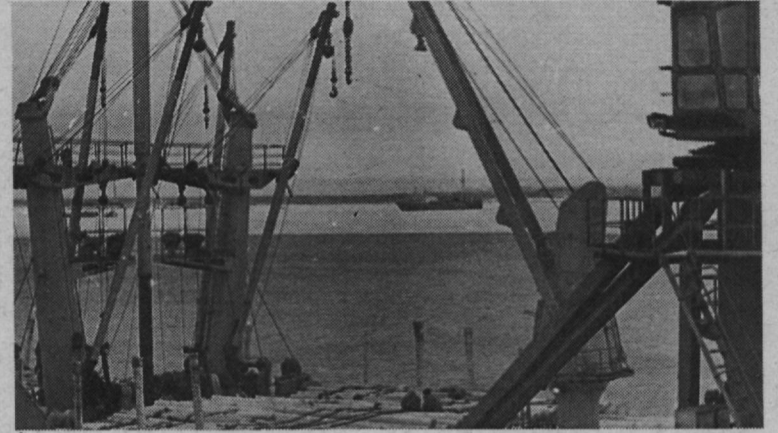
— varem me nendega ei tegele-

lenud. Tegeleme ka näiteks värviliste metallidega. Möödunud aastal tegime ühe Hollandi firmaga lepingu ja uuest aastast läks töö edukalt lahti. Juba varem meiega töötanud firmad teevad seda edasi, aga ka uusi tuleb juurde, ja see on hea.

**Kas kala ikka ka veel oma sadamas näete?**

Ikka mäletame, mis asi see on. Meie sadamas oligi ju algselt ette nähtud kala ja kalatoodetega tegelemine. Ka tehnika — kraanad, külm-

hooned — oli just selle tarvis. Ainult et kala hulk ei kasvanud, jäi stabiilseks — 35 000 tonni aastas. Seda aga oli meie jaoks vähe. See oli 1993—1994. aastal. Nüüd on huvi meie kui kalaga tegeleva sadama vastu tõusnud, sest oleme just kala puhul hinda natuke alandanud. Lepingud on Norra kaudu tuleva kala osas. Asja käisid ameeriklased, kes tahavad siin öli ja liha ümber laadida. Oleme nende kaupade töötlemisest väga huvitatud, ja loodetavasti nende hulk kasvab.



↑ «Ookeani» laevad on jäätunud reidil ja muruplatsti asemel on laoplat.



## Konkurents nagu ikka konkurents

**AS EPKL — Eesti Puksiiride Kompanii Laevastiku Aktsiaselts on Kopli sadamas töötav puksiirifirma. Ajasime juttu direktori GEORG LELLEPI ja direktori abi ARNO TRUUMETSA-GA.**

**Teile on siia konkurent siginenud, AS Vaggen. Kuidas teie firma selle peale vaatab?**

G. L.: Konkurents nagu ikka konkurents. Tervendav asi. Muidugi, kui oleksime monopoolses seisundis, siis dikteeriksime hindu. Aga nüüd pidime need alla laskema.

**Järelikult oli, kuhu lasta?**

Jah, oli, aga ega selleks palju võimalust ole. Teisel firmal on neid nagu rohkem. Nemad tegelevad kütusega, see on neil odavamalt käes. Nad korjavad laevadelt pilsivett, ja seal on küllaltki palju kütust. Separeerivad seda, saavad puhta kütuse kätte ja kasutavad uuesti.

**Nemad otsid endale pukseri. Kas teie omad on renditud?**

Meie ostime samal oksjonil ka ühe. Hinnad läksid seal nii üles, et kahte ei jõudnud osta. Võtsime siis enda arvates parema, "Kalevipoja".

Rendil on meil "Tasuja" ja "Vega". Ka neljas on renditud, aga mitte sadamalt, vaid muult. See on rohkem suvelaev, ja praegu seisab: on õrn, ta pole vintide, vaid n.-õ. mõrkadega.

Igas laevas on 14 meest: 4 vahetust, igas 3 meest, pootsman ja elektrik pealekauba. Kaldal on meil 3 raamatupidajat, peamehaanik, kommertsdirektor ja meie. Raske on, aga saame hakkama. Mõne peaks siiski võibolla veel juurde võtma.

Talveks kutsusime oma pukserid meie jääolude pärast koju, muidu töötasid nad välismaal, sest siin peaaegu tööd ei olnud.

**Kopli sadamas pidi käima ka kolmas konkurent — AS PKL?**

Tema käib episoodiliselt: tuleb lihtsalt koos mõne laevaga, millega tal on tihedad sidemed, näiteks N-Termiinaali "Lagediga". Üldiselt kehtib aumeeste kokkulepe. Ka meie ei käi teiste sadamates.

**Kas konkurentidega on kokkuleppeid ka teenindustaseme kohta?**

"Vaggeni" ostetud "Mõntu" on meie väljaõppega — laev oli varem meie käes. Mehhanikute tegevus ei paista välja, ehkki loob kvaliteeti. Tüürimehed on need, kes seda kvaliteeti näitavad, mis välja paistab. Ja nemad on kõik meie väljaõppega.

**Milles täpsemalt pukseri tüürimehe töö eripära seisneb?**

Silmamõõt ja tunnetus peavad sees olema, automatiseerunud — nagu autojuhil. Et ei mõtle iga liigutust, midä teed, vaid lihtsalt iseenesest teed täpselt õigesti. Ega seal kaht ühtmoodi olu-

korda ole, ometi pead kohe ära jagama, mida teha. Aega mõelda ei ole. Ega seda kohe kätte saa, see tuleb alles aastatega. Paljud kaugsõidukaptenid näiteks ei ole siin hakkama saanud.

**A. T.: Pukseril on ju väga tähtis see, kust ta lükkab ja kuidas lükkab; tuulega tuleb arvestada; tunnetada, millal käiku juurde anda ja millal maha võtta.**

**Kopli sadama lootse kildetakse — olevat kõik endised pukserikaptenid?**

Jaa, nad teavad asja väga põhjalikult, tunnevad nii pukseri kui ka laeva võimalusi ja sadamatki.

**Kas on võimalik nii nähtav töökvaliteedi vahe — ühesuguste hindade juures —, et loobutakse ühe puksiirikompanii teenetest ja võetakse teine?**

G. L.: Oleme püüdnud väga korrektselt asja ajada. Alati õigel ajal kohal olla jne. Tund aega peab ette tellima, aga eks vahel saab vähemaga ka hakkama. Kui masinad on soojad, saab ju kohe tööle asuda. Talvel läheb muidu vähemalt pool tundi.

**Nägin pealt juhtumit, kui kapten oli kindluse mõttes pukseri tellinud, aga lasi**

**sel kõrval oodata: kui selgub, et vaja, alles siis annab märku. Aga järsku hakkas vesi vahutama: pukser asus kapteni märguandeta tegutsema. Hiljem asjast kuuldes ütles kapten: "Ah sellepärast läks achter nii kiiresti, et pidi peaaegu kai**

**ära lõhkuma." Nii et pukser rikkus kapteni manöövri ära, aga tunni sai endale kirja. Tolle firma hinnakirjas oli nimelt ooterežiimis seismine 50% tariifist... Kas ka teil on ooterežiim ja töörežiim?**

Ei ole. Kui on tellitud, siis on tellitud. Meil on ka natuke spetsiifiline pukser — masinad töötavad täie käiguga. Ainult vindilabade nurgaga reguleeritakse tõmmet. Nii et kütus kulub, mees on seljas, ja pole vahet, kas nina on vastas või mitte. Aga see, et kapten teatud asjaoludel tellib pukseri igaks juhuks, on täiesti loomulik.

**Juhtub ka, et pukser teeb kaatri tööd — posti, inimeste ja muu taolise vedu. See maksab ühel firmal pukseri tariifi järgi, kaatrit neil selleks otstarbeks ei ole. Kas ka teil mingeid niisuguseid tellimusi on?**

Vanasti "Ookean" ikka tellis, aga nüüd on niisuguseid asju väga vähe. Näiteks komisjoni veo puhul me pane- me ainult ühe tunni kirja, kuigi laev on reidil ehk 2—3 tundi. Seal seistes suretab ju masinad välja.

**Kõrvaltvaatajat üllatab reegel, et kui midagi juhtub, siis pukseri kapten ei vastuta, sest mitte tema ei otsusta, mida teha.**

See on rahvusvahelise mereõiguse järgi nii.

**A. T.: Pukseri kapten vastutab ainult siis, kui on otseselt tema viga olnud. Aga muidu täidab ta abistatava**

laeva kapteni korraldusi. Loots ju ka ei vastuta, kuigi kamandab.

**G. L.: Aga eeskirjade lõpus on igal pool: ...kui ei ole tõestatud vastupidist, s.t. pukseri kapteni süüd.**

Meie pukseritega pole kunagi midagi niisugust juhtunud. Kaptenid tunnevad sadamat ikka väga hästi. Isegi kui lootis valesti käsutab — aga seda on vanasti juhtunud —, teevad pukserid ikka oma töö ära.

**Kas kaptenid on teil Eesti kodanikud?**

Jaa. Aga probleem on madrus-motoristidega. Kel olid punased passid, neil on üle piiri sõiduga tegemist. Munsterrolliga üldiselt saavad. Meremehe tunnistust siiski enamjaolt respekteritakse, laev just tagasi pole tulnud. Läti piiril tekivad probleemid: nemad andsid meremehe passi kõigile, aga meil tehti vahe sisse.

Kui suvel punase passi kehtivusaeg lõpeb, eks siis hakkab kõik jälle otsast peale. Ehk kui just jõuavad välismaalase passid saada, aga eks seal hakkab lõpuks igavene trügimine.

