



Ilmub
(vaheaegadega)
alates 1950. aasta
21. juulist

M E R E M E E S

TÄNA KA
"KALAMEES"

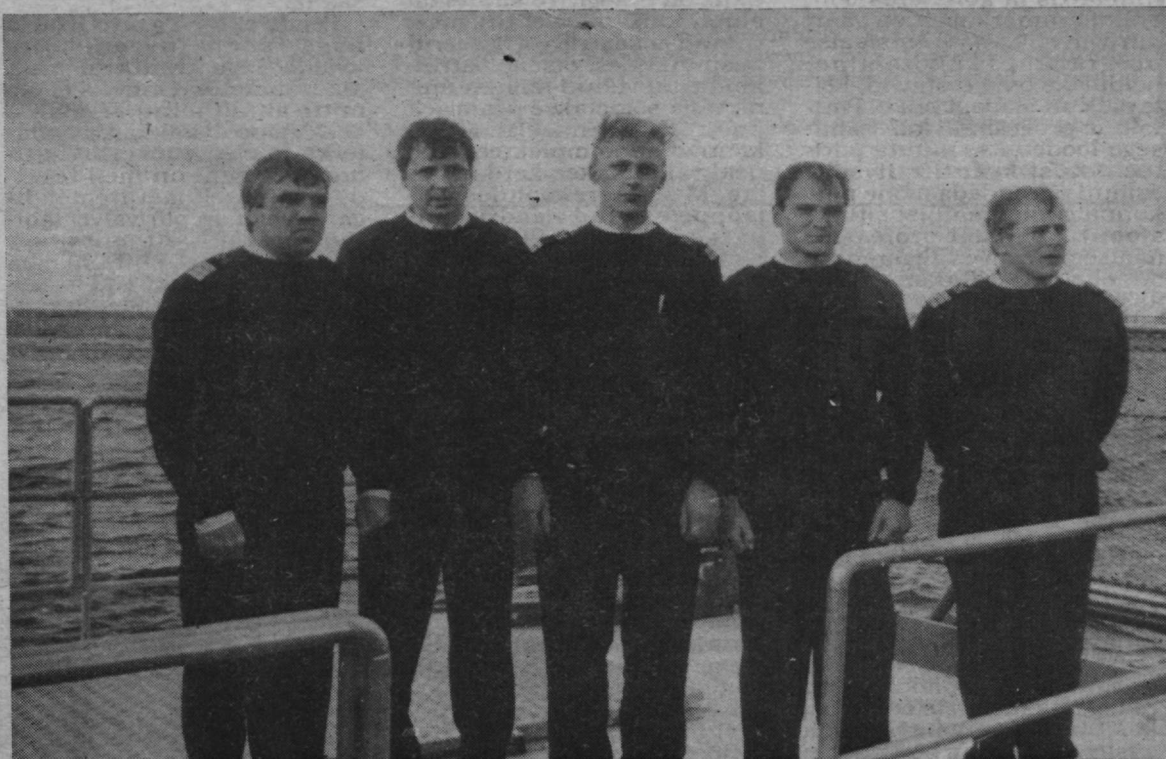
Nr. 19 (949)

Teisipäev, 16. november 1993

Hind 1,5 krooni

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ "Livonia" müümisest lk. 3
- ☛ Turumajandus vee peal lk. 4
- ☛ KALAMEES lk. 5-7
- ☛ Kaptenite Klubi ball lk. 8
- ☛ Allveearheoloogiast IV lk. 9
- ☛ Riikliku mereasjanduse algus IV lk. 10
- ☛ Joh. Pitka mälestusi XI lk. 11
- ☛ MerLe XLVI lk. 11



Eesti Veeteede Amet — 75

Mitme teise asutuse ja organisatsiooni seas tähistab tänava novembris oma 75. aastapäeva ka Eesti Veeteede Amet. Välisministeerium ja kaitseliit reklaamisid end ja oma juubelitevõtmisi kõvasti ette; merenduse riikliku juhtimise juubelist kuulis üldsus alles Veeteede Ameti korraldatava pressikonverentsi päeva, 10. novembri hommikul. Ajakirjandus küllap muidugi kutsed sai, aga kohale tuli vaevalt: kaks tele- ja üks raadiojaam ning kaks ajalehte.

Peadirektor **Tarmo Ojamets** rääkis väga lühidalt merenduse keskasutuse ajaloost: on olnud nii Mereasjanduse Peavalitsus, Veeteede Valitsus kui Veeteede Talitus, aga enne oli veel muidki eelkäijaid. Neist viimati nimetatult on Peedu Sammasoo sulest meie lehes juba lugeda olnud ja tuleb veel.

Siis järgnesid küsimused. Nii läks jutt hüdrograafiaalasele tööle, mille eest meie riik nüüd alates 19. oktoobrist

lõpuks ometi ise vastutab. Rfגיעלרves ette nähtud rahaga tullakse toime vaid seetõttu, et selle süsteemi lubatust märksa hiljem kätte saime. Vaja läheb tegelikult kümneid miljoneid. 1940. aastal N. Liidu kätte läinud hüdrograafiateenistus oli kaasaegne, mida 1993. aastal tagasisaada kohta öelda ei saa. Rannasõiduohutus on tagatud, aga probleeme jätkub. Ükskeelsed tuletornivahid tulid meie vene hüdrograafiast üle. See on eluviis, mitte lihtsalt amet, ja eestlasi, kes selleks valmis, leida ei ole. Tähendab ju nimetatud eluviis tavaliselt pisikese saare kõiki füüsilisi ja psühholoogilisi ebamugavusi. Eesmärk oleks tuletornide automatiseeritud teenindamine. Kuid selleni jõudmist takistab muidugi rahapuudus, aga eriti veel Eesti riigi kriminogeenne olukord. Läänemaal viidi kaks kuud tagasi traktoriga tulepaak ära; juurdlus on lõpetatud; paaki ei ole.

1. novembri seisuga on Eesti laevaregistris 554 (üle 12 meetri pikkust) laeva. Rahvusvahelises Mereorganisatsioonis (IMO) oleme laevade kogumahutavuse järgi võttes 54. kohal — liikmeid on 147. Aga Eesti ajal olime ses mõttes ometi suurem mereriik.

Hiljuti toimus Londonis IMO peassamblee 18. kongress, millest Tarmo Ojamets osa võttis. Peale oluliste organisatsiooniliste küsimuste arutamise võeti vastu mitu dokumenti, sealhulgas viigastamata laevade püstivuse ja laevade ohutu kasutamise kohta. Otsus inimeste ebaseadusliku mereveo asjus jäi vaid soovituslikuks — Brasiilia ja Kuuba olid lõpuni vastu. Dokument oli ka juriidiliselt mitmeti tõlgendatav. Niisiis on see probleem püsti paljudes muudetsi kohtades, mitte vaid meie kandis. Ebaseaduslikult inimesi vedajat saab süüdistada vaid siis, kui ta eirab inimeste veo puhul ette nähtud reegleid; muid seadusi ei ole.

Veeteede Ameti peadirektor avaldas headmeelt meie esimese sõjajärgse merekaardi ilmumise üle. See on tehtud koordinaatsüsteemis, millele maailmas praegu just üle minnakse. Kohe varsti tullakse Soomest **meie õppima**, kuidas seda teha! Kaarditootmine on meil muidugi nii raha kui tööruumide poolest ebainimlikes tingimustes, aga algus on tehtud. N. Liit trükkis kaheksa erineva salastusast-

mega kaarte ja ainult kõige salastatum oli täpne. Ülejäänutel olid teatud asjad meelegraafidega nihutatud. Me ei kopeerinud neid kaarte, ja nüüd on ometi kord Ruhnu saar

ning tuletornid jälle tõesti õige koha peal.

Veeteede Ameti teistest juubelitevõtmistest saab lugeda järgmises lehes.

* * *

Originaalmaterjale Veeteede Ameti minevikust saab näha Meremuuseumis. Pildustuste alguspäeval avati vaikselt ja tagasihoidlikult allkorrusel näitus, mille koostamise juures oli peale muuseumi töötajate ka seda teemat uuriv Peedu Sammasoo. Viiel meetril stendidel ja kolmemeetrises klaasialuses vitriinis on väljas originaalfotosid ja -dokumente, ka pitsateid ja üks lipp riiklikku mereasjandust korraldanud organisatsiooni eri aegadest. Muuseumi direktor **Ants Pärna** juhtis tähelepanu mitmekilosele vägevale venekeelsele kõitele, kus kirjas Nõukogude Vene väliskaubanduslikku transporti puutuvad saavutused 1922. aastal

ta I poolel. Et seesinane käis eelkõige mereteed pidi läbi Tallinna, siis üks eksemplar raamatut kingiti Eesti merendust juhtivale asutusele, teine aga — Leninile!

Näituse avamist austas oma kohalolekuga Veeteede Valitsuse/Talituse/Ameti veteran **Leonid Paršin**, tuntud kui kauaaegne purjetaja ja mereterminoloogia komisjoni liige. Ka hulk hallides kampsuneis tulevasi passi-kontrolöre piirivalvekoolist juhtus sel ajal muuseumis olema. Eesti Veeteede Ameti peadirektor **Tarmo Ojamets** kinkis muuseumile oma asutuse praeguse sümbolika vimppli.

Mari Vamba
Dmitri Prantsu fotod



Pressikonverentsil.
Näituse avamisel.



Piirivalveameti pressikonverents

EV Piirivalveamet korraldas 28. oktoobril infotunni seoses 1. novembril tähistatava Eesti piirivalve sünnipäevaga. Vastavalt olid tutvumiseks välja jagatud ka ajalugu käsitlevad fotod ja dokumendid.

Sissejuhatuses rääkis peadirektor Tarmo Kõuts ameti muundest ja röömudest, kolleegid sekundeerisid. Aastaga on saavutatud teatav edu organisatsioonilise töö tugevdamisel ning on parandatud tehnilist varustatust. Välja on tootatud põhimäärus ja kontseptsioon, eraldi äramärkimist on väärt piirivalvetöötajate sotsiaalse programmi käivitamine, hoidmaks oma töötajaid, kelle palk on teadagi väike. Piirivalve programmi käivitamisega loodetakse muuta piiriteenistust kvantitatiivselt, samuti parandada mõne piirkonna demograafilist situatsiooni. Tõeliselt professionaalse piirivalve väljaarendamiseks koolitatakse Tallinnas, Narva-Jõesuus, Remnikul/Pärilsool kaadrit; materiaalselt abi on andnud Soome, Rootsi, Saksamaa; väljaõpet aidanud korraldada Soome ja Rootsi. Lõppfaasi on jõudmas piiri tehnilise valvamisega kontseptsioon, pakumisi on saadud mitmelt firmalt.

Röömustav on ka see, et on tihenunud ja efektiivsemaks muutunud ametkondlik koostöö, eriti Sise-, Kaitse-, Keskkonna- ning Teede- ja Sideministeeriumiga.

Senini on õnnestunud vältida piirkonflikte. Mereosakonna ülem Ants Toomepuu teatas, et laevastikus on praegu 10 suuremat alust, kaks on veel tulemas. Laevad ja kaadrit on baseerumispunktides, osene patrullimine on viidud miinimumini, välja sõidetakse peamiselt info realiseerimiseks. Meeskonnad on komplekteeritud, neid vahetatakse kord nädalas. Meie merekoolides väljaõppe saanud kaadrit hinnatakse heaks. Piirivalve merelestele esitatavad nõuded on väga kõrged, mehed peavad olema eriti tublid, sest neil tuleb oma ülesandeid täita iga ilmaga, sageli

on tegemist inimeste päästmisega.

Tänavuse sügise-talve põhiline raskuspunkt on Peipsil, sinna on planeeritud lisa tehnika ja inimeste osas. Aga kaks alust, üks kümnemeetrine klaasplastikust kerega Soomest ostetud kiirkaater ja teine, sealt sama st kingiks saadud natuke suurem jääklassiga teraskaater, mis järvele peaksid minema, on ikka veel Tallinnas: laevatatavat vetteed Peipsile enam ei ole, raudteel transportimisel on omad raskused. Talvele vastu vaadates tõdes hr. Toomepuu, et on olemas kolm tublit väikest jäälõhkuja-tüüpi kaadrit, ja ka kolm Soomest saadud laeva peaksid kergemas jääs kenasti hakkama saama.

Peadirektor Tarmo Kõuts lisas, et ei ujuvahendite kvaliteet ega kvantiteet vasta aja nõuetele. "Õnneks ei ole mitte ainult minu arvamus, et Eesti peab hakkama endale ka laevu ehitama. Ja ta hakkab. Seni on meil tegeldud põhiliselt laevaremondiga. Praegu on piirivalvel läbitöö tamisel kontseptsioon patrullkaatrite ehitamiseks siin. Need oleksid 100-150-tonnised või alla selle. Tahaksime teha nagu normaalses ilmas tehakse - kuulutada

välja konkurss, sest ehitamisvõimelisi ettevõtteid meil on."

Tallinna piirkonna ülem Raivo Terve kinnitas, et kohalike rannaelanike saadakse üha enam väärtuslikku infot, mis näitab, et piirivalve autoriteet on tõusnud. Teatakse ka sellistest juhtumitest, mis otseselt piirivalve töövaldkonda ei kuulu. Näiteks Keila-Joa lõhepüüdjatest ja Kurkse kandis luiki laskmas käinud Rummu vangla ülemast tuli teave just piirivalvesse.

Muidugi räägiti paljust muustki, näiteks mustadest nimekirjadest, tulevastest väljaõppeplaaniidest, radarijaamadest jne.

Minervikust niipalju, et esimese 15 aastaga tabas piirivalve salakaupa 4513 korral, mis on ligi 300 juhtumit aastas. 1993. a. viie kuuga oli salakaupa tabatud peaaegu sama palju - 242 korral.

