



Ilmub  
(vaheaegadega)  
alates 1950. aasta  
21. juulist

# M E R E M E E S T E

Nr. 12 (942)

Telsipäev, 15. juuni 1993

Hind 1 kroon

## TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ Eesti Laevaomanike Liit lk. 2
- ☛ Nukumäng koduõues lk. 4
- ☛ Ettevõtlike soodusalad tulekul lk. 5
- ☛ Õppepurjekas "Gorch Fock" lk. 5
- ☛ Sõlmenäitus lk. 6
- ☛ Joh. Pitka mälestusi VI lk. 7
- ☛ MerLe XLI lk. 7



Uendatud väljanägemisega "Georg Otsast" on lähemalt lugeda lk. 3. Isi Trapido foto

## Kuuskümmend Krusensterni

käis Meremuuseumis 2. juunil. Ikka seesama kuulus suguvõsa, kelle esimesi esindajaid laevahukk meie rannikule tõi, kui Holstein-Gottorpi delegatsioon oli hertsog Friedrichi poolt 1633. aastal Moskvasse lähetatud. Meremehi on selles peres palju olnud, ka admirale, kõige tuntum meil Adam Johann von Krusenstern, ümbermaailmasõitja, merehariduse edendaja jne. Temaga seotud väljapanekud olid need, mis kohalikele suurimat huvi pakkusid, aga ka Eesti meresõiduajaloost leiti mõndagi innustavat. Meesliini perekonnanimi on aastasadade jooksul kasutusel olnud erinevates kirjaviisides, reisiseltskonna hulgas oli ka paljude teiste Eestimaal tuntud nimede kandjaid, kasvõi Taube või Russow.

Seekord tuldi Tallinna Rootsist suguvõsa kokkutulekult, kaasa aitas A. Künigi firma "Estlandresor", ja "Estonia" laev tõi kõik turvaliselt kohale.



Otto von Krusenstierna Stockholmist röömustas, kui parklaeva "Krusenstern" mudeli juures mälestuseks pilti tegime.

Meremuuseumis oli väljas väike näitus materjalidest, mis muuseumile andis dr. Ilo Käbin ning mis puudutavad Eestist pärit arstide-merereisidest osavõtjate lugusid ning dr. Käbini kaardikollektsiooni ja selle põhjal koostatud näitust Rootsis, millel seal ja tol ajal oli ka poliitiline tähtsus.

Reet Naber



Viimane Meremeeste Liidu volikogu koosolek oli ja jäi otsustusvõimetuks — liidu vanema Ants Pärna arvutuste järgi oli algul kohal 33,3% (!) volikogulastest, hiljem lisandus veel 2 meest —, ent soovituslikku laadi mõtteid kujundati ometi. Peamine neist: viimane aeg on ametiühinguks hakata, sest Laevaomanike Liit muutub/muutus 10. juunil tegelikkuseks, ja see tingib lõplikult vajaduse ka kõigil Eesti meremehe teenistusraamatu omanikel ühte koonduda. Vanasse, peamiselt "Eesti Merelaevanduse" mittekodanikest meremehi teenindavasse ametiühingusse arvati jäänud olevat poeletuhande liikme ringis, teist sama palju olevat ühinenud uude, "Esmani" kaudu välislaevadel töötavate meeste õigusi kaitsvasse ühendusse — erihuid mõlemal. Suurem hulk tavalistest riigikodanikest meremehi on niisilts päris omapäi ses kurjas ilmas. Paljud on töötas; enamik ka töötades kollektiivlepingugi kaitseta. Kui asjast asja saaks, võiks nende kahe koguuga ju föderatsiooni moodustada. Aga et saaks, selleks on vaja teada ilusat poisslapse nime, mis ärasele-

## Ametiühing? Ametiühing!

tatult tähendab, et tuleb leida asjatundlik mees (noor ja energiline, olgu või naine!), kes uue ametiühingu loomise raske tööga tõesti ka hästi hakkama saaks.

Muuseas, kaptenite kohta arvati, et nemad on eelkõige laevaomanike esindajad ja laevas nende huvide kaitsjad; kuidas kaptenid omaenda huve kaitsesid, mismoodi ühinevad — see on juba nende asi.

Sügisel lubati need, suve jooksul loodetavasti reaalse katte omandavad plaanid üldkogule esitada.

Riigikogult, aga kõigepealt vast siiski Veeteede Ametilt tahetakse küsida, miks hulk aega tagasi välja pakutud Meremeeste Seadus kuhugi jõudnud ei ole.

Arutleti ka Ajalooliste Laevade Fondi probleemide ja selle alla käiva "Suure Tõllu" võimaliku mineku üle Kotka merepäevadele. Fondi põhikiri on ametlikult kinnitatud, tegevirektrisski leitud, aga mida pole, see on endiselt raha. Mitte kõik kohalolnud ei pidanud Kotkasse minekut mõistlikuks, ehkki korraldajad on lubanud nii "Tõllu" puksiiris viimise kui toomise ise korraldada ja ka sadamamaksu maksta. Karde-

ti, kas meie viletsas seisukorras laev soomlaste prillikivina läikiva "Tarmo" kõrval meile mitte antireklaami ei tee. Peeter Veegen pakkus mõistliku mõtte: võib-olla peaks hoopis "Suure Tõllu" meeskonnana Kotkasse viima, et mehed näeksid, mida — muidugi raha ja tahtmise olemasolul — ühest vanast laevast teha annab.

Arvati, et kõige enam peaks fond tegelema "Suure Tõllu" ja nn. Maasilinna laeva korrastamise ning eksponeerimisega. Viimase lubas hr. Pärna sel suvel Orissaare võimudega kahasse rahvale vaatamiseks välja panna. "Lembitu" kohta öeldi, et selle puht-sõjandusliku mineviku tõttu oleks lausa loomulik, kui meie sõjalised struktuurid laeva eest hoolitsemisel rahaga aitaksid. Ja Soomes ehitatud "Vega" asjus võiksid tegelikult ülelahe-naabrid ostuhuvi ilmutada. Seda enam, et silmapiiril on praegu Taanis asuv 1939. aastal E e s t i s ehitatud kolmemastiline purjelaev, mille (Kanadas?) elav eestlasest omanik 50 tuhande dollari eest oleks nõus meile ära müüma.

Mari Vamba

## Eesti Laevaomanike Liit

asutati 10. juunil. 18 asutajaliiget esindavad 6/7 Eesti laevastiku kogutonnaazist. Kõigile seni mitteliitunudile on liit avatud.

Põhitöö on kavandatud 4 sektsioonis:

- reisilaevandusettevõtted,
- kaubalaevandusettevõtted,
- kalalaevandusettevõtted,
- laevanduse väikeettevõtted kogutonnaaziga alla 1000 BRT.

Liidu nõukogu koosneb sektsioonide esimeestest, liidu presidendist ja merehariduskeskuse rektorist. Esimeseks presidendiks valiti üksmeelselt Inreko Laeva AS tegevdirektor Ülo Kollo.

Sügisel kokkukutsutava üldkogu ettevalmistamiseks tahetakse tööle rakendada palgaline sekretariaat eesotsas peasekretäriaga. Sisseastumismaks, 3000 krooni, oli kõigile ühesuurune. Aastamaks diferentseeritakse vastavalt tonnaazile.

Eesti Laevaomanike Liidu eesmärk on kaasa aidata laevanduse arendamisele ja kaitsta laevaomanike huve. See ei ole tulu taotlev organisatsioon. Lähemalt võib liidu põhikirjast ja kodukorrast lugeda meie ajalehe järgmises numbris.

Eesti Meremeeste Liit asutati samuti 10. juunil, aga 4 aastat tagasi.

Madli Vitismann

## Telefonijutt



"Eesti Merehariduskeskuse rektor TARMO KÕUTS, kuidas juhtus, et saite Piirvalveameti peadirektoriks ja mis Teid ajendas seda kohta vastu võtma?"

Kuidas ma sinna sattusin, ei tea. Mind ajendas see, et seda tööd on vaja teha.

Mis saab nüüd Teie loodud merehariduskeskusest?

Merehariduskeskus on hea meeskonnaga küps organisatsioon ning jääb edaspidigi minu huvipiirkonda, sest on ka piirivalvega kõvasti seotud. Mind jääb asendama prorektor hr. Aret.

Kas mõeldud kolm aastat on Haridusministeeriumile näidanud, et mereharidust peab juhtima kapten?

Haridusministeeriumis ja mitte üksnes seal, vaid ka valitsuses on hakatud mõistma, et Eesti Merehariduskeskus on riikliku tähtsusega organisatsioon, mitte üksnes õppeasutus. Ning on seotud mitme ministeeriumi haldusalaga.

Olete õelnud, et olete merehariduskeskuses hetkel ainuke kapten. Kas õppe-laev "Linda" jääb nüüd ka ärde seisma?

Ütlesin, et olen ainuke sõitev kapten. Ammu maale jäänud kapteneid on meil teisi. "Lindale" leidsin tubli kapteni, laevajuhtimise kateedri juhataja Toomas Petrov-Murašovi.

Kuidas on lugu Teie ohvitseriaustmaga?

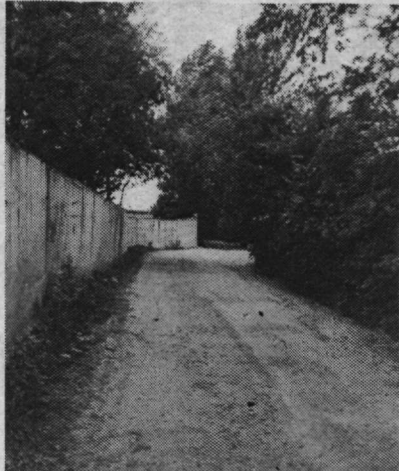
Piirivalve on tsiviilorganisatsioon. Kui seda on seni ainult deklareeritud, siis edaspidi peaks see tegelikuks saama. Kuid distsipliin ei tohi sellest langeda. Oluline on professionaalsete piirvalvurite väljakujundamine ja nelle sotsiaalsete tagatiste loomine, et tublisid mehi paigal hoida.

Kas Teie peaks õnne soovima või pigem kaasa tundma?

Ei kumbagi.