Meie mehed Eesti kodakondsust ei saanud ja Vene oma ei tahtnud. 30—40-aastased mehed, mõned üle ka. Ei ole eesti poisse, eesti mehi võtta! Enamikul eestlastel polnud ju merel perspektiivi, poleks välisviisast saanud, ja nii ei läinudki merekooli. Nüüd see asi nii kähku ei muutu. Tuleb eesti tüürime-

**Konteineritega te ise kiviõrd ei tegele. Juba kaks aastat on ühel firmal püsti idee hakata Katarina kail seda tööd tegema.**

See pole mitte ainult paljas idee, vaid nad juba ka alustasid ehitust, mis praegu on küll konserveeritud. Eks konkurents sunnib ka enast edasi arendama, ja seda me ei karda. Kopli sadamal on hea infrastruktuur; omahinna osas oleme võimelised konkureerima. Neil võtab infrastruktuuri väljaehitamise väga palju raha. Need kulutused peavad end hiljem ära tasuma, ja seda võivad nad saavutada kõrgeid tariife kehtestades.

Üks asi, mida me võib-olla tegema peaksime, on omandivormi muutmine. Riigistruktuur ei ole äritegevuses tihtipeale küllalt paindlik ega täielikult konkurentsivõimeline. Meie sadama tehniline pool aga eriti kartusi ei teki.

**Kuidas näeb teie sadamas välja impordi-ekspordi suhe? Missugused tunduvad olevat Eesti kauba ekspordivõimalused?**

Nii meie kui üldse tervest Tallinna Sadamast käib läbi peamiselt transiitkaup, seda on 70%–80%. Kohaliku kaupa jäi tsemendist loobumise kahjuks vähemaks. Meile meeldiks üldse kohalikele kaubale spetsialiseeruda, sest seda on lihtsam töödelda — pole tegemist piiri-probleemi, välisriigi seadustega jne. —, aga kahjuks ei mängi välja.

Kui silmas pidada kaubakäivet Idast Läände, siis on ekspordi osakaal suurem.

**Nii Peeter Palu kui Enn Sarap on öelnud, et sadamad on ühendatud ka sellepärast, et siis saab nende vahel mõistlikult kaupa jaotada.**

Mõte ise on väga õige: mõistlik majandamine eeldab muidugi kaubavoogude jagamist ja suunamist. On need ju väga erinevate tingimustega sadamad. Sõe üleviimine on hea näide: härra Sarap tegi selle lubatud

ajaks ära. Samuti keemia-kaupadega tegelema hakkamine Muugal. Üldse on õige Kesklinna sadamast see kaup ära viia, mis reisirajad segab; ka on seal vähe ladusid.

Seda muidugi öelda ei saa, et kõik kulgeb ühtmoodi libedalt. Kaupade ümberjagamise selget süsteemi on raske tabada. Informatsioon teistes sadamates tehtava kohta pole kõige parem.

Teisest küljest ei tahaks ka, et see kaubavoogude suunamine lihtsalt kellegi tahtest oleneks. Suure ri-

olema perspektiivne planeerimine, eelduste loomine selleks, et õige kaup satuks õigesse sadamasse. Seda kõike on võimalik reguleerida tariifipoliitika, õigete tingimuste loomise, tehnika ümberjaotamisega.

Praegu toimivas tsentraliseerimises ei näe ma midagi halba. Häda ainult selles, et mitte üksi mina, vaid ka iga töömees peaks niimoodi tundma. Seda aga nii väga ei ole.

**Nad ei tunne end mitte Tallinna Sadama, vaid Kop-**

**Nii Kesklinna sadamas kui Muugal on vahel ikka ühteist juhtunud: laev kaiga kontaktis olnud jne. Teie kohta pole midagi kuulda olnud: ons teil kaptenid, lootsid ja kaid paremad?**

Kaid on lihtsalt lühemad — võimalusi vähem! Kui tõsiselt rääkida, siis suuri avariijuhtumeid pole kohe väga ammu olnud. Peale objektiivsete faktorite on see minu meelest ka sadamakapteni talituse teene, kus on kõik suurte oskustega mehed, aastaid kaptenina töötanud. Peavad silma peal ja lihtsalt ei lase midagi juhtuda.

Väiksemaid juhtumeid on siiski muidugi olnud. Näiteks liialt suures lastis laev on põhja puutunud. Ja tol õnnelul "Estonia" huku päeval, kui töölesime 40 000-tonnist alust, mis mingitki pidi tegelikult meie sadama võimalustesse ei mahtunud, aga läksime siiski riski peale välja ja saime hästi hakkama, kuni too tormituul ka meieni jõudis, oleks võinud palju pahandust tekkida. Aga jõudsimis õigel ajal pukserid kohale kutsuda, ja need hoidsid ta paigal.

giettevõtte iga osa peab end ikka ise mõistlikult majandama ja oma plaane ellu viima, muidu pöörab kõik see asi jälle vana süsteemi juurde tagasi.

Tallinna Sadama eksploatatsiooniosakond on kutsutud ja seatud selle probleemistikuga tegelema. Aga väga ei tahaks, et sellest osakonnast saaks lihtsalt dispetšeripunkt. Seesugune tööstiil on meile "Ookeani" ajast tuttav. "Zaprõba" peadirektor asus tol ajal Riias, ja igal hommikul kandisime me talle ette, mitu dokitoolist kohal on... Nii ta seal Riias juhatas. Kui seesugune juhtimine ka mitte Riias, vaid Sadama tavaliselt käima hakkab, ikkagi ei tule sellest midagi head.

Selle osakonna töö peaks

**li sadama töölistena? Aga ega see pole ka halb. Kas nende palk on Muuga ja Kesklinna sadama töölistega samal tasemel?**

Võõrastesse taskutesse ei taha kiigata. Seda oskan öelda, et meie inimeste palk ei ole teiste sadamate omast mitte suurem. Individuaalsed palganumbrid määrab iga sadam ise. Püüame, aga ei tule veel päriselt välja, et töötasud oleksid iga inimese tööpanuse järgi diferentseeritud. Dokitoolist-mehhanisaatorite puhul oleme esimestena tagasi pöördunud tükitöö alusel maksimise juurde. Motivatsioon on ju tähtis. Ja kõige valusam koht on meil töödistsipliini rikku-

**Kena oli kuulda, et sada-**

**makapten härra Horohhonorov on saanud kodakondsuse ja jääb siia.**

Jah, ta tegi väga tõsiselt tööd, sai keeleksamisega hakkama ja on selle üle uhke.

**Ta oli uhke ka selle üle, et kogu sadama dokumentatsioon käib eesti keeles.**

Jah, see asi on meil ka korras. Osakondi on meil vähe järele jäänud, ja juba üle 90% osakonnajuhatajast saavad eesti keeles juhtimisega hakkama.

Ainult minul on veel keeleprobleem, ja meistril ka. Aga nende puhul pole vist vaja väga forsseerida, sest tööliisklass on meil enamjaolt vene keelt kõnelev.

Järgmise intervjuu loodan teile siiski juba eesti keeles anda. Sellest esmaspäevast võtan kätte ja hakkam igal ennelõunal kuni kella 12-ni intensiivselt keelt õppima. Proovin kõigepealt kolm nädalat järjest, ja eks siis näe, kuidas lähleb. Olen ju korduvalt alustanud, aga märgatavat tulemust pole olnud. Pärast instituuti sattusin eesti keelsesesse kollektiivi tööle ning asi hakkas kohe minema. Aga korteriprobleemi pärast pidin seal ära tulema, ja suhtlusringkond muutus puht-venekeelseks.

**Millisteks on kujunenud sadama suhted igasuguste**

**suhteliselt uute riiklike struktuuridega?**

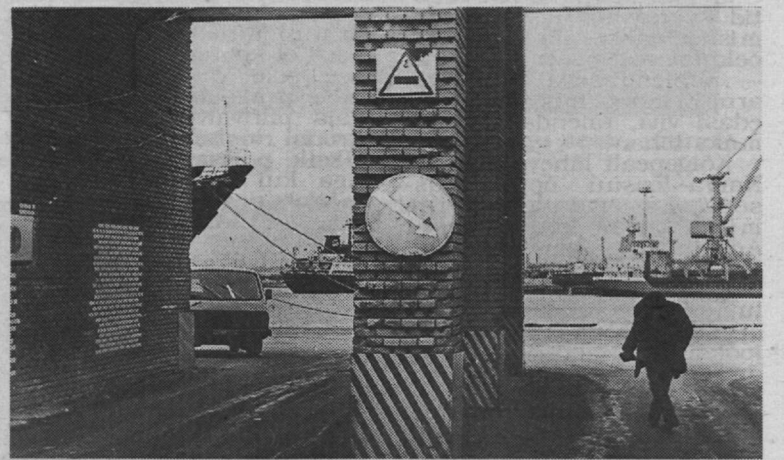
Onneks pole nendega mingid probleemid tekkinud. Tõlliga on tulnud asju selgeks rääkida, sest sadama territooriumil on tollilaod vormistamata, ja me ei suuda kõiki nende eeskirju täita.

Veeteede ametisse ja lootsindusse läksid mehed, kes on sadamas töötanud ja tunnevad nii sadamaspetsiifikat kui inimesi. Leiame alati ühise keele, eriti lootsidega. Kõik oleneb inimsuhetest. Kui need korras hoida, siis lahendamatuid probleeme ei ole. Aga kui tekivad mingid asjatud ambitsioonid, siis võib muidugi ka mittemil-lestki probleemi teha.

Meil on siin küllalt keeruline töötada — palju firmasid sadama territooriumil, energiasüsteem on ühine, mõni on osutunud maksujõuetuks —, aga saame hakkama, lahendamata peaaegu kõik küsimused kohapeal. Äärmiselt harva on seda vaja Tallinna Sadamal teha. Ja seal veel kõrgemal ei ole meie probleeme hoopiski olnud tarvis lahendada.