Salapiirituse veol tabati esimese 15 aasta jooksul 244 064 liitri vedajad, keskmiselt 16 270 l aastas. Selle aasta viie kuuga oli piirivalve pidanud kinni ca 10 000 liitrit alkoholi. 1993. a. kolme kvartali jooksul on piirivalve kinni pidanud kaupu kokku 3 136 601 krooni väärtuses.

(Erikonfiskeerimise õigust ei ole neile siiani antud ja materiaalselt kasu nad sellest ei saa.)

Meresõidueeskirjade rikkujate hulgas on sel aastal olnud kalalaeve "Tausi", mis peeti kinni Osmussaare piirkonnas 9. juulil 2 meeskonnaliikme ja 151 reisijaga pardal. Dirhami sadamavõimud olid andnud loa väljuda Osmussaarele. 18. septembril pidas "PVL-101" Abrukast 10 miili kaugusel kinni Läti lipu all sõitva AS-ile Zvejnieks kuuluva kalalaeve loa kala-püügil EV vetes.

Kui olud rahulikumaks muutusid, s.t. külalised läinud olid, oli mereosakonnalt veel kena uudis: AS Imprekt on valmis laevameestele tööriided õmblema, näidis sobis kenasti selga ja hind tundus ka mõistlik olevat.

Peadirektor keerutas näpude vahel Soomest tulnud kirja, kus muu hulgas seis küsimus: "Kas Teil Eestis ei ole mehi või mehelikkust, et idapiiri korralikult kinni saaksite ja et hakkaksite Tallinnast ja mujalt mererõõvleid välja saatma üle idapiiri ja Soomegi, kui vaja on."

Õn ikka.

Reet Naber

Merehariduskeskuse pressikonverents

4. novembril olid Merehariduskeskuse esteetikakabinetti kutsutud ajakirjanduse esindajad, et valgustada merehariduse päevaprobleeme. Paistab, et tänapäeva Eesti Vabariigis on koolidest kõige hüllemate raskuste ees need, kes üle minemas kõrgkooli süsteemi ning kus õpetus on spetsiifiline ja kallid. Peale Merehariduskeskuse on samas situatsioonis Riigikaitse Akadeemia.

Seda oma sissejuhatavas sõnavõtus professor Valdur Aret toonitaski, lisades, et RAS Eesti Merelaevandus teeb Merehariduskeskusele kuningliku kingituse Lasnamäe õppekorpusse näol, kus lisaks on ka spordikompleks. 1993. a. on sinna ehitusse kulutatud 19,6 miljonit krooni.

Õppelaeva "Linda" ülalpidamine läheks maksma 1,3 miljonit krooni aastas. Seda raha on raske leida, kuigi laev on praktikabaasina hädavajalik: kunagised praktika baasid Peterburis ja Riias läheksid praegu maksma kadeti pealt 18-20 \$ päevas.

Kuna kohal oli ka Kotka Merekooli rektor Jorma Laakso, arvestati välja, et kui

neil läheb üks kadett aastas maksma 60 000 FIM-i, siis meie merekool oma 6,5-miljonilise aastaeelarvega peaks sama head või paremadki meremehed mitu korda odavamalt välja koolitama.

Kokkusaamise põhiprobleem oli aga hoopis Piritas. Seal ehitas Merekooll koos Merelaevandusega 60.-tel välja korraliku keskuse. Olümpiaettevalmistuste käigus riik tegelikult võõrandas rajatised, Merekoollil olid kasutada kai ja ellingud, kuid tuleb välja, et kokkulepped olid ENSV-aegsed ja praegu ähvardab santi ta enda saunast väljatõstmise, nagu dekaan Helgi Pärn värvikalt väljendus. Probleem on selles, et RAS TOP on rentinud oma valdused Jahtklubi Liidule, kes omakorda suuremat renti nõuab, ja need, kes maksta ei suuda, välja kihutada ähvardab.

Kõige kummalisesem on see, et nii Merehariduskeskuse kui ka RAS-il TOP on üks ja sama kõrgemalooluorganisatsioon: Haridus- ja Kultuuriministerium, kes oma asutuses sees ei saa asju paika pandud ja laseb sisemise logisemise väljaspoole ära paista. Nii



Kesklinnas kõneleb Piritast Sulev Roosmaa.

just iseloomustas Piritas-faanatik Sulev Roosmaa praegust seisust. Tal oli kaasas kilode kaupa dokumente, plaane, projekte, mis andsid pildi kunagistest Merekooll poolt tehtud töödest, mis kujundasid Piritat välja just noorsoo kasvatamisega tegeleva piirkonna. Ka Haridusministeriumi esindajana kohal olnud Voldemar Promet leidis, et sellele kompleksile ei saa vaadata vaid kommertslikult vaatevinklist, kasvatuslik osa peab jääma.

Sulev Roosmaa avaldas arvamust, et merehariduse väl-

jasuretamine tähendab tegelikult suurt lööki eestlusele: me peame oskama ka merd sõita, mis mererahvas me muidu oleme. 1958. a. pani Merelaevandus Piritas arendamisele öla alla, sealne elu hakkas arenema pedagoogiliselt baasil. Neist, kes kunagi seal merele käima on hakanud, on paljudest tänaseks tublid mehed saanud. Arvestades seda, et sõjamerejõud on kogu aeg olnud sees ilma midagi maksmata, on täiesti ebaeetiline lasta Piritat merekoolitus välja surra. See tähendab, et mingil määral ala-

hinnatakse ka purjetamist kui ressursi, mis toob turismi näol küllaltki palju sisse. Ainult viinaladudega seda tagasi ei teeni, soojad ellingud aga oleksid võinud meie purjetamishooaega tunduvalt pikendada.

Piritas küsimuse lahendamiseks on kooli poolt välja pakutud oma variante, hr. Prometi sõnul olevat läbivaatamist lootka ka kõrgemal tasemel.

Teine väga valus küsimus kooli jaoks on nn. Karu-kooli olukord. Kapten Allik pani südamele, et ei saa jätta välja koolitamata meremehi ametikooli tasemel, sest ka neid mehi on meresõidul vaja. Suure mõllu tagajärjel on aga Karu tänavas merelestele jäänud kasutada vaid 1968. aastal töökojast kohandatud ruumid. Ranna ääres kõik küll kinnitavad, et seal antavat haridust on Eestile väga vaja, mõnel pool mujal (ju siis rannast kaugemal ja kõrgemal) leitakse, et sellist kooli pole üldse tarvis.

Peamine vastuolo on endise omanikuga. Ka see ootab lahendamist.

Valgustati ka palkade küsimust, kooli lõpetajate töösamamise võimalusi, selgitati, mis on simulaator jne. Paar tundi tublit tööd.

Kuulas Reet Naber

Raadiomees lehe toimetuses

Hubert Veldermann on mees, kes Eesti Raadios läbi aegade kindlasti kõige rohkem meremeestega juttu ajanud. Viimase aastal on tal laupäeviti kell 21.30 etris olnud saade "Ahoi!", kus juba paljud mere- ja merendusmehed on sõna saanud. Oktoobrikuu viimase saate tarvis tuli hr. Veldermann aga "Meremehe"-lehe toimetusesse. "Daamid teevad huvipakuvat merelehte, see on intrigeeriv," arvas ta põhjenduseks.

Kui raadio tarvis jutud räägitud said, palusime hr. Veldermannil omakorda, nüüd juba lehe jaoks, sõnajärg üle võtta.

Meremeestega tehti raadiosaateid juba Eesti ajal. Olid niisugused "Lõbusad laupäevad", kus peamiselt kõnelejad olid meremehed. Uuem meremehesaade traditsioon pärineb "Rameto" algusaegadest, 60. aastate keskelt. Siis hakati tegema ametiõhtuid erinevate elukutsete

esindajatega. Need olid avalikud lindistused.

"Tol ajal ei saanud ju võtta väga intellektuaalsete alade inimesi. Tegime siis kingseppade ja kõigi muude tööliselukutsete inimestega. Kõige põnevamad olid meremeeste õhtud. Nii tekkiski püsiv huvi meremeeste ja mereasjanduse vastu. Ning ka meremuuseumi vastu - see on ju hoopis midagi muud kui teised muuseumid.

See saade kaotati vahepeal ära - olevat ratsionalistlik olnud. Ja ega üksvahe laevandusest saanudki kõnelda, see oli nii suur saladus... Rääkida võisid ehk vaid need mehed, kes veel purjelaevad olid sõitnud, tegevmeremeestega ei tohtinud proovida.

"Rameto" avalikud lindistused olid alati paksult rahvast täis. Ja kontrollijate huvi muidugi suur. Kontrollijate jaoks said intiimselt spetsiaalset vaheliste monteeritud justkui-vastalisi lõike, et nende kogu tähelepanu just neile



Hubert Veldermann intervjuueerib Reet Naberit.

kohtadele läheks. Kui need lõigud siis kästi välja lõigata, oligi kõik korras: kui nüüd otsad kokku pandi, siis alles õige alltekst välja tuli."

Hiljaaegu, kui kogu ringhäälingu saatekava ümber tehti, kadusid paljud saated ära. Nii mõnestki on hr. Veldermannil kahju. "Kellavite tee "Estonia" talveaias" oli näiteks saade, kus ka meremehed rääkisid. Et midagi asemele pakkuda,

tuligi "Ahoi!"-saate mõte.

"Eesti on mereriik, piirid avanesid; meil on pikad rannad, sadamad, laudid, merekoolid, laevatehased. Eesti elu peaks olema merega kümme korda rohkem seotud. Meid on 50 aastat merest eemal hoitud. Kui läksidki kuhugi randa, siis kartsid kogu aja piirivalvet. Traataed oli ilusate määndide külge kinni taotud... Inimesi on eemal hoitud, ja nüüd nad nagu

kardavad merd, ei ole sellega harjunud. Aga kui palju meremehi on meil endistel aegadele isegi Võru- või Haanja maalt tulnud.

See kõik sundis niisugust saadet tegema hakkama. Samuti ka see, et meremeeste seltskond on eriline, nende jutte kuulab ka iga maarott hea meelega. Neil on afati mingi kogemus kaasa anda. Ka on neil väga hea huumorimeel, nad vaatavad elu hoopis teisiti - neile on elujaatav oled ka kõige lollimas seisus otsekui sisse kodeeritud. Neile meeldib kõige tõsisemadki asju vallatult esitada, sest niisugune on elu.

Naiste kahjuks peab ütleva, et vanemad mehed räägivad neist põnevamalt. Katsu sa niisugust mõnusat eite leida - ikka on nad kuidagi kibestunud. Aga meremehed on veel hoopis eriklass.

Meie merenduses tuleb ju pea kõik uuesti teha ja uuesti õppida. Oieti tuleb merd uuesti mõistma õppida, praegu ei osata sellega ju suurt midagi peale hakata. Sinakanti mu saade püüabki minna.

(Järg lk. 12)

«Arnold Veimer» ➡ «Livonia» ➡ «?»



Dmitri Prantsu foto

"Livonia" müüakse, sest oli liiga kallis ja võis olla seotud KGB-ga

2. novembril arutas Vabariigi Valitsus Mereinstituudi uurimislaeva "Livonia" müümist. Valitsuse istungil esinesid sel teemal ettekandega keskkonnaminister **Andres Tarand** ja Eesti Teaduste Akadeemia president **Arno Kõörna**. Valitsus leidis, et otstarbekas on anda luba Eesti suurima uurimislaeva "Livonia" mahamüümiseks.

Pärast valitsuse istungit toimunud pressikonverentsil andis keskkonnaminister **Andres Tarand** lühiselgituse "Livonia" suhtes otsustatu kohta. **Andres Tarand** selgitas, et uurimislaev "Livonia" (endise nimega "Arnold Veimer") saadi paranduseks Nõukogude Liidult. Seega polnud selle muretsemiseks kulutatud Eesti raha.

Keskkonnaminister **Andres Tarand** nimetas Eesti suurima uurimislaeva müümise peamiseks põhjuseks, et laeva eksploatatsioon oli liiga kulukas. **Andres Tarand** lisas: "Loodetavasti õnnestub selle asemele osta odavam ja ökonoomsem uurimislaev." Teaduste Akadeemia pressisekretäri **Villi Ehatamme** sõnul kulub "Livonia" ülalpidamiseks aastas kuni 10 miljonit krooni.

Andres Tarand selgitas lisaks, et Nõukogude Liit rajas igale merele oma uurimislaevastiku. Tarandi sõnul kuulus sellisesse laevastikku ka kaks-kolm laeva, mis tegelesid luuretegevusega. Samas märkis keskkonnaminister, et tal pole konkreetseid tõendeid eelnenud väite kohta.

Kellele "Livonia" kavatakse maha müüa ja kellelt ostetakse uus uurimislaev, polnud müügiloa andmise ajal veel selge.

Rein Kuusik

Kaptenikommentaar

Endine kapten **Artur Kivistik**:

Teaduste Akadeemias ja valitsuses oli arutusel, kuidas seda laeva Eestis kasutada. Seda arutati juba mullu, ka uue laeva ostmise juht on ammune.

Laev on ehitatud Moskva rahaga, seni pole Eesti riigieelarvest veel "Livonia" jaoks raha antud. Edaspidi oleks ta muldugi pidanud Eesti riigi ülalpidamiseks olema.

Kui see laev millekski muuks ei kõlba, siis hüdrograafiatallituse peaks ta küll sobima. Ühe masina võiks tagavaraosadeks jätta, kütust kuluks siis vähem. Kiirus langeks sel juhul 10 sõlmeni. Navigatsiooniseadmed on seal olemas, aga kompuutrid on instituudile üle antud. Praegu läheme õhtuti "Georg Otsaga" Tallinna sadamast välja — ühel pool on pol, teisel pool pole. Seda tööd on ju vaja pidevalt teha.

