



Ilmub
(vaheaegadega)
alates 1950. aasta
21. juulist

M E R E M E E S

Nr. 4-5 (954-955)

Teisipäev, 22. veebruar 1994

Hind 2,5 krooni

TÄNA KA
"KALAMEES"

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ Intervjuu Peeter Paluga lk. 2-3
- ☛ Pressikonverentsilt lk. 4
- ☛ Sadama tänav lk. 5-6
- ☛ KALAMEES lk. 7-10
- ☛ "Suur Tõll" lk. 11
- ☛ Meremuuseumi kunstnik lk. 12
- ☛ Botnia kontakt lk. 13-14
- ☛ Riikliku mereasjanduse algus VII lk. 14
- ☛ ESAG III lk. 15
- ☛ MerLe XLVII lk. 15



Toimetus on pälvunud etteheite, et laevadest on palju juttu, sadamaist vähe. Täna-
ses lehes on juttu peaaegu ainult sadamaist, eeskätt Tallinna Sadamast. Aga ka Linnasada-
mast, Pärnust ja Paldiskist, järgmises lehes eraldi Muuga Sadamast. Lähemalt lk. 2, 3, 4,
5, 6, 11.



Ei mingit uut ametiühingut esialgu

Eesti Meremeeste Liidu kõneköösolekul 15. veebruaril pidi ametiühinguteemat arutatama. Tegevmeremehi oli vähe kokku tulnud. Tei...e neist arvas, et lükkaks selle oma ja uue, Meremeeste Liidust välja kasvava ametiühingu loomise mõtte aastaks edasi. Enne peaks — kahjuks! — tööpuudus tekki-
ma: praegu ei olevat meremeest õieti kellegi ega millegi eest kaitssta, ja kui olekski, siis millega? Ka seitse kohale tulnud volikogu liiget ei pakkunud muid variante välja. Liidu vanem **Ants Pärna** tutvustas kolmekümnet seitset eestiaegset meremeeste kutse- ja muud ühingut. Eesti Vabade Meremeeste Ametiühingu juht **Bruno Saviauk** ütles, et nende praegu 560 meremeest ühendaval organisatsioonil on küll oma kindel ülesanne: kindlustada "Esmani" kaudu välismaale tööle minevaile meremeestele ametiühingusse kuulumine — ilma selleta ei taheta Eesti mehi maailma meredel sugugi näha — ja vajadusel neid muidugi ka kaitsta. Ametiühingus töötab neli palgalist inimest. Sisseastumismaks on 20 krooni; kuumaks samuti 20.

Mari Vamba

* * *

Eesti Meremuuseumi juures käib juba 1965. aastast koos Meresõprade Ring, kus liikmeks peamiselt mereveteranid või muidu asjasthuvitatud. Aastad on teinud oma töö, paljud kunagistest sõpradest on lahkunud. Kooskäijail aga jätkub seniajani elavat huvi ümberringi toimuva vastu, eriti mis puudutab merendust. Aktiivsest tegevusest on nad kõrval, kuid peavad vajalikuks "ilmaasjadest arusaamist". Enesekiituse korras peab tõdema, et juba teist aastat järjest on "Meremehe" esindajat kutsutud mereasjadest rääkima. Ja alati on tore ikka veel uusi mõnusaide jutte kuulda, mis vastutasuks tänapäevastele sulle jutustatakse. Ja kui need kenad inimesed ütlevad, et nad ka lehe algusest lõpuni läbi loevad, uurivad, milal sa viimati Paldiskis käisid, kuulavad huviga, mis üks elektronkaart kõik ära teha ei võimalda (selgitus à la televiisor-tasemel), mõne nime puhul noogutavad mõistvalt (Nojah, see ju selle... poeg, isa oli tubli mees) või vangutavad kahetse-
des (Isa oli tal ikka korralik meremees) pead. Meremeeste Klubi kuulates tuletavad meelde, kuipalju naelu ikka sai Liitu (See on hoopis kõrtsi üldtuntud nimi!) viidud...

Tobe küll neid stagnaajal õpitud lauseid meelde tuletada, aga siin passib küll see "Kes minevikku ei mäleta, see elab tulevikuta."

Reet Naber

Uus juhatus

Teede- ja sideminister määras RAS-ile Eesti Merelaevandus 9. veebruaril uue juhatuse:

Illar Hallaste — Riigikoogu liige

Oleg Harlamov — Baltic News Service'i tegevdirektor

Tarmo Kõuts — Piirivalveameti peadirektor

Rein Meindok — RAS-i Eesti Merelaevandus peadirektori asetäitja

Enn Pant — Rahandusministeeriumi kantsler

Enn Sarap — RE Tallinna Sadam ökonoomikadirektor

Eino Tamm — Riigikoogu liige

18. veebruaril valiti juhatuse esimeheks Enn Pant ja aseesimeheks Tarmo Kõuts.

Madli Vitismann

PRESSIKONVERENTSIL

17. veebruaril oli Muuga Sadamas üritus, kus ajakirjanikele, kohalike omavalitsuste esindajatele ning keskonnakaitse tegelastele esitati aruteluks, nn. sotsiaalseks ekspertiisiks Muuga Sadama laiendusprojektid. Pikemalt tuleb selles juttu järgmises ajalehenumbris.

Reet Naber

Tänavu on normaalne talv

Ainult me pole sellega harjunud — viimased talved on teisti harjutanud.

Veeteede Ameti peadirektori käskkirjaga on 7. veebruaril moodustatud jäästaap eesotsas peadirektori asetäitja **Kalle Pedakuga**. Sellesse kuuluvad **Kaarli Noor, Eduard Hunt, Rein Raudsalu, Tõnu Hinno, Aadu Nurmsalu** ja **Tiiu Marmor**. Jäästaap koguneb iga päev, et vahetada operatiivselt teavet jääoludest ning kooskõlastada laevade väljumine ja sadamaisse sisenemine ning koostada laevakaravane.

Nüüd tuleb ööpäev varem teatada nii laevade saabumisest Ristna meridiaanile kui ka Eesti sadamaist lahkumisest. Jäästaabile tuleb seejuures teada anda laeva pikkus, laius, süvis, jääklass ja lasti olemasolu. Ning arvestada, et Eesti kaks jäämurdjat, "Tarmo" ja "Karu", aitavad läbi jää esmalt avari-, seejärel liinilaevad. Järgmisena võivad abi loota kiiresti riknevaid ja ohtlikke kaup vedavad laevad, seejärel kõik muud.

Madli Vitismann



Sellel fotol Muuga Sadama sopist ei ole jää veel kuigi paks. Aga näiteks Kundasse jäeti möödunud nädalal süvendaja järjekorda ootama ning nüüd pole vist põhjust enne kevadet järele minna.

Vähe on neid inimesi, kel alati meel rõõmus, silmad säravad ja kohe mitte millegi üle kaevata pole. Üks selliseid haruldasi inimesi oli

EDGAR ATSPOL

Teade sellise inimese lahkumisest tundub täiesti eba-loomulikuna, eriti veel noores eas. Aga kahjuks on see tõsi.