Ainuke lahendamata asi, mis meie tegevust segab, on maaküsimus. Aga nüüd on mingi lootus tekkinud, et seegi saab lahendatud.

**Mari Vamba  
Madli Vitismann**



Perspektiiv: plombeeritud on kaisid ja seinu, ka sadamavalitsus kolib laevadele lähemale.

hi ja tuleb kaptenid, aga mitte madruseid.

**A. T.:** Meil on tüürimees ja mehaanik kaks eraldi inimest. PKL-il näiteks on need ametid koos ja siis on ka palk natuke kõrgem. Tulevikus lähleb automatiseerimine muidugi üha suuremaks, aga mehaanikut on ikka vaja. Selleks, et üks mees, valge särk seljas, saaks nupu peale vajutada, peab teine kogu tehnilise poole väga korras hoidma.

**G. L.:** Kui aktsiaseltsi tegime, ütlesime, et kedagi ära ei aja — kes töötavad, töötagu edasi. Ja ongi hästi püsinud. Nüüd on kolm aastat täis. Üldiselt on nad universaalsed poisid: madrus-motoristid on nii keevitajad kui kokad. Osal on tuukrid ka peal. Meeskond on väike, kui laev merel — seitse meest.

**Kui palju te neile maksate?**

Mehed on rahul, ei nurise. Ühe klassi laevadel on ilmselt enam-vähem ühesugused palgad, muidu mehed jookseksid ju minema.

Tegelikult on järjekord ukse taga. Kohutavalt palju on vabu meremehi, eriti "Ookeani" lagunemise tõttu. Kaubalaeva mehed muidugi naljalt pukserile ei lähe.

**Harjunud pukseri peale ülalt alla vaatama?**

**A. T.:** Kaubalaevas on elutingimused ka ikka paremad. Ja pukseril peab kõik ise tegema. Kalalaevadelt tulevad küll.

**Teil on peamehaanik, kes varuosad tellib. Kas töö teevad mehed ise?**

**G. L.:** Kas ise või tellitakse

tehasest. Tehastega on meil hea läbisaamine.

**Kas mingid klassiremondid ka on, kuna teie pukserid käivad välismaal tööl?**

Remondid teeme siin. Lepingus on kirjas, et iga poole aasta tagant teeme profülaktikat. Registriülevaatus on igal aastal, dokis kahe aasta ja klassitaastusremont iga viie aasta tagant.

**Iga firma eesmärk on ju end mitte lihtsalt ära toita, vaid ka laieneda. Mis plaanid teil on?**

"Kalevipoja" ost oli osa sellest. Aga eks näe, mis edasi saab. Tänavu on kolme laeva kapremont, kogu raha lähleb sinna ära. Aga siis on jälle neli aastat rahu. Päästevahendid on väga kallid, aga need on nõuetes sees. Ei pääse kuhugi, peame ostma. Ja eks olmemugavusteks kuulub meestele ka mitmesuguseid masinaid ja aparate ära.

**A. T.:** Kõige suurem mure on, et laevu käib väga vähe sees, ning meil pole midagi teha. Ja väikesed laevad tulevad niikuinii ise oma käiguga sisse.

**G. L.:** Nüüd hakkab laevu siiski rohkem tulema.

**Laevade hulk Kopli sadamas suurenes 113%, kaubakäive tõusis 150% — see tähendab, et olid suuremad laevad.**

**A. T.:** Aga paljud ei tarvita pukserit.

**Härra Ninnas näitas ju uut laeva, mis on nii ehitatud, et polegi puksereid tarvis.**

Väga palju kaupa lähleb

ikka mujalt läbi, lähleb Soomestki. See on ka probleem.

**Siin naabruses on ju ka erasadamaid. Kas nemad teid ei tarvida?**

**G. L.:** Meretehas kasutab, tänagi käis pukser seal. Aga Lennusadam mitte. Ja Bekkeril on omad, kolm suurt pukserit.

**Kes tegeleb ujukraanadega?**

PKL-il on üks 100-tonnine. Kraanaga on rohkem tüli kui kasu. Teda on ainult vahel vaja, meie sadamas võib-olla 2–3 korda aastas, ühekordsed tööd.

**Kas ka teie käest küsitakse sadamamaksu?**

Teeme sadamale soodustariifiga tööd ja kaimaksu ei maksa. Lõhume jääd, sadamal on ju oma laevastik ka — pisikesed naftakorjajad ja boonipanijad, samuti ujukaid. Ega sadamal midagi saamata jää. Läheme kohe



Pidevalt valmis. Kui tarvis, peab kohe eest ära minema või otsekohe tööle asumata.

eest ära, kui seda või teist kohta vajatakse.

**Need pukserid, mis teil siin töötavad, on 24-tunnises valmisolekus. Kui pikk on vahetus?**

Üks päev üle kolme ollakse tööl. Tööseadusandlus ehk ei vaata hästi selle peale, et terve ööpäev tööl ollakse, aga tööd on vähe, ja kordamööda võib silma kinni lasta.

**Kas Eestis on üldse puudus suurematest pukseritest, kui juhtuvad niisugused asjad nagu "Gertrudi" kinnijäämine Saaremaa lähedal? Meediast ilmnes, nagu tegutsenuks seal aktiivselt piirivalve, ehkki laeva ja lasti päästmine pole ju tema asi. Lisaks oli kuulda, et välismaalt peaks "Uku" tellima.**

Meie "Tasuja" käis ka seal ära, oli kaks päeva kohal. Sai kilomeetri kaugusele. Piirivalve nii palju aitas, et viis

puksiirrotsa peale — nende kaater on meetrise süvisega. "Tasujal" on see 3,6 m. Aga siis tuli välja, et kui see laev nüüd maha tõmmata, siis upub sinna sisse paika ära.

**A. T.:** Tal oli pirakas pragu sees. Ja tuul ka tõusis. Jäigi asi katki.

Eks riik on huvitatud ise hakkama saama, mitte päästelaevu või suuri pukserid tellima. Piirivalvel on ju omad vahendid.

**Nii et Eesti peaks oma laevadega merepäästeko-**

**hustused täidetud saama?**  
**G. L.:** Asi on selles, et otsest pole kellelegi seda kohustust ette nähtud. Oleks näiteks "Tasujagi" kusagil mujal parajasti tööl olnud, poleks ta oma tegevust saanud heast peast katki jätta.

"Gertrud" oli nädal aega kivi otsas. "Tasuja" tuli just Sõrvest, me võtsime ühendust ning ütlesime, et kui meid vaja lähleb, võetagu kontakti. Ei võetud, loodeti, et piirivalve tõmbab ära, nemad ei saa raha ka küsida. Tuligi siis meie pukser kõigepealt Tallinna, alles hiljem kutsuti tagasi.

**Laevade ja lasti päästmise pole niisiis justkui kellegi asi, aga ometi oleks see tulus tegevus?**

Siis jah, kui päris päästelepinguga teha. Meie tegime lihtsalt oma päevatasu eest.

**A. T.:** PKL pakkus talle päris päästelepingut, aga see läinuks kallimaks kui laev ise. Omanikud lubasid puksiirrotsad maha vedada; laev lähleb tõenäoliselt vanarauaks.

**Mari Vamba,  
Madli Vitismann**



# Nii head laeva on kahju müüa

6. veebruaril avati mere-muuseumis näitus "Livonia" viimase poolteise aasta reistdest. Üks esimesi eksponaate oli stend koopiatega "Meremehe" artiklitest 1991. aasta algul ja 1993. lõpul. Eesti Mereinstituudi direktor Ahto Järvik kõneles näituse avamisel:



"Selle uurimislaeva saatus ei ole olnud kerge.

Ka mitte enne Eesti taasiseseisvumist, sest tõi kaasa väga raskeid katsumusi isikutele, kes olid laeva valmistamisega kõige rohkem seotud, eeskätt professor Aitsamile. Pärast 1991. aastat on kõige suurem probleem laeva vee peal hoidmine. Sõna otseses mõttes.

Eesti on suur mereriik ja mereuringud on Eestile kindlasti vajalikud. Neid on süstemaatiliselt tehtud alates 1923. aastast, seega varsti 75 aastat. Mereuringud pole ilma uurimislaevata võimalikud ja seetõttu peab tänama neid inimesi, kes okupatsiooni ajal suutsid Eestis mereuringuid teha ja isegi laevu saada.

1984. aastal Soomes valminud "Livonia" oli tol ajal üks maailma paremaid uurimislaevu, mille tehniline varustus oli samuti kaasaegne. Puudustest võiks nimetada vaid Gorkis valmistatud diisleid, mille töökindlus ja energiamahukus pole kaasaegne. Ehitamisest saadik kändis laev üsna agaralt nii Läänemerd kui ka Atlandi ookeani, kokku tegi 1984–1991 viiskümmend merereisi.

Peale 1991. aastat langes ära laeva finantseerimiseks Moskvasaadav raha. Me ei saa selles kedagi süüdistada, aga kõigile on arusaadav, et Eesti riigil oli ja on raske leida nii palju raha. Laeva mere-ekspluatatsioon ilma amortisatsioonita on 20 000 krooni päevas. Võib ette kujutada, kui palju raha oleks vaja, et laeva pidevalt käigus hoida.

Kui peale taasiseseisvumist loodi Eesti Mereinstituut, oli vaja otsustada, kas laev

müüa või välja rentida.

Mitmed teadusuuringute-ge tegelevad välismaa firmad, reederid ja maaklerid võtsid meiega ühendust, aga alles 1994. aastal olid lõpliku läbirääkimised kahe firmaga ning välja valiti parim pakumine. Mõlemad pakumised olid ökoturismi,



Teemakohase avakõne pidas Ahto Järvik.

mitte teadusuuringute kohta.