Eestile on üht teaduslaeva vaja, aga nende hind on praegu 5–6 miljonit dollarit. Võib karta, et "Livoniat" nii suure summa eest müüa ei õnnestu.

Kaks aastat on "Livonia" seisnud, hoolega on talle tööd otsitud ja pole leitud. Aga nüüd, kui otsus on tehtud, ei oida sellega rahul. Pärast kaklust rusikatega ei vehita.

Kaptenikommentaar

Praegune kapten **Enn Sõer**:

Mina ei ole küll teadlane, aga see on niivõrd spetsiifiline laev, et midagi muud temaga teha ei saa. Kulgi laev on justkui kingiks saadud, tuleb teda ülal pidada.

Ebaökonoomsed on Vene diisliid. "Livonia"-suurune laev peaks kulutama 3–3,5 t kütust ööpäevas, aga kulutab 10 t. Oleme oma jõududega püüdnud vee peal püsida, aga nii suure laeva ülalpidamine läheb liiga kulukaks. Hüdrograafialaevana kasutamist takistab see, et ahtrikraana võimsus on ainult 5 t.

On öeldud, et laeva müügist saadav raha on sihtotstarbeline — uue teaduslaeva ehitamiseks. Uus laev peab olema ökonoomne ja võimaldamata kõike vajalikku teha, näiteks ka kalauringuid.

Arvan, et seda laeva kiiresti müüa on väga raske. Tuleks üht-aegu otsida ostjat, ja otsida samal ajal laevale tööd. Aga kui me läheme näiteks pooleks aastaks lepingutööle Aafrikasse, siis mis kasu on sellest Eesti Vabariigile?

Mis on uudist?

Meremeeste Haigekassa direktor Vello Lugna:

"Meie viimane hea uudis on see, et Haigekassa juhatus otsusega on Eesti Meremeeste Haigla ruumides loodud kuuldekabinet. See peaks olema vajalik paljudele, eriti näiteks mehaanikutele, kel on tulnud pidevalt müras töötada ja kelle kuulmine võib olla kahjustatud."

Mida see kabinet võimaldab?

"Kabinetis on võimalik lasta kuulmist diagnoosida ning pärast seda vajaduse korral tellida kuuldeaparaat. Meie kabinetis töötab dr. Kai Uus, kes on saanud väljaõppe Taanis. Kabinetis töötab Taani aparatuur. Praeguse

sisseseade abil on võimalik vastavalt vaegkuulmise ulatusele tellida patsiendile individuaalne kuulmisaparaat. Ka lapsi on võimalik alates kolme kuu vanusest diagnoosida. Nende jaoks on spetsiaalsed aparaadid, mis arvestavad laste psüühikat — vastava aluse peal võivad nad vaadata liikuvaid märguasju, arst saab samal ajal märkamatu oma töö ära teha.

Sisseseade on Taani firmadelt "Oticon" ja "Interacustic". Taani firma esindaja oli ka siin ja aitas aparatuuri paigaldada. Praegu on võimalik tellida nii kõrvasiseid kui ka kõrvataguseid aparate. Kõrvatagused kuuldeaparaadid ei häiri ka-

Direktorikommentaar

Eesti Veeleede Ameti Tuletomi-hüdrograafiatallituse juhataja Vaido Kraav:

Selle laeva kaks häda oled suur kütusekulu ja vibratsioon. Kui seadistada ümber nii, nagu on ühe sama seeria laevaga varem tehtud — panna teadustrümmi diisilgeneraator —, saaks mitu probleemi lahendada. Kiirus küll väheneks, aga ka kütusekulu ja vibratsioon väheneks. Ning enam poleks vaja nii suurt meeskonda.

Kohamääramiseadmed tuleks küll välja vahetada, aga manööverdamisvõime on sel laeval väga hea, eriti tänu külgaajamelle.

Meil teda endale osta pole otstarbekas, sest vajaksime nii suurt laeva 2 kuud aastas, aga koostöös Teaduste Akadeemia ja veel teiste ametkondadega oleks ehk saanud laeva Eestisse jätta. Arvan, et seda küsimust peaks veel kaaluma. Me tuleme sel sügisel poide väljavõtmisega veel toime, aga kevadel on meil poide merrelaskmiseks sobivat laeva vaja. Pöördusime IALA — *International Association of Lighthouse Authorities* (Rahvusvahelise Tuletomide Assotsiatsiooni) poole, et nad soovitsid melle rentimiseks sobiva laeva. Meie oma "EVA-307" (ex "Zenit") on ajutise registreerimistunnistusega ning vajaks registrinõuetega vastavusse viimiseks paari miljonit krooni.

Seetõttu arvan, et oleks olnud soliidne pöörduda enne laeva müügiks pakkumist kõigi murega seotud ametkondade poole — võib-olla oleks ühiselt leitud lahendus, kuidas "Livoniat" Eestis kasutada.

PÄRAST KAKLUST RUSIKATEGA EI VEHITA

Ega olegi tarvis, kui leppimine uue kakluse idu ei kasvata. Ent praegusel juhtumil pole see päris kindel.

Veebruaris 1991 ilmus meie ajalehes artikkel "Pardakõnelusi "Arnold Veimeril"". Tookord ütles kapten **Artur Kivistik** oma laeva kohta: "Meie laev on ehitatud Turkus. 15. juulil 1984 heitsati lipp. Sel ajal oli see kõigi Läänemereade parim teaduslaev." "On võõri- ja ahtrikruvi ning reguleeritava sammuga kruvi (thruster). Meil on võimalus pardakõikumist poole võrra vähendada." Meil on kõige paremad aparaadid, mis tol ajal oli võimalik saada. Välismaised, millel NSV Liidus analooge ei ole."

"Nüüd peaksid võib-olla *Baltimaad* üheskoos selle laeva eksploateerimist jätkama — see laev ei too ju otsest tulu."

Muidugi, praegu ei ole Eestil jõudu ega vist ka vajadust ookeanuuringuks osaleda, Väinamere-uringuiks on "Livonia" aga liiga suur. Osalt on ta ka legend neist, kes laeva ehitamise südame panid, et ta parem saaks — meenutatagu näiteks professor **Mihkel Aitsami** vangla-kuid. Kapten **Kivistik** hoiatas ligi kolm aastat tagasi ka seadmete moraalse vananemise eest, mis teaduslaevale on ülioluline.

Ent keskkonnaministri **Andres Tarandi** pressikonverentsil esitatud põhjendusi lugedes tundub, et süüdi on Moskva, kes andis kingituse,

sutajat, aga need on ka kallimad. Hind kujuneb vastavalt kuuldeaparaadi võimsusele, see on 400 kuni 3000 kroonini. Muidugi, kõige odavamad on meil Tondil tehtud aparaadid, kuid nende kvaliteet ei ole just kõige parem. Meie nendega ei tegele.

Meremeeste Haigla kuuldekabinet töötab igal teisipäeval ja neljapäeval kella 15–17. Paremad on enne registreerida. Seda saab teha telefonidel 447 050, 476 154 või 478 059, küsides kuuldekabinetit, sest neil endil veel telefoni ei ole. Meremeeste Haigekassa liikmeil on soovitatav eelnevalt käia poliikliniku kõrvaarsti juures läbi-vaatusel.

Millised soodustused on

Meremeeste Haigekassa liikmeile?

"Neile on võimaldatud tasuta protseduurid kuuldekabinetis ja kuuldeaparate müüakse neile 50% hinnalاندusega."

Millised probleemid on Haigekassal praegu?

"Üks küsimus on seotud maal olevate meremeeste haiguskindlustusega. On mehi, kes asutuse kaudu ei ole Haigekassa liikmed. Kui nendega maal olles midagi tõsisemat juhtub, näiteks on vaja minna operatsioonile — kes siis maksab? Võtaksime ka individuaallikmeid, kuid pole selge, millise summa pealt nad peaksid 13% liikmemaksu tasuma. Seni aga ei saa nad Haigekassa kaarte

millel polnud kaasas eluaegset ülalpidamisraha. Ökonoomsema uue laeva võib küll saada, aga kas ka odavam, ei ole sugugi kindel. Ent stüdistus laeva KGB-mineviku kohta meenutab "laev-vaenlast" "Suurt Tõlu". Ainult et sellise hooga platsi puhtaks pühkides ei jääks ümberringi midagi jälle peale luua.

OLEKS OLNUD SOLIIDNE PÖÖRDUDA...

Uue kakluse idu on siiski kasvama pandud, nimelt oskamatuses näha tervikut ja koostöösoovi puudumises. Kui "Livoniat" senisel moel enam teaduslaevana kasutada ei õnnestunud, kanti sellest ülemustele ette, nood omakorda veel kõrgemale. Piki vertikaali. Ent lahendus ei otsitud horisontaalsuunas, "pöördudes kõigi murega seotud ametkondade poole". Võib-olla oleks leitud lahendus ja Eesti jaoks ehitatud laev jäänuks Eestisse, võib-olla mitte. Ent proovima oleks pidanud. Kümme aastat vana laev on ikkagi odavam kui uus.

Pretsendid on tänava juba olnud, kui Eesti Merelaevandus pakkus oma vanu laevu kohe müügiks välismaale, pakkumata neid enne Eesti laevaomanikele. Võib-olla oleks keegi neist mõne ostnud, võib-olla mitte. Aga pakkuda oleks võinud.

Ent pealtnäha mugavama väljapääsu otsimine võib viia tulemuseni, mis on silme ees Harju tänaval, kus endisesse kohvikku "Tallinn" majja tallinlastel enam asja ei ole. Muide, Eesti vetesse tuleku luba nõutavad teaduslaevad üsna sageli, viimased olid Leedu ja Saksamaa omad. Ju neil on siin midagi teha.

Madli Vitismann

ja on raskustes.

Teine lahendamata küsimus on pensionärid, eriti üksiküksikud jäänud endised meremehed. Praeguses olukorras pole neil just kerge hakkama saada. Oleme mõelnud neile pensionaadi sisse seada, Loksal oleks selle tarvis ka hoone olemas. Siis saaksid seda kasutada kas ajutiselt või pidevalt need, kel vaja. Loodame sel alal midagi ära teha, ja oleks kena, kui näiteks Meremisjon ka oma öla alla paneks, see peaks nende tegevussuundadega hästi haakuma. Meremeeste Haigekassa kaudu on kindlustatud üle 30 000 inimese, ehk enamik merendusasutuse töötajaid."

Reet Naber

Kai otsas on putka

Stockholmis Djurgårdenis seisavad "Wasa"-muuseumi lähedal pensionil laevad. Tulelaev "Finngrundet" on ehitatud 1903. aastal Gävles ja muuseumilaevaks saanud 1970. aastal. Rootsi esimene jäämurdja "Sankt Erik" on valminud 1915. aastal Finnboda Verfis ja töötanud vahepeal moderniseerituna 1977. aastani.

Enne kui neid lähemalt vaatama pääseb, tuleb pileti-putkast välja konduktorikotiga tütarlaps. "15 krooni, palun," ja surub pihku laevapildiga kleebise, mille serval hind kirjas. Putkas on aga fotopostkaarte ning mitmes moodus, raskus- ja hinnaastmes kirjandust mõlema laeva kohta.

Tulelaeval "Finngrundet"

pääseb omapäi ainult tekil ringi käima. Kogunud kokku paraja rühma huvilisi, avab punases türbis tütarlaps ukseid ja näitab laeva siseruumi. Kajutid on sisustatud endisaegseina, sisenemist takistab pleksiklaas uksele. Et huviliste hulgas on perekondi üsna väikeste ja veidi suuremate lastega, õpetab neiu muuhulgas sedagi, kui

Turumajandus vee peal



ja ülalpidamiskulusid müüdi tasa ei teeni, raha saadakse "Wasa"-muuseumilt. Ka Meresõidumees lisas oma 300. aastapäeva puhul natuke. Vana masinist, kes oma töö kõrvalt masinaruumis küsijatele selgitusi andis, lisas, et kuigi laev on sõiduvõi-

boksi üürimine ja pakutava müügilauale laiali laotamine ei pruugi jalutajat peatuma sundida.

Seetõttu määris boksirea alguses Ahvenamaa mees enne turismibrosüüri kätteilatamist võid sealse musta leiva käärule. Ühtlasi äratas ta niiviisi huvi järgivategi lettide vastu, kus pakuti sealkandi keraamikat, kudemid, kala, leiba, puitmeeneid ning sinna kõrvale müüdi turismi- ja puhkevõimalusi.

Oma käsitööga olid väljas ka Rootsi saared, esmajoonel lähemad. Ning Nynäshamni maalija tegi kohapeal puust lindudele-loomadele silmi pähe. Sama aktiivselt pakuti paate ja paaditarbeid: bioloogilist tualetti, kütust, kütusepuhasteid, kileülkonki, purjetamiskingi. Vahetpidamata kiitis oma imelappi peeglit kiirete liigutustega seebist puhtaks nühkiv noormees. Veidi vaiksemalt rääkis keskealine mees, kes plüüdi headust pannil säriseva ometi abil demonstreeris. Öliplekkide puhastusvahendite müüjad tegid plekke ja

ne) ja seetõttu tema moodus nii ilusat kampsunit ei ole. Samas proovida kampsunit selga lapsevankrit lükkavale emale ja kiita, kui hea ta selles välja näeb. Kiita nii parasjagu moodukalt, et noor isa sealsamas rahakottraud lahti teeb, noor ema aga kampsuni selga jätab ja teksajaki kaenlasse haarab. Ning samas selgitada, kuidas nii ilusat eset kohelda, et see ka pärast pesu sama hea välja näeks.