Helistas Madli Vitismann

## Vaade merele on eravaldukses



Selle tee lõpus, käänaku taga, on nõor ja väravaputka.

### Juhtus

Pühapäeval, 23. mail kell 23.20 teatati merepääste koordinaatsioonikeskuse juhtumist Rootsi kaubalaevaga "Nordersand". Juhtus siis, kui puidulastiga laev oli Tallinnas nn. Lennusadamast (merekaartidel *Gidroaviatsioonaja gavar*) välja sõitmas, loots pardal. Juhtus nii, et ujuvdoki märgistamata monoliitbetoonankru keti kinnituskonks tekitas umbes 14 meetri pikkuse ja ligi paarikümne sentimeetri laiuse praou laeva põhjas. Pumbati ümber tankid, laev viidi kai äärde tagasi, lossiti last, Rootsist lendas kohale kindlustusagent, Riifast tuli Lloyd'i Registri esindaja.

Lekke parandamiseks sõitis "Nordersand" kolm päeva hiljem Koplisse remonti, poetas dokki tõstmisel välja tonnivõrra kütust, mis kohe kokku korjati, ja tehti viie päevaga ärasõidukõlblikuks. Ent kapten ei sõitnud maha, jäänud lasti järele uuesti Lennusadamasse, vaid laev lastiti Kopli sadamas (puitu võib ju praegu leida mistahes sadamast) ning asus koduteele. Ei kulunud kaht nädalatki.

### Vastutus

Meresõiduohutus on paljude osaliste koostöös ühine tulemus. Tagantjärele, kui süüdlasi otsitakse, ei saa tõenäoliselt näidata konkreetsele inimesele. Juhtunut analüüsides võivad konkreetset isikut meenutada, milles nad end üle hindasid ja mida oleks pidanud teisiti tegema. Muidugi siis, kui neid ei takista olukorda kainelt nägemast tsunfita. Aga meresõiduohutust tagavaid tegureid on tõesti palju:

- kaubasaatja, kes kutsus laeva just selle kai äärde;

- laevaomanik, kes saatis laeva just sellesse sadamasse;

- kapten, kes sõitis sadamast välja just siis ja just niiviisi;

- loots, kes usaldas kaarti;

- sadamajärelevalve, kes ei hoiatanud või isegi ei teadnud, mis tema sadamas merepõhjas on;

- talitus, kes ohtlikke kohti pole märgistanud;

- kaardimeister, kes kõiki merepõhja takistusi pole kaardile märkinud;

- riigivõim, kes pole koostanud või kontrollinud rahvusvaheliseks kaubaveoks avatud sadamate nimekirja;

- jne.

Küllap said eriti valusa õppetunni need, kes odavalt läbi ajada tahtsid ja seeläbi kahju kandsid. Sadamamaksud on tõesti suured, aga loodetavasti korralikus sadamas nii ei juhtu. Nüüd jäi "Nordersandist" maha jäänud last kaile järgmist laeva ootama.

### Plangu taga kasvab malts

Nii otseselt kui ka ülekantud tähenduses. Täpsemini: planku ega isegi võrkaeda Lennusadamaga väravas ei olnud. Oli nõor ja tõrvapapiga ületõmmatud väravaputka. Haruldased sajandilguse koorikstruktuurid, vesilennukite angaardid, on kasutusel saakaatri ja ladudega. Kõikjal vedeles midagi, kail võinuks jala murda. Palgivimad, betoonplokkid ja uppunud laevad. Õnnetust teinud ankur on väikese punase poiga tähistatud.

Lennusadam peaks veel kuuluma Vene sõjaväele, ent sõjavägi olevat huvi kaotanud pärast seda, kui kogu võimalik kokkuveetud metall tükeldatud ja ära veetud (müüdüd?). Paistab, et on ümber kvalifitseeritud, kuniks puiduäri jätkub.

"Mida te siin teete? Kuidas te siia saite? Ma pean niisuguse valvuri vallandama. Ma kutsun politsei!" teatas paneelivirna tagant välja astunud mees vormis ja töötöendiga riigiametnikule.

"Mida te siin kontrollite? Kas olete helistanud ja luba küsinud siia tulla? Kui teile tuldaks ette hoiatamata koju ja hakataks seal ringi vaatama, viskaksite ka kutsumata külalise välja. Siin on eravaldukses, see kõik kuulub mulle ja mul on siin õigus kutsumata

külaliste vastu kasvõi relva kasutada."

Sel kombel ametiisiku peale häält tõstnud mees ei olnud valvur ega laadija, vaid tutvustas end aktsiaseltsi "Verest" asedirektorina. Hiljem näitas, et tema NSV Liidu sisepassi on kirjutatud nimi: Anatoli Oboištsikov.

Ajakirjandus ainult näitab, et plangu taga on malts.

Ajakirjanikud kellegi plangu taga maltsa ei kasvata, see kasvab tagaõues ise.

Samuti kui mitmesugused kontrollivad ametnikud võivad piiratud ligipääsuga kohadesse minna riigi kui rahva tööriista esindajana, on see õigus ka ajakirjanikel. Selleks on nii ühtedel kui teistel vastavad tõendid, mis pääs-laist läbipääsu võimaldavad. Riigiametnik ei kippunud luba küsimata härra Oboištsikovi koju, vaid hoopis töökohta. Pealegi kohta, kust paar tundi tagasi oli lahkunud õnnetuses kannatada saanud laev. Koju võidakse kutsuda külalisi, töökohas võetakse vastu külalastajaid, sageli ka vastumeelseid.

Ei ole ajakirjanik süüdi, kui koht, mida härra Oboištsikov oma koduks nimetas, korast ära on. Aga hoolimata sellest, et ta vesilennukite angaare omaks peab, on Eesti rahval õigus teada, kuidas ta Eesti ehitismälestistega ringi käib. Ajakirjanike ülesanne ongi seda näha ja teada anda. Ühtlasi oleks huvitav olnud teada saada, millal ja mismoodi need angaardid ja kogu too territoorium aktsiaseltsi "Verest" ja härra Oboištsikovi omaks said.

Kõigest sellest ei saanud muidugi rääkida mehega, kes nõrkade närvide ja/või musta südametunnistuse tõttu kõrgendatud toonil ähvardas, et tal on õigus relva kasutada. Politseid ta küll millegipärast ei kutsunud. Need ähvardused olid nii tuttavalt Nõukogude armee moodi, kus ennegi korralagedust karmide keeldude taga varjatud. Ning viisid mõttele, et ehk Anatoli Oboištsikov ongi tegev- või erusõjaväelane. Nii ühtedel kui teistel on moeks olla ärimees. Mis siis, kui korralikust ärist ja reklaamist aimugi pole ning seadusetundmine kehv.

"Meremees"



Paremal pool teed on vesilennukite angaardid, vasakul panceli- ja palgivirnad.



Ajakirjaniku töötöendis on tema pilt ja nimi. Tavaliselt on nimi ka artikli all, aga ometi mitte nende jaoks, kes relvaähvarduse taga sageli musta südametunnistust peidavad. Toimetuse on nõus heameelega vastu võtma Anatoli Oboištsikovi või tema ülemus(t) vabandused, kui need peaksid päralt joudma, samuti kutse ekskursioonile Lennusadamasse. Toimetaja

Sadama seotust sõjaväega näitab veel allveelaevade püüdmise võrk angaardide kõrval.



# "Georg Ots" tagasi, parem kui enne

Mitu kuud ümberehituse pärast liinilt maas olnud "Georg Ots" oli juba nädal aega jälle kõvasti tööd teinud, kui lõpuks mahti leiti uues olekus laeva ka ajakirjanikele näidata.

Tõesti, viimased nädalad olid asjaosalistele rasked olnud. Ligi kümne firma seas konkursi korras "Georg Otsa" ümberehitustöö endale võitnud Kotka laevahitajad-remontijad ei saanud oma-õige ajaks hakkama, ja nii pidi firma "Tallink" tegema kõik võimaliku ja võimatu, et üheteistkümmel hilinunud päeval kõik pileti ette ostnud autodega ja autodeta reisijad Tallinna ja Helsingi vahel ikkagi ära vedada. Apri tulid nii "Tallink", "Estonia" ja "Inreko" laevad kui ka "Isabella" ja "Kristiina Regina" ning koguni "Suurlaid" ja "Elblag". "Tallinki" firma direktor Peeter Veegen ütles ajakirjanike ees hea sõna lisaraise teinud meremeeste ning sadama-, piiri- ja tollivõimude kohta mõlemal pool lahte.

Täiendavad kulutused olid kaunis suured. Aga eelkõige oli see moraalne kaotus. Ehkki keegi randa maha ei jäänud, mingitest mugavustest ka enam rääkida ei saanud. Lisaks kõigele sattus ka väga reisimisrohke aeg. Tallinnas peeti sel ajavahemikul koertenäitus ja maijooks. Viimase jaoks oli erireis. Esimese kohta ütles Peeter Veegen, et 900 Soome kutsut ja neid saatvad isikud tuli valgete linade vahele panna... Hakkama saadi sellegagi. Oli ka neid, kes tellitud reisi niikauaks lihtsalt edasi lükkasid, kui "õige" laev taas käima hakkas. Nüüdseks oleval selge, et erilist prestiiži langust need kaks "Otsata" nädalat ei tekitanudki — kardehullemat. 1250 reisijakohata on juba praegu üsna täis, reede Tallinna ja pühapäevaks Helsingisse on mõtet piletid aegsasti kinni panna. Ju võib ka see, et suurema osa laevast täidab "Tallinki" turismifirma ise, selle reisiid

on hr. Veegeni sõnul Soomes tõesti väga hinnatud. Eriti populaarne huvireis on 24-tunnine: õbbimine laevas, öhtul pidu... Teine, 12-tunnine reis on üpris ostukeskne. Püütakse muidugi reklaamida eelkõige oma laeva ostuvõimalusi, aga või neil külalistel linnapoodideski käimata jääb.

Soome ajakirjandusest läbi käinud möte, et juunis-juulis ei jõuta kõiki turistide ära vedada, olevat siiski mõnevõrra üle pakutud: arvatakse korralikult hakkama saavat.