Septembrist 1994 on laev Kanada firmale "Marine Expedition Corporation" välja prahitud ja suundus peale klassitaastusremonti Antarktika vetesse. Praegu on ta kolmandal reisel, aga mina pole selle laevaga päevagi merel olnud ega oska selle kohta midagi rääkida.

## "Livonia" saatus

on praegu lahtine, sest kehtiv leping tasub jooksvad kulud ja töö võib-olla natuke lisagi, aga ei võimalda tasuta iga 5 aasta tagant tehtava klassitaastusremonti eest. Järgmist klassitaastusremonti 1999. aastal me praeguse teenustasu abil rahaliselt ette valmistada ei suuda. Valitsus on meil lubanud laeva müüa, aga see ei pole kerge. Meiega on ühendust võtnud üle 60 laeva- ja maaklerifirma, aga siiani on laev müümata.

Mereuringuid ilma uurimislaevata teha ei saa, valitsuse otsusega on meil lubatud uue väiksema, mugavama ja odavama uurimislaeva muretsemiseks kasutada "Livonia" müügist või prahitamisest saadavat raha. Praegu on instituut tegelikult ilma uurimislaevata. Meil on paar paati; mereseire jaoks olime sunnitud erafirmalt rentima endise kalalaeva, mis uurimistööks hästi ei sobi.

Peab ütleva, et laeva käikuandmine oli meie instituudi arvates õige samm. Probleem, mis mereinstituudil "Livoniaga" on, mahendab see, et see laev on Eestit maailmas tuntumaks teinud.

## "Livonia" kolm viimast reisi

Neid tutvustas pikit näitusefotode ridu kapten Riho

Randoja. Esimene reis, mis kestis 1994. a. oktoobrist 1995. a. maini, algas Argentiinas Ushuaia sadamast kätkudega Lõunamandri ja lähimate saarerühmade vahel. Lühike remont Tallinnas ja järgmine reis alates 24. juunist 1995 kestis kolm ja pool kuud, reisirajad vahetati iga kahe nädala tagant. Marsruut oli põnev: Tilbury—Inglismaa—läänerrannik—Irtmaa—Soti saared—Fääri saared—Reijkjavik—Gröönimaa—idarannik—Sõdra Stromfjord Gröönimaa läänerrannikul—sadamad Baffini maa rannikul—Hudsoni lahes Churchhilli—Sõdra Stromfjord—Disco saar—Jakobshavn—Ilulissat—Loodevõil.

Kapten Randoja: "Reis oli muidugi raske. Laev näitas pidevalt end väga heast küljest nii jääs kui vabas vees. Loodevõila läbisime lääne poole Kanada jäämurdja järel, tagasiteel aga ees, sest udu tõttu ei saanud nende kapten jääolusid lähemalt uurida.

Seal on kohustuslik peale võtta Kanada jääkapten. Oli tore mees, aga hakkas meile algul kursse ette näitama. Ülesime talle viisakalt, et meiegi pole Vahemerest pärit, oleme ennegi jääga kokku puutunud. Sestpeale ta ainult jälgis ja jäi meie tööga väga rahule. Arvan, et näitasime, milleks Eesti meremehed on suutelised.

Meile anti välja inglise reisirajade tunnistus. See paber näitab, mida "Livonia" tegelikult väärt on. Läbisime palju kontrollimisi, ka üsna norivaid, ja saime selle tunnistuse — maailma korrektseimalt ja absoluutse autoriteedina arvestatavalt merendusriigilt. Laevast ei tohtinud midagi parda taha sattuda — see oleks olnud kohutav rahvusvaheline skandaal.

## Pidime neile iga päev midagi huvitavat näitama

Meil oli lubatud — maailmapraktikas see kuskil kasutusel ei ole — avatud sild, "open bridge". Lubasime oma reisirajad, sest meid paluti väga härdalt, roolikambrisse, kui nad end seal korralikult üleväl peavad. "Livonial" on väga hea roolikamber, sealt on hea väljavaade.

Pidevalt viisime läbi pardiõppusi. Iga päev pidime reisirajale midagi huvitavat näitama. Nii otsisime merilõvisid, nägime valgevaalu, muskushärgi, aga eelvest tekitas ka üle laeva lendav kakjaks. Reisirajate hulgas oli allveeuuriija Hubert Bishop, aga ka 82-aastane daam, endine NASA keskuse raamatukoguhoidja, kes ei jättnud ühtki maaleminekut vahele."

Reisirajad mahtus laevale 40, laevaperes oli 36 liiget.

## Mis edasi?

Sellele küsimusele vastas kapten hingestatult "Livonia" kilt. "Me näeme müüdavaid laevu iga päev. Terve "Ookean" müüb oma laevu, need surevad meie silme all. "Livonia" on kord juba surunud ja uuesti ellu äratatud. Juba hakati laiali tassima ja kui oleks tänase päevani seisnud, oleks vrakk olnud. Masinad on, nagu on. Aga neidki saab ökonoomselt ka-

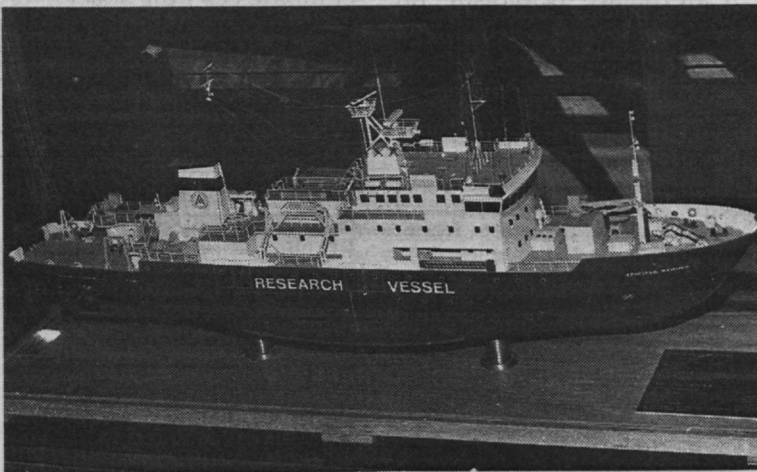
masina võimsust otstarbekalt kasutada, võib saavutada väga häid tulemusi.

Kui "Livoniat" samal viisil edasi kasutada, on see lihtsalt rendilaev. Kuigi viimastest kahest pakkumisest valiti välja parim, võimaldas see vaid lõua vee peal hoida. Püüdsime, niipalju kui võimalik, kustutada vanu võlgu.

Teaduslaevana tuleb "Livonia" kõne alla siis, kui vahetada välja aparaatuur ja järgmisel klassitaastamisel masinad. Suhteliselt uus —



Kapten Riho Randoja: «Livonia» on praegu seal, muretsedes, et ei jääks vaid mudel muuseumi.



sutada, seda me reisel tegimegi. Mehaanikud annavad täpse režiimi, millega sõita, ja kolmandik kütust kulub vähem.

See, millega "Livonia" praegu tegeleb, on hädaabinõu, et laeva säilitada, ja nii tulusalt, kui vähegi võimalik. Lõunamandri on palju ekspeditsioone, aga Arktikasse ma samalaadseid ei tea. See on karm rajoon, ühtki säärust sealviibimise ajal ei näinud ega kuulnud. Ega "Livoniagi" ole jäälõhkuja, aga korpus on tal hea ja jääd läbib hästi — ikkagi põhjamaa laev. Kui kere omadusi ja

järgmise klassiremondi ajaks vaid 15-aastane, oleks ta maailmas jälle tõsiselt võetav teaduslaev. Ka 30-aastaste laevadega sõidetakse.

Meie reisirajad olid väga rahul ja laev teeb praegugi Eesti Vabariigile nime.

Mida nell reisi näha võis, olid tulnud vaatama Polaarklubi liikmed, liikumise "Hoiat Eesti merd" president Arnold Rüütel, samuti meremehed, kel varem "Arnold Veimeriga" kokkupuuteid olnud. Näitus jääb avatuks märtsi alguseni.

Madli Vitismann  
Isi Trapido fotod

probleemi: kaitseväge teenistuse seadusega on isikukindlustus sätestatud. Ometi püütavat selgeks teha, et seda on odavam mitte sõlmida, ja maksta 10 aasta keskmine palk, kui õnnetus juhtub. Kui on tegemist poissmehega, kelle vanemad töötavad, siis ei olegi tema surma korral kellelegi maksta. Isikukindlustuse puhul saaksid kindlustussumma igal juhul pärijad.