Seda teevad meie eestlased, kes turumajanduses kauem elanud. Valgete ja Kihnu-mustriliste kampsunit juures Sirje ja Görani "Eesti Trade Co". Hoopis suuremas valikus Eesti käsitööd esitlevas messiboksis aga Ulvi Paff-Eriksson. Tema jagaski mõtteid nooremast ja vanemast turumajandusest, laskmata hetkekski silmist külastajaid, kes Helve ja Jüri Rimmelga tehtud imetlema tulnud. Vaadata oli kogu tavapärase käsitööspekter: pitskraed, kampsunid, puit-, metall- ja keraamilised ehted ning pisiesemed. Proua Paff-Eriksson tutvus proua Rem-

et müüja vaatab lakke ja ostja valib ise kauba.

Oskus müüa ja sidemed on just see, millega rootslastel saavad kodueestlastel aidata, sest kaupa ennast ei pea häbenema. Rootslane enam ise, eriti linnas, käsitööd ei tee, aga käsitööd hinnata oskab ta küll.

Ka turism on eksport

See on oma kodumaa looduse, linnade, vaatamisväärsuste ja meenete müük välismaale. Võib arvata, et Rootsis sobivad kauplemisreeglid eestlasest ostjale hoopiski ei sobi. Eestlane oma tavapärase tagasihoidlikkuses elistab ise vaadata ja valida ning võib pealetükkiva pakkuja eest hoopiski taanduda. Niisamuti on eestlasest müüjal tõenäoliselt kergem ja harjumuspärasem kohelda eestlasest ostjat kui mõnd teist.

Meile võib olla võõras see ülespuhutud stiil, millega



Handmade in Estonia, abiks Sirje ja Göran.

soomlased ja rootslased ülvõrretesse pakitud Eesti reklaamivad. Aga soomlasi ja rootslasi tuleb siia üha rohkem, järelkult osatakse Eestit kui turismobjekti müüa. Sest kaup on ilus, ka võõra silme läbi.

Oskus turiste mööda ette-tallatud ja teeviidastatud radu käima panna, oma kaupa reklaamida ja müüa kulaks ära nellegi, kes tahaksid meie vanu laevu turismobjektiks muuta. Kaupa ennast ei peaks ju enam häbenema, aga ehk on siis ka restaureerimisvajadusi kergem põhjendada.

Madli Vitismann



Ulvi Paff-Eriksson: Äri on üle ootuste hästi läinud."



Tulekaeval "Finngrundet" käiakse ekskursioonijuhil saatel.

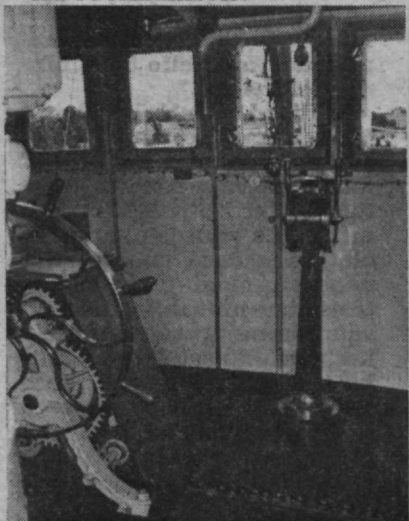
meline, ei luba näiteks Kotka merepäevadest osa võtta siiski rahapuudus.

Huvi äratamiseks tuleb end pakkuda

Mitmesuguseid võtteid, kuidas sundida pühapäeval jalutav rahvas peatuma, vaatama ja huvi tundma, võis näha suvealguse saarestikumessil ühel Stockholmi kaldapealsel ja vee kohale ehitatud paadisillal.

Juba viiendat aastat peetaval messil on paadihooaja hakul oma koht nii saartel, mis end peatuspaigana pakuvad, kui ka firmadel, mis mitmesuguseid paaditarbeid valmistavad. Ent lihtsalt

Jäämurdjal "Sankt Erik" võib omapäi ringivaadata. Ka roolikambris.



das kitsal ja järsul laevatreppil ohutult üles-alla ronida. Ning maalib silme ette pildi omaaegsest 8 mehe eluolust Botnia lahe lõunaosas ja juhib tähelepanu tahvile, millel laeva eri aegade seitsme kapteni-tuletornimeistri pildid.

Jäämurdjal "Sankt Erik"

on rohkem ruumi, seda võib iseseisvalt vaadata. Sametistmetega salongi üritakse välja esinduslokaalina. Osa ruume on avatud, sisenemist takistab pleksiklaas uksele. Teisel osal on uksele ristatud hõõveldamata laud ja silt: "Vabandage, renoveeritakse." Pühapäeva puhuks on laeva aurumasin tööle pandud ning selle tarvis piletihinna 5 krooni lisatud.

Ise laev oma renoveerimis-

puhastasid neid samas. Paadisoitja fotoaparaati reklaamiti aga lausa kraanist voolava vee all.

Ent oli ka vaiksemaid nurgakesi. Nostalgilisi mere-meestetarbeid Helsingist. Merepäästeseltsi sümbolika meeneid ja trükiseid seltsi türipides meeste ees. Purjelaevaraamatuid. Ning — oh mis tuttav tunne — Viru tänaval nähtud kampsunimustreid.

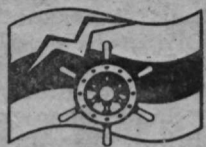
Mida me veel ei oska

Lohutada suurekasvulist paksu meest, et ta on ainult veidi *kraftig* (s.t. tugev, jõuli-

melgaga naistemessil "Kvinnor kan", nüüd aitab kaupa müüa ja sidemeid luua. Äri läinud üle ootuste hästi.

Kahjuks ei olnud saarlastel paadinäidis valmis, nemad messile ei tulnud. Ahvenamaalastel on augustis Stockholmis kesklinna oma nädal, neid tuntakse. Eestlased ei jää nende varju, kuid müümiseks vajalik agressiivsus puudub.

Kui rootsi ostja vaatab pool tundi üht linikut ega suuda otsustada, peab jätkuma oskust ja kannatust temaga kaubelda. Tuleb näiteks ostjale kraed kaela proovida ja muul moel kaup meelega seaks teha. Ei või loota sellele,



KALAMEES

"Meremehe" kalanduslisa

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ Kalurite Ühingu põhikiri lk. 5—6
- ☛ On lihtsalt hea sadamakoht lk. 6
- ☛ Oleks vaid niipalju kala anda, kui tahtjaid on lk. 7
- ☛ Maailma kalatoodang vähenemas lk. 7
- ☛ Kalaparadiis? lk. 12



Tallinna Kalasadamasse perenaistel niipea kala ostma asja ei ole. Isi Trapido foto praegusest vaikelust.

Kalurite Ühingu põhikiri (raamkava)

Kalurite tegevuses on alati olnud tähtis osa koostööl — mitmesugused seltsid-ühendused on kalapüügil lausa möödapääsmatud.

Peale kalurikolhooside lagunemist on vajadus koostöö järele endiselt olemas. **Toivo Orgussaar** Kalaametist ja kunagine Saaremaa kalanduskonsulent, hiljem Rootsis mitmetes kalandusametites olnud **Rudolf Schmuul** on korduvalt käinud randades ja kalanduskeskustes, et valmistada ette kaluriühistute taasloomist. Lääne-Virumaal ja Saaremaal on piirkondlikud ühendused juba tehtud, mujal veel mõeldakse. Põhikirja projekt on koostatud. (Avaldatud muutmata kirjaviisits. — Toim.)

§ 1. KALURITE ÜHING on poliitiliselt erapooletu kutseorganisatsioon, mille ülesandeks on kaitsta oma liikmete huviseid. Selle ülesande täitmiseks kohustub Kalurite Ühing (KÜ):

- 1) tagada kalurite hea koostöö maakonnas;
- 2) kaasa aidata rannakalurite organiseerimisele seltsideks ja nende tegevuse korraldamisele;
- 3) korraldada kalandusala-seid kursusi ja infokoosolekuid;
- 4) esindada kalureid ja kaitsta nende huve vastavates ametiasutustes ja organisatsioonides;
- 5) otsida võimalusi kalade turustamiseks ja ümbertöötlemiseks;
- 6) tegutseda ja esindada kalureid keskkonnakaitse küsimustes;
- 7) aktiivselt osaleda kalakaitse küsimustes;
- 8) esindada maakonna kalureid üleriigilises kalurite keskkorralisatsioonis, EESTI KALURITE LIIDUS;
- 9) kanda hoolt liikmete ni-

mektirja korrashoidmise eest;

10) igati toetada kalurite kultuurilist tegevust.

§ 2. KALURITE ÜHINGU TEGEVUSPIIRKOND

Kalurite Ühingu tegevuspiirkonnaks on maakonda kuuluvad alad ja saared.

§ 3. KALURITE SELTSID

Kohapealsed rannakalurite seltsid oma liikmete kaudu kuuluvad KALURITE ÜHINGUSSE. Kalurite seltside geograafilised piirkonnad kinnitab KALURITE ÜHINGU juhatus.

§ 4. LIIKMED

KALURITE ÜHINGU liikmeteks on kalandusega tegelevad ja sellega seotud isikud maakonna piires. Liikmeteks saavad olla kutselised kalurid ja kalandusega seotud isikud. KÜ liiget, kes kalanduse alal üles näidanud suurt aktiivsust, võib Ühingu juhatuse otsusega nimetada KALURITE ÜHINGU auliikmeks.

Kutselise kaluri peamiseks tuluallikaks on kalandus. Liikmel, kes lahkub KALURITE ÜHINGUST või loetakse juhatuse või korralise aasta-

koosoleku (§ 20) otsusega sealt lahkunuks, kaotab õiguse KÜ hoiustele ja varale.

§ 5. LIIKMEMAKS

1) Liimemaksu suuruse määrab korraline aastakoosolek;

2) Auliige on liikmemaksust vabastatud.

§ 6. KORRALINE AASTAKOOSOLEK

Korraline aastakoosolek on KALURITE ÜHINGU kõrgem organ.

§ 7. AASTAKOOSOLEKU LÄBIVIIMINE

Korraline aastakoosolek peetakse üks kord aastas enne 1. aprilli. Juhatus on kohustatud kaks nädalat enne aastakoosolekut teatama kohapealsetele rannakalurite seltsidele ja üksikliikmetele aastakoosoleku aja ja koha ning päevakorra.

§ 8. ERAKORRALINE KOOSOLEK

Erakorraline koosolek võib toimuda juhatuse otsusega, revisjoni komisjoni nõudel või kui 1/3 Ühingu liikmeist seda juhatusele nõuab.

Erakorralisel koosolekul arutatakse ja otsustatakse ainult neid küsimusi, mille tõttu erakorraline koosolek on kokku kutsutud. Sõnavõtu- ja hääleõigus vaata § 11.

§ 9. KORRALISE AASTAKOOSOLEKU PÄEVAKORD

- 1) Koosoleku avamine;
- 2) Registreerimine ja hääletuskvoorumi kinnitamine;
- 3) Presiidiumi valimine (koosoleku rakendamine);
- 4) Presiidiumi pädevuse kinnitamine;

5) Juhatus aruanne;

6) Revisjonikomisjoni aruanne;

7) Majandusaruande kinnitamine;

8) Juhatus vastutusest vabastamine;

9) Eelarve ja tegevuskava järgmiseks tegevusaastaks kinnitamine;

10) Juhatus ja juhatuse esimehe valimine;

11) Revisjonikomisjoni liikmete ja nende asemike valimine;

12) Valimiskomisjoni valimine;

13) Juhatus ettepanekute arutamine;

14) Liikmemaksu määramine;

15) Liikmeskonna ettepanekud ja koosolekul algatatud küsimused;

16) Koosoleku lõpetamine.

§ 10. AASTAKOOSOLEKU SAADIKUD-VOLINIKUD

Kohalikud rannakalurite seltsid määravad saadikud-volinikud korraliseks aastakoosolekust osavõtuks.

Saadikute-volinike arvu määrab aastakoosolek järgmiseks aastaks, arvesse võttes kohalike ühingu liikmeskonna suurust. Üksikliikmete osavõtt § 11 alusel.

§ 11. SÕNAVÖTU- JA HÄALEÕIGUS

Korralisel aastakoosolekul ning erakorralisel koosolekul on hääleõigus rannakalurite seltside poolt volitatud saadikut-volinikel, juhatuse liikmetel ja üksikliikmeil aastakoosoleku poolt vastu võetud

korra kohaselt. Sõnavõtu õigus on kõigil koosolekust osavõtjail. Juhatus eelnõu osavõtuks kutsuda ametiasutuste ja organisatsioonide esindajaid.

§ 12. ETTEPANEKUD

Korralisele aastakoosolekule lähetatud ettepanekud esitatakse juhatusele läbi vaatamiseks ja seisukoha võtmiseks üks kuu enne väljakuulutatud koosolekut.

Juhatus informeerib kalurite seltsi ja üksikliikmeid ettepanekute sisust ja juhatuse seisukohast kaks nädalat enne koosolekut.

§ 13. KUTSE KORRALISELE KOOSOLEKULE

Juhatus on kohustatud vähemalt kaks nädalat enne korralist aastakoosolekut rannakalurite seltsidele ja üksikliikmeile välja saatma ja teatama koosoleku koha ja aja, juhatuse- ja majandusaruande möödunud aasta tegevusest ning tegevuskava järgmiseks aastaks.

§ 14. KUTSE ERAKORRALISELE KOOSOLEKULE

Kutse erakorralisele koosolekule toimub vähemalt üks nädal enne koosolekuks välja kuulutatud päeva.

Kutsel tuleb teatada erakorralise koosoleku kokku kutsumise põhjus.

§ 15. JUHATUS

Juhatus asukohaks on ... linn. Juhatus koosneb 5—7 korralisel aastakoosolekul valitud liikmest ja sama paljudest juhatuse liikmete asemikest.

Mandaatperiood on 1–2 aastat. Juhatuses esimees valitakse eraldi korralisel aastakoosolekul.

Juhatus jaotab ametid omavahel, kusjuures aseesimees, sekretär ja laekur valitakse. Juhatusel on lubatud endi hulgast valida tööjuhatust.