Kui nüüd laeva enese juurde tagasi tulla, siis suhteliselt korras, 1980. aastal valmis saanud "Georg Otsa" ümberehitamise peaesmärk oli moodsa läbisõidetava autoteki saamine: ahtrist peale, võõrist maha. Varem olid seal kauplused, baarid, istumissalongid. Need on muidugi alles, ainult et mujal — suur osa laeva reisijatepoolest on ümber seatud ja uue kujunduse saanud. Peeter Veegeni sõnul on autode vedamisega kahekordne efekt, tänu autotekile kasvab ka reisijate arv, eriti veel, kui suviseid bussireise arvestada. Peale mahub 25 bussi või 120 sõiduautot.

Ka sillal on mugavam ja turvalisem, ei ole vaja väljas vihma käes seista, juhtimis-seadmed on kaitstud sademete ja, mis kõige tähtsam, sõetolmu eest. Sütt pidavat Tallinnas ka ääres jätkuma veel aasta lõpuni kindlasti.

Nüüd, mil vahepealne hädalukord lõppenud, arutleb "Tallinki" direktor niimoodi: "Kotka Laevaremonditehase pakkumine oli väga soodne. Aga esimesel kokkupanekul üht-teist ei sobinud — luugid, aparellid — ja tuli käigu pealt muudatusi teha, kuid aeg oli juba liiga napp. Ja võib-olla tööjõu kasutamisel hoiti algul kokku. Ei tehtud ületunde ega töötatud nädalalõppudel, mis tähtaega arvestades oleks ilmselt vajalik olnud. Ja mõningaid töid tehti ju ka veel täiendavalt, üle esialgse kokkuleppe. Kogu töö kestis

neli kuud, sest osade ettevalmistamine algas varem allhankija juures.

"Georg Otsa" meeskond on aegade jooksul vähenenud, töörežiim muutunud ja tööintensiivsus kasvanud. Laevas on kaks meeskonda, täiteõiguslikud peremehed mõlemad. Kaks nädalat ollakse tööl, kaks puhatakse. Kaptenid on siinviibiv Ants Lohk ja Valdo Heinla. Suur osa personalist on endine, osa inimesi tuli "Tallinkilt", osa "Saint Patrickult". Peaesmärk on paremini teenindada ning kaubanduse ja toitlustamisega rohkem sisse tuua.

Tahame veel sisse seada, et laevast saaks taksot tellida; need autod sõidaksid ehk siis ka meie reklaamiga ringi.

Ajakirjanikud esitasid ka "teemast mööda" küsimusi, aga hr. Veegen vastas lahkelt neilegi.

Juttu tuli sellest, et "Tallink" on nüüd tervikuna "Eesti Merelaevandusele" kuuluv firma, mille reisilaevade käive on "suurusjärgus 350 miljonit krooni, aga see on ainult käive — kasum on tunduvalt väiksem, 40–50 miljonit". Endine Soomepoolne osanik on soliidne ja küllalt suure käibega perefirma, mille varandus ulatub 1,5 miljardi Soome margani. "Firma asutaja-ülesehitaja sai sügisel 75-aastaseks, ja oletan — ei väida —, et ta otsustas aktiivsest äritegevusest tagasi tõmbuda ning loobuda nendest ettevõtetest, mis sisaldasid mingit riski. Ehkki aeg väljaastumiseks pole valitud kõige mõistlikum. Oleks arusaadav, kui seda oleks tehtud kaks aastat tagasi, kui olid rasked ajad ja riskantsem osanik olla. Nüüd hakkas töö minema, soomlased läksid välja tõusulainel, mis on mõnevõrra arusaamatu."

"Meremees" küsis, mis on saanud "Saint Patricku" meeskonnast. Osa on puhkamas, osa töö teistes laevades, osa ootab septembrit, mil "Saint Patrick" tagasi tuleb. Kõigile meeskonna liikmetele suveks tööd kindlustada ei suudetud.

Kui kõik küsimused küsitud said ja üksjagu juba lauas istunud oli — jutuajamine käis laeva ümberehitatud restoranis ja sugugi mitte tühja suuga, — viis intendant Arvo Paoja kõik selle rahva laeva vaatama. Laev nägi välja kena, hele ja otsustav, ajakirjandusrahvas — rahulolev. Lehemehi ja -naisi oli kokku tulnud harvaesineval hulgal — ju on nii "Tallinki" kui "Georg Otsa" külalislahkus kõrgelt koteeritud. Teel mööda treppe ja tekke kohati mitut missi ja muidugi Valeri Kirssi, kes selleõhtuse reisi kaasa pidid tegema. Neidude tantsitajaks oli oodata ka pikki poisse — korvpallureid. Hiljem nii suurt hulka tasapisi laudade taha tagasi jalutanud ajakirjanikke nähes ei saanud hr. Kirss muidugi vastu panna ja hõivas lõplikult mikrofon, teadagi, et missiasjandust ajada.

Kui ajakirjanikud lahkusid, võttis laeva argipäev juba ilmet: restorani sissepääsu ees hakkas saba kujunema, lõputu sõitjatevool ummistas terminaali ja politseipoisid juhtisid leebelt paari väsinud hõimuvenda õigele teele, see tähendab "Georg Otsa" poole.

Mari Vamba  
Isi Trapido fotod



Isi Trapido foto

## Miks ringi minna, kui otse saab

Iga äriplane ettevõtte pürib äri laiendamisele, aga ka stabiilsusele. Laevafirmad tahavad küll rohkem kaupa vedada, aga kasulikud on neile ka kindlad liinid.

Seesuguse kalendrit ja kella järgiva kaubaliini Tallinn-Kiel on asutanud Eesti-Euroopa Liini AS. Mullu alustati Odessast renditud "Kompozitor Novikoviga". Esmaspäeviti Tallinnast ja reedeti Kielist lähtuv laev sundis paljusid küsima, kas ei võiks niisugust reisi liinigi olla. Ent kaubalaev võtab peale vaid tosinkond veoautojuhti, reisijad piinlevad oma bussidega endistviisi Leedu-Poola piiril.

Tänavu mais rentis Eesti-Euroopa Liini AS lisaks Prantsuse laeva "Cap Afrique". Nüüd saab nii Tallinnast kui Kielist kaks korda nädalas kindlal ajal välja sõita. Kuigi reisijatele see leevendust ei toonud, on Leedu piirivalvurid ja tollimehed teinud kõik selleks, et laevaliini kaubapudust karta ei tuleks. Nüüd jääbki kaubasaatjal rehkendada, kas odavam on maksta tollimeestele Leedu-Poola piirist ülepääsemise eest või laevafirmale kauba lubatud päevaks ja kellajaaks kohaletoomtamise eest.



Hetk liini avamiselt: kapten Jean-Pierre Biran saab Harri Enulalt firmalipu.

21. mail, enne "Cap Afrique" esimest väljasõitu Tallinnast, kogunesid laevalaele asjaosalised. Kohal olid Eesti-Euroopa Liini AS, Eesti Mereagentuuri, Tallinna Sadama ja suuremate kaubasaatjate esindajad. Ka Saksamaa suursaadik Eestis Henning von Wistinghausen. Prantsusmaa saatkonda esindas tollk. Eesti-Euroopa Liini AS direktor Harri Enula andis "Cap Afrique" kaptenile Jean-Pierre Biranile üle firmalipu, mis kohe masti hisis.

Harri Enula sõnul on üle poole veetavast kaubast Venemaalt. Laeval on oma kindel kaikoht: Kesklinna sadama 3. kai ("Kompozitor Novikovil" 2. kai), sinna juhatavad sadamavärvast teevidad. Hispaania-Maroko liinilt tulnud "Cap Afrique" renditi 6 kuuks. 1977. aastal ehitatud laeva tehnilised näidud on liini pidamiseks piisavad, kiirusevaru jätkub. 108 m pikkune laev võib peale võtta 51 40-jalast trailerit, alumine tekk on väikeste autode jaoks.

Sadamakapten Eduard Hunt nentis, et heas sadamas on kindlal laevaomanikul kindel kaikoht. Konteinerid eeldavad 40-tonnist kraanat, aga meie sadam on elanud tänasele päevale, mõtlemata perspektiivile. Tuntud ja head sadamad on pooles ulatuses koormatud, aga meie sadam on kogu aeg täis, nii et pole võimalust remontida ega rekonstrueerida. Kiiret maksimumkasu püüdes on unustatud vajadus orienteeruda pikaajalisele stabiilsusele tulule.

Väikesel ringkäigul "Cap Afrique" näidates võis Harri Enula kinnitada, et roolikambri on laeva vanusest hoolimata piisavalt moodne aparaat ning ka laadimiseks on see ro-ro-tüüpi laev mugav. Kajuteis pole küll rohkem mugavusi kui kaubalaevades tavaliselt, ent on ka üks VIP-ide kajut. Ning Kielist esimese reisi Tallinna sõitnud autojuhid olid kiitnud laeva prantsuse kööki.

Leedu-Poola piiri õudusi näinud laulukooridel ja tantsurühmadel jääb oodata, millal Saksamaale reisilaev sõitma hakkab. Igatahes kaubalaev väljub esmaspäeviti ja reedeti nii Kielist kui Tallinnast, hinnad on endised.

Madli Vitismann



Sisse on ehitatud suur autotekk, ümber on kujundatud ka söögisaalid ja poed.



# Tallinnas käis esimene USA rannakaitse laev

Üks 12st, mida USA Rannakaitse (U.S. Coast Guard) oma riigi mõlemal rannikul kasutab. New-Yorgist pärit 113 meetrit pikk "Gallatin" on ühtlasi esimene seda sorti USA laev, mis Balti merel peale Teist Maailmasõda sõitnud.

Reisi eesmärgiks ütles laeva pressiohvitser Alec Knight olevat eelkõige osalemise Liverpoolis korraldatud Teise Maailmasõja Atlandi lahingu 50. aastapäeva üritustel. Seal sõideti Peterburgi kaudu Tallinna. Edasi ootavad Liepaja, Klaipeda ja Gdansk. Ka olevat viimasel ajal USA rannakaitsevõimud väga huvitatud kõikvõimalikest rah-

vusvahelistest kontaktidest kolleegidega eri maadest.