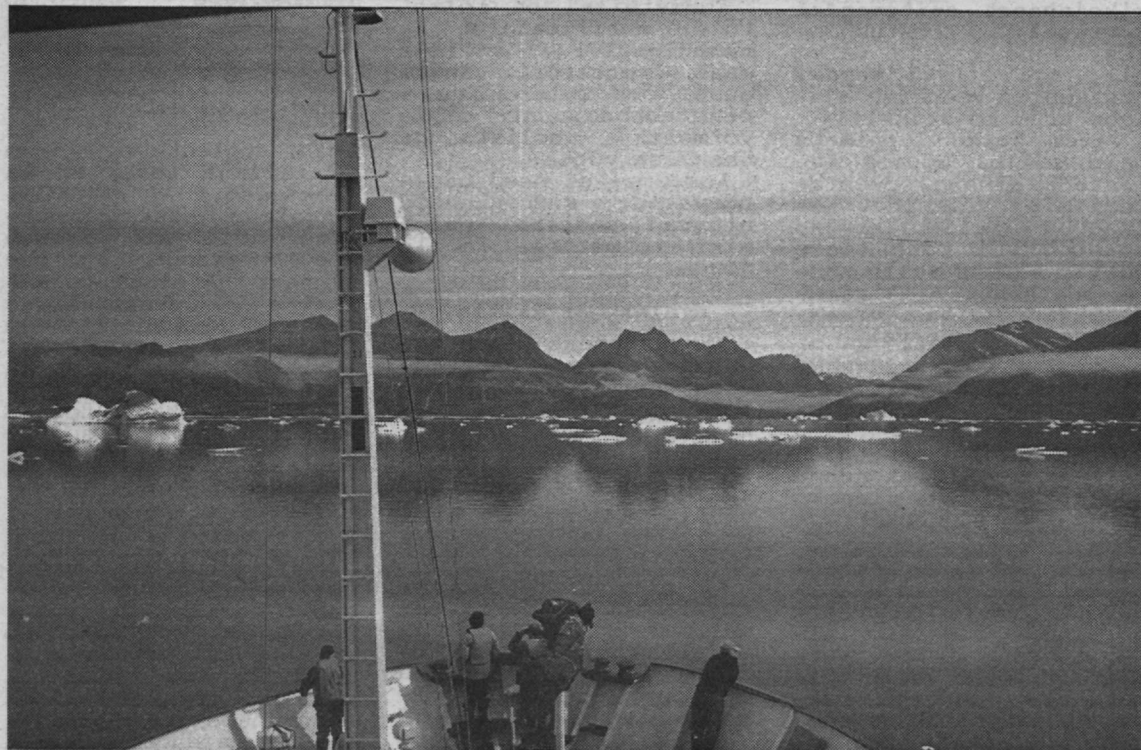
Selle probleemi ees oleme meilegi olnud, kui 1994. aastal üks õnnetus juhtus. Poiss oli täisealine, üks vanemaist töötas, teine oli pensionär. Tekkis küsimus, kas poiss oli pensionärist vanema ülalpidaja. Sama küsimus tekib vabaabielu kaasa ja seal sündinud laste puhul. Ja korterist peavad nad ka ilmselt välja minema. Või regist-

reerimata kooselu puhul, kui naisel oli enne laps. Või juhul, kui laps sünnib pärast piirivalvuri hukku. Laste sündimist meil küll üldse ei soodustata.

Ja veel tundub: kui juhtub, siis läheb poleemikaks, kas ikka oli teenistuskohuste täitmisel. Ning mis on teenistuskohused. See on sama moodi, kui mees kukub üle parda ja upub ära, aga uurima hakatakse, kas tal ikka oli kiiver peas? See on nii! Ajateenija puhul, kes hiljuti kaitsejõududes surma sai, just arutatugi, kas ikka oli teenistuskohuste täitmisel.

PIIRIVALVE  
MEREMEESTEST  
tuleb juttu järgmises lehe-  
numbris.

Mari Vamba  
Madli Vitismann



«Livonia» võõri vastas on Põhja-Ameerika mandri põhjatipp.

Riho Randoja foto.

## Suurkatamaraan Gotlandi- liinile

Rootsi laevaomanikud taastavad katamaraaniliikluse liinil Visby-Nynäshamn sel kevadel, aprillis prahitud laevaga "Patricia Olivia".

Esimesed katsed kiir-laevaga samal liinil tehti 1988. aastal laevaga "Vindile", mis osutus Läänemere jaoks väikeseks ning pidi rikutud reputatsiooniga tagasi tõmbuma.

"Patricia Oliviaga" plaanitakse kõrghooajal kuus reisi päevas. Tal on ruumi 540 reisijale ja 96 sõiduautole. Ekspluatatsioonikiiruseks loetakse 40 sõlme, mis teeb sõiduaajaks "napilt 2,5 tundi", seega poole vähem kui tavaliste parvlaevadega.

Laev on ehitatud Incatis Austraalias, ja on samasugune "lainelõhkuja"-tüüpi kui "SeaCatamaran Danmark", mis liigub alates 1993. aastast Göteborgi ja Frederikshavni vahel. Ka põhimõõdud on samad: pikkus 73,6 m, laius 26 m, süvis 3,05 m, kogumahutavus 3,454. "Patricia Olivia" kuulub Argentiina reederile ja ta töötab viimati Buenos Airese ja Montevideo liinil. Gotlandi liinile tules saab laev Rootsi meeskonna. Proovimaks selletüübilise laeva sobivust Gotlandi liinile, tehti proovisõite "SeaCatamaran Danmarkiga", mis andsid hea tulemuse.

Caterpillari peamasin on nelja mootoriga koguvõimsusega 16 070 kW. Tal on neli vesijugakäiturit.

Ebaõnnestunud "Vindile" oli 37 m pikk, 9,5 m lai, kohiti oli 322 reisijale ning masinate võimsus oli 4080 kW.

1995. aasta esimese poolaasta kokkuvõtete järgi oli reisijate arv Gotlandi ja Rootsi mandriosa vahel rekordiline, ületades seni kõrgpunktina loetud 1994. aasta oma. See on Gotlandile hea näitaja, sest muudel laevaliinidel oli täheldatud just rootslastest reisijate arvu vähenemist.

"Svensk Sjöfartstidningi" materjalide põhjal  
Reet Naber

### Toimetusel on uus tuba

Siis, kui Eesti Merehariduskeskuse endises hoones Estonia püees- teel novembri lõpul ki- bekiiresti lammutama hakati, ning hoone uus valdaja toimetuse pikaajalise rendilepingu paari lausega lõpetas, oli vaja paari päeva jooksul uus tööruum leida.

Nüüd paikneb toimetustuba Pärnu maantee trükikojahoone seitsmendal korrusel. Tööstushoone, kahe pääsala valve all, aga siiski samas, kus senigi veetsime ajalehe trükikojasükli.

Varem kokku leppimata meid selles hoones külastada ei saa, pääs- la- režiim ei võimalda. Kes tahavad meile kirja, kaastöö või mõne teate jätta, saavad selle panna postkasti Ajakirjandusmaja fuajees vasakpoolse samba kõrval.

Toimetuse postiaadress on endiselt Pikk 70.

### Toimetusel on sekretär

Väikeses toimetuses pole võimalik rakendada tööjaotust, mis laseks mitut asja ühekorraga teha, s.t. toimetustöö- liikmed ei saa üheaegselt mitmes kohas viibida. Ent meil on väärt abiline – elektrooniline sekretär. See tark paraat võtab vastu toimetusele saadetud fak- sid ja salvestab teated.

Kui helistate telefo- nil 6 46 13 18, aga meid ei ole kohal, on sisse

# Auklikku kotti pole mõtet raha panna

Pikemat aega on merehariduse küsimustega tegele- nud Läti merelehe "Juras Vestis" ajakirjanikud. On olnud juttu kõrgharidusele ülemine- kust, esimestest uue prog- rammi järgi lõpetanute jm. koolitusega seonduvast. Selle aasta 3. numbris on haridusküsimustele pühendatud peatoimetaja juhtkiri, et "... nii merenduse põhiprobleemide tähelepanu tõmmata ning meie lugejate mõtteid selles suunas orienteerida.", nagu ütleb peatoimetaja Gints Šimanis.

"Vaatame noorte mere- meeste ettevalmistamisele kõigepealt laevaomanike seisukohalt. Eelkõige meie kõige suurema laevaomaniku, Läti Merelaevanduse poolt. Kuipalju erinevatest rahvus- test meremehi on kasutanud

seada ettevõtet hüppelauana (hoolauana?), et pärast suu- rema või vähema eduga läbi tehtud kvalifitseeritud mere- meheks saamise teed kaabut kergitada ja teiste riikide lae- vadele tööle minna. Oponen- did võivad küll vastu vaielda, et on ju töölepingud, sankt- sioonid, trahvid, aga elus ei saa kõike lepinguparagrahvi- dega reguleerida. Ja jälle pa- nevad laevaomanikud män- gu tuhandeid, et laevad saaksid liikuda ja oleksid võtta need, kes oskavad neid laevu juhtida.

Teiseks tuleb sõnake lau- suda meie mereõppeasutus- te kaitseks. Esimene mere- hariduse riiklik programm sai valmis 1988. a., kui sai alguse Läti Mereakadeemia. Programme on korduvalt uuendatud ja teoreetilisel

vastab kool kaasaja nõuete- le. Aga on ka teine külg – produktiivsus, mille peaks garanteerima diplomi presi- tiiz, teadmiste kvaliteet ning finantsvõimalused. Kui Läti Mereakadeemia muuta tasu- liseks õppeasutuseks, võib juhtuda, et seal on ainult ri- kaste võsud ning K. Valde- marsi idee lihtrahva harimi- sest variseb põrmu. Seega on vaja otsida muid võimalusi. Meie laevaomanikud on tõsi- selt hakanud analüüsima praegust isikkoosseisu ja loomulikult ei hoia nad enda teada pretensioone Mereaka- deemiale. Kuskohal on kahe viimase lennu lõpetajad, kui- das sujub nende meremehe- karjäär? Varjata pole midagi, paljud neist merd ei sõida. Paljud on kontorites, mis on väga kaugel mereasjandu-

sest üldse. Me võime ju pat- riotismist rääkida, koputada südametunnistusele, aga ik- kagi otsustab oma elu üle igaüks ise.

Kollektivismiaeg on mööda saanud. Täheleb, et tuleb vastu töötada finantsmeet- meid tarvitusele võttes: tasu- ta hariduse eest tuleb riigile tagasi maksta oma töö ja mõistusega. Iga maale jää- nud Läti Mereakadeemia lõ- petaja vähendab riigi usal- dust selle õppeasutuse vastu ning paneb kahtlema vaja- duses seda kooli finantseeri- da. Usaldust tagasi võita on teadagi raske, selle kaotami- se tagajärjed võivad aga saa- suslikud olla.