§ 16. JUHATUSE KOOSOLEKUD

Juhatuses koosolek kutsutakse kokku esimehe algatusel või vähemalt poolte juhatusel liikmete nõudel. Juhatuses koosolekud peavad toimuma vähemalt kaks korda aastas.

Juhatus on otsustusvõimeline, kui vähemalt pool juhatusel liikmeid on kohal. Otsused võetakse vastu liht- hääletamusega, kusjuures juhatuses esimehe või tema asetäitja hääle on otsustav hääle pooleks jagunemise korral.

§ 17. JUHATUSE ÜLESANDED

- Juhatuses ülesandeks on:
- 1) teha teatavaks korralise aastakoosoleku või erakorralise koosoleku otsused ja tagada nende täitmist;
 - 2) Teha ja läbi viia otsused, mis ei kuulu korralise aastakoosoleku pädevusse;
 - 3) Koostööstada kalurite tegevust ja huvet majandusorganisatsioonide, aktsiaseltside jt. tegevuspiirkonnas;
 - 4) Esindada ja abistada liikmeskonda vastavalt nende poolt esitatud taotlustele;
 - 5) Valmistada ette ülesanded korralise aastakoosoleku või erakorralise koosoleku läbiviimiseks;
 - 6) Kursuste ja infokoosolekute korraldamine ja läbiviimine;
 - 7) Esindada KALURITE ÜHINGUT kohalikes ameti-

asutustes ja vastavates organisatsioonides;

8) Valitseda ühingu vara ja houseid;

9) Protokollide, ettepanekute, aruannete kirjutamine, vajaliku kirj vahetuse pidamine ja kantselei ülalpidamine;

10) Olla liikmeskonna huvide kaitsjaks nii valla kui maakondlikul tasemel ja osa võtta ning esindada kalureid üleriigilises kalurite organisatsioonis.

§ 18. TÖÖJÕU PALKAMINE, TÖÖRUUMIDE ÜÜRIMINE

Juhatuses pädevusse kuulub, kui selleks soovi ja põhjust, ametiruumide üürimine ja palgalise tööjõu ametisse võtmine korralisel aastakoosolekul kinnitatud eelarve raamides.

§ 19. REVISJONIKOMISJON

Kalendriaasta on arvepida-

mise aastaks. KALURITE ÜHINGU arvepidamist ja üldist juhatuses tegevust kontrollib revisjonikomisjon valitud korralisel aastakoosolekul.

Majandus- ja juhatuses tegevusaruanne esitatakse revisjonikomisjonile läbivaatamiseks vähemalt üks kuu enne korralist aastakoosolekut. Revisjonikomisjon esitab aruande korralisel aastakoosolekul.

§ 20. LIKMEÕIGUSTE KAOTAMINE

Kui juhatus leiab, et KÜ liige on üle astunud põhikirja sätetest või mõnel muul viisil töötab kalurite organisatsioonide tegevuse ja põhimõtete vastu, on juhatusel õigus liiget liikmeskonna nimekirjast kustutada.

Liikme nimekirjast kustutatul on 30 päeva jooksul pärast juhatuses otsuse vastu võtmist õigus juhatuses peale

kaevata korralisele aastakoosolekule. Kuni aastakoosoleku otsuseni kuulub kaebuse esitanu liikmeskonda.

§ 21. PÕHIKIRJA MUUTMINE

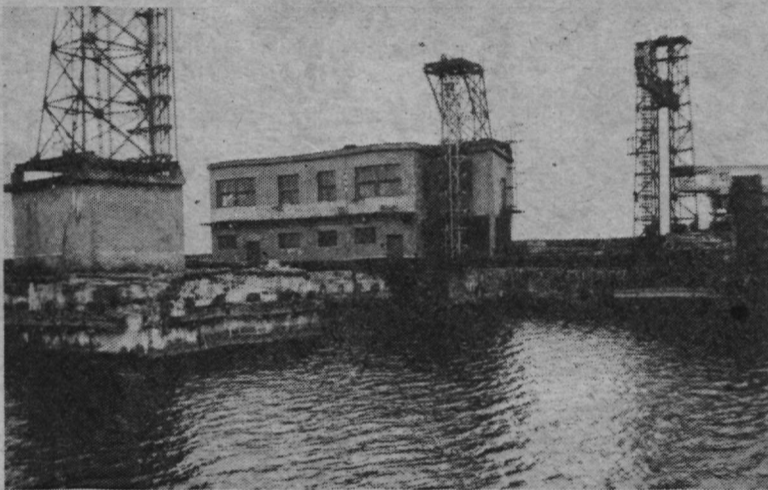
Põhikirja muutmist saab korraline aastakoosolek otsustada juhul, kui vähemalt kaks kolmandikku kohalviibivalt hääleõiguslikest liikmetest on põhikirja muutmise poolt.

§ 22. KALURITE ÜHINGU TEGEVUSE LÕPETAMINE

Kalurite Ühingu tegevuse lõpetamine võib teostuda juhul, kui selle poolt hääletab vähemalt kolm neljandikku hääleõiguslikest liikmetest kahel järgneval koosolekul, kusjuures üks neist on korraline.

Kui otsus Kalurite Ühingu lõpetamiseks on tehtud, jäävad selle varad ja hoitused maavalitsuse Kalandusnõukogu vastavale hoitule.

On lihtsalt hea sadamakoh



Mis sellega peale hakata?

Vene sõjavägi, mis Eestis tuli luba küsimata, rivikorras ja ühe päevaga, lahkus korralditi, ükskõik, väga kaua ja hüvasti jätmata. Jättes endast järele põletatud maa ja kaabliisolatsiooni jupikesed ning mustavate aknaavadega murenevad hooned. Selle kohta tasub korjata meie ajalehes juba ilmutatud kogunud mereagendi aastatagust ütlemist Paldiski Lõunasadama kohta: "Kui nad lõhkusid seinadki maha ja viiksid kivid kivimurdu tagasi, siis oleks vähemalt lage plats, kuhu saaks midagi ehitama hakata."

Vene sõjavägi ei ole huvitatud oma objektide aktiivsest üleandmisest, sest aktiivse kirjutamise eel tuleks teha inventuuri ja pärast allakirjutamist kätt surudes oleks ilus silma vaadata. Aga inventuuri tegemine tooks lõhutu-varastatu ilmsiks ja pärast võib-olla ei jätkukski jultumust silma vaadata. Sestap avastab keegi ühel päeval, et juba mõnd aega pole objektile kedagi liikumas nähtud. Lähed ja vaatab lähemalt – ennäe, polegi kedagi, ainult laga maha jäetud.

Just nii on juhtunud kõvasti valvatud Hara sadamaga:

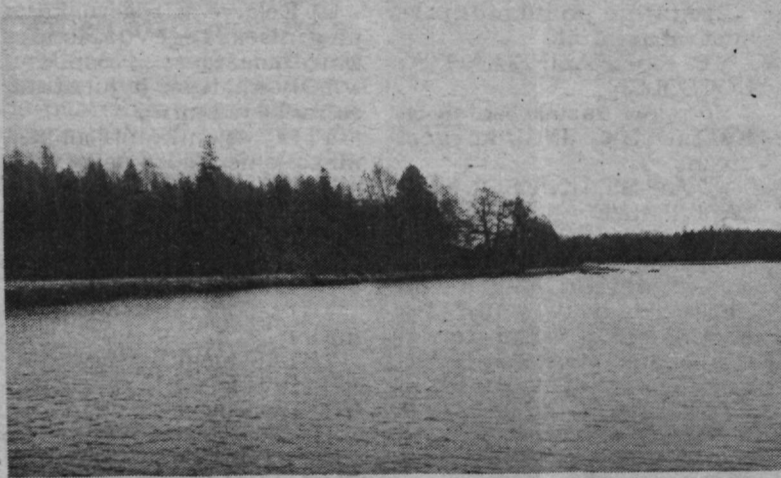
Märtsi keskel käis Hara sadamat vaatamas peaminister Mart Laar. Sadam näis korras olevat.

Märtsi lõpul palusid sealset ülemused Loksa sadamakaaptenilt veel kuu aega kolimiseks.

1. aprillil kaitse musta habemega mees lausa põstoliga viimast kull näha olevat kaabli rulli. Lõhkumine oli alanud kal kaugemast otsast.

Jaanipäeval läks sinna kaheks päevaks mõndakümme tonni individuaalseid kaitsevahendeid laadima transportiilaev "Bira", kaasas EV kaitseministeeriumi luba poolteks kuuks.

Augustis töötas Hara lahes kaabli laev "Neprjadva", kaasas EV kaitseministeeriumi luba seal tööd teha.



Sadamasse sissesõidul jääb vasakule Hara saar. Sadam on küll varjuline, aga militaarrägastik eksitab tsiviilkasutust.

Käes on juba oktoober. Lõhkumine on lõpule viidud. Loksa rahvas vaatab kõiki neid toimetusi paraja uudishimuga, oodates-vaadates, kuidas riik käitub. See on uudishimu äratanud toimetuseski, seetõttu tulitasime mõõdund nädalal telefoni teel mõnd ametiisikut, et küsida:

Mida Hara sadamaga peale hakata?

Eesti Mereagentuuri agent Siim Kallas, Te käite sageli Loksal, mis sealkandis praegu toimub?

Tulin just täna, uudist on

sealkandis küll. Nimelt on Loksa sadamas Lloyds'i registri esindaja, remondisoleva "Amanda" juures.

Teame, see on hr. Reesalu laev. Aga mis toimub Hara sadamas?

Päris viimasel ajal pole ma seal käinud. Paari päeva eest käisid loots ja sadamakapten, küsige neilt. Aga ega selle sadamaga olegi suurt midagi peale hakata. Kaid on niivõrd kitsad, et laadimisoperatsioone seal teha ei saa. Kui, siis ainult ujukraanaga, mille tund maksab mitusada dollarit.

Veeteede Ameti loots Jaak Rüüt, Te käisite mõne päeva eest Hara sadamas. Mida nägite?

Kõik on seal ära läinud. Ühtki hinge ei jaluta enam ringi, ainult üksik koer tuleb vastu. See on spetsialiseeritud kompleks allveelaevade remondiks ega sobi kaubasadamaks: kaid on väga kitsad, sild ulatub välja vee kohale. Kui spetsialistid vaataksid sadama üle, leiaksid võib-olla, et seal võiks olla Lahe-

maha jäänud VRD-tüüpi tuukrikaatrit. Ehk pakuvad need kellelegi huvi?

Augustis töötas Hara lahes peaaegu kuu aega Vene kaabli laev, mis tõstis Eesti Vabariigi ametiasutuste loal merepõhjust kaablit. Paraku, nagu selgus, pole Eesti Vabariigi piirivalvel ega tollil üldse õigust vaadata, mida nad välja veavad.

Aga kurdide väljaviimiseks on see ideaalne koht. Vaikne, ja väikese laevaga pole mingit probleemi lahest välja sõita. Ei tea, kas piirivalvel neemetipus ikka radarjaam on?

Eesti Mereagentuuri peadirektor Tanel Nurmetalo, kui Teile pakutaks Hara sadamat, mida Te sellega peale hakkaksite?

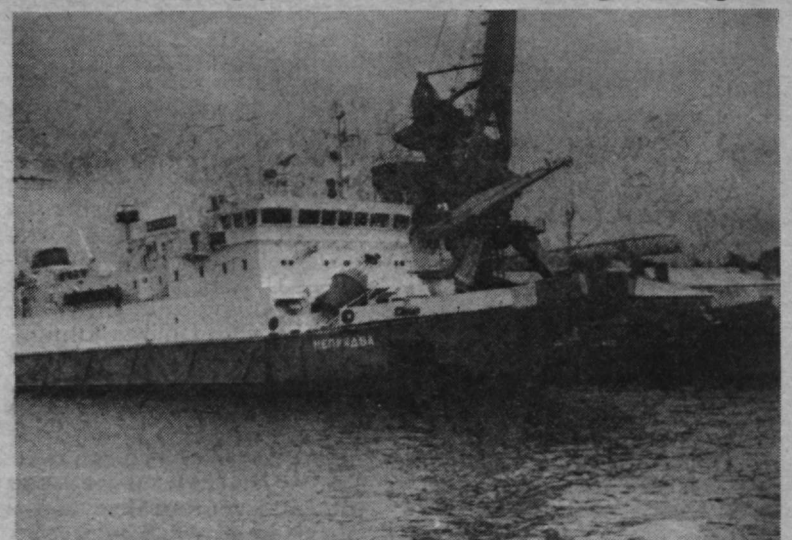
Igas sadamas on hea, kui sinna käiks ka mõni raudteeharu. Aga üks ka autodega saa näiteks puitu vedada.

Enne kui sadama kohta midagi arvata, oleks vaja saada Vene sõjaväe käest projektjoonised. Et täpsustada sügavused ja teada, millist kavumust kaid kannatavad. Kaid on seal kitsad, auto ei saaks ümbergi pöörata. Samasugune sõjasadam on Mõntu – kitsaste kaidede ja pealegi madal.

Kaubasadamale oleks vaja kaarhalle, tehnikat, muuli, laimaid kaisid ja kraanasid. Aga kui see on varjuline sadam, üks ta ole siis praegugi kalameestele sobiv, või jahiga seenele minna...

Tallinna Sadama arendusdirektor Aare Kitsing, viimasel ajal olete tuntud sadamaehitajaks saanud. Sageli võib Teid näha ajalehefotol

Kaabli laev "Neprjadva" töötas Hara lahes ligi kuu aega.





Töelised kalasöbrad on Leppneeme sadama omaks võtnud.

Oleks vaid niipalju kala anda, kui soovijaid on!

Leppneeme sadamas oli augustikuu lõpul elav. Kunagine Kirovi-kolhoosi väikesadam on antud AS-ile Räim majandada, nad on päris peremehed ja nende neli laeva on ka sealsamas – kaks merel ja kaks kaldal.

Parasjagu käis sadamasillal remont. "Kahju, et varem riigi rahadega sadamat korda teha ei saadud, nagu Kakumäel. Löödi käega, et mis rabada, endale ei saa midagi. Nüüd peame oma vahendid mängu panema, ja odav see töö ei ole. 60-ndatel silda ehitati ja parandati, mehed käisid jää pealt kive vedamas. Nüüd on vaja see ots uuesti teha."

Aktsiaseltsile anti endisest kolhoosist 4 väikelaevehases ehitatud traalpaati, mis kannavad "Räime" nime ja numbrit. 1 ja 3 ootasid kuival remonti. 2 ja 4 olid merel, neid ootas kaldal paras hulgate rahvast.

Laevajuht Peeter Rand ütles, et kõige uuem paat on nelja aasta vanune, kuigi ka selle juures on tulnud üht-teist kohendada, teistel kas on juba või plaanitakse suuremat remonti, aga korda loodetakse nad saada ja merele minna. Kalureid on kümme meest, nooremaid ja vanemaid. Varustuse hankimisega on endal palju tegemist, aitavad vanad tutvused – on vaja otsida, kust odavamalt saaks.

Kalast lahtisaamisega Leppneeme meestel muret polevat. Tallinna lähedus võimaldab kogu saagi kiiresti realiseerida. Ülesostjaid oleks rohkemgi, kui kala anda on. "Nüüd on tööpuudus, ja mõni mees loodab kalapüügiga teenida." Kui kala rohkem on tulnud, on saadud ka kalatööstustele müüa. Leppneeme oma olevat kvaliteedi poolest heas kuulsuses, ostma tullakse ka siis, kui linnas oleks suurematelt laevadeltki võimalus saada. Head kunded leiti just suvel, kui siinsed mehed vaat et ainukesed olid, kes merel käisid – siis sai paljudele Leppneeme-tee selgeks. Kala vilakse ka Paidesse ja Tartusse.

Kes enda jaoks mõnd kilo ostma tuleb, seda kunagi ilma ei jäeta, kui ikka vähegi kala on, oli lubadus. Kalavastalisi oli sadamas ootamas ja ilmaasju arutamas kümmekond.

Sadamas pooltühjana seisev endine suitsutushoone kavatsetakse ka uuesti tööle panna, aga see võtab veel veidi aega. Kunagine kalurite puhkemaja kuulub samuti aktsiaseltsile, selle üürnikelt laekub ka veidi raha.

Kui vaja, tehakse vahel mõni Prangli-ots pärast kalalt tulekut.

Reet Naber



Leppneeme sadamast saab ka Pranglile sõita ja kaupa vedada.

Maailma kalatoodang juba teist aastat vähenemas

Esikohal on nüüd Hiina

FAO (ÜRO toiduainete ja põllumajanduse organisatsioon Roomas) andmetel on juba teist aastat vähenemas maailma kalatoodang, mis oli oma kurvi tipul 1989. a. üldtoodanguga 100,23 milj. tonni. Ainult Hiina on oma kalatoodangut suurendanud ja on nüüd esikohal maailma kalatoodangu tabelis.

Andmed pärinevad FAO aastaraamatust, mis on avaldatud inglise kalurajakirjas "Fishing News International". 1989. a. oli kogu kalatoodang 100,23 milj. tonni, 1990. a. vähenes see 97,46 milj. tonnile ja 1991 oli see 96,95 milj. tonni. Esikohal on nüüd Hiina kogutoodanguga 13,10 milj. tonni, Hiinale järgneb Jaapan 9,3 milj. tonni ja kolmandal kohal on end. N. Liit 9,21 milj. tonniga. 40 aastat on maailma kalatoodang käinud tõusuteed, saavutanud oma tipu 1989. aastal, nüüd

aga liigub kalatoodangu kurv allapoole.

Enim püütud kalaliik on süsikas, nn. Alaska pollack, mille kogutoodang oli 1991.

aastal 4,89 milj. tonni. Alltoodud tabelis on näha tähtsamate kalaliikide kogutoodang tonnides.

Elmar Pettai

Tähtsamate kalaliikide kogutoodang (tonnides)

Kalaliik	1989	1990	1991
Alaska süsikas (pollack)	6 320 902	5 736 109	4 893 493
Lõuna-Ameerika sardiin	4 530 393	4 253 718	4 189 889
Peruu anšoovis	5 407 527	3 771 577	4 017 106
stauriid	3 654 628	3 828 452	3 852 928
Jaapani sardiin	5 142 930	4 690 546	3 710 802
tuunikala (skipjack)	1 221 592	1 302 173	1 556 732
hõbekarpkala	1 359 965	1 438 871	1 396 124
heeringas	1 631 298	1 527 390	1 382 672
sardiin (Euroopa)	1 558 305	1 547 799	1 377 801
tursk	1 775 567	1 505 891	1 338 833
harilik karpkala	1 059 929	1 191 620	1 207 845
moiva	897 657	980 877	1 252 374
makrell (chub)	1 685 561	1 329 282	1 178 079
rohukarpkala	950 916	1 050 831	1 066 447
tuunikala (kollane)	965 009	1 058 074	1 011 764
lintsaba	682 241	757 458	805 715
auster	784 250	779 582	774 703
jämepeakarp	653 566	679 405	701 472
makrell (Atlant)	591 009	649 325	681 069
räim ja kilu	583 350	519 583	550 730

Maailma kalatoodangus juhtival kohal 50 riiki

RIIK	1991 TONNI	KOHT	1990 TONNI	KOHT
Hiina	13 134 967	1	12 095 363	1
Jaapan	9 306 827	2	10 350 338	3
End. N. Liit	9 216 927	3	10 389 030	2
Peruu	6 944 172	4	6 875 072	4
Tšiili	6 002 867	5	5 195 418	6
USA	5 473 321	6	5 858 506	5
India	4 036 931	7	3 794 038	7
Indoneesia	3 186 000	8	3 043 183	8
Tai	3 065 170	9	2 786 383	10
Lõuna-Korea	2 515 305	10	2 833 398	9
Filipiinid	2 311 797	11	2 208 823	11
Norra	2 095 912	12	1 711 336	13
Taani	1 793 171	13	1 517 211	15
Korea	1 700 100	14	1 750 100	12
Kanada	1 529 779	15	1 624 335	14
Mehhiko	1 429 137	16	1 400 885	18
Hispaania	1 350 000	17	1 450 000	17
Taiwan	1 307 034	18	1 444 453	19
Island	1 051 441	19	1 508 866	16
Bangladesh	892 700	20	847 830	22
Vietnam	877 000	21	850 000	22
Suurbritannia	830 587	22	768 882	24
Prantsusmaa	812 773	23	898 477	20
Brasillia	800 000	24	802 860	23
Birma	769 236	25	743 818	25
Argentína	640 636	26	555 571	29
Malaisia	620 000	27	603 981	26
Uus-Meremaa	609 031	28	559 996	28
Maroko	592 881	29	565 521	31
Itaalia	548 242	30	519 922	31
Pakistan	515 497	31	479 036	32
Lõuna-Aafrika	498 884	32	536 400	30
Poola	457 389	33	473 011	33
Holland	443 097	34	459 022	34
Tansaania	400 300	35	414 040	38
Ekvador	386 600	36	391 118	36
Gaana	364 959	37	391 595	35
Türgi	364 640	38	384 810	37
Venetsueela	352 835	39	332 218	39
Portugal	325 349	40	321 891	40
Senegal	319 693	41	297 876	43
Saksamaa	300 164	42	390 813	37
Egiptus	298 013	43	312 950	42
Iraan	277 444	44	270 983	48
Nigeeria	266 562	45	316 328	41
Uganda	254 900	46	245 223	49
Fääri saared	246 018	47	287 198	45
Rootsi	245 016	48	260 124	46
Iirimaa	240 703	49	218 512	51
Hongkong	230 910	50	234 493	50
KOGUTOODANG	96 925 900		97 433 500	

Väljaandja
Eesti
Meremeeste Liit

Järgmine number ilmub loodetavasti järgmisel aastal

Toimetuse aadress:
EEO 100 Tallinn, Estonia pst. 10.
Valvetoimetaja on kohal teisipäeviti kell 15 – 17, sel ajal telefon 44 48 39

"Printall"
Tellimuse nr. 5017

Toimetaja
MADLI VITSMANN

Seekord mere ääres

Seltskonnakroonikat



Saabuvaid külalisi ootas šampanjalaud, daame aga lilled.

Eesti Kaptenite Klubi järjekordne, juba viies sügisene aastapäevaball peeti tänava restoranis "Pirita". Tavapärane "Gloria" ei oleks kõiki ballikülalisi enam ära mahutanud, seepärast leiti koht merele lähemal. Et aga kesklinnast kaugemal, selle korvasid korraldajad pidulisi kojusõidutava bussiga. Ning tavakohase reedeõhtu asemel oli seekordne ball laupäeval, 30. oktoobril.

Tavapäraselt tuult, vihma või lõrtsi ei olnud, balliõhtu oli vaikne ja üsna soe. Saabuvaid võttis vastu ja lõi piduliku meeleolu puhkpillimuusika ansambli "Brass-stuudio". Laudkonnad komplekteerisid, nagu ikka, töötutuse või koolisõpruse abil.

Pidulisi tervitas klubi kolmes töökeeles Eesti Kaptenite Klubi president Igor Gnezdilov. Tervitusi tõi ka külaline "lähisvõõrmaalt", Stockholmi Kaptenite Ühingu aseesimees, loots Benny Pettersson, kes kinkis oma klubi laualipu.

Programmi juhtis senistest ballidest tuttav, kahes keeles vabalt suhtlev patsiga mees: "Katsume teile pakkuda kõike, mida oleme heast südamest läbi mõelnud. Oleme korraldanud tänase õhtu retrostilis ja loodame, et see meeldib teile ning et me pole viimast korda koos."



"Brassstuudio" pakkus avavalsiks "Amuuri laineid".

Oleg ja Galja Moskvini daamide moode esitles kuraditosin verinoori mannekeene. Sihvakad säärred kandsid läbi saali igale eale sobivaid värvikombinatsioone: musta, tume-tumerohelist mustaga, väga tumedat lillaka varjundiga punast, must-valget ja musta-valgeruudulist, väga tumedat sinist valge ja mustaga.

Kaptenite endi seljas oli uusi vormikuubesid kolmnurksete paeltega, aga ka vanu, rombidega. Kõige rohkem aga harilikke ülikondi. Daamid kandsid palju musta, mida ilmestasid sätendavad detailid. Aga ka valget ja tulipunast. Ent võis kohata muidki värve, näiteks helerohelises kuues kaptenit sama värvi kleidis daamiga.

Avavalsiks pakkus "Brass-stuudio" pasunakoor "Amuuri laineid".

Pausiks meenutati külalistele Eesti estraadi, mis oli populaarne *vo vsjom bõvsem SNG* ja üht selle esindajat: Tõnis Mägi. Seeasemel, et esindada Venemaal populaarset Eesti estraadi, pakkus muusik kuulamiseks "mõnd enda ja mõnd mitte enda lugu", alustuseks kõigile meremeestele pühendatud "Üksik paat". Ent sumin saalis näitas, et seltskond polnud paraku häälestatud vastu võtma niisugust mõtisklushetke:

*"On kompassiks mul täht
ja raadiosaatjaks palve.
Et majakate vilkumist,
et kusagil on rand."*

Ehk: üheksakümnendate alguse Tõnis Mägi ei sobi nii hästi tantsimiseks kui seltsmekümnendate alguse oma.

Kas olete hakanud sagedasti esinema?

Mitte nii sagedasti kui tahaks, sest mul on oma töö "Kuku"-raadios, mis võtab suurema osa mu ajast. Seetõttu esinen väga harva, võiks palju-palju rohkem.

Kes oli tänane kaaslane?

Tema nimi on Aavo Ulvik. Ta on mu ammune sõber, oleme koos esinenud endistes bändides, ka kümme aastat tagasi "Music Seifis". Oma väikestes projektides olen ta alati kaasa võtnud.

Kas "Üksik paat" on tänaseks sündinud?

See oli varasem lugu, hoopis sügavam mõttega. Aga arvasin, et ta tänaseks sobib.



Ballikülalisi tervitas Rootsi kapten Benny Pettersson.

Kui pidu oli käima läinud, sai lõpuks aega istuda ka patsiga peojuht, "Raadio Tallinnas" ja ETV "Vene videokanal" töötav Adolf Käis.

Milline on Teie seos Eesti Kaptenite Klubiga?

Need on minu vanad sõbrad ja tuttavad. Olen endine meremees, õppisin kunagi merekoolis. Minu tee läks küll teises suunas — teatrisse —, aga vanad suhted jäid. Tuleme igal aastal kokku ja peame aru, see on minupoolne kingitus neile.

Kes on valinud esinejad, näiteks mullused Mereklubist ja tänavused?

Kava kokkupanek on minult. See, kuidas välja kukub, sõltub sellest, kes Tallinnas parasjagu vaba on ja esineda saab. Korraldusel on omad reeglid — see on omapärane seltskond, ka nende vanust tuleb arvestada. Kava on algusest lõpuni minu, peale selle, mis kell ja kuskohas ball on.

Tänavu valisite retro?

Paistab, et see sobib. Aga ansambel, mis praegu mängib, on juba restorani enda oma.

Ka moekollektsioon tundus väljapeetult stiilne.

Sellest moemajast olen väga huvitatud. Olen seal õppejõuks — õpetan mannekeenidele näitlejameisterlikkust. Tunnen neid hästi, tean, mida nad suudavad ja mida mitte.

Kumb keel on Teile emakeel?

Ikka eesti keel. Aga olen mitu aastat õppinud

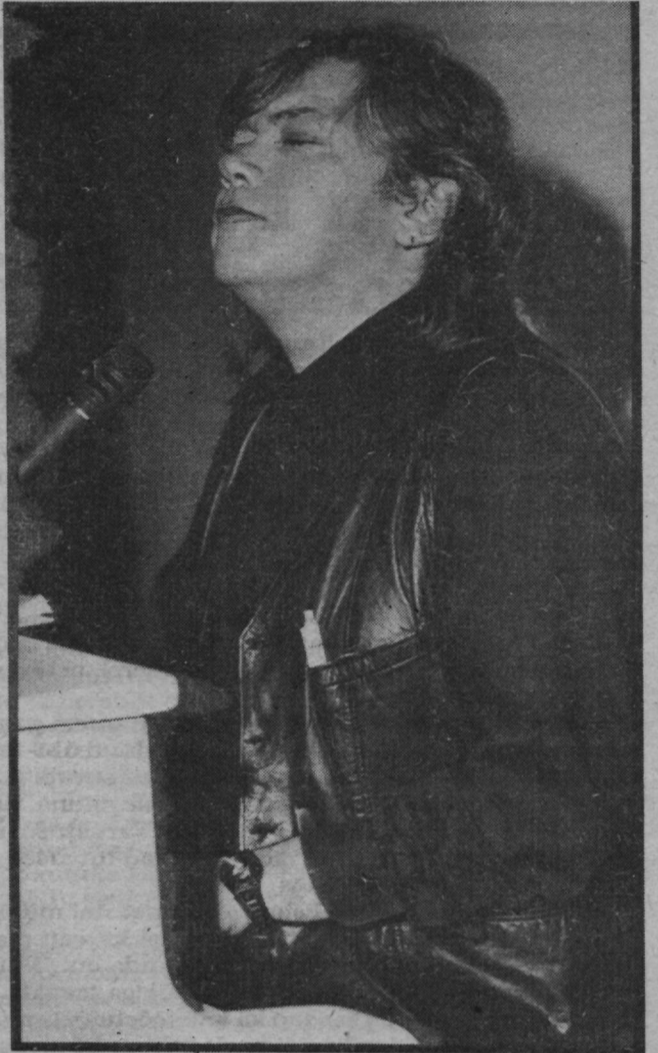
Moskvas, nii esimese kui ka teise kõrghariduse saanud vene keeles. Ning töötanud Tallinna Vene Draamateatris lavastajana ja ka Narvas.

Kuidas Te nimetaksite moeestitlust alustanud tumerohelist, olgu eesti või vene keeles?

Kui roheline on sügisel juba väga ära kulunud — võib-olla kuluroheline?

"Pirita" restorani ansambel "Reval" ja solist Mait Maltis pakkusid igale eale noorpõlve tantsupidudest tuttavat. Hiitid viiekümnendatest kaheksakümnendateni ("Love me tender", "All my loving", "Viimne valss", "Viimne pilet") töid seltskonna keskpörandale kokku. Tantsiti palju ja meeeldi — "Gloria" omast avaram tanstupörand jättis igatühele võimaluse end vabalt tunda. Ning sama ilusti kui sujuvad valsipoognad õhtu algul tulid pärast-poolle välja ka *twist* ja *rock'n'roll*. Kell oli juba tubli tunni uues päevas, kui rahulolevad korraldajad külalisi uksele välja bussi peale saatsid.

Ja kuigi "Amuuri lainete" asemel oleks meelsamini alustatud "Emajõe lainetega", arvati, et hea



Tõnis Mägi: "Sünd, surm ja..."

peomeeleolu sõltub eeskätt igatühest endast. Siiski ei saa salata ka korraldajate osa, sestap on seekordses balliülevaates niipalju tähelepanu just neil. Aga helerohelises kuues olnud kapten kurtis nädal hiljemgi, et ammu pole nii palju tantsida saanud — nüüd tulevat hulk aega vilt ravid.

Madli Vitismann
Dmitri Prantsu fotod



Pidu kestis üle südaöö.

Søfart

POSITION - MARITIM BULLETIN
FRIDAG 23. APRIL 1993 - 43. ÅRG. - Nr. 16

Verdens...

"Søfart" — "Meresøit"

on Taani merendusajaleht, mida annab välja "Meresøit-jate Söprade Ühing" (*Foreningen til Søfarens Fremme*). Kui kirjapandud uskuda (mitteuskumiseks ka põhjust pole) protekteerib ajalehte Tema Majesteet Kuninganna.

Nagu ikka, käsitletakse ajalehes mitmesuguseid merendusprobleeme ning antakse ka teavet mereasjandusest välismaal. Mõnikord koostatakse erinumbreid, selle aasta 16. on põhjalikumalt valgustanud laevamootoritesse puutuvat. Pikemalt on juttu "Sulzeri", "Man B&W", "Centa" ja "Deutzi" mootoritest.

Küllalt palju ruumi on eraldatud reisilaevandust puudutavatele artiklitele, tutvustatakse oma laevakompaniide tegevust nii Euroopa vetes kui ka kaugeimal. "Slite AB Rederi" pankrot on pannud muretsema mitte ainult Rootsi ja Soome laevaomanikud, vaid teinud avalikuks mitmed üldisemad probleemid, mis ka taanlasi puudutavad.

Oma osa on mitmesuguste kohalike asjade ajamisel. Personaalia-osa on kohe teisel leheküljel. Sealt võib teada saada, kellel meremeestest või merendustegelastest on töö- või muidu-juubel, kellele aumärke antud on, kes uude ametisse läinud või valitud, kes kooli või kursuse lõpetanud. Juulinumbris on kirjas kõik, kes Esbjergi, Århusi, Svendborgi ja Ålborgi koolis laevamehanikute eksami ära andnud on.

Samas kuulutatakse välja ka vastuvõetud juubelite puhul — neid korraldavad nii isikud kui ka organisatsioonid oma tähtpäevade puhul. Isegi see, et Rønne sadama Lootsiamet on uue lootsiga lepingu sõlminud, on kirja pandud.

Teada võib saada, kus Taani laevad parasjagu asuvad. Paar lehekülge enda alla võtve nimekirja algab oppelaevade "Danmark" ja "Georg Stage" positsiooni äramärkimisega, sellele järgnevad 30 laevaomaniku laevad. On nii suured — A. P. Mølleri 94 laeva (millest igauhe nimes on üks osa "Maersk"), kui ka väiksemad, näiteks "Gefion Shipping" oma ühe laevaga. Juulikuus oleksid Tallinnas pidanud selle nimekirja järgi olema "Terkol-Rederierne", "Esther" ja "Alba-Shippingi" "Astra".

Kaasajale lisaks on loomulikult ka ajaloolehekülge.

Ajalehte väljaandev ühing tegeleb peale selle veel koolitusega, korraldab kursusi ja õppekaike, suvekoole, annab välja stipendiumi ja preemiaid. Ühingu on omaette fond, mille rahadest merenduslikku tegevust toetatakse. Lehes on tänuks kõiki, kes sinna sissemaksid on teinud. Suurim toetaja on olnud Taani Laevaomanike Liit 200 000 krooniga, ka kompanii "Nielsen & Bresling" 300-kroonine annetuse on tänuga vastu võetud.

Taani mereleht maksab jaemüügis 16 Taani krooni.

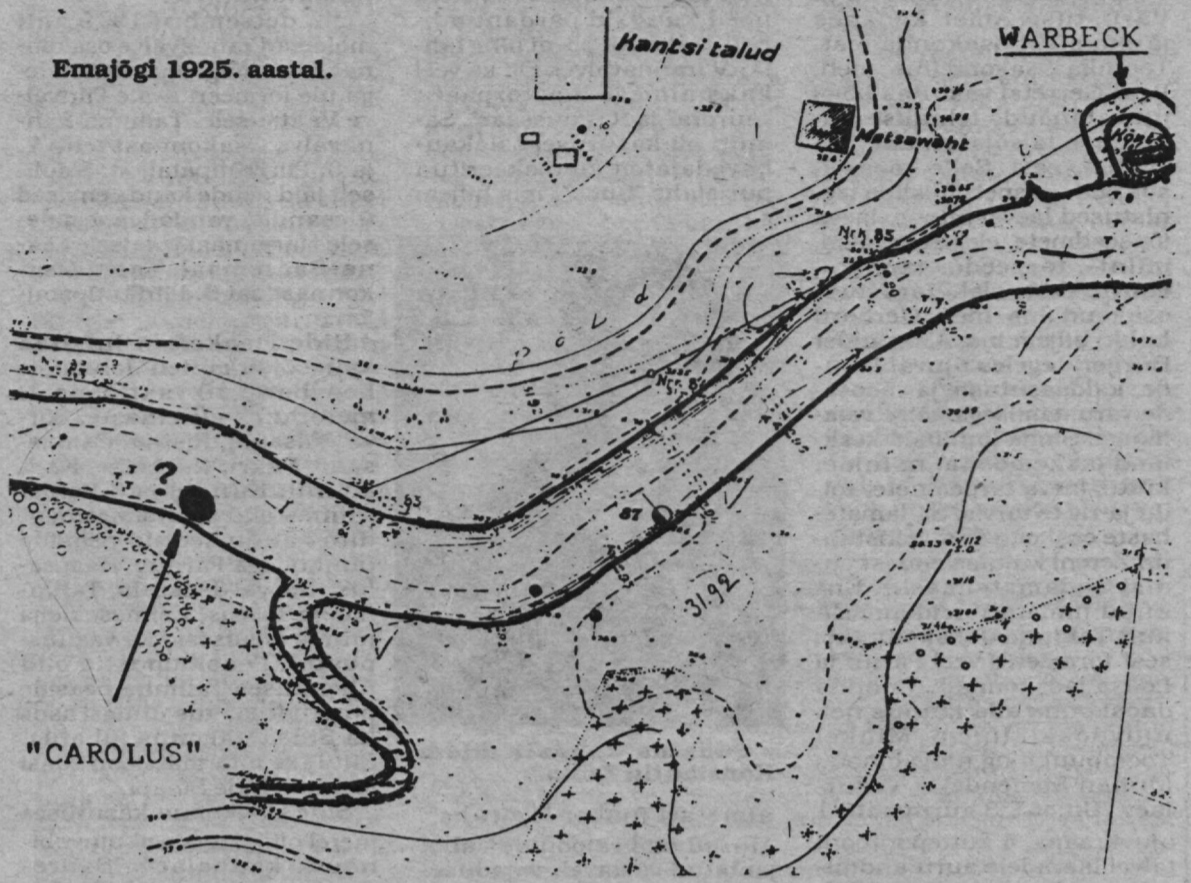
Reet Naber

Laevastikevahelist sõjategevust oleme tavaliselt harjunud seostama ikka merega. Tõsisematest jõelahingutest on kuulda olnud üpris harva. Üks taolisi kurioosseid sündmusi leidis Põhja-sõja neljandal aastal, täpsemalt 3. mail 1704 aset Emajõe vetel. Teatavasti baseerus Põhja-sõja algul Tartu jõesadamal roostlaste väikesearvuline eskaader, mis Peipsil tegutsedes pidi vastu seisma Eesti (tolleaegse Rootsi) aladele pürgivatele Vene vägedele. Need 6 sõjalaeva pidid kaitsma esmajoones Emajõe suuet kui Tartusse viivat veeteed. Peeter I, mõistes, et Peipsi läänekaldal kannu kinnitamiseks ning Tartu vallutamiseks vajalikust arvukatest, kuid väikestest alustest ei piisa, forsseeris (pärast esimest lüüasaamist Narva jões 1700. aastal) oluliselt laevahitust Pihkvas. Raamatus "Naval wars in the Baltic 1522—1850" on kirjas fakt, et juba 31. mail 1702 seisis Peipsi ja Pihkva järve vahelises kitsas kaelas, ilmselt kusagil Mehikoorma kandis, nelja Rootsi sõjalaeva vastas ligikaudu 100 väikesemat Vene alust, kubinal täis põhja poole tungivaid sõjaristust mehi. Rootslased uputanud küll kolm pihkvaste laeva, kuid olnud siiski sunnitud taganema põhja poole, lastes venelased Peipsile. Oma flotilli tugevdamiseks pidi hakkama mõtlema ka Karl XII.

Võlgade tasumise aeg

"Merelahing" Emajõel 1704. aastal

Emajõgi 1925. aastal.



Emajõe lahingupaik 3. mail 1704.

Rootsi Peipsi eskaader 1704. a. kevadel

1. "Wachmeister"	— 14	suurtükki
2. "Kariskrona"	— 12	"
3. "Carolus"	— 12	"
4. "Ulrice"	— 10	"
5. "Dorpat"	— 10	"
6. "Narva"	— 8	"
7. "Skytte"	— 8	"
8. "Vivat"	— 6	"
9. "Victoria"	— 6	"
10. "Elefanten"	— 6	"
11. "Schlippenbach"	— 4	"
12. "Numers"	— 4	"
13. "Strömfeldi"	— 4	"
14. "Horn"	— 4	"

kokku 108 suurtükki

1704. aasta varakevadel seisis Tartu jõesadamal lahinguvalmis 14 Rootsi sõjalaeva, et pärast jääminekut Peipsi avarustele suunduda. 2. mail õhtul 1704. aastal tehti algust lahkimisega. Kogu õd paugutati suurtükke ja püsse, tõsteti tooste ja joodi peatselt saabuva võidu tähistamiseks. 3. mail varahommikul purjetati allatuult ning -voolu Peipsi poole. Kõige ees läks "Victoria". Eskaadri lõpetas "Vivat". Laevaderivi keskel liikus lipulaev "Carolus" mereväekapten Löschern von Hertzfeldi juhtimisel. Nii liikuski eskaadritäis väsinud mehi vaenlasele vastu ilma vähimagi luureta, kuigi oli andmeid venelaste jõudmisest juba Emajõe suudmealale. See hooletus läks rootslastele peagi kalliks maksma. Vene väed olidki jõudnud juba tulla ülesvoolu peaaegu poolele Tartu teele. Nad olid jõudnud sulgeda ka Emajõe ujuvatest palkidest kokkukõidetud tugeva tõkkega ning ootasid nüüd vastaste saabumist. Löks oli seatud üles kusagile Vana-Kastre, tolleaegse Warbecki kindluse lähedale. Ujuva tõkke taga asus paatidel 3 rügementi relvastatud mehi, lisaks sellele oli jõe kummalgi kaldal koos 18 suurtükiga ootamas veel kokku 6 rügementi sõdureid. Vene vägede suurusseks olevat olnud 7066 meest.