"Gallatini" 180-liikmelisest meeskonnast on naised 18. Kolm neist kõrgemad ohvitserid, kellel ka laeva kaptenisillalt korralduste jagamise õigus. Kiirust on laeval 29 sõlme. Mitmekes otstarbeks varustatud laeval (keskkonnakaitse, kalapüügi seaduslikkuse jälgimine, salakaubavedajate püüdmine) on ka relvastus. Tõsi, 76-millimeetrisest kiirauto-maatkahurist pole pauku tehtud rohkem kui paar korda aastas. Sedagi selleks, et veenduda, kas kahur on ikka töökorras. Laskmiseks ei läinud isegi mullu detsembris,

kui püüti kinni Ameerika Idaranniku suurim narkootikumilast — 6 tonni marihuanaat.

Tegelikult on "Gallatiniga" seotud veel üks seik. Laeva pardal oli 50 000 dollari eest ravitehnikat kahele Eesti haiglale. Saatjaks Ameerika Eesti Fond. Tartu lastehaigla sai vastusündinule vajalikke toitmisseadmeid. Tallinna Kiirabihaiglale saadeti südameraviks vajalikku tehnikat.

"Gallatini" ei hoitud kiivalt peidus. Iga lihtsurelik võis minna ja kahel päeval oma silmaga laeva uudistada.

Ille Grün  
Isi Trapido foto



## Nukumäng koduõues

Mõnel üksikul Eesti laeval on seni õnnestunud välismaa merepäästeõppusel osaleda, Eesti oma süstemaatilistest päästeõppustest pole kuulda olnud. 22.—23. mail aga korraldati Eesti—Soome ühine päästeõppus Tallinna lahes. Laupäeval tegeldi teooriaga, pühapäeva hommikul avati ümbrik otsingupiirkonna koordinaatidega ja asuti "päästma". Soomest osalesid päästelaevad "Harmaja" ja "Ossi Barck", Eestist Vefelpäästeühingu "Britta" ja Veeteede Ameti "EVA-006".

Anti ülesanne leida kolm Soomest kummipaadiga teele asunud meest, kes olevat Aegna ja Naissaare vahel õõsel kadunuks jäänud. Piritalt teele asunud laevad jagasid otsinguala osadeks ja hakkasid seda läbi kammi. Esimesena leidis paadi ja kaks "body", nagu päästeühikonnas nukke nimetati, "Ossi Barck". Ligi pool tundi hiljem teatas "Britta" viimase

"body" leidmisest.

Seejärel kogunesid laevad ühtekokku. Õppuses osalejad koguti "Harmaja" ruumikasse salongi, kus Soome Merepäästeseltsi päästeõppuste juhid Paavo Wihuri ja Topi T. Järäinen lüümikkaardi abil iga laeva head ja vead põhjaliku analüüsi alla võtsid.

Nukud olid merre lastud nii, nagu inimene harilikult meres on, ka kaalu oli rauakolu abil "harilikumaks" muudetud. Ühe "inimese" leidis "Ossi Barck" Aegnast edelas, teise loodes, kolmanda "Britta" lõuna poolt oma otsingualalt. Arvustati otsingukaarte, millel näha, kuidas "paadi" leiupaiga ümber spiraali keriti või mis suunas üks või teine oma võrku kudunud oli. Kiita sai "EVA-006", kus küll kedagi veest välja ei tõstetud, aga otsingusuund oli päikesesuhtes õigesti valitud.

Oeldi, et selle tehnoloogiaga oleks inimeste leidmise

Rivis väiksemast suuremani: "Britta", "EVA-006", "Harmaja" ja "Ossi Barck".



tõenäosus 79%, aga kogu otsinguala jaoks oleks kulunud 5—6 tundi. Õppuse peapudus oli ilus ilm, sest õnnetused juhtuvad enamasti halva ilmaga. Aga küllap oleks siis õhtuni lainete vahelt peanuppe otsitud.

Õppuse algust häiris, et kokkulepitud 67. kanalil, rahvusvahelisel päästekanalil, teatas Muuga sadama dispetšer, et ärgu segatagu — see on Muuga sadama töökanal. Suure riigi ajast, kel polnud tarvidust teisi arvestada. Põhjanaanabrid, kes ise kuuluvad pidevalt 16. ja 73. kanalit, panid Eesti poolele südamele side korrastada.

Oli kiva harjutada, arvasid soomlased, pidanud suurrähuva hoolimatusega õppuse soome keeles. Lootsid vist, et Soome TV ka meremeestele soome keele selgeks on õpetanud.

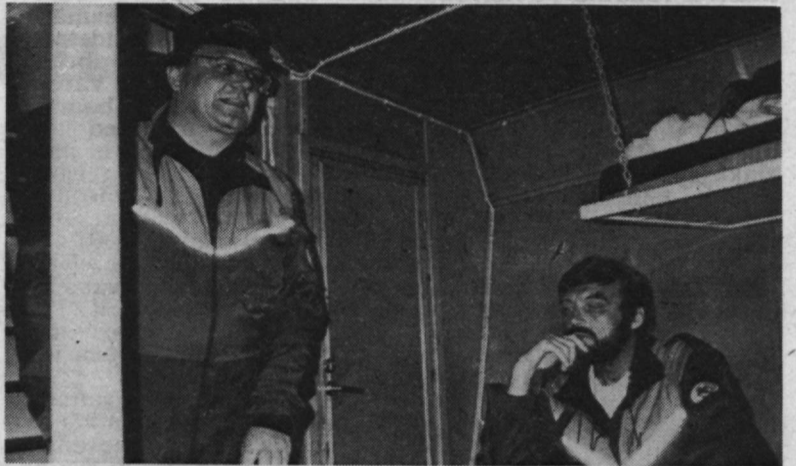
Mõlemad õppuses osalevad Eesti laevad, niihästi "Britta" (ex-"Darßer Ort") kui ka "EVA-006" (ex-"Poel"), on teiste vanad. Saadud sügisel Ida-Saksamaalt, kui seal moodsamad päästelaevad kasutusele võeti. Võis näha, et meremehed pole meil viletsamad kui teistel, aga paadid... "Britta" vedas järel mootorpaati "Amuur", "EVA-006-l" tuleb kummipaad kä-



"Hulda" sõidab ise laevale.

sitsi laevalaelt alla võtta ja üle parda tõsta. Seetõttu võidi kadedusega vaadata, kuidas "Harmaja" kiire kummipaad vettelaskmiseks valmis on. "Ossi Barckil" on aga tõeline tütarvene "Hulda", mis sõidu ajal maha ja tagasi laevale sõidab. See mootorpaat võivat vees 360° ümber telje pöörata, nii et ümberlõinud paat tõuseb jälle püsti. "Harmajal" näidati, kuidas ka "teadvuseta" päästeühikonnas meest vintsiga veest välja tõstetakse.

Laevu endid lähemalt vaadates võis aru saada, et esialgu tasub pigem soome keeles appi hõuda. Näiteks 1983. aastal ehitatud "Ossi Barckil" on laevalaelt dubleeritud kõik roolikambri sead-



Paavo Wihuri ja Topi T. Järäinen õpetavad, "EVA-006" kapten Aarne Niit, EVA asedirektor Kalle Pedak ja rannavalve juht Tiit Tuhkla õpivad.



med. Laevajuht on kõrgemal, vaateväli on laiem ja laeva saab sealt juhtida kummagi parda poolt. Kiirus on 18—19 sõlme.

Laevapere liikmed töötavad eri ametites "Nestes", vaid mehaanik on palgaline. Merepäästeseltsis tegutsetakse vabal ajal. Meremehediplom peab muidugi olema, ka esmaabikursus on läbi tehtud. Härest annab meestele teada piiksuaparaat taskus.

"EVA-006", kel ei õnnestunud hommikul oma otsingualalt ühtki "body" leida, asus õhtul tegelikule päästetööle. Piritale toodi tagasi mootorrikkega Soome jaht. Sedalaadi abi käepärast ootavad lähinaabrite huvisõitjad meie merepäästkeskusest täie endastmõistetavusega. Ja hooaeg on juba alanud.

Madli Vitismann

Iseseisvalt tehti Pirital õppust "Klooga" päästepaadiga.



## Ettevõtluse soodusalad tulekul

Meile seni tuttavam termin on küll vabamajanduspiirkond, ent sel teemal valminud eelnõu kannab nime "Ettevõtluse soodusalade seadus". RAS Logistika Maja korraldas mai teisel pooltel teabepäeva, kus eelnõu ette valmistanud spetsialistid rääkisid selle saamisloost ja tutvustasid mitmele kümnele huvilisele tulevase seaduse sisu. Kõnelejad vastava töögrupi liikmed Erik Terk ja Andres Tint ning nii-öelda tellija-poolse esindajana seaduseelnõu loomise kaasa teinud Veeteede Ameti peadirektori asetäitja Erik Laidvee.

Otsene vajadus nimetatud seaduse järele tekkis aasta tagasi, mil Muuga sadam esitas taotluse vabasadamaks saamiseks. Konkreetset probleematikat uuris siis siin üks Taani firma. Esimene ministertiumi juurde loodud töögrupp läks hr. Laidvee sõnul "hingusele, sest suvi tuli peale". Teine töögrupp tegi aga maailma kogemusi ja meie vajadusi arvestades oma eelnõu valmis ja andis selle 3. mail ministertiumile üle.

Hr. Tergi ütlust mõõda on ettevõtluse soodusalade analooge olnud keskajal ja varemgi. (Muide, Paldiski oleval juba 1924. aastast vabasadam, ainult et idast tuleva kaubaveo puudumisel polevat tegelikkuseks saanudki...) Eelnõu juurde käiv seletuskiri määratleb: Selliste piirkondade loomise mõte seisneb kapitali kontsentreerimises rahvusvahelises majanduses tugevat läbilöögi võimet omavatesse geograafilistesse piirkondadesse ning edu saavutamises suhteliselt kitsale territooriumile koondatud, hästi välja arendatud infrastruktuuri arvel. Eeldatakse, et sellise kontsentratsiooni teel saavutatud efekt levib suurema või väiksema kiirusega ka väljaspoole kõne all olevat piirkonda: sadama käibe suurendamisest suurenevad äri- ja töökohavõimalused maad lähivalatel transporditrassidel, esialgu sooduspiirkondadesse sisse tulnud so- lidsemad välisfirmad hakkavad usaldama maad kui tervikut ja laiendavad oma tegevust väljaspoole soodusala, varem ekspordile orienteeritud eripiirkondades töötanud inimestest tekib teatud hulk ko-

dumaiseid ettevõtjaid, kes loovad tulevikus tehnoloogiat, töökultuuri ja rahvusvahelise äri tundmise baasil omaenda firmasid jne., seda muudugi siis, kui ka väljaspool soodusala valitseb normaalne majanduskeskkond ja eksisteerib asja soodustav majanduspoliitika.