"Juras Vestis"  
Valinud Reet Naber

## Peata Poliitik!

Ühel krõbekülmal jaanua- rilõpu päeval sattusid "Õhtu- lehe" tegijad koos "Äripäeva", "Ekspress Hotline", Salva kindlustuse, Aktuaalse Kaa- mera, Norma ja hotelli Palace töötajatega lauluväljakule lumekujusid meisterdama. Teemaks aasta poliitik või sündmus. 10 tonni (autokoo- rem) lund laiutas trööstituna ehitajate ees ning sellega toi- metulekuks anti aega kolm tundi. Mis oli päris paras aeg selleks, et lumekamakad tar- vitamiskõlblikuks kasta ja ise selle tegevuse käigus soo- ja saada.

"Õhtuleht" hindas kriitili- selt oma oskusi ning otsus- tas mitte hakata kujutama mingit Savisaart, Hännit või Siim Kallast. Üldistasime pi- sut ja leidsime... pintsaklip- lase. Pintsaklipplane kui aasta sümbol, nii möödu- nud, käesoleval ning tõenäo- liselt ka tuleval aastal. Iga pintsaklipplane pole küll poliitik, kuid iga poliitik on pa- raku pintsaklipplane. Isegi,

kui on naine – ainult pint- saku nõõbid asuvad teisel pool.

Ja siis ot- sustasime oma poliitiku jätta ilma peast. Põhju- seid mitu: sündmuste keerises kao- tab mõnigi poliitik pea. Pa- rem isegi, kui tal seda pole, sest poliitik on oma rahva – sorry! – era- konna hääle- toru ning ei pea ise midagi arvama. Aasta poliitiku kõne- leb rahva ni- mel ja "meie". Tihti räägib ta läbi lilled, millele viitasid ka õied pint- saklipplase pintsakul.



Siin me oleme: "Õhtulehe" töötajad "Peata Poliitiku" ümber. Matī Hiisi foto

## Meie teeme ajalehte

...kuigi hind on sümboolne

lülitatud automaatvas- taja. Lindihääl palub, et lülitaksite sisse oma faksi või ütleksite teate, et saaksime helista- jaga ühendust võtta. Ise püüame toimetuses olla teisipäeviti kella kol- mest kuueni, kui sel ajal ei juhtu mõnd üri- tust olema.

Endistviisi on toime- tusel mobiiltelefon ja numbripeiler, millele saab operaatori vahen- dusel oma telefoninumb- ri teatada, et oleks võimalik helistanuga ühendust võtta.

Loodame, et need täna- päevased sidevahendid aitavad uudistel pare- mini toimetusse kohale jõuda.

Ajaleht on kallis,

Kurvastusega peame tõ- dema, et Eesti Jahtklubide Liit on loobunud oma lõpupeole üsna väi- keseks jäänud "Purjeta- jat" välja andmast. Ka "Kaluri Leht" väsis kuuldavasti "Eesti Maa" vahel. "Meremees" seni püsib, kuigi seegi pole kerge.

Et nii purje- kui ka kalalaevad sõidavad samal merel, kus kauba- ja reisilaevad, püüame jõudumööda puudutada neidki valdkondi. Toi- metus ise seda muidugi ei jõua, aga ootame kaastöid ka nendest valdkondadest.

omavahelised keerulised suhted.

Et trükkalid iga aas- taga kallimaks lähevad, sellest annavad nad var- rakult teada. Ent seda, et pärast iga eelar- veaasta algust tõste- takse telefoni- ja pos- timaksu, on raske ette näha. Eriti kui lugeda "Eesti Telefoni" selgi- tusi, mis lubavad, et telefonitariifide 33%- lise tõusu korral suure- neb telefoniarve vaid 15%. Kõigest sellest, mille eest toimetus mak- sab, on odavamaks läinud vaid mobiiltelefoni kō- netariif kahe õhtutunni vältel.



Kardinadki said akna ette: üks riputas, kolm õpetasid.

Toimetus tänab ja soovitab

"Meremehe" toimetus on tänulik kõigile ette- võtteile, kes merendus- lehe väljaandmise ra- hastamist oma loomuli- kuse kohuseks peavad.

Lugejatele ja neile, kelleni leht veel ei ulatu, saame soovitada kõige kindlamat viisi ajalehte kätte saada – tellida koju või tööle. Teine sama kindel võima- lus on osta Eesti Mere- muuseumi kassast – ava- tud kolmapäevast püha- päevani kell 10–18. Seal on saadaval ka varase- maid ajalehenumbreid.

Toimetus

Monica Sikk,  
"Õhtuleht"

SAILING  
TO FREEDOM

VALDEMAR VEEDAM  
AND  
CARL B. WALL

(Algus eelmises «Meremehe»)

Vahetuste kaupa veeti "Ermat" suurte lüüsideni 25 miili kaugusel, mis lääne suunas laskudes viib laevad Rootsi suurima järve Väneriga ühte tasapinda. Kuigi kell oli siis juba 11 öhtul (lüüsid suleti kell 9), ajas lahke lüüsihahv riided selga ja aitas Heinot, Lembitut, Pauli, Rommyt ja Voldemari kaheksa lüüsikambri värvavate avamisel ja sulgemisel. Jõudnud järvele, jäi "Erma" tuulevähikeses seisma ja heitis ankru ning kõik said natuke magada, kuni laev tuult ootas. Varahommikul avanes pilgule uduloor, mille hommikupäike oranžikaks värvis. Kuid kohe tõusis tuul, mis udu hajutas. Harry hõikas: "Ankur hiivata, läheb sõiduks!" Viisteist tundi kiiret sõitu purjete all, ja oldigi Väneri läänekaldal uue kanalilõigu alguses. "Volga paadimehed" rakendati jälle "Erma" ette — Göta jõe lüüsideni jäi viis kuni kümme miili. Kümme miili jõesuudmest asus Kungälv linn, mis oli ühtlasi viimane võimalus 55 päeva tarvis tagavarade soetamiseks.

Need kaks päeva, mis kulusid toiduvarade ostmiseks (nt. 1000 naela kartuleid ja tonn magedat vett) ja "Erma" laadimiseks, olid küll riskantsed, kuid midagi polnud teha — see oli viimane peatus, kus proviant sai muretseada. Selleks ajaks oli enamusel raha otsas, aga kuna head diislikütust polnud saada, jättis Harry kütuseostu-raha tagavaraks. Saadi teade selle kohta, et sadamasse sisse sõitnud Rootsi Merepolitsei kaater oli "Erma" vastu huvi tundnud. Oli viimane aeg lahkuda (otsekohe!) ja põlemiskambrit soojendades arutas Paul, kas mootor peab vastu selle kümme miili, mis veel merele oli jäänud! Oli peaaegu

Aeg liigub. Maailm ja kõik, mis tema sees, muutub. Meie sealhulgas. Oli aeg, kui Eestimaal olid soojad suved ja külmad talved ja kui meie lauskraadi all käidi jahiga purjetamas soojemal aastapool. Talviti kihutamise jaoks jäid jääpurjekad.

Nüüdseks on nii mõndagi muutunud — otsitakse ja leitakse võimalusi talvekski. Ka kõige nooremad Optimistid pooldavad tüdrukud on liunud India ookeani soojadel hiidlatnetel, finnimehed viibinud trenni tegemas USA spordilaagris. Ja kui tõeline tall ei taha taevast alla tulla, minnakse talle kas või Lapimaale järele ja nii nagu tänavugi, tehakse hooaja esimesed võistlused ära seal.

Ometi pole siinne talvine purjetamine midagi väga igapäevast, midagi niisugust, mis ei vääri, et talle tähelepanu pöörataks. Otse vastupidi, kui seda teemat on käsitletud kogunud meistrid, on ta jäänud kauaks südamesse. Olgu selle kinnituseks meie suurepärase merejuttude autori Jüri Parijõe looming, tema "Jõulud Kulbul" või mõnikümne aastat tagasi eesti keelde tõlgitud kirjaniiku, kunstniku ja purjetaja Rockwell Kenti kargusest õhku raamat "N by E".

Olgu alljärgnevalt, mitte kõrvutamiseks, vaid pelgalt ainevalla meenutamiseks mõned nopped purjehähi "Brigitta" logiraamatust, tema jätselt retkelt Haapsalust Pirital.

pime. Kungälvist oli sõidetud tund aega, kui Paul andis mootorile tagasikäigu, et hoida ära masti murdumine lahtikäiva silla vastu, mis rongi läbilaskmiseks alla oli lastud. Arvid pööras rooli tüürpoordi ja rammis laevanina vastu kaldast välja ulatuvat sadamasilda, mida pimeduses näha ei olnud. Arvidi sõnad, et niisugune lõök võib tihtimistaku lahti lüüa ning see "kukub välja nagu mäda juust", said prohvelliheks. Enne Skagerraki rahu-tutesse vetesse jõudmist tegi Arvid Juta ja Ulla jaoks kaks köiest lõoga. Need seoti kummalegi lapsele ümber piha, teine ots aga masti külge. Nüüd said nad küll peakajuti katusele ronida ja sealt alla hüpata, kuid ei saanud üle parda kukkuda.

Päikeseloojakuks oli tuul paisunud tormiks ja lained peksid vastu laevakeret. Laeva tuli rohkem vett kui tavaliselt, kuid vaatamata Arvidi katsetele kaltsude ja tihendusmaterjaliga asja natuke "rõpaka" parandada, kogunes laevapõhja vett juurde. Kuskil pidi olema mäda laud — "Erma" tuli remondiks sadamasse sõita. Arvid võttis kursi Norrale ja hoidis "Ermat" niipalju pärituules kui sai, et vähendada lainte jõudu, kui need vastu laevakeret tagusid. Voldemari heidutas see ja ta ütles, et kahju, et nad oma reisi nii vara peavad lõpetama. "Lõpetama!", naeris Arvid. "Põrgu päralt, ega me teda ei lõpeta. Me läheme sadamasse laeva remontima, siis aga sõidame edasi New Yorki!"