Jõekäänaku tagant väljapurjetavad 108 suurtükiga varustatud Rootsi laevad kandsid enestel kokku 570 meeskonnaliiget ning sõdurit. Lihtsameelselt umbesse kotti sattunud rootslastel ei olnud enam pääsu. Kolmest küljest tule alla sattunud laevadelt ei suudetud esialgu vastata millegi samaväärsusega, sest pärast aupaukude lõppemist oli unustatud relvad uuesti laadida. Suur osa rootslasi hüppas üle parda, et kuidagi kaldale jõuda ning siis mõõda kallast Tartusse põgeneda. Ligikaudu pooled löksusattunuist hakkasid aga vastu ning suutsid kolm tundi võidelda, enne kui venelased nende laevad vallutasid. Lipulaeva "Carolus" laskis von Hertzfeld aga koos meestega õhku, et hiljem mitte kuninga kaelakohtu alla sattuda. Kolmteist vallutatud laeva jäi venelastele ning viidi Peipsile. "Carolus" puhkab Emajões aga kuni tänapäevani. Kastre mõisnik von Essen kavatsenud Rootsi sõjalaeva jääused omal ajal rahvale näitamiseks kaldale vedada. Jõe kaldale toodud isegi hulk häägi, kuid õnnetuseks ei olnud tol ajal kusagilt võtta mehi, kes valmispandud ketid vraki külge oleksid kinnitanud.

Meremuuseumi sukeldujad on teinud mitu katset laevajäänuseid leida, kuid tulutult. Jõgi on seal 4–6 meetrit sügav, vesi üsna

reostatud ning nähtavus vee all nullilähedane. Leitud on üks tolleaegne suurtükiküül, kirves, mõni kild keraamikat, kuid mitte laeva. 1930-ndatel aastatel olevat jõe selles osas tehtud ulatuslikke süvendustöid. "Caroluse" saatusest huvitatud olnud Tartu sadama ülem Raendi juhendanud süvendajaid, kuid kahjuks ei ole seda meest enam elavate kirjas. Ka ei ole andnud positiivset tulemust katsed leida koha pealt vähegi rohkem asjast informeeritud vanemaid inimesi. Sõda ja sellele järgenenud küüditamised on eakamad põliselanikud mõõda ilma laiali pühkinud.

Tänapäeval näeb oletataval jõelahingu paigal, kalda lähedal, ilmselt mitte looduslikku, kivi- ja kividest ja põhjasetetest kokkukuhja tued pikiikku laevakujulist moodustist. "Caroluse" saatusest paljude aastate jooksul väga huvitatud olnud Tartu geodeet Uno Hermann usub, et Raendi laskis omal ajal süvendustööde käigus väljavõetud pinnase kuhjata laevavrakile, mis laevaliiklusele ohtlikuna jõepõhjas lebas. Kes teab? Tore lahkimispidu Tartust ligikaudu 289 aastat tagasi läks rootslastele maksma surnutena umbes 190 ja vangilangenuina 142 meest. Üle-

jäänud ilmselt pääsesid paku. Venelased kaotanud tapetuina 58, haavatuina 162 sõdalast. Tee Tartusse oli avatud. *Academia Gustaviana* linn langes Peeter I kätte juba 13. juulil samal aastal.

Meremuuseum tänab Taani kalandusfirmat "Fiskexport HG" Eesti allveearheoloogია toetamise eest 150 USD suuruses summas. Selle raha eest saab osta suvisteks töödeks tänapäeval väga kalliks muutunud värvifilmi ja muid lihtsamaid töövahendeid. Aitäh! Ehk ei õelda tulevikus abist ära kodumaalgi?

Vello Mäss



Emajõe lahingu allegooriline kujutis selle sündmuse auks 1. jaanuaril 1705 Moskvas korraldatud tulevargil.

Riikliku mereasianduse algus

(Algus lk. 2)

Suur heameel on, et saadet toetatakse. Isegi kui toetajale varba peale astud, ei panda pahaks. Ma ei ütle sponsor, vaid kasutan eestikeelset sõna *eestkostja* – vaid tänu selle see saade on olemas. Need on Veeteede Amet ja "Eesti Merelaevandus"; ka "Tallinna Sadam" ja "Estma" on toetanud. Ega kultuuri toetajale see tegevus mugav ole. Mujal maailmas on seadused selle koha pealt hoopis teistsugused, aga meil mak- sab toetaja topelt. Ning meie,

olgu siis raadio või teie leht, maksame veel omi makse; kasulikku raha jääb järele vaid 36%.

Nii seda raadiosaadet kui meremeeste lehte tehakse väikesele huvigrupile, see ei saa eriti midagi sisse tuua. Eestis on liialt vähe mereme- hi, et meie tegevus saaks end ära tasuda – isegi Rootsis on neid selleks liiga vähe. Eest- kostjale ei too saade või lehe toetamine otse midagi tagasi, aga toob ometi väga tagasi. Toetaja nimi käib kogu aeg läbi; lisaks teadvustub nende tegevus üha laiemalt ja suu-

rendab seeläbi nende ärvõim- malusi. Kes selle ära tabab, toetab meid hea meelega."

Meresaate "Aho!" tegija Hubert Veldermann on tänu- lik neile, kes talle tagasisidet andnud, ning lubab hakata ka avalikke lindistusi korral- dama. Kord, "Suure Tõllu" pardalt, on niisugune juba ol- nud. Ka arvab ta, et tingima- ta oleks vaja saadet merel vii- bivatele Eesti meremeestele – nõukogudeaegne lühilai- nel edastatud saade on kadu- nud, aga asemele pole seni midagi tulnud.

Mari Vamba

Kalaparadiis?



"Pool Paldiski linna elatab end nüüd kalapüügiga," on ol- nud kuulda öeldavat. Palju seda linnaelanikkonda seal üldse on ja millega nad tegele- vad, ei oska tõeselt vist keegi

ära määrata. Aga kala püütak- se. Paldiski ümbruse veed on olnud hinnatud kalapüügiko- had väga ammustest aegadest, ega muidu mõningaid väikse- maid sadamaid sealkandis ran- gelt suletuks muudetud – sis- sepäas ainult kõige võrdsema- te. Novembrikuus, kui sai käidud vaatamas, mis seal sa- damates oleks võimalik ära teha, oli veeäär kalamehi täis. Saakigi näha, kuigi üldine ar- vamus oli, et kala on vähe ja ta on väiksemaks jäänud.

Kaitseministeeriumi hal- dusse kuulvas Põhjasadamas seisid põhjavajunud raketi- kaatritega koos mitmed kala- paadid. Edgar Haavik kinni- tas, et luba seal seista on amet- likult antud, see toob sadama- se elu. Parasjagu olid merelt tulnud "Pakri"-ühistu kalurid Ivan Martõnov ja Vassili

Jasko, saagiks saanud nii mer- rivarblase kui siigasid, muud veel vahepeal. Nemandki kinni- tasid, et kalasaak pole nii hea kui varemalt, aga olevat väga palju püüdjaid, kes tegelikult on röövpüügi peal väljas. Kala- kaitset olevat harva näha, ko- halikud kaluriühistud ja era- kalurid on oma saagi realisee- rimisega kohati hädas – Pal- disk ei suuda kõike ära tarbi- da, tuleb osa Tallinna saata. Selleks on "Pakri"-ühistul oma mees, kes transpordiga tege- leb. On oma väljakujunenud poed, kuhu saab kala ära anda. Rannast võib ahvenat saada 3 krooni eest, mujal on ta teada- gi kallim.

Mehed olid rahul sellega, et saavad oma paati valve all hoi- da ja et kalapüük elatist annab.

Kuidas aga poes ahvenad alati nii väikesed on, kuigi ka päris ilusaid välja püütakse, ei osanud keegi seletada.

Reet Naber



Telefoni- jutt

Tere, kuidas elate?

Eesti Mereagentuuri Pärnu filiaali juhataja ARNO KASK:

Täna küsimast, keskmist koeraelu. Huvitav, et mind ka veel meeles peetakse. Muidu on ikka nii, et kes Tallinnast ära, see mee- lest läinud.

Meie toimetuse õnnitleb Teid sünnipäeva puhul. Kuidas järgmi- se Kristuse-äa mööda saadate?

Ikka töö tähe all, ühe aasta tahaksin kindlasti veel tööl olla. Näe, praegugi lähen laeva välja saatma. "Björn" oma praamiga "Para-Delta" viib siit nagu ikka paberpuitu välja.

Saatke ta õnnelikult teele ning soovime head õhtupoolikut!
2. november

Helistas Reet Naber

Austatud lugeja!

Tuletame meelde, et
aega järgmiseks aastaks

"Meremeest"

tellida on jäänud ainult
4. detsembrini.

Aastatellimuse hind kõigis

"Eesti Ajakirjanduslevi" tellimispunktides on
30 krooni.

Tellimisindeks 69859,

ka sel juhul, kui kataloogist ei leia.



Estonian Maritime Agency Ltd.



Eesti Merelaevanduse laevade asukoht 14. novembril:

"ELMAR KIVISTIK" — teel Las Palmasest Libreville'i
"ALEKSANDER ABERG" — teel Batumist
Gibraltaris
"PAUL KERES" — teel Jorf Lasfarist Lissaboni
"KRISTJAN PALUSALU" — Peterburis
"GUSTAV SULE" — teel Fremantle'ist
Lõuna-Aafrikasse
"ALEKSANDER KOLMPERE" — teel Norrast
Antwerpenisse
"HAAPSALU" — teel Beaumontist Veracruzi
"VILJANDI" — teel Milwaukeest Kaliningradi
"RAKVERE" — teel Rostockist Tallinna
"NARVA" — teel Santosest Port Limoni
"WAALHAVEN" — teel Hamburgist Beirutisse
"ANTSLA" — Koplis
"KEILA" — teel São Francisco do Sulist Agadiril
"KUNDA" — remondis Koplis
"KADRINA" — Porto Pralas
"PALDISKI" — Visakhapatnamis
"LOKSA" — teel Marina di Carrarast Porto
Empedoclesse
"MAHTRA" — Bandjulis
"SOMPA" — Casablancas
"KEHRA" — teel Koplis Bandjull
"AEGVIIDU" — teel Kakinadast Ida-Inglismaale
"KUIVASTU" — Agadiris
"KUUSALU" — teel Tallinnast Jeddah'sse

Neile, kes ootavad . . .

"PARILA" — remondis Koplis
"RAKKE" — teel Libreville'ist Nordenhami
"VALKLA" — teel Nordenhamist Lovlissasse
"TAMSALU" — Jeddah's
"PIHTLA" — teel Bandjullist Doualasse
"ORJAKU" — Antwerpenis
"TOOTSI" — teel Felixstowe'st Famagustasse
"GRUMANT" — Gaetas
"GULBENE" — Itaalias
"RISTNA" — teel Izmirist Nikolajevise
"HELTERMAA" — teel Sousse'st Rõnnesse
"NAISSAAR" — teel Rotterdamist Klaipedasse
"VAINDLO" — teel Rijkast Ghenti
"FRISOHAVEN" — teel Kotkast Eleusisesse
"MUHU" — Peterburis
"ABRUKA" — teel Kuwaitist Bandar-Abbase
"VILSANDI" — teel Murmanskist Szczeczinisse
"KAPTEN KONGA" — Vlaardingenis
"KAPTEN VOOLENS" — Antwerpenis
"MEHAANIK KRULL" — teel Tallinnast Rotterdami
"POOTSMAN KIBUS" — Tallinnas
"KESSULAI" — teel Tallinnast Drammenisse
"VIIRELAI" — teel Stockholmist Hamburgi
"MANILAI" — teel Antwerpenist Stockholmist
"SUURLAI" — Århusis

"HEINLAI" — remondis Tallinnas
"VIINISTU" — teel Grangemouthist Antwerpenisse
"KOLGA" — teel Tallinnast Grangemouth'i
"PURTSE" — Kaliningradis
"VOOSI" — Peterburis
"PAKRI" — teel Riist Ventspilsil
"AMBLA" — remondis Loksal
"ANGYALFJÖLD" — Kaliningradis
"AEGNA" — Kaliningradis
"KABALA" — Kaliningradis
"MOHNI" — Kaliningradis
"RAPLA" — Dunkerque'is
"RAUGI" — Antwerpenis
"TORMA" — Peterburis
"VIRTUSU" — Antwerpenis
"SUURUPI" — teel Rotterdamist Tallinna
"OSMUSSAAR" — Tallinnas
"OTEPAA" — teel Tallinnast Rotterdami
"TAHKUNA" — Tallinnas
"SOODLA" — teel Peterburist Antwerpenisse
"KLOOGA" — Kaliningradis
"GEORG OTS" — Tallinnas
"TRANSESTONIA" — teel Helsinkiist Århusi
"TALLINK" — Tallinnas
"SAINT PATRICK II" — Tallinnas

Väljaandja
Eesti
Meremeeste Liit

Arvutiküljendus: Märt Kullo ja Vello Lind, montaaž: Maie Sell.

Järgmine number
ilmub
detsembris

Toimetuse aadress:
EEO 100 Tallinn, Estonia pst. 10.
Valvetoimetaja on kohal teisipäeviti kell 15–17,
sel ajal telefon 44 48 39

"Printall"
Tellimuse nr. 5017

Toimetaja
MADLI VITSMANN