Meie seaduseelnõus on kolmene jaotus: vabakaubandusala (*free trade zones*), eksporttootmisala (*export processing zones*) ja soodusalaialad ehk ettevõtluse soodusarengu piirkonnad (maailmas praegu ühist nimetust ei olevat, vahel kasutatakse *free economic area* või defineeritakse kitsama tegevusvaldkonna terminite kaudu, näiteks finantstee- nuste puhul *off-shore area*).

Vabakaubandusala klassikaline näide on vabasadam. Seletuskiri ütleb: ... vabasadam termin ei tähenda, et ta peaks ilmtingimata haarama endasse kogu sadama. Tegemist on ikkagi eelkõige la- dustamiseks ja kaupade teisaldamiseks mõeldud territooriumiga ning mõnedel juhtudel asub ta isegi täiesti väljaspool sadamat (sadama kõrval või läheduses). See on n tollivaba ala.

Eksporttootmisala võib olla tollivaba. Maailmas hakati neid looma 60-ndatel aastatel. Nagu vabakaubandusala, vajab seegi eelnevalt spetsiaalselt väljaehitatud infrastruktuuri. Tähtis on nii tolle palga asukoht, tööjõu tase (inglise keeli) kui madalad riskifaktorid. "Päänikuks", nagu ütles E. Terk, võivad olla ka maksusoodustused, sihtots- tarbelised abirahad, odav rent ning tollivaba staa- tus. Hr. Tergi sõnul on see ala edukas vaid siis, kui sel maal on ka muidu edukas ekspordiks tootmi- ne; neid kohti oleval maailmas küll, kuhu vaid raha sisse pandud, asja aga teips mitte pole saa- nud.

Soodusalaialasse kuuluvad peale tootmise ka elurajoonid, kultuuriasutused, pargid, põlluma- janduslik maa jne. Soodusreezimi aga puudutab vaid selle terviku sees asuvaid ettevõtteid, mis vastavad teatud kriteeriumitele (mingi eksporditoo- dang, pangateenused välisklientidele jne.). Näiteid

on küllaga: USA-ga külgnev Mehhiko piirivööde, Mauritius, Mani saar, Hainani saar.

Andres Tint selgitas, et soodusalad on soodsad eelkõige investeerijale, mitte niivõrd tegutsejale. Välisinvesteering oleks nagu meie riigile antud krediit, mida see siis maksusoodustuste kaudu ju- piti kustutab. Leedus on juba mitu sooduspiirkon- da, Kaliningrad tervikuna, Lätis käib vabalaade loomise konkurss. Baltikumis ei jätku kõigile kau- bavoogusid. Kes hiljaks jääb, see ilma jääb. Muuga vabasadamaga (ka Paldiski kohta on ideed liikvel) on kiire, sest oluline on, et investeringud oleksid siin hõlmatud, mille tõttu Luuga sadamast lihtsalt ei tuleks midagi.

Seadus näeb ette Soodusalaade Nõukogu moo- dustamise — nende alade loomise ja haldamise riiklikuks suunamiseks. Nõukogul on 9 liiget: ma- jandus-, rahandus- ning teede- ja sideminister (või nende ministertiumide kantslerid), 3 Riigikogu juhatuse nimetatud Riigikogu liiget, 2 Tööstus- ja Kaubanduskoja nimetatud majandusringkondade esindajat ja 1 Teaduste Akadeemia nimetatud ma- jandusteadlane. Nõukogu tööd juhivad majandusmi- nister, tema äraolekul aga teede- ja sideminister. Nõukogu sõlmib soodusala haldajaga (riigiasutus, riigile kuuluv ettevõte või erakapitalile kuuluv ette- võte) lepingu, mille kehtivus ei tohi ületada 49 aast- tat. Haldaja omakorda sõlmib lepingud tema hal- dusalas tegutsema hakkavate ettevõtete (opera- tor). Vabakaubandusalasid on erandkorras siiski ka enne nõukogu tööle hakkamist luua lubatud; sellega tegeleks siis Teede- ja Sideministertium.

Tolliladude asutamist valminud seaduseelnõu ei reguleeri. Tolliametit esindanud hr. Velling üt- les, et tolli seisukohalt tähendab vabatoon väga lihtsustatud tollivormistust, lihtsalt üks eksemplar kaubadokumentidest esitatakse tollile.

Kõige lõpuks lühidalt teemal "Ettevõtluse soo- dusala projekti elluviimise käik Muuga sadamas" esinenud AS BI-INFO peadirektor pr. Konstanti- nova, küllap infost küllastunud kuulajate alatead- likul psühholoogilisel surveel, midagi uut ja huvita- vat ei lisanudki.

Mari Vamba

## Õppepurjekas "Gorch Fock"

"Gorch Fock" on Saksamaa Liitvabariigi laevasti- ku õppelaev, mis on oma nime saanud novellikirja- niku ja meremehe Johann Kinau (hukkus 1916. a. Skagerraki lahingus ristleja "Wiesbaden" pardal) hünüdnime järgi; sama nime on kandnud üks laev ka varem.

Mõned arvud: pikkus 89,4 m, laius 12 m, süvis 5,2 m, veeväljasurve 1879 t, grootmasti kõrgus 45,5 m, pikim raa 24 m, purjepinda 2037 m<sup>2</sup>. Meeskonda kuulub 12 ohvitseri, 65 allohvitseri ja madrust, ühele õppereisile saab kaasa võtta mak- simaalselt 160 kadetti. Mootori abil on suurim kiir- us 12, purjede all 16 sõlme.

Pressiseff kaptenleitnant Achim Winkleriga vaatasime laeva siis, kui seal oli lahtiste uste päev. Uudistajaid oli, kuigi hr. Winkleri hinnangul vähe- võitu. Laeval oli kõik täpselt ritta seatud ja klantsi- ma loodud.



"Gorch Focki" korvettenkapitan Lothar Hoppe (vasakul) koos kaaslastega "Lembitul".

Milleks on tänapäeva laevastikule purjelaeva vaja?

Achim Winkler: "Selleks, et kaadrit ette valmistada. Hoolimata sellest, et kaasaegsed laevad on varustatud moodsa tehnikaga, on neile sõitma tarvis tõelisi meremehi. Õige ettekujutuse sellest, mis on tegelikult meresõit, saab ainult purjelaevas. Siis, kui oled pikki päevi kitsas kajutis koos olnud, tormituule käes grootmasti raadel roninud, saad aru, kui sõltuvad me tegelikult ümbritsevast oleme. See kasvatab kollektiivsust ja vastutustunnet, kõiki neid omadusi, ilma milleta head meremeest ei tule."

Miks noored laevastikku tulevad?

Achim Winkler: "Natuke ootamatu küsimus. Võib-olla veidi seiklushimust. Paljud sellepärast, et koolidesse ei ole kerge sisse saada ja paljud ei tahagi õppida, aga laevastikus teenimine loob kindluse tulevikuks, siin saadakse tegelikult kin- del ja tasuta amet. Perekonnatraditsioonidest ei saa viimasel ajal enam rääkida, ei tea miks, aga pärast Teist maailmasõda sel enam tähtsust pole olnud."

Baltisakslastest meresõitjast rääkisime ka. Tuli välja, et aastatel 1972—1978 oli "Gorch Focki" komandant kapten Hans Freiherr von Stackelberg.

Kuna ta oli just nüüd Eestis kodupaiku külasta- mas, käis ta ka oma laeva vaatamas. Ilma igasugu- se reklaamita.

"Gorch Focki" kõige huvitavamast seilamisest ümber maailma aastail 1987—1988 on kõigile jää- nud parimad mälestused. Marsruudid Kiel—Ka- naari saared—Martinique—Panama kanal—Aca- pulco—San Diego—Havai—Samoa saared—Uus- Meremaa—Sydney (seal pühitseti 1988. aasta jaa- nuarist Austraalia 200. aastapäeva) — Melbour- ne—Sri-Lanka—Oman—Punane meri—Haifa— Mallorca—Portugal—Kiel vahetati neli korda ka- dette, põhimeeskond oli kogu aeg sama. See on seni pikim koostöökäik, lähemaid võetakse ette kogu aeg. Seekordki oldi ametlikult 96. välismaa- õppereisil, mis kestis 26. aprillist 11. juunini. Tal- linna-peatus oli vaid osa sellest. Kokku planeeriti läbida 47 päevaga 1583 meremiili, millest merel ol- lakse 32 ja sadamais 15 päeva. Peale Tallinna on seekord esmakordselt kavas sisse sõita ka Visbye- se, selgus, et sealgi pole varem oldud.

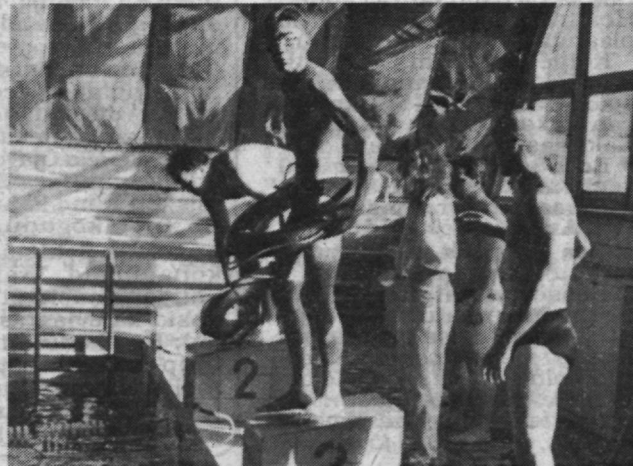
Kuna "Gorch Fock" on õppelaev, oli kadetteid aja sisustamine paljuski Merehariduskeskuse planeeri- da. Oli ametlikke ja mitteametlikke kohtumisi, spordivõistlusi ja muud. Sadama ujulas ujuti või- du küll jalad ees, küll päästevest seljas, kokku 5 vahetust. Meie poolt oli võistkonnas ka üks neiu, ja meie treeneril tuli omi väheke tagasi hoida, et vahe mitme ujulapikkuseni ei veniks. Lusti oli küll — ka kõieveos, korvpallis, sõudmises. Meie omad "panid pika puuga ära", külalised ei võtnud asja nii surmtõsiselt. Eesti Merehariduskeskuse tordi said mõlemad pooled.