Kragerø sadamas Norras tõmmati "Erma" ellinguteega kaldale, kuni laevakõht oli veest väljas. Olukord oli küllaltki halb, kuid parandatav. Vööriosa oli allpool veepiiri pakpoordis seitse vaskplaastrit, tüürpoordis neli ja ahtris kolm. Omanik tõi lehtvaske, tihtimistakku ja vah-

hendeid ning käskis esmapäeva hommikuks rööpad vabastada. Kell oli kümme laupäeva hommikul. Sel ajal, kui mõned kraapisid laevapõhjal maha lahti mullitavat värvi või asendasid vana tihimistakku uuega, eemaldas Arvid, kes oli ka varem remondidokis töötanud, oskuslikult kaks kulunud vaskplaati pakpoordi võõriosast. Ta ütles, et sealt oli mõödunud õöl vett sisse jooksnud. Kui ta nendest peitliga laevakeret kvaliteeti proovis, ilmus pardalaudade vahelt välja must sipelgas. Ilmus ka teine ja kolmas, mõne hetke pärast oli neid aga juba terve rodu! "Püha taevast," mõtlesid Heino ja Voldemar, kes üle Arvidi õla vaatasid, "kas need poolteist-tollised rootsi tamme-laudad on tõesti mäda?" Arvid vastas, ilmselt küsimust ennetades: "Mäda nad ei ole, ainult pisut urbsed." Ta kopsis haamriga lekkekoha ümber, otsides tugevaid laudu, kuhu uue vaskplaati naelad kinnitada. Kui ta tööga valmis sai, märkas Voldemar, et uus paik oli enam kui kaks korda endisest suurem. Pakpoordi võõriosas oli nüüd endise seitsme asemel üheksa vaskplaastrit. Arvid ütles, et need peavad vastu veel kaua pärast seda, kui nad New Yorki jõuavad. Laevapõhi värvi ja omaniku käest saadi luba veel pool päeva ellingul olla. Nii sai värv paremini kuivada. Taas kerkis küsimus, kuidas maksta ellinguteenuste eest. Kragerø remondidokki tulles oli omanikule öeldud, et neil on väga vähe raha. Tuli aeg tasuda arve. Tasuks anti kaks täiskomplekti lasterõivaid, kaks paari kingi, kodukleit, veel kolm kleiti, meestesärk, paar kilo suhkrut, paar täiskasvanute kingi, kaks päris uut särki ja pidžaamapüksid (need olid Heinolt, ja pidžaamajakki

polnud tal kunagi olnudki). Heasüdamlik Norra dokimomanik näis sellisest esemevalikust olevat lausa rabad, aga küllap ta mõistis, et midagi muud "Erma" meeskonnale lihtsalt anda ei olnud. Hüvastijätuks katt suures ütles ta: "Tack så mycket, tack så mycket!" Täna väga, tänan väga! Ta oli andnud "Erma" meeskonnale 35 gallonit puhast kütetõli ja kui "Erma" mõõdus Anderseni majakast, kust nad enne remondidoki asukohta olid küsinud, sõudis majakavahi poeg välja merele ja tõi neile hüvastijätukingituseks 5-gallonilise kanistri diiselkütust! Raske on unustada kõigi nende rootslaste ja norralaste lahkust, kes aitasid "Ermat" nende teel vabadusse. "Läheb nagu lind. See on tõesti hea kütus," paisus Paulil süda rinnus, kui "Erma" Skagerraki veteväljale purjetas. Kuna Briti õhujõud olid piki randa külvanud sadu miine, korraldas Harry ööpäevaringse miinivahi. Sellest oli palju kasu, kuna õne sõit oli väga riskantne ja nende tee kulges Põhjamere ning siis sellest üle. Lembitule on meelde jäänud üks eriti lähedale tulnud miin, mis "paistis suurem kui "Erma"."

Fraserburghist Šotimaalt saadi veel puhast diiselkütust, manillakõit, meremehe-seepi, savist veepudeleid ja Sir Arthur Conan Doyle'i teoste kogu — kõik tasuta. Briti ajakirjandus kirjutas "Erma" raskest saatusest; hiljem Invernessi lüüside juures näitasid šotlased üles suurt südamekõhust, visates laevale värsket juur- ja puuvilja, lastele piima ja muid toiduained. Sõideti mööda Kaledoonia kanalit. (See marsruut oli valitud ohatu pärast, millesse oleks satunud La Manche'il, kus neid oleks võinud kinni pidada Prantsuse merejõud, kes olid võt-

nud kohustuse venelastele välja anda kõik põgenikud, kes Prantsusmaa vetes tabatakse.) "Erma" sõitis sisse Lorne'i lahte ja sealt edasi Jura väina. Rahutu Iiri meri hakkas just näitama oma tõelist nägu! Sealed hoovused, vastuhoovused, tõusud ja mõõnad koos tuulega teevad purjetamisest painajaliku unenäo. Mamma Paalberg ei suutnud peakajuti ukseavas seistes ja meeskonna võitlust merega pealt vaadates ennast tagasi hoida: "Erma" ei suuda uut halssi võtta ja liigub tagurpidi. Laske tüür vette tagasi." Kui Harry "sootis kliivri" tüürpoordi (sidus kliivrinööri parema parda külge), karjus mamma Paalberg: "Mine halssi, tee talle täising peale ja võtame uue halsi, keera "Erma" võör tuulest välja!" Mamma Paalberg polnud ainult abiellunud meremehega, ta oli ka mõned kunstid selgeks õppinud!

Teist korda pärast Rootsist lahkumist oli soolane merevesi rikkunud osa suhkru, jahu ja leiba. Tormi antud hoopidest olid kaks 5-gallonilist petrooleumikanistrit lahti läinud ning ahtrikajuti säilitatavad kartulid olid soolase vee ja petrooliga paksult koos. Dun Laogharies lirimaal tuld maale, et hinnata tormi tekitatud kahju. "Erma" pandi sõidukorda ning loeti üle järelejäänud raha — seda oli neli naelsterlingit ja kaheksateist šillingit (umbes 10 \$ 1945. a.). Peeti sõjanõu, kas jääda talveks Iirimaalet või sõita edasi. Oleks võinud elada laeval, oleks püütud leida tööd ja säästa nii palju raha kui võimalik. Iiri mere tormide tõttu olid nad juba kahe nädala võrra sõidugraafikust maas. Arvestada tuli ka talvekülma, eriti nelja lapse ning Maia ema puhul, ning asja otsustas lõpuks mõte sellest, kuidas viis meest ahtrikajuti kahel 5x2-jalasel koil viis kuud peavad elama. Otsustati sõita lõunasse Madeira saarte suunas.

(Järgneb)

## Südataalviseid meenutusi "Brigitta" jääretkelt Haapsalu-Pirita

Algus kõik siis, kui 1995. aasta talv meie maadele-merelele saabus ja ootamatult, nagu ikka, oma kümme külma kraadi näitas, veekogud kerge jääga kattis ja taevakuikidest lundki saputama hakkas. Siis, jah, meenus Jaak Unnikule, et tema jaht "Brigitta" on alles Haapsalus kai ääres vees ja tuleks kindla peale Piritalte kodusadamasse tuua.

Mõeldud-tehtud. Jäätretkel olemise kipriks võttis enda peale tuntud avamerepurjetaja ning purisuusamees Jüri Plisnik, meeskonna moodustasid omanik Jaak Unnik ja Aleksandr Karbainov.

Igal merereisil on ikka küllaga ootamatusi, üllatusi, vastuoksusi. Erandiks pole ka läbi jääriisi purjetamine, meie "jäätretk". Lõppude lõpuks on tegemist ikkagi purjetamise, omalaadse, mitte kõigile kättesaadava enese-teostusega.

Tavakohaselt tikkus merelemine edasi lükkuma — keegi oli unustanud kokkulepituid väljasõiduaja, keegi maha jätnud mõne olulise asja, olgu see siis kajutivõti või pardakompass...

Kui aga "projekt lõpuks käivitati", hakkas kõik kenasti klappima ja läks päris lüdnal.

Kell 10.00 hommikul läks

auto, kolm meest kabiinis, Tallinnast Haapsalu poole teele.

Kell 13.50 oldi Haapsalus. Siin sai ka kõigile selgeks, mis jaht see "Brigitta" niisugune on. Ja tõepoolest, ta pakkus uudistajatele mõndagi huvi, ning küllap oli niisugust ebatavalist ettevõtmist väärt. Näis, nagu oleks kaunijoonelise "Asia"-tüüpi kere kallal edasi töötanud õiget jahihitust mittetundvad visseridajad, nii et kõik pealiskihid, olgu kajutis, kokpitis või pardal, näisid nagu komistamisi peale sattunud.

Aga jaht ta oli ja kodusadamasse ta tuua tuli. Seda enam, et lisaks purjedele oli tal ka diiselmootor peal.

Meie "jäätretk" algaski mootori abil. Kai äärest farvaatrilile lükkas läbi õhukese, võõris priginal puruneva jääkirimme "Brigittat" just tema.

Hommikune talvekülm, vastupidi lootustele, ei andnud päeva peale järele, kraadiklaas näitas kogu aeg 5-6 pügalat alla nulli.

Hobulaiault võtsime uue kursi, Noarootsile, Voosi kurku. Muud aluseid võt elumärke silm kusaugi ei tabanud. Üksnes "Brigitta" ise ja tema peegeldus siledal jääl pürgisid avamere poole. Siiski — üle jaht lendas veel nell luuke.

Tänavu olevat neid olnud siinmail üldse vähe, jää jalgu jääjaid vaid mõned üksikud.

Tuul valjenes ja kantis aegamisi lõunasse. Läänest ähvardas pea kohale kerkida mustjas pilv. Oleks nagu olnud kolm võiduajamist: kas Dirhami alla jõuab esimesena nüüd juba head sõitu tegev "Brigitta", sünger tormipilv või kõike endassemähkiv pimedus.