Edgar Atspol sündis 3. mail 1948 Viljandimaal Tänasilmas. 1968. aastal lõpetas ta Tallinna Merekooli laevajuhina ja asus tööle Eesti Merelaevandusse. Aasta sai mees olla tööl välissõidus, kui viisa kinni pandi. Küsimus, kui kauaks, viis ametimeeste reageeringuni: "Igaveseks." Ja kuigi selle võimu igavikukssaamine tuli kätte varem kui Edgar Atspoli oma, jäi ta truuks parvlaevadele, millel ta tegelik meremeheelu sujunud oli. Seal hindavad kõik kolleegid teda kõrgelt.

9. veebruaril 1994 tuli ehmatav teade: Edgar Atspol on surnud.

Mälestavad grupikaaslased Merekooli XIX lennust ja kolleegid parvlaevadelt.

«Eesti Veeteede Ameti Teataja»

ilmub 1994. aastal kord kvartalis. Aastatellimuse hind on 120 krooni.

Tellimuste vormistamiseks on vaja raha üle kanda Eesti Veeteede Ameti arveldusarvele nr. 141144 Eesti Sotiaalpankas.

Täpsemat teavet saab veeteede ametist aadressil EE0001 Tallinn, Tartu mnt. 13, tel. 43 04 54.

Eksimine on inimlik, aga et asju tõsiselt sassi ajada, on vaja arvutit.

Mitteloodeavuse seadus. Arvutimurfoloogia.

Igal halval asjal on oma head küljed, ka tasub vahel mõne tottruse üle lihtsalt naerda. Paistab, et seekord, kui "jää ootamatult tekkis" ja laevad Helsinki—Tallinna vahel pikemalt pidama jäid, oli ametiasjus reisil olnud firmajuhtidel rohkem aega uurida, mis seal laeval ka sünnib.

Oh nalja, äripartnerid teistpoolt lahte (mida kunagi ammu oli nimetatud *Mare Estorum*) olid püüdlikult tõlkinud menüü eesti keelde. Välja tuli natuke kummaline toidukaart. Muidugi said "abinõud kasutusele võetud". Võib tõdeda, et soomlaste komme eestlaste soomekeelseid intervjuusid televisioonis soomekeelsete subtiitritega varustada tuleb nüüd ka meie kombeks arvata. Soome-poolsest vaimutööst võib mererõõliprogrammi kiita, aga kulinaarias on nad nõrgavõitu.

Selle menüükatke koostamisel sai küll kasutatud natuke kääre ja liimi, sest lapsel olid haiguse tõttu mõned tööõpetuse tunnid vahele jäänud. Kogu pakutavast sai veerandijagu prügikasti läkitatud, sest see nii huvitav polnud. Leheruum liig-palju nalja ka ei võimalda.

26. jaanuari "Menu" annab näiteks võimaluse tellida eelroogi "Murakatega immutatud lhe, marineeritud juurvill", "Pliimid, kalamarja-, seene- ja räimetartar" või "Tusised teod" ja "põhiroogi" — "Küpsetatud vasikalihaloi", "T-biifsteek, rosepipra-mädaroikakaste" või "Glasuuritud terve jäneseis, sharonkaste". Magustoiduks pakutakse "vorkmelonit" ja "boisenimarju". Mis parata — kalligraafilise käekirjaga arvutit puudub "õ" ning seetõttu peab sööma loikusid ja roikaid.

Reet Naber

"Meremehe" tellimine

Kodumaal

Neile, kes pole veel jõudnud käesolevaks aastaks "Meremeest" tellida, pakub täiendava võimaluse (aprillist aasta lõpuni) Ajakirjanduslevi. Tellimisindeks 69859, hind 23 krooni, tähtaeg 14. märts. Kiirustage!

Kes soovivad ajalehte toimetuse kaudu tellida, neile on hind alates 3. numbrist 80 krooni, mis tuleb saata aadressil:

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

Välismaale

Kui makstakse Eestis, on aastatellimuse hind 250 krooni.

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

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

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

Tellimused võib saata faxil +372 2 527 555 või aadressil: "Meremees" Subscriptions Department Subscriptions International Ltd. Akadeemia tee 21G EE0026 Tallinn ESTONIA

Head lugemist!

Estroad

Murakatega immutatud lhe, marineeritud juurvill
Pliimid, kalamarja-, seene- ja räimetartar
Tusised teod

Põhiroogi

Virsine härjalihaga gruuksa moodi
Küpsetatud vasikalihaloi, hautatud paprikarook
T-biifsteek, rosepipra-mädaroikakaste
Glasuuritud terve jäneseis, sharonkaste

Järelroad

Troofilised puuviljad ja vorkmelon roosas sampanjakastmes
Pirn boisenimarjadega, valge sokolaadi kaste

157.00	00.00
110.40	48.00
140.30	61.00
174.80	76.00
39.10	17.00
46.00	20.00




ESTLINE



TERMINAAL

TALLINK inreko



ESTMA



Eesti Merelaevanduse laevade asukoht
21. veebruaril:

Neile, kes ootavad . . .

"ELMAR KIVISTIK" — teel Bunburyst Yantaise
"ALEKSANDER ABERG" — Muugal
"PAUL KERES" — teel Muugalt Rostocki
"KRISTJAN PALUSALU" — Rotterdams
"GUSTAV SULE" — Lissabonis
"ALEKSANDER KOLMPERE" — Peterburis
"HAAPSALU" — teel Montevideost Paranaguasse
"VILJANDI" — teel Houstonist Peterburi
"RAKVERE" — teel Kõbenhavnist Helsingisse
"NARVA" — remondis Tampas
"VALGA" — teel Kaliningradist Norfolkis
"ANTSLA" — Conakrys
"KEILA" — teel Aqabast Tuticorini
"KUNDA" — Casablancas
"KADRINA" — Freetownis
"PALDISKI" — Rio de Janeiros
"LOKSA" — teel Batat Leixoes'sse
"MAHTRA" — teel Loviisast Jeddah'sse
"SOMPA" — teel Pasajes'ist Koplisse
"KEHRA" — Owendos
"AEGVIIDU" — teel Jeddah'st Dammami
"KUIVASTU" — teel San Pedrost Nantes'i
"KUUSALU" — Koplis
"PARILA" — teel Visakhapatnamist Mangalore'i

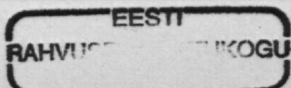
"RAKKE" — San Francisco do Sulis
"VALKLA" — Antwerpenis
"TAMSALU" — Bandjulis
"PIHTLA" — San Pedros
"ORJAKU" — Koplis
"TOOTSI" — teel Pireusest Novorossiiskisse
"GRUMANT" — teel Felixstowe'st Famagustasse
"GULBENE" — teel Chiogglast Novorossiiskisse
"RISTNA" — Harwichis
"HELTERMAA" — teel Tallinnast Hiinasse
"NAISSAAR" — Calais's
"VAINDLO" — Gemlikis
"FRISOHAVEN" — Istanbulis
"MUHU" — Roskoffis
"ABRUKA" — remondis Eleusises
"VILSANDI" — teel Bordeaux'st Zaandamisse
"KAPTEN KONGA" — teel Felixstowe'st Stockholmi
"KAPTEN VOOLENS" — teel Tallinnast Rotterdami
"MEHAANIK KRULL" — teel Antwerpenist Helsingisse
"POOTSMAN KIBUS" — Koplis
"KESSULAI" — Fredrikstadis
"VIIRELAI" — teel Rostockist Tallinnasse

"MANILAI" — teel Stockholmist Antwerpenisse
"SUURLAI" — Tallinnas
"HEINLAI" — teel Tallinnast Antwerpenisse
"VIINISTU" — teel Vlissingenist Tallinnasse
"KOLGA" — Rotterdams
"PURTSE" — teel Randersist Euroopasse
"VOOSI" — teel Kõbenhavnist Tallinnasse
"PAKRI" — Rotterdams
"AMBLA" — Ventspilsis
"ANGYALFJÖLD" — teel Rotterdamsist Koplisse
"AEGNA" — Rotterdams
"KABALA" — Koplis
"MOHNI" — Ventspilsis
"RAPLA" — Moerdijkis
"RAUGI" — Rotterdams
"TORMA" — Londonis
"SUURUPI" — Antwerpenis
"SOODLA" — Klaipedas
"KLOOGA" — Tilburys
"GEORG OTS" — Tallinnas
"TRANSESTONIA" — teel Helsingist Århusi
"TALLINK" — Tallinnas
"SAINT PATRICK II" — Tallinnas

Väljaandja
Eesti
Meremeeste Liit

Arvutiküljendus: Väino Trumm ja Vello Lind, montaaž: Maie Sell.

Järgmine number ilmub märtsis	Toimetuse aadress: EE0100 Tallinn, Estonia pst. 10. Valvetoimetaja on kohal teisipäeviti kell 15—17, sel ajal telefon 44 48 39	"Printall" Tellimuse nr. 877	Toimetaja MADLI VITISMANN
-------------------------------	--	---------------------------------	------------------------------





Tallinna Sadam

Riigiettevõtte "Tallinna Sadam" peadirektor PETER PALU, kas söe saab varsti Kesklinna sadamast välja?

Olukord on muutunud: Muuga sadam tuli hiljuti meile natuke nagu lähemale. Süsi läheb tõesti kõik Muugale. Kui Muuga sadama infrastruktuuri finantseerimise projekt käiku läheb, siis hakame seal kõvasti ehitama. Projekt on saanud igal tasemel positiivse hinnangu. Praegu ei ole enam tagasiteed, ja ega ole vajagi. Kui saame infrastruktuuri rajamise lahendatud Kuveidi kaudu ja superstruktuuri Maailmapanga ning Euroopa Arengupanga kaudu, läheb tõsine töö lahti. 4-5 aastaga peaksime esimese ehitusjärguga ühele poole saama. Elu näitab vajadused kätte: vastavalt sellele, kuidas kaubavoolud kasvavad, peab sadam arenema.

Muuga sadama suur häda pidi olema lainemurdja puudumine.

Ka see on projektis sees, saab komplekselt lahendatud. Tuleb samuti. Kui ehitus päriselt lahti läheb, siis on see ilmselt suurim asi, mis Eesti pinnal tehtud.

Kas mingit rohelist vastuseisu ei ole?

Ei usu. Projekti väljakujundamisel võetakse arvesse kõik need märkused, mis keskkonnaekspertiisi käigus on esitatud. Vastuseis tekiks, kui me läheksime loodusega n.ö. rinnutsi vastamisi. Aga meil tuleb ju korraliku tehnoloogiaga XXI sajandi sadam.

Kui me veel ise ei pidanud raha lugema, olime hirmsasti nafta vastu sadamas. Nüüd, mil oma raha loeme, teeme vabatahtlikult neid naftapütte.

Tol ajal olin mina ka põhimõtteliselt naftaterminalide vastu, sest kui oleksime need vene tehnoloogia järgi püsti pannud, usun, et meil oleks pahandusi kui palju olnud. Võtame või selle "Scantransi" oma Kopli sadamas, mis oli sellises seisukorras, et nii lihtsalt ei tohi tööd teha. Praegused on ehitatud maailma tehnoloogiat järgides. Arvestades kõiki võimalikke ohutegureid, võib öelda, et mida suurem naftaterminal, seda keskkonnohutum — rohkem on meetmeid rakendatud. Väikeste terminalidega on see häda, et keskkonnakaitse jaoks ei jätku raha.

Luidas spetsialiseerite sadamad? Igal pool peale Miinisadama olen küll ühtmoodi palgivirnu näinud.

Ega nii väga täpselt ära jaotada saagi.

Puit on kaup, mis Eestist tuleb, ja see jääb nii Kopli kui Muuga, aga ilmselt ka Paldiski sadamasse. Mida lähemal on sadam ülestõttamiskohale, seda parem. Paldiski jaoks on praegu kõige õigem see puit, mis tuleb autodega, sest seal pole korralikke raudteid.

Ja ega spetsialiseeritud

terminalides pea ainult sütt tegema. Seal on võimalikud ka mingid analoogilised materjalid. Peab paindlik süsteem olema. Näiteks söe- ja väetiseterminalidest lähivad läbi muidugi suured kogused neid aineid. Aga on võimalik, et mingeid väiksemaid koguseid on mõtet teinekord töödelda kusagil ka ääres, kus on hoopis muu tehnoloogia.

On olnud kuulda arvamusi, et Kesklinna sadamas peaksid olema ilusate majade vahel ilusad valged laevad — terminaale kuni Linnahallini välja.

Teha annab muidugi igale poole, aga ei kavatse seda. Juba praegu on teatud vastuolu linnatranspordi skeemi ja sadama vahel. Nii et me ei näe mõtet ega võimalust tulevikus linna sees kaubavööd säilitada, sest et kõik selle saame Muugal ära tehtud. Miks raudteega vägisi kesklinna tulla? Ja võimalus ühendada sadam kesklinna tuleb iga päevaga natuke lähemale. Isegi täna on pilt natuke teine kui veel kuu aega tagasi, kui see basseini seal vahepeal oli. Lammutamisele läheb veel söökla, samuti tsehhid. See tegevus võ-

Teisel pool tänavat jääb suurem osa maju arvatavasti alles. Loodan, et Raudbetoonitehas ka kunagi lammutatakse. Siis on loogiline, et sealt tagant ka midagi maha läheb. Aga see on juba linna asi. Arvata võib, et kui sinna kunagi merepark tuleb, saab ka sealt ühe väljapääsu.

Sinna planeeriti ju suurejoonelist ajalooliste laevade seisukohta, neli vaiagi löödi sisse.

Ma kardan, et väga suurejoonelisi asju ei maksaks esialgu planeerida, praegu peab ikka kogu aeg selle peale mõtlema, mis sisse toob. Sadama atraktiivsus ei seisne ilupildi loomises. Mida arenenum reisisadam on, seda enam see külastajaid ligi tõmbab. Selge on see, et Eesti uudsus hakkab tasapisi kaduma. Nüüd peame looma juba selliseid tingimused, et meile tulla tahetaks.

Eri aegadel on korduvalt märgata olnud, et linn pole rahul pelgalt sellega, et toote turistid kohale, kes oma raha linna jätaavad, vaid tahab ka sadama tuludest otse osa saada.

Selle teema ümber on tükk aega vaikus olnud.

Et sadam tulevikus tulu

väga põhjalikult ringi teema. Kui Muugal planeerime seda laenu ja investeerimise abil, siis Kesklinna sadamat tuleb ikkagi oma vahenditega teha. Sel suvel saame ühe laevakoha juurde, ja nii samm-sammult.

Kas me Lennusadama ja Kopli sadama ka endale saame, seda praegu ei tea, see on üldse omaette küsimus. Linna sadamad peaksid ikka kõik koos olema, igal pool nad ju on. Hamburgis on, Helsingis on. Meil on sellest asjast natuke vale arusaamine. Tallinnas peaks samuti olema üks sadamaadministraatsioon, kõik peaks alluma ühele firmale. Iseasi, et tulevikus see administraatsioon ei



RE Tallinna Sadam põhilised finantsmajanduslikud näitajad 1993. aasta kohta

Näitaja	Ühik	1992. a.	1993. a.	%
1. Laadimistööde maht	tuh. t	10 663,8	12 480,0	117,0
puistlast	"	2 560,7	3 163,7	123,5
segalast	"	3 082,3	3 458,0	112,2
viljalast	"	4 288,1	4 462,9	104,1
puistlast	"	190,3	309,8	162,8
vedellast	"	542,4	1 085,6	200,1
2. Reisijate arv	tuh. in.	1 341,4	2 256,0	168,2
3. Netokäive	milj. kr.	377,6	790,1	209,2
4. Transiitkaubad	tuh. t	7 595,0	9 846,0	129,6

tab ka muidugi raha.

Kas seda ohtu ei ole, et lammutatakse midagi ehituslikult väärtuslikku? Näiteks Lootsi tänaval pidi olema vanade naturaalsete müüridega sadamahooned.

Need viimatimemetatud ei ole meie omad. Sadama territooriumil aga midagi säilitamistväärtavat ei ole. Kuid maa on seal tohutu hinnaga. Pealegi, sadama territooriumil me ei lammutagi, ehitis võtame maha laevaremonditehase maa-alalt.

Varem taheti, et sadamasse oleks võimalikult kitsas juurdepääs; nüüd on loomulik, et see oleks võimalikult avar. Seni on küll kõik olnud veendunud, et me midagi liigset pole ära koristanud. Nüüd näeb vähemalt vett.

Midagi siia kindlasti ehitatakse, aga mitte nii nagu enne — see ei saa olla juhuslik, reeglitega ehitamine. Ega see tehas, nagu ta praegu on, pole normaalne kompleks — iga hoone on ise stiilis, iga tükk isesuguse arhitektuurilise väljanägemisega. Ja ega nii paljude remonditehaste järele vajadust ei ole, neid on niigi 4-5 tükki. Peab kujunema atraktiivne pilt, mitte mingi tööstusmaastik.

tegele kaubaga, selleks on era-stividorifirmad.

Mis puutub haldamisse, siis selleks on omad mängureeglid, mis ei lase tekkida selliseid võimalusi, et riik jääb lihtsalt oma rahast ilma, nagu seda praegu ette tuleb. Lihtne on sadamast mööda vedada ja mitte maksta sadamamakse. Aga see raha on ju ikkagi liikvel, läheb ainult valesse taskusse. See on niisugune keeruline teema... Need asjad peaksid olema reguleeritud sadamaseadusega, aga see võtab veel jupp aega, sest seda saab siis teha, kui paljud muud seadused, mida normaalses riigis vaja, on juba olemas. Üldiselt on kom-

Linnahalli kõrval asuva betoonitehase sadamale üleandmise lugu Peeter Palu esituses:

Talupoja mõistusega võttes on asi nii selge. Aga kohtus — ei tea, millega lõpeb. Paistab, et kui ikka lasta juristidel põhjalikult tegutseda, siis saab kõik asjad korralikult puntrasse keerata. 15 aastat on seda teha tahetud ära kaotada. See on vale koha peal, ja vaja ka kellelegi ei ole — teevad vundamendiplokke; lisaks reostus. Kõik linna generaallaanid on selle välja jätnud. Kui oli juba absoluutselt selge, et võib tehase maha võtta, registreeris Tallinna linn ühel päeval AS-i Mekam, mille moodustasid mingi AS Invest ja sõjaväeosa oma tehasega. Tehas määrati meile — et seda kätte saada, pidime AS-i Mekam kohtusse andma.

Kõik lollused siin Eestimaal teeme ikka ise, vahel on ainult vahetalitajad. Tartu Kommertspanga võlglaste hulgas oli AS Invest just täpselt nii suure summaga, kui AS Invest AS-is Mekam osales. Siis, kui asi oli kohtus, võttis AS Invest juht Agassijev ühe mehe käest täpselt nii palju võlgu, et pidi võla katteks talle mehele "Mekami" aktsiad üle andma... Nüüd, tõsiselt eesti mehed, käime omavahel kohut. Mulle öeldakse, et sadam peaks kompensatsiooni maksma. Vabandage väga, mille eest?! Las ta seisab. Ma tahaksin näha, kua teda on võimalik pida. See on selgelt Vene sõjaväe vara peale üles ehitatud. Lisaks on teada, et see on Goskomimüütshestvol kirjas kui tema varandus! Las pusivad.

Üks on kindel: kui me ikka väga tahame midagi untsu keerata, siis oleme hirmus osavad poisid isegi selle solgiambri endale kaela tõmbamisel, mille teised on täitnud.

Mõtlesin, et ma ka juba päris vana inimene, hakkam maailmast aru saama, aga on ikka asju, millele üldse pih-ta ei saa. See on nagu malematš, mida mängitakse pimedas ja valedes nuppudega — käiakse ratsuga nagu etturiga.

becks, et riigis käituvad kõik sadamas ühtede reeglite järgi. Konkurents on rohkem väljapoole, teiste riikide sadamatega. Meil ei ole Eestis kellegagi konkureerida, kui ka väga tahaks.

On neid, kes ütlevad: Palu on nii lai mees, et talle jääb Läänemeri kitsaks; armastab palju ehitada ja suuri kiirusi, tahab kõiki Eesti sadamaid enda alla. Tegelikult riik ju finantseerib "Tallinna Sadama" kaudu väikesi kohalikke sadamaid, mis annavad tulu kohapeale ja peaksid hiljem munitsipaalomandusse saama.

Veel öeldakse, et meil on ambitsioonid. Aga sadamas ei tasu ilma nendeta töötada. Kui neid ei oleks, siis võiks lihtsalt kuhugi sooja kontorituppa istuma minna.

Ei, muidugi ei ole meil taotlusi saada riigiettevõtteks "Eesti Sadamad". Olen väga nõus, et oleks palju munitsipaalomanduse sadamaid, aga kuni pole lahendatud dotatsiooniküsimus, pole see võimalik. Need on meile lihtsalt lisa-koormuseks, aga seda missiooni praegu keegi teine lihtsalt ei täidaks. Oleksid need kohalikus valduses, siis kuigi kaua ei püsiks. Me anname neile kiirenduse: kui need sadamad ükskord valmis saavad, siis 20 aastat pole seal suurt midagi vaja teha.

Teised Tallinna sadamad on siin silme all, aga Muuga paikneb niivõrd eraldi ja oli kogu aeg täiesti omaette sadam. Kas ja kui palju on see praegu iseseisev?

Oma juhtkond on muidugi olemas. Oleks vale, kui Muuga klient peaks tulema kesklinna oma pabereid vormistama, see tegevus käib ikka kohapeal. Tulevikus tekivad stividorikompaniid, millel midagi on sadamas ja midagi kesklinnas. Haldamine on tulevikus natuke teistsugune. Põhiküsimus — rendisuhet ning infrastruktuuri valdamine ja korrashoold, ka sadamatööd — peaksid ikkagi kõik kuuluma holding-kompaniile alla.

Kas teie katuse kogu selle tegeliku töö kohal ei ole väga suureks paisunud — on ka selliseid arvamusi? Kui te uue meeskonnaga alustasite, oli neid vist paarkümmend, nüüdseks on see jõudsasti laienenud. Tundub, et kahes suunas: on noori, ja on silmatorkavalt palju neid n.ö. endisi, rahvale tuntud inimesi, kes kunagi olid keegi, nüüd siin aga on reatöötajad.

Noo, neid viimatimemetatud on võib-olla 4-5 inimest. Tuntud inimesed on üldiselt kvalifitseeritumad kui teised, siin ei ole midagi arutada. Arvestades seda, mis töö ees seisab, tuleb inimesi veelgi juurde võtta. Kui Muuga ehitamiseks läheb, siis praegusest hulgast ei piisa. Muuga laienemine tähendab mahu kolmekordistumist. Inimeste hulk just kolmekordseks ei kasva, aga 5-6 aasta jooksul muutub väga palju, kaasaegne sadam vajab paremat koolitust. Spetsialiste võtame veel juurde.

Kui te sadamasse tööle tulite, oli meie lehes juttu, et loote oma meeskonna, aga vanu olivaid ära ei saada — taanduvad aja jooksul ise. Kas personalipoliitika on andnud just selliseid tulemusi, nagu olete tahtnud?

Ega päris selliseid tulemu-

si saa kunagi, nagu tahaks. Aga suures osas küll. Praegu on probleem nendega, kes valivad lühikese ja odava *businessi* näiliselt suure sissetulekuga ning lähevad meile kaduma. Aga Kotka koolitusega inimesi tuleb varsti peale. Kõik ei ole ka ehk niimoodi sisse elanud, nagu oleks tahtnud. Omamata koolkonda, ei lähe kõik kohe nii lihtsalt.

Te oskate väga kenasti tänada oma kaastöötajaid, kellelt enne olete võtnud seitse ja pool nahka. Kas niisugune teadlik personaalne käitumise oskus annab tulemusi, või on ka teie ajal lahkujaid küllalt?

Lahkujaid on vähemaks jäänud, aga läheb ikka ka. Ega midagi pole teha, kõik ei taha seitset ja poolt nahka anda. Osa on muidugi tulnudki sellise arvestusega, et vaatavad peatselt midagi muud.

Aga tunnustus peab olema.

Ja keeleprobleem?

Paljud inimesed on siiski õppinud ja õpivad, järk-järgult läheb paremaks. Aga pole midagi parata, mõni pea ei võta, ehkki õpib igal hommikul tund aega eesti keelt. Kõikumine on just vanemates inimestes, üle 50-selt pole nii lihtne eesti keelt selgeks saada.

Räägiksime nüüd ka Kuveidist. Kuveidi sõprade klubi, kuhu teiegi kuulute, löi ju vahepeal kõvasti laineid.

Mul on täiesti konkreetne põhjus sinna kuuluda. Kogu meie töö on praegu seotud Kuveidiga — nende rahade taotlus Muuga sadama infrastruktuuri väljaehitamiseks on väga tähtis. See on haruldane võimalus ja tuleb ära kasutada. Ja teiseks: see on tore seltskond, kes klubisse kuulub.

Neid asju tähtsustatakse üle.

Käisite Kuveidis riigi kõrgeima juhiga. Tundub, et tema ülesanne oli toetada kaasa sõitnud majandusmeeste ärilisi asjaajamisi. Reis oli äriühingutele raha eest.

Oleksin ma üksik komanderingusse läinud, oleksin pidanud lennukipileti eest rohkem maksma, praegu tuli väga odavalt kätte. Ja üksik käies poleks kindlasti neid tulemusi olnud. See oli riiklik visiit, võimalus asja sellel tasemel ajada oli tulemuslik.

Kui selle sõidu tagajärjel ka muud ei tule kui Muuga sadama infrastruktuur, siis on see niisugune tulemus, et president võiks küll kogu aja mööda maailma sõita.

"Tallinna Sadama" sponsortegevuse kohta on ajakirjanduses ja mujalgi igasuguseid arvamusi olnud. Sealhulgas ka, et toetab neid autolõhkujaid ja jalatõstjaid, aga mulle või mei-

le ei anna. Kas formuleeriksite sponsori suunad ja põhimõtted?

Igal firmal on muidugi õigus otsustada, keda sponsorida. Aga mõistlikum oleks võib-olla, et see toimiks mingite fondide kaudu. Fondid tegeleksid siis konkreetsete inimeste või projektide toetamisega. Ega me oska ju iga juhtumi puhul õigesti otsustada. Rahvusliku Fondiga on meil niisugune suhe. Aga paljude alade jaoks fonde ei ole.

Kui me kõiki sponsoriksime, kes küsivad, ei jätkuks meil muidugi raha, et sadamale üldse midagi ehitada. Selge, et solvujaid on rohkem kui saajaid. Aga oleme siiski väga paljusid aidanud — meditsiini, kultuuri, spordi vallas. Sageli pööratakse puht-isiklike tahtmistega, nende peame ära ütlemata — mis põhjusel ühele anname ja teisele mitte.

Mitmes merendusasjas täidate ju ka lihtsalt riigieelarve lünki. Näiteks Merehariduskeskuse õppe-laeva "Linda" jaoks pole sentigi planeeritud, ja kuuluse, et laev sõidab teie abil hangitud kütusega.

Suures osas jah. Mis üldse Merehariduskeskust puudutab, siis selle abi ma loogiliseks. Merekooll ilma laevata on ju nagu autojuhtide kool ilma autodeta. Haridus on see, mida peab toetama.

Mis aga puudutab Tõnisteid, siis neid on eesti rahvale praegu vaja. Vaatame selle Lillehammeri ära, palju neid medaleid tuuakse... Aga Tõnistete puhul on ka nende tulevased medalid küllalt tõenäolised. Neli aastat halvasti olukorras suveolümpiani ei oleks neile hästi mõjunud. Ja usun, et kaudselt toovad nad meile ka tagasi: sealhulgas nende abiga merel ja sadamalinnades Tallinna sadamat juba tuntuks, ehk rohkemgi kui lihtsalt Eestit.

Ja ralli sponsorimine — kas seda nüüd just autolõhkujateks nimetada. Igasugune tehnikasport on kallid, ja seejuures ka teatud lõhkumine. Olen täiesti kindel, et ralli finantseerimine on ühtlasi tehnikahuvi rahastamine. Ei saa nii üheselt mõelda, et see on ainult autosõit. Sport on kultuuri osa, ja kui see päriselt ära kukub ning poisikestel pole isegi kellegi peale alt üles vaadata, iidoliks lugeda, siis hästi see küll ei mõju, järgmine põlvkond jääb igal juhul tunduvalt vaesemaks. See on, jah, küll spordi sponsorimine, aga ulatub kaugele. Me hakkasime esimestena hoolitsema, et Eesti meistrivõistlustel sõidaks kümnekond korralikku autot, nüüd on tekkinud konkurents, ja nii see tehnikasport ehk säilibki. Peale muu on selle huvi taga ju ka

tulevased insenerid. Ning ralli atraktiivne mõju on ka küllaltki suur.

Ja see, et Eesti tuli korvpallis Euroopa meistrivõistlustel kuundaks, oli osaliselt ka meie teene. Vähemalt hinges see ala püsib.

Need kõik on ju niisugused valdkonnad, kus ajutised rahaliste raskuste tõttu ei saa näiteks aastat vahele jätta, sest uuesti alustamiseks läheb kohutavalt jõudu.

Aga mida te tahaksite öelda sponseritava vastutustundest? Sadam on üks meie lehe toetajaid, meie oleme selle küsimuse üle küll mõelnud. Ega teil pettumusi ole olnud?

Võib-olla mõnikord on raha ka valesse kohta läinud. On tõesti olemas vastastikused kohustused, sponsorlus peab üldiselt olema seotud maksja reklaamimisega. Aga tuleb ette, et raha käes, unustatakse kohe ruttu kõik ära. Tuleb vastu: "Aitäh, väga tore oli, tulime 48-ndaks viiekümne osavõtja seas..." Tegelikult pole mind vaja tänada, vaid neid mehi seal, kes seda raha teenivad.

Hull on, kui arvatakse, et me siin supleme hommikust õhtuni rahas ja ei tea, kuhu seda panna. Mõni tuleb siia nagu suur õnn: pange raha minu taskusse! Kui ära ütleme, siis oleme halvasti inimesed, aga midagi ei ole parata. Peale selle kulub meil sellele väga palju tööaega, vahel on see hullem kui raha kulutamine.

Aga "Meremehe"-leht on väga hea, loen kohe päris mõnuga.

Nii et teie oma hõivatuses leiab selle lehe jaoks aega? Olen teie valdustes kuulnud ka öeldavat, et kirjutame laevadest ja meremeestest, aga mitte sadamast — meie lehte ei peaks sponserima.

Leian küll aega. Ja ega ühest asjast või ettevõttest peagi väga palju kirjutama. Kui on probleeme, siis need jõuavad ajalehe veergudele. Ning teiseks: ega meid ei huvita ainult sadam, vaid ikka kõik see ka, mis ümberringi toimub. Pealegi seda, mis meist kirjutatakse, me ju teame. Informatsiooni mõttes on teiste kohta huvitavam lugeda.

Randades ei ole enam piirivalvet ees, kõik võimalused on avanenud, palju on iseenesest häid sadamakohti, mida inimesed vaatavad kahjutundega, sest pole suudetud sadamat püsti panna, ja pole ka nagu õieti midagi vedada — niisugune olukord on paljudes kohtades, kasvõi näiteks Hara sadamas. Kuidas te nende tulevikku näete?

Päris niisugust sadamat, millel üldse otstarvet ei oleks, päris hästi nagu ei

teagi. Omaküla kalamehe paat võiks ikka seista. Ja linna tingimustes, kui sellega midagi muud teha ei ole, võib ka peale väga kalleid elamuid ehitada. Helsingis on need kõige kallimad rajoonid — vaatega merele.

Tegelikult tuleb iga kohta eraldi vaadata. Igal sadamal on oma hing ja ajalugu, ning me ise oleme praegu ajajärgus, kus meri hakkab meie jaoks uuesti sündima, inimese ja mere vaheline suhe kujunema. Tükk aega oli ju sein ees, ei tohtinud randa jalajälge ka teha. Praegu hakkame avastama, et meri on üks hirmus hea asi. Usun, et 4—5 aasta pärast on täielik paatide buum. Inimene, kes maad mööda sõidab autoga, hakkab tundma, et elu on poolik, kui tal mere peal midagi ei ole. Seepärast leiab iga sadam mingi eesmärgi. Ma isegi arvan, et seda arvesse võttes on sadamapaiku praegu veel vähe — silmas pidades, kui palju on neid inimesi, kel veel merega suhtlemist ei ole. Taanis on iga 10 km taga korralik koht jahtide ja mootorpaatide jaoks. Sinnamaani me ehk nii kiiresti ei jõua, aga korralikud puupaadid ja kalastamine lähevad ikka rohkem moodi. Võib olla isegi nii, et kui kohas, kus praegu

inimesi ei ole, sadam korda teha, tulevad ka inimesed. Meil on veel seda sotsialismi hõngu: et kui juba, siis teeme ikka igavese lahmaka. Aga sadam võib olla ainult puusild ja väike ehitis seal peal. Häda on selles, et aina ootame, et keegi tuleks ja teeks. Aga ega neid tulijaid nii väga palju ole.

Üle 30—40 km peaks olema üks kaisadam külalisjahitide jaoks, kus oleks mingi teenindus. Väinameres hakkab see kujunema. Aga Põhja-Eestis ei olegi õieti kohta, kus saaks ankrusse visata. Ja kodusadamaid on ka vaja, meie rahval tuleb aina laevu juurde.

Kas ikka on raha nende muretsemiseks?

Kui Tallinna linna tänavatel sõitvate "Mercedeste" hulka vaadata, siis neil meestel peaks järgmine asi purjejaht olema.

Kas teil endal on ka paat olemas?

Puupaat on, sellega hea loksuda, saab igalt poolt kivide vahelt ka läbi. Luksuspaadiga ei oskaks midagi peale hakata. Hea kalapaat on kõige parem. Mootorpaadiga päev läbi ühest kohast teise kihutada — see pole minu mall.

Küsis Madli Vitismann

Nüüd elu siin vaikseks on jäänud...

... külm härmatand sadamakaid/ kõik laevad siit ära on läinud/ kes minema minna vaid said/ Tuul lahel a'ab torupilli/ tuisk viirge viirutab jää/ on faarvaater jällegi kinni/ ja "Rudolfit" polegi sääl.

"Rudolf" on vana, kuid hea jäämurdja... Veebruari algul, kui neid ridu kirja panen, rüfikivat "Kapten Fedotov" oma pargasega Tallinnast juba mitu päeva Pärnu poole, aga kas kord kohale jõuab, ei ole veel teada. Kui jõuaks, annaks see lootust, kuid nagu näitavad ümberringi ilma- ja jääkaardid, on veebruarikülmad väga tugevad kogu Põhjamaal. Tõeline talv, nagu öeldakse.

Lõppenud jaanuari võib Pärnu sadamas siiski edukaks pidada — sees käis tervelt kolmeist puksiiri, pargast ja kaubalaeva. Veel vana aasta õhtul kell pool kümme saabus Norra alus "Irmelin", ise jääpurikais, külmunud tekiluukidega nagu tõeline külmataat, turbabriketi järele.

Ega meie kolmel lootsilgi kerged päevad ole, õieti küll ööd. 1927. või 28. aastal, kui terve Taani väin kinni külmus, moodustasid lootsid laulukoori, et vaba aega viita. On mulgi see kassett olemas. Nüüd võib vast meie omadeltki triot loota... Igatahes kuuluse, et nad on mitut aega palgata ja mõni neist sõidab Tallinna vahet, et olukorras selgust saada. Nii võib olla, et neil polegi lauluks aega.

Pärnu sadam öeldakse nüüd küll linnale kuuluvat, aga kaid on erinevad. On peakai ehk "meie" kai ja konkureeriv ehk Laevaremondi kai, kuhu mõõdunud aastal silduse üle 60 laeva, puksiiri ja pargase. Koos viie Rootsi sõjalaevaga sai mõõdunud aastal aluseid kokku 226 — ülemõõdunud-aastase 183 vastu. Palju on tekkinud Eesti reederite endi väiksemaid aluseid, ka pargaseid ja puksiire. Viimane laev, mis 1993. aastal välja läks, oli sakslaste "Pia". Uuel aastal tuli Panama lipu all "Maitreya". Räägiti, et Tallinnast ja vene meeskonnaga. Laevade tahtjaid — ekspordööre — on küllaga, praegugi kasepuuvirnad kail, kuid on ikkagi veebruar.

Eesti Meremeeste Liidu Pärnu piirkonna juhatus on tasahilju kas parematele jahimaadele läinud või muidu olemast lakanud. Ära surnud minu teada küll keegi ei ole. Mõned töötavad Veeteede Ametis, üks on kindel laevaomanik, juhatuses esimees olevat samuti ärialale siirdunud ja Taanis käinud. Minusugused üle kuuekümnepäevase vaevalt et midagi neile ennustada või soovitada suudavad, noorus ja nooremad olgu alati esirinnas ja rajagu endale teed. Neli ja pool aastat liidu liige olnud, märk on ilus rinna sees kanda, kuigi viimase aasta liikmemaks jäi ka mul maksmata. Teeksin ettepaneku võtta meilt, vanemalt, aastas sümboliseks kasvõi 10 krooni, maksaksime tagantjärele. Pärnu Sõjameeste Ühenduse aastamaks on samuti 10 krooni, ka sinna tuleb kuuluda. Ei tea meist ju keegi, millal valitsus meie pensione tõstab või kas ta seda teebki. Niikaua kui lubatakse, käime tööil, ja siis on basta.

Kas Eesti Meremeeste Liit kujuneb ametiühinguks või ei, on teadmata. Mis saab neist Eesti meremeestest, kelle reederid pankrotti lähevad? Mis saab siis, kui mõnel laevaomanikul võlgade katteks alus maha müüakse? Kuhu minna, mida teha? Selle üle peaksid meie nooremad mõtlema. Ja kui meilgi järelikas etnilisel pinnal takerdub, nagu näiteks saksa rahvusliku madrusekoosseisu väljasuremise kohta "Matadori" kapteni jutust võis aru saada? Eesti rahvuslikud merendustegelased võiksid selle üle pead mürdma hakata. Kasumit taga ajaval reederil on lihtne kasvõi indoneeslasti palgata, peaaegu et omast rahvusest kapten ja tüürimees peal oleksid.

Sellest, et Soome laht jäävangi hakkab jääma, pasundavad raadio ja televisioon. Pärnut tema jäähädadega ei panda nagu tähele. Provintsisadam, mis teha.

Otto Taul

Dmitri Prantsu foto



Pressikonverentsil

10. veebruari pressikonverentsil kõneldust toome ära arvud ja mõned mõttearendused, mis on täienduseks Peeter Palu meie lehele antud intervjuus öeldule.

Möödunud aastal käis läbi "Tallinna Sadama" 2 256 007 reisijat (Hr. Palu: "7 võite tagant maha võtta, nii palju reisin mina"). 1992. aastal oli neid 1 341 400, juurdekasv seega 68%; 1991. aastal 900 000 ja 1990. aastal 400 000. Tulevikuperspektiivina nähakse — veel selle sajandi sees! — 5 miljonit reisijat sadamat lähemas.

Reisijate struktuur oli järgmine: Soome vahet sõitis 1 900 000 inimest, Stockholmist vahet 286 000 ja teistes suundades 30 000 inimest.

Kaubakäive tervikuna oli 12,5 miljonit tonni üle-eelmise aasta 10,6 miljoni vastu. Eesti Vabariigi enda eksport-import ja transiitveod läbi Muuga ja "Tallinna Sadama" kasvasid 29,5%. See on sadama põhisis — üldnumbrites on sees ka rannikuliiklus —, mis toob riigile ja sadamale sisse.

Kõigis sadamais kasvas kaubatöötus: nii Kesklinna sadamas (umbes 30%), Muugal (25%) kui Koplis (49%).

Kaubakäive nägi välja niimoodi: eksport 7%, import 4%, kabotaaz 10% ja transiit 79%.

Kaupade osatähtsus laadimistöös oli järgmine: viljalast 36%, puistlast 25%, puitlast 2%, vedellast 9% ja segalast 28%. Vedellast, s.t. kütuse hulka kasvas kõige rohkem: 1992. aasta 542 000 tonnilt 1 085 000 tonnini. Tänavuse aasta üks eesmärk on kindlustada 8–10% kaubatöötlemise juurdekasvu, teine — kindlustada Muuga sadama juurdehituse finantseerimine. Üht ei peeta teisest tähtsamaks.



"Karu" salongis on ajakirjanike küsimusi ennetamas (vasakult) Kesklinna sadama kapten Eduard Hunt, Muuga sadama ökonomikadirektor Erik Laidvee, Tallinna sadama ökonomikadirektor Enn Sarap ja peadirektor Peeter Palu. Pildile ei ole mahtunud Muuga sadama peadirektor Anatoli Kanajev ja sadamakapten Rein Raudsalu.

se võtta. Kõik see raha on läinud riigi sadamate väljaarendamiseks. Kogu kasum oli, on ja jääb Eesti riigile, midagi ei ole teha."

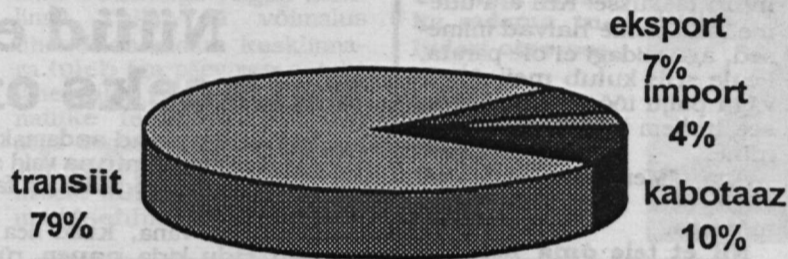
Väikesadamaid ei nähta

neid väikesi sadamaid ise ekspluateerivad.

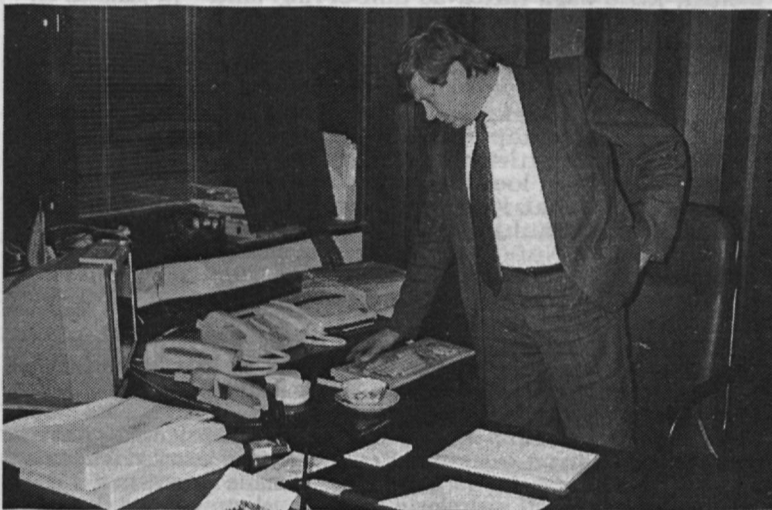
Meie kui riik ei käitu praegu sadamatega võib-olla kõige mõistlikumalt. Riigil peaks olema selge seisukoht:

Lennusadam riigile ei kuulu, omanikku ei ole. Aga see on fakt, et kaup on seal hunnikus. Fakt on ka see, et hunnikud muutuvad kogu aeg, järelikult töö käib. Seal on väga väärtuslikud inseneriehitused, ei teagi, kuidas tol ajal niimoodi ehitada sai. Linnavõimud peaksid huvitatud olema need kätte saada ja renoveerida, et ei häviks — mõne koha peal on armatuur juba väljas.

"See, kui öeldakse, et Venemaa on oma sadamad kaotanud, pole õige; Venemaa kauba vedu läbi "Tallinna Sadama" suurenes 30%!" Ka pole õige, et Muuga sada-



Tallinna sadama kaubakäive 1993. aastal.

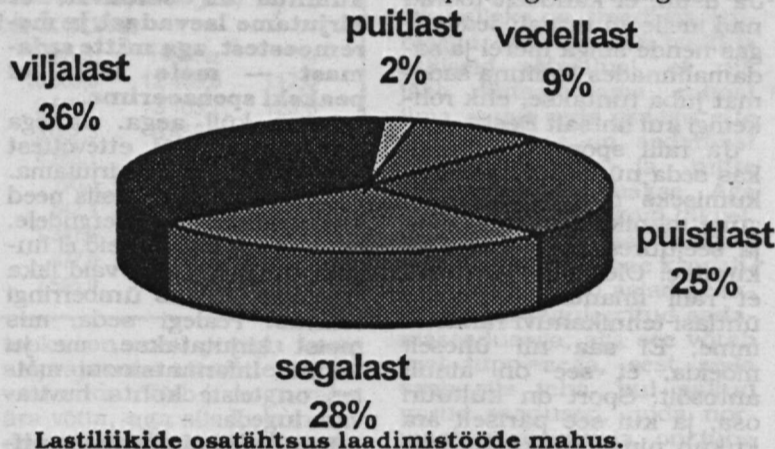


Muugal oli võõrustaja rollis peadirektor Anatoli Kanajev.

Arengu tulemus peaks olema järgmine: sadam kui riigiettevõtte on sadama infrastruktuuri haldav organisatsioon; kõik see, mis toimub kai peal, peaks olema eraettevõtte käes. Nii on Euroopas. Maailmapraktikas on siiski ka kummalisi variante. Singapur on täielikult riigisadam, mis töötab väga hästi; konteinervedudele on maailma esimene, üldse teine sadam. Sealt on palju õppida. Võib-olla on tõe kusaal vahepeal, eks elu näita.

Oma perspektiivi näeb sadam ikkagi Tallinnas, mujal asuvad väikesadamad lähivad varem või hiljem munit-sipaalvaldusse. Väikesadamate väljaarendamiseks tehti möödunud aastal otsekulutusi 53 miljonit, kaudsete kulutustega kokku üle 70 miljoni. "See on muidugi see, mille riigikontroll tahaks ära võtta... Ettevõtte bilanssi ei saa vaadata ainult tulude poolelt, kulud tuleb ka arves-

loomulikult mitte kui konkurent, vaid kui tööjaotuse varianti. Eesti oma ekspordis on palju niisugust, mille vedamiseks on tarvis väikesi laevu, ja väga hea, kui sadam on kohe kauba külje all. Tuleval aastal tekivad ehk juba organisatsioonid, mis



Lastiliikide osatähtsus laadimistöös mahu.

tal on õigus oma vetele, sadamatele ja muule. Riigiettevõttes mängitakse kõiki mängureegleid arvestades, aga kõrval töötavad piraatsadamad. "Nende ja meie vahel on see pisike vahe, et riigisadamad lähed raha riigi peo peale, piraatsadamad aga sinna lähedale, ilma et riik midagi teeniks."

Ei Hüdrograafia- ega Miinisadamaga ole asjad korras.

ma makse oleks alla lastud, sest kardetakse Luuga sadama ehitamist. Ei ole tõstetud ega alla lastud. "Luugale pandi möödunud aastal üks kivi, teist nagu veel registreeritud ei ole."

Üldse liikumist huvitav luulud. Üks Ameerika firma tahaks näha uut kombinatsiooni: United States of Baltic and Poland. "Poola sadamad lähivad alla ja meie

üles, nii täiendatakse üksteist..." Paldiski kohta liigub samuti üht-teist. Iga kolme kuu tagant need luulud muutuvad, olenevalt kaubast, mida parasjagu liigub.

Kuveidile saadeti äriplaani enne jõule ära. Vaatasid läbi ja andsid vastuse. Ütlesid, et Kuveidi fond arvestab selle projekti infrastruktuuri finantseerimisega. See on umbes pool kogu projekti maksumusest. Praegu koostatakse nende malli järgi tasuvuuringut infrastruktuuri kohta. See loodetakse 2–3 kuu jooksul valmis saada ja vastata konkreetsetele küsimustele, mis Kuveidi fond esitas.