Küsisin, mida Eestist arvatakse. Teati, et Tallinn oli hansalinn, et meie ajalugu on hüplik, et meil on üldiselt kehvasti läinud.

Achim Winkler oli rõõmus, et praegu näivad as- jad päris kenasti minevat. "Me oleme üllatunud, et olete nii hästi varustatud. Arvasime, et on palju hullum!"

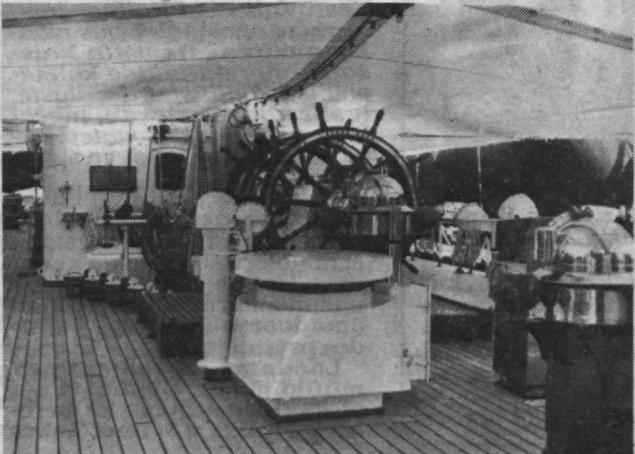
Niipalju veel, et reisiskeemil oli kolm peamist kü- lastussadamat ära märgitud: Tallinn, Visby, Gdin- gen...

Reet Naber



See laev oli saksa laevastiku visiidi ajal üheks pilgupüüdjaks. Eestikeelses laeva tutvustavas raa- matukeseski on öeldud, et "oma sagedaste välis- maareisidega toetavad laev ja ta meeskond Saksa- maa esindajate tööd väljaspool kodumaa piire, aidates kaasa positiivse pildi loomisele Saksamaa Liitvabariigist."

Laev on ehitatud Hamburgis Blohm & Voss'i lae- vatehases 804. numbrina (Neubau). Vette lasti park 23. augustil 1958. aastal, sõidukorda sead- mine võttis aega 17. detsembrini. Seepeale kuulu- tas Hamburgi ülelinnapea välja Hamburgi kui Hansalinna šefluse laeva üle, mis lähenes 1982. aastast Schleswig-Holsteinile. Kodusadamaks on Kiel, kauaaegne Tallinna sõpruslinn.

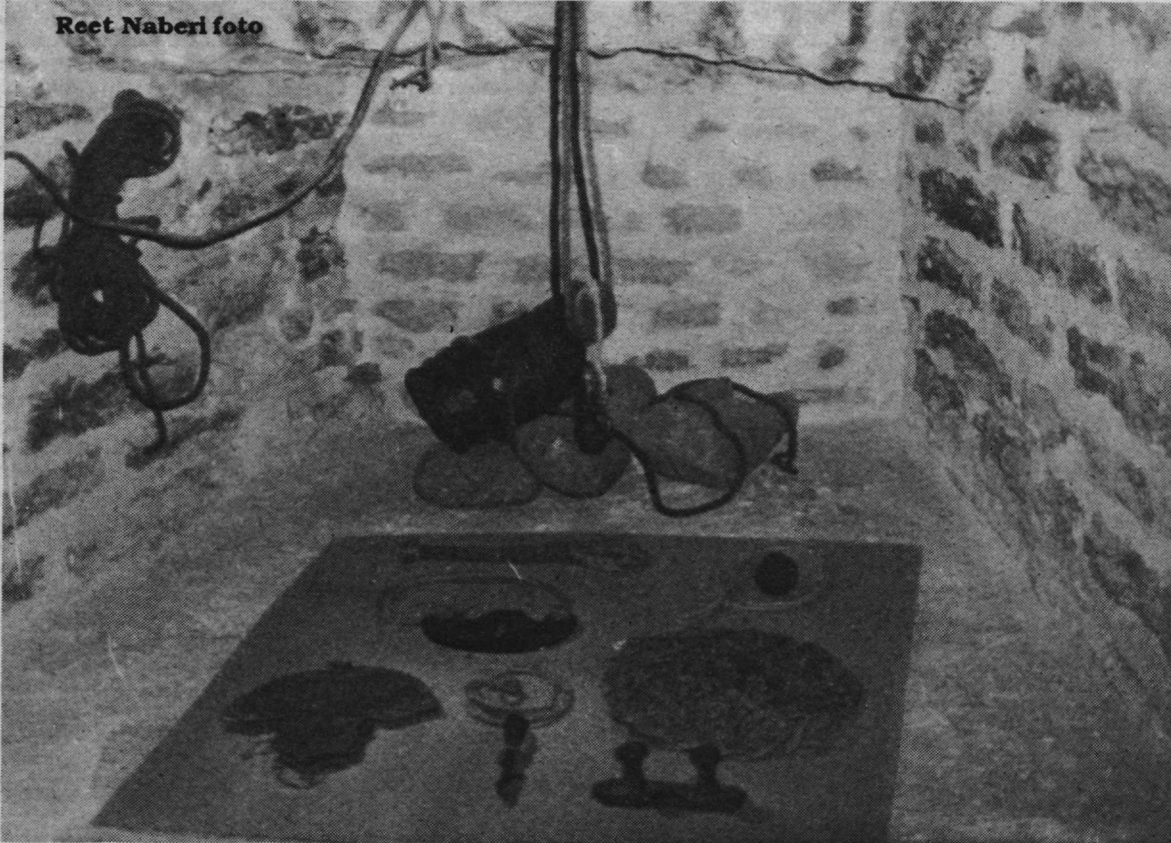


Kuigi ajaloomaastatud räägivad, et on sedagi tehtud, sõlmime me pigem kingapaelu. Või lipsu. Automaatselt, sõlme peale mõtlema.

Sõlm aga on sama vana kui inimkond. See on sündinud lihtsast funktsionaalsest vajadusest ühendada kahte taimkiudu, nööri või nahariba. Pole rahvast, kes ei tunneks sõlmimist ja punumist — need on vanimad käsitööalad. Loodusrahvaste silmuslõksud põhinevad jooksval sõlmel; sõlmiti ja punuti võid, juukse- ja kaelavõruid, majade ehitamisel seoti tugi postid taimkiududega kokku. Peruu indiaanlaste iidse kultuuris oli tuntud sõlmikiir — *kipu* ehk *kipu*. Põhimõtteliselt see muidugi kiir ei olnud. See oli nöör või nikerdatud kepp, mille küljes rippus terve rida väiksemaid eri värvi nööre. Sõlmed seoti neisse nöörikesse: sõlmede arv, kuju, nöörikesse värv olidki informatsiooni talletamise ja edastamise vahendiks. Peaasjalikult kasutati neid arvandmete puhul nagu daatumid, statistika, maksude suurus ja muud valuuta-tehnilised sissekanded. Mõned näited: punane värv tähendas sõdalasi, sõlmede kuju andis edasi nende arvu. Kulda tähistav nöör oli kollane; kolm sõlme mustal nööril märkisid mingist sündmusest mõeldunuid öid.

Saksa etnograaf Julius Ernst Lipsi andmetel on sõlmikiir ja tõepoolest säilitatud luuletusi ja teisi kirjanudusteoseid, kuid peamine mõte oli ikkagi meelepidamise kergendamine. Eks me seo vahetevahel tänapäevalgi sõlme taskurätikunurka. Seda sõlme seotud taskurätiti, aga ka mitmesuguseid teisi funktsionaalseid ja dekoratiivseid sõlmi ja sõlmede või punutistega kaunistatud

# Sõlmin sulle soneti



Reet Naberi foto

esemeid võib näha Meremuuseumi vastavastatud näitusel "Sõlmed". Siin on naharibadest kalavõrk Okeaanist, kiviling ning Euroopa väikekodanliku moraali seisukohalt hukkamõistu vääriv surmatud vaenlase juustest punutud õngenöör Sandwichi saartelt XIX sajandist. Juustest on punutud ka

uurikett, pross ja kaelaehe, valmistatud samuti XIX sajandil, aga meil, siin. Seega pigem naise või pruudi juustest ja vabatahtlikult.

Kuna igaüks meist on sõlminud paarätti, lipsu, patsi- ja kingapaelu, mis kõik ka eksponeeritud on, siis tundubki, et sõlmede tegemine ei ole mingi kunst. Meremehe

jaoks võib aga see, kas köis või nöör on tugevasti seotud, olla lausa eluliselt tähtis. Soti päritolu laevade taageldaja Leonard Poppel on kirjutanud hästisõlmitud köiest kui Jumala kõige kasulikumast kingitusest meremeestele. Näitusel on eksponeeritud tähtsamad meremeeste sõlmed ja nende variatsioonid.

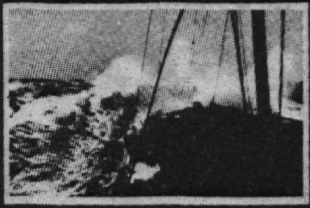
Joonised ja mitmed sõlmed on Edmund Russowi käetöö. Et näidata sõlmede geometriat, on sõlmed seotud lõdvalt ja joonistel on püütud näidata teostuse eri järke. Meremehe sõlmed on tõelist oskust nõudev käsitöö, amatöör sellega naljalt hakkama ei saa. Näituse ülespanemise ajal sai Edmund Russowi käe all harjutatud mitmel päeval, aga "turgi punt" oli ainuke, mis (peaaegu) selgeks sai. Oma oskusi võivad proovida ka kõik näitusekülalastajad: selleks on koht ja materjal olemas. Aga et meremeestele endale sõlmimine on meeldinud, näitab see, et peale igapäevatoos vajamineva leiiti aega ka mitmete tarbeesemete valmistamiseks. Näitusel on 9-haruline piits, mille nimetus "kass" toob kohe küüned meelde, on matte, *sant-sukasti* ja -*koti* käepidemid, kaunistusi — kõik punutud ja sõlmitud.

Funktsionaalsete sõlmede kõrval on arenenud ka dekoratiivne suund — sõlmpits e. makramee, mida tunti juba Vanas Hiinas, Jaapanis ja Egiptuses. Sõlmpitsi jõudmisel Euroopasse arvatakse olevat suuri teeneid just meremeestel. Olles küll Hispaanias tuntud juba XIII sajandil, muutus makramee Lääne-Euroopas erakordselt populaarseks XVIII sajandil. Tänapäevani kaunistatakse sõlmpitsiga rõivaid ja valmistatakse kõlkvõimalikke dekoratiiv- ja tarbeesemeid. Meil oli makramee viimati väga moes umbes kümme aastat tagasi. Selle aja toakaunistusi võib näitusel imetleda.

Sõlmenäitus jääb avatuks umbes kaheks kuuks. Esmaspäeval ja teisipäeval on puhkepäev, teistel päevadel olete oodatud külaline.

Vaike Raudsepp

ERIK SCHMIDT



## TORMISED TEEKONNAD

Erik Schmidti oleme teadnud kui kunstnikku ja suurt Naissaare patriooti. Mai lõpus oli ta jälle Eestis käimas, kohtusime temaga Tallinna Linnaarhiivis, kus säilitatakse ka tema kodusaare kohta käivaid dokumente. Oma koostatud Naissaare kroonikale oli Erik Schmidt lisa otsimas. Tore oli jälle näha enda Naissaare koolijuhatajaks määramise käskkirja 1942. aastast (hr. Schmidt oli siis vaid 17-aastane) või oma käelisel koostatud ringkirjade nimekirja, millest selgus, et 1942. — 43. aastani oli Harjumaa koolivalitsus saanud kirju küll kommunistliku kihutus kirjanduse kõrvaldamise, värvipliatsite ostuvõimaluse, tavapärase koolikorduse ja palju muugi kohta. Hea mäluvärskendus enne plaanitavat Naissaare-sõitu.

Kõige oodatum uudis oli ka: "Homme läheme Pärnusse, "Perona" on lõpuks mu raamatu valmis saanud! Kaks aastat olen oodanud..."

Erik Schmidt "Tormised teekonnad" on Naissaare ja naissaarlaste raamat, kapten August Schmidti abikaasa Johanna meenutuste kaudu vahendatud.

Eessõnas valgustab Erik Schmidt raamatu tekkelugu.

"...Mis minusse puutub, siis on siin tegemist peamiselt teatud võla tasumisega. Kõigepealt kodumaale, kust noorpõlves lahkusin vähese maise varaga, kuid süiski jõuka ini-

## Naissaare lugu

mesena, kui arvesse võtta rahvuslikku omapära, kultuuri ja päritud elutähtsust.

Teine võlg on kodusaarele, mille elanikud mu noorust rikkasid isikliku omapäraga ja suulise traditsiooni abil edasi antud juttudega kalapüükidest, lootsimistest ja laevahukkadest, siis kui veel ei olnud võimalik nupu peale vajutades täita elutuba teleserialide põnevuse ja õudus-tega. Sellepärast ei saanudki minu raamatust romaan, vaid lihtne kirjeldus kodusaarest ja selle inimestest, mu esivanematest, perekonnaliikmetest ja sugulastest, lähedastest ja kaugetest naabritest,

läbielatud ja kuulnud sündmustest. Püüan kirjeldada kõike nii, nagu seda mulle on jutustatud ja lasen inimesi esile kerkida, nagu nad tegelikult olid, heade ja vahel halbade omadustega, rõõmus ja kurvastuses, kuid alati nii, et ma võiksin neile häbi tundmata otsa vaadata, kui nad veel elus oleksid.

Kõige rohkem võlgnen ma oma vanematele, kes oma eeskujuga ja sirge olemisega püüdsid minust kasvata ristiusu- ülesanne, mis neile alati kerge ei olnud.

Üheks eesmärgiks on olnud ka onu Bernhard Schmidti saatuse jälgimine,

sest meil olemasolev ajalooline romaan loovat väärkujutluse sellest mehest.

Ka muudest konfliktsetest arusaamadest ei ole mööda mindud, näiteks a/l "Merisaare" hukutamisest 1940. aastal sakslaste poolt Bis-kalas. "Merisaare" kapteniks oli August Schmidt, Erik Schmidti isa.

Väga palju huvitavat lugemist on Naissaare kohta. Kuidas seal kunagi elati, mida tundsid ja kogesid saareelanikud — see kakskeelne ühiskond lausa Tallinna külje all, mis nüüdseks laia ilma laiali pillutatud. Siin on asjalikke etnograafilisi kirjeldusi, tagasivaateid kaugesse minevikku, külluses mõnusaad pajatust ja ka loriilugude moodi killukesi. Kõike, mis ühe normaalse elu juurde kuulub.

Küllalt unikaalsed on lood August Schmidti meresõit- tudest. Kõikvärvi mered olid tal läbi sõidetud, palju erinevaid sadamaid ja nende rahvaste kombeid nähtud. Kuidas see inimese mõtteviisi mõjutanud on, ka sellest tahakse raamatus juttu. Kasvõi see: "Olgu nende esisõnadega, kuidas oli, Arturi ja tema hobuse abil sai Johanna oma adrukoormad koju veetud, põõsad ja puud said istutatud ja kandisid, kui aeg selleks kätte tuli, kenasti vilja. Kui August järgmisel korral "Nauticuga" Tallinna tuli, meeldis talle see uus aed nii, et ta päris omal käel läks ja ostis ühe kirsipuu, sest see, kui lius oli Jaapanis kevadel, kui kirsipuid õitsesid, ei läinud tal kunagi meelet." "Noores Eesti Vabariigis paranes majandusolukord pidevalt ja ka Naissaarel oli elu viimase aastakümneni jooksul läinud edasi suurte sammudega. Need, kes seda soovisid, võisid tagasi osta oma endised maakohad, kui mitte — müüdi teistele. Augusti lapsepõlvkodu hinnaks oli määratud 50 krooni, mille tasumiseks 4% intressiga anti aega kuus aastat. Peale selle oli 1930. aastal ostetud maakoha sisseadmiseks antud riiklikku laenu 286 krooni ja 61 senti, mida ostja oli kohustatud tasuma kolmekümne viie aasta jooksul 2% intressiga. Nendele soodsatele ja headele tingimustele heitis varju ainult ostu-müügilepingu lõpus esinev paragrahv 18: Eesti Vabariigi Kaitseministeeriumi näol jääb õigus maakoha piires ette võtta Naissaare merekindluse kaitseehitust, nagu: suurtükkide, laskemoonakeldrite, meeskonna varjendite, vaatepunktide, kaabelkraavide jne. korraldamistööid."

Kiituseks peab veel lisama, et autori eesti keel on väga hea, eriti kui arvestada eemalolemist keelekeskkonnast. Hea on ka merekeel, vana mereterminid on leidnud oma loomuliku koha paljudes pajatustes.

Loodame, et raamat pea müüki jõuab. Üle hulga aja on siis raamatupoes ka merehõngu tunda. Reet Naber

## Ajaloolisel "Kalevil" uus lipp

24. mail 1901. aastal sündis Peterburis spordiselts "Kalevi". Täpselt 92 aastat hiljem pühitseti "Kalevi" Jahtklubi lipuväljakul suurte traditsioonidega "Kalevi" uus lipp. Tseremonial esinesid kõnedega president Lennart Meri, Riigikogu liikmed Sulev Alajõe ja Vello Saatpalu, kes on ise samuti purjetaja ja klubi liige. Kõneles ka jahtklubi esimene ülem Eli Kaldma. Kalevi üksiku jalaväepataljoni staabiülema abi, nooremleitnant Riho Terras kinnitas uuele lipule pataljoni teenetemärgi. Spordiseltsi ajaloost andis põgusa ülevaate seltsi esimees Reio Ojaver.

Lipu pühitses EELK peapiiskop Kuno Pajula. Tallinna Toomkoguduse pastor Ivar-Jaak Salumäe õnnistas kohalolijaid. "Kalevi" vana lipu langetasid ja uue heiskasid kalevlastest purjetajad: Eesti edukaim "Monotüüp-XV"-klassi jääpurjeka roolimees Ants Raud, 1980. ja 1984. aasta maailma-meistrid jääpurjetamises



DN-klassis Mati Kuulmann ja Tiit Haagma, klubi kommodoor Sulev Roosma, klubi direktor Mart Vilgats, klubi raudvara, navigatsioon- ja lootsinduse maestro Kalju Toomara ning klubi noorpurjetajad vennad Ulmanid.

Kuno Pajula pühitseb lipu, tseremoniat jälgib

Lennart Meri. Uus lipp on olümpiavõitja Ants Antsoni käes, teda assisteerivad omaaegsed kergejõustiku kuulsused Heino Lipp ja Rein Aun ning tuntud allveespordilane Oie Pollisinski.

Peeter Leola tekst ja foto



## Mattis Hohenseest ja temanimestisest fondist

Eesti tuntud laevahitusmeister **Mattis Hohensee** sündis 28. oktoobril 1859. aastal Lümanda vallas Saaremaal. Ta oli kaluriperest pärit rannapoiss, ja 1878. aastal hakkas rändtööliste kambas laevahituspuusepana tööle. Tuntud laevahitaja M. Mangiuse juhatusel omandas noormees kiiresti esimesed laevahituse oskused ja vilumuse. Hiljem täiendas ta end Riia ja Pärnu ellingutel töötades. Juba 1886. aastast peale juhatas ta iseseisvalt mitmel pool Läänemere ääres laevade ehitamist. 1891. aastal valmis tema mudeli järgi ja juhtimise all eesti talupoegade suuremaid purjelaevu "Andreas Weide". Kokku ehitati Mattis Hohensee juhtimisel üle 30 laeva, sealhulgas Pärnus luksusjahid "Iris" ja "Zeus". Alates 1904. aastast töötas temaga koos ta poeg Gustav, kellest hiljem sai samuti väljapaistev laevahitaja.

Laevameistrite Hohenseede töö sai tuntuks ka kodunt kaugel. 1914. aastal pani Mattis tuntud-teatud töömeestest kamba kokku, võttis tütrede kokkadeks kaasa ja läks Venemaale. Neli aastat ehitati Vologdas ja Arhangelskis jõelaevu.

Laevameistrid Hohenseed tegid puulaevade konstruktioonis hulga täiendusi ja arendasid sellega edasi kaugsõidupurjekate merekindlust, ilu ja häid sõiduomadusi. Ühtlasi rajasid nad laevade ehitamise voolumeetodid, millega käis kaasas vastav tööliste spetsialiseerumine.

Ajad muutusid, hakati raudseid laevu ehitama, ja selle perekonna laevahitustraditsioonid hääbusid. Ent näiteks Gustavi pojapojad tegelesid veel laevapuusepa tööga — ehitasid jahte ja väikelaevu. 1944. aastal sattusid paljud Mattis Hohensee järeltulijad välismaale, kus hakkasid tööle merekaugete erialadel. Rohkem on meri olnud leivaandjaks neile suvõsa liikmetele, kes jäid Saaremaale.

20. veebruaril 1993. aastal otsustasid Mattis Hohensee järeltulijad Saaremaal asutada temanimestise fondi, mille põhikiri näeb ette järgmisi eesmärke:

- Saare maakonna noorte merendusala hariduse omandamise ja meremeeste täiendõppe toetamist stipendiumide ja abirahadega;

- merendusala propagandatööstuste toetamist Saare maakonnas;

- Hohensee suguvõsa mälestuse jäädvustamist.

Kõik asutused, ettevõtted ja ka üksikisikud, kellel on meri ja kõik sellega seotu südamele lähedane, saavad merenduse arengut Saaremaal toetada Mattis Hohensee fondi kaudu. Fondi põhikirjas on täpselt määratletud ka kõik fondi liikme õigused. Fondi liikmeks saab aga igaüks, kes on fondi toetanud.

Kõik, kel asja vastu huvi, saavad fondi nõukoguga ühendust võtta Kuressaare telefonil 56 153 või kirja teel aadressil: **Kuressaare sidesõlm, postkast 142**. Fondil on **Kuressaare Maapangas** avatud arveldusarve nr. 1700540.

**Mattis Hohensee fondi nõukogu**

## Eesti Kalur 1993



EESTI KALURITE KOONDIS

"Eesti Kaluri" tänavune 3. number algab Elmar Pettai kirja pandud looga "Eesti sise-maa elaniku toidulaua puudub värske kala". Nagu pealkirigi ütleb, on juttu olulisest asjast. Göteborgi mehe Enno Nõmme kiri on teenekat kalandustegelast ajendanud tõsiselt arutama, milles siis põhjus mingi mida olukorra parandamiseks teha annaks. Eduard Kägi kirjutab pealkirja all "Tühjad rannad" sellest, mida nägi 1992. aasta augustis kodukanti külastades. Ta ütleb, et kolm kalapüügikohta — Männikküla, Neeme ja Lahe küla — on täiesti surnud. Esimeses näiteks on paremad majad müüdnud, viletsamad lagunenu ja laiali kantud, rahvas linnas kergema elu peal.

Harald Aksbergi pikk lugu "Salapiiritus Soome" kirjeldab põhjalikult, kuidas need asjad Soome keeluseaduse aegu 1920.—1932. aastani päriselt ikka käisid. Veel pikema kirjutisega astub seekord üles Eralt Art, kes jutustab oma isa, Ka-



14. aprillil tutvustas Soome-Eesti ühisaktsiaseltsi "Meriboats Oy" meelpoolne direktor Kalle Kuus Pirta sadamas kohaliku päritolu kaatrit. Vaatamas oli Eesti Piirivalveameti juhtkond eesotsas Andrus Oövliga. Muhu saarel ehitatud 5 meetri pikkune alumiiniumist kaater on hea manööverdamisvõimega ja ligi kolm korda odavam (maksab umbes 200 000 krooni) kui samast klassist Rootsi kaatrid. Pirtal asuv aktsiaselts "Jakari" varustab Muhu kaatreid "Mercury" püramootoriga ning tegeleb nende hooldusega. Esimene kaater läks veel n.-õ. soojalt meie piiriteenistusele, kuuldavasti Narva jõe. Kõva häälega räägiti ka lisatellimustest. Leedu ja Läti merepiirivalve tunneb meie kaatrite vastu samuti huvi.

**Peeter Leola tekst ja foto**  
10. juunil veeti üle Viru väljaku juba paat "08". **Toim.**

berneeme kaluri Ferdinand Arti loo.

Meie lehe aprillikuu numbrist trükitakse ajakirjas ära Harald Aksbergi meenutuslugu "Tormipaastus".

Pealkirja all "Kalur ikkab tagasi oma võrkude-vabede maailma" on lugeda artikkel 1946. aasta väljaandest "Stockholms Tidningen Eestlastele", milles räägitakse Eestist Rootsi põgenenud kalameeste probleemidest maapao kolmandal aastal.

Tagakaanel on ära trükitud andmed Viimsis asutatud Laidoneri Fondi kohta, tagakaane siseküljel aga Viimsi valla otus kalapüügi korraldamise kohta. **Mari Vamba**

Tallinna Reisisadama kollektiiv avaldab kaastunnet **Ann Kivikanguri** le

**ISA**  
surma puhul

Avaldame sügavat kaastunnet kapten **Rein Erlachile**

**EMA**  
surma puhul  
m/l "Estonia"  
meeskond



ESTLINE



**inreko**

KOMMERTSKESKUS



**ESTIMA**

Estonian Maritime Agency Ltd.

**EEL**  
Estonian Euro Lines Ltd



### Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 14 juunil:

"ELMAR KIVISTIK" — Brasiliias  
"ALEKSANDER ABERG" — Norras  
"PAUL KERES" — teel Madrasest Singapore'i  
"KRISTJAN PALUSALU" — teel Batumist Quebecisse  
"GUSTAV SULE" — Riias  
"ALEKSANDER KOLMPERE" — teel Riias Shanghai  
"EMHAVEN" — teel Larnacast Inglismaale  
"VILJANDI" — teel Milwaukeest Gdyniasse  
"TALLINNHAVEN" — teel Conakryst Malagasse  
"NARVAHAVEN" — teel New Yorkist Kaliningradi  
"WAALHAVEN" — Antwerpenis  
"ANTSLA" — Tallinnas  
"KEILA" — teel Aqabast Bombaysse  
"KUNDA" — Owendos  
"KADRINA" — Bordeaux's  
"PALDISKI" — teel Freetownist São Francisco do Suli  
"LOKSA" — Lagoses  
"MAHTRA" — Muugal  
"SOMPA" — Tallinnas  
"KEHRA" — teel Tallinnast Las Palmasesse  
"AEGVIIDU" — teel Tallinnast Roueni  
"KUIVASTU" — Freetownis  
"KUUSALU" — teel Tuticorinist Veneziaesse

"PARILA" — Tallinnas  
"RAKKE" — teel Doualast Takoradi  
"VALKLA" — Klaipedas  
"TAMSALU" — Tallinnas  
"PIHTLA" — Takoradis  
"ORJAKU" — teel Bandjulist Temasse  
"TOOTSI" — teel Hallstarvikist Felixstowe'sse  
"GRUMANT" — Brailas  
"GULBENE" — Kaliningradis  
"PAIDE" — teel Tallinnast Whampoasse  
"KÖPU" — teel Berdjanskist Haifasse  
"RISTNA" — teel Maltalt Famagustasse  
"HELTERMAA" — remondis Loksas  
"ORU" — Derince'is  
"NAISSAAR" — Izmitis  
"VAINDLO" — teel Casablancast Bilbaoesse  
"FRISOHAVEN" — Istanbulis  
"MUHU" — Peterburis  
"ABRUKA" — Novorossiiskis  
"VILSANDI" — teel Marina di Carrarast Peterburi  
"KAPTEN KONGA" — teel Antwerpenist Helsinki  
"KAPTEN VOOLENS" — Stockholmis  
"MEHAANIK KRULL" — teel Tallinnast Rotterdami  
"POOTSMAN KIBUS" — teel Peterburist Bremenisse  
"KESSULAI" — teel Københavnist Helsinki  
"VIIRELAI" — teel Stockholmist Rotterdami

"MANILAI" — teel Tallinnast Rotterdami  
"SUURLAI" — Helsinki  
"HEINLAI" — Københavnis  
"VIINISTU" — Tallinnas  
"KOLGA" — Tallinnas  
"PURTSE" — teel Ostendest Tallinna  
"VOOSI" — teel Tallinnast Rotterdami  
"PAKRI" — Peterburis  
"AMBLA" — Tallinnas  
"ANGYALFJÖLD" — Inglismaal  
"AEGNA" — Antwerpenis  
"KABALA" — Moerdijkis  
"MOHNI" — Moerdijkis  
"RAPLA" — teel Bewervijkist Peterburi  
"RAUGI" — teel Kaliningradist Pasajesi  
"TORMA" — teel Bewervijkist Peterburi  
"VIRTUSU" — Ventspilsis  
"SUURUPI" — teel Bewervijkist Peterburi  
"OSMUSSAAR" — teel Ventspilsist Rotterdami  
"OTEPAA" — teel Dordrechtist Tallinna  
"TAHKUNA" — Tallinnas  
"SOODLA" — teel Koplist Izmiti  
"KLOOGA" — Alborgis  
"GEORG OTS" — Tallinnas  
"LIVONIA" — Tallinnas  
"TRANSESTONIA" — Arhusis

### Väljaandja

**Eesti Meremeeste Liit MEREMEES**

Arvutiküljendus: Märt Kullo ja Vello Lind, montaaž: Krista Sepper

Järgmine number ilmub juulis

Toimetuse aadress:  
EEO 105 Tallinn, Estonia pst. 10.  
Valvetoimetaja on kohal teisipäeviti kell 15—17, sel ajal telefon 44 48 39

"Printall"  
Tellimuse nr. 2585

Toimetaja  
**MADLI VITISMANN**

EESTI RAHVUS-RAAMATUKOGU