Halvenenud nähtavusest hoolimata leidsime Dirhami pooli silski üles (17.00). Teda polnud millegipärast ka kaardile kantud.

Lisas tuult, jaht käik kasvatas. Taevast hakkasid paistma tähed. Vaade ümbrusele oli fantastiline. Kaldad näisid must-valge-triibulstena, silmapilril asuvad rannajooned kõik otstest "tõstetuna". Jaht ümber kerkivad lained moodustasid ennenägematuviid kujutisi. Veest väljaulatuvad kivid kandsid jäistest lainetest kasvatatud mütse, mis kõik nagu valged baretid olid ühele poole viitnud.

Soome lahe vesi oli soojem kui ta madalates väinadevahelistes akvatooriumides oli olnud ja kajutis, tuulevarjus oli see tõepoolest tantav. Kuid õiget sooja sai ikkagi ainult siis, kui järjekordne teelaar valmis sai või kui purjeseadmisel või pilsi kuivaklõõmit-

sel ennast liigutada tuli. Ei üht ega teist ei jätkunud aga kogu mereretke jaoks ja nii mõlkusid vahetpidamata mees mustlase rahustavad sõnad: ihu, ära väitse, varsti tuleb kevad!

Kell 19.00 läbisime Suurpakri traaversi. Tuult andis veel natuke juurde. Ilusast must-valge ja hästi kontrastset vaatepilti pakkus Väikepakri kallas.

Kell 20.00 mõõdusime Pakrineeme majakast. Udu hajus. Tore purjetamine. Kulpalju kordi seda teed küll läbitud on ja missuguse ilmaga! Kõige tormisemaks on vist küll jäänud "Vesta" tagasitulek võistlustelt Klaipeedast, kui torm viis ära purje.

Kell 21.00 tulime läbi Suurupi majaka alt. Siin pidime peaaegu eksima, pidades Naissaart Viimsiks. Refrakt-sioon muutis tulede suunda ja tugevust. Vahemadala pool näis mingi jõulupuud või vitriinina. Sedamööda kui me edasi jõudsime, asetus muidugi kõik oma õigele kohale.

Tallinna lahes oli jälle vedel külm. Jaht kattus jääga, tekil tuli liikuda äärmise ettevaatlikkusega.

Kell 23.05 olime lõpuks Pirita jõe suudmes. Kogu jääretk oli kestnud 9 tundi ja 5 minutit. Oõsi sai meid lõpuks kätte ka kõik, mis ähvardanud oli: lumesadu, tugev tuul.

November/detsember  
1995  
Jüri Plisniku logiraamatu  
järgi Leonid Parašin

## Rein Albri — 50

Nägin maid ja sadamaid,  
inimesi ja muud,  
pilvi piiravaid puid,  
kumavat kirsisuud...!

Soome meremehelaulust

See lihtne värss võtab kokku suure osa selle hallipäise, rühka, tasakaaluka, huumorimeelse ja alati abivalmis meremehe elu teest.

Kiire tõus peale Tallinna Kalanduse Tehnikumi lõpetamist Eesti kõige suuremate baaslaevade vanemkülmutusmehaanikuks ja hilisem kõrghariduse omandamine räägib töökusest, õppimisvõimest, kohusetundest ja paljust muust.

Juba aastaid astub see mees, kes 9. veebruaril oma juubelisünnipäeva pidas, ikka ja jälle üle Meremuuseumi läve. Osavõtt paljudest mereekspeditsioonidest ja Mereleksikoni koostamisest, mitmeid auhindu võitnud filmi "Oma laeva otsimas" väntamine, mere looduse pildistamine, Rohuneeme maalilisele rannale maja ehitamine jms. tegevus ei jäta kahtlust selle mehe ning maailma kõige võimsama ja kaunima stiihia omavahelistest suhetest.

Nüüd, Merehariduskeskuse õppejõuna, on Rein Albri teemas seda, mille peale ilmselt mitte kõik selle suure maja pedagoogid ei tule — erialaainete lugemise kõrval õpetab ta poiste meremehe elukutsega kaasaskäivat erilist mõttelaadi, kutse-etiikat, käitumist ja meretraditsioone. Ikka omal heatahtlikul moel. Palju õnne sel teel!

Sõbrad Meremuuseumist  
Urmas Dreseni foto



Uudishimu sunnib riskima — videokaamera õlal, «Marelt» Suur-Tütarsaarele turinimas.

## Eesti Meremeeste Sõltumatu Ametiühingu

faksi õige number on  
**6 314 069.**

Toimetus vabandab eelmises numbris trükitud vale numbriga pärast.

## AS Oponent müüb

teisaldatavaid elektri jaamu kasutamiseks vooluallikana võimsusega  
**8 kW – 1000 kW.**

Telefon/faks 444 910.

## «Meremehe» tellimine

### Kodumaale

Neile, kes pole jõudnud eelolevaks aastaks "Meremeest" tellida, pakume täiendava võimaluse toimetuse kaudu. Tellimishind koos postikuluga on 135 krooni, mis tuleb saata aadressil:

EE0001 Tallinn, Pikk 70  
Eesti Meremeeste Liit  
"Meremehe" tellimus

### Välismaale

Neile, kes soovivad "Meremeest" tellida oma välismaal elavatele sõpradele, on aastatellimuse hind Põhjamadesse 300 krooni, mujale 350 krooni.

12. veebruaril seisisid RE Tallinna Sadam sadamates:

### Kesklinna sadam

"Kraslava" (Läti) — laadib väetist  
"Pakri" (Eesti) — laadib tselluloosi  
"Transnautic" (Eesti) — laadib väetist

### Muuga sadam

"Kessulaid" (Eesti) — lossib konteinereid  
"Lagart" (Soome) — laadib turvast

### Kopli sadam

"Kernava" (Leedu) — laadib metsa

## Kes meil käivad

"Pskoviljanka" (Vene) — lossib kala

"Cleod" (Malta) — lossib kakao-ube

"Baltiisky 103" (Vene) — laadib metsa

"Ladoga 3" (Vene) — laadib puitu

"Lamar" (Antigua) — laadib puitu

"Ladoga 9" (Vene) — laadib metsa

### Paldiski sadam

Pukser "Povar" koos lihtriga (Rootsi) — laadib metsa



**TALLINK**  
EstLine



**NT BUNKERING LTD.**  
NT-TERMINAAL

**inreko**

**ScanTrans**

**ESCO**

**ESTMA**

NETIÜHING  
ENT UNION



Eesti Merelaevanduse laevade asukoht  
12. veebruaril:

## Neile, kes ootavad...

"ELMAR KIVISTIK" — teel Kalundborgist Shanghaisse  
"ALEKSANDER ABERG" — Shanghais  
"PAUL KERES" — remondis Setubalis  
"KRISTJAN PALUSALU" — Swinoujscies's  
"GUSTAV SULE" — teel Peterburist Baltimore'i  
"ALEKSANDER KOLMPERE" — Vallettas  
"HAAPSALU" — teel Kaliningradist Halifaxi  
"VILJANDI" — teel Szczecinist Peterburgi  
"RAKVERE" — teel Århusist Helsingisse  
"NARVA" — teel Rio Hainast Providence'i  
"VALGA" — New Orleansis  
"SAKALA" — Madrases  
"SOMPA" — Calais's  
"KEHRA" — Mersinis  
"AEGVIIDU" — teel Kaliningradist Porto Alegresse

"KUIVASTU" — teel Las Palmasest Rotterdami  
"KUUSALU" — teel Nordenhamist Delfzijli  
"PARILA" — teel Takoradist Dublinisse  
"RAKKE" — teel Rilast Dukerque'i  
"VALKLA" — teel Rouenist Abidjani  
"PIHTLA" — teel Villagarciast Bordeaux'sse  
"NAISSAAR" — Alžiiris  
"VAINDLO" — teel For Sur Merist Salonicasse  
"FRISOHAVEN" — teel San Pedrost Amsterdami  
"MUHU" — Rotterdamis  
"ABRUKA" — Salonicas  
"VILSANDI" — Sables d'Olonne'is  
"MUUGA" — teel Felixstowe'st Stockholmi  
"VIRTUSU" — Stockholmis  
"KAPTEN KONGA" — Drammenis

"KAPTEN VOOLENS" — teel Hamburgist Vanasadamasse  
"MEHAANIK KRULL" — Antwerpenis  
"KESSULAI" — Muuga sadamas  
"VIIRELAID" — teel Tallinnast Drammenisse  
"SUURLAI" — teel Kopenhagenist Helsingisse  
"PAKRI" — Vanasadamas  
"ANGYALFJÖLD" — Meeruse sadamas  
"AEGNA" — teel Tallinnast Londonisse  
"KABALA" — teel Bollistast Seville  
"MOHNI" — teel Garruchast Kalundborgi  
"RAPLA" — Sables d'Olonne'is  
"SOODLA" — teel Koperist Mersinisse  
"KLOOGA" — teel Bandirmast Dordrecht  
"TRANSESTONIA" — Århusis  
"DONATA" — Muuga sadamas

Arvutiküljendus: Väino Trumm, montaaž: Merle Pihlakas

Väljaandja  
Eesti  
Meremeeste Liit

Järgmine number  
ilmub  
märtsis

Toimetuse postiaadress:  
EE0001 Tallinn,  
Pikk 70, "Meremees"  
tel./faks 6 461 318; NMT 8-25-238 088;  
numbripeiler 20710, teatada oma telefoninumber  
operaatorile telefonil 6304050

«Printal»  
Tellimuse nr. 680.

Toimetaja  
MADLI VITISMANN

EESTI  
RAHVUSRAAMATUKOGU  
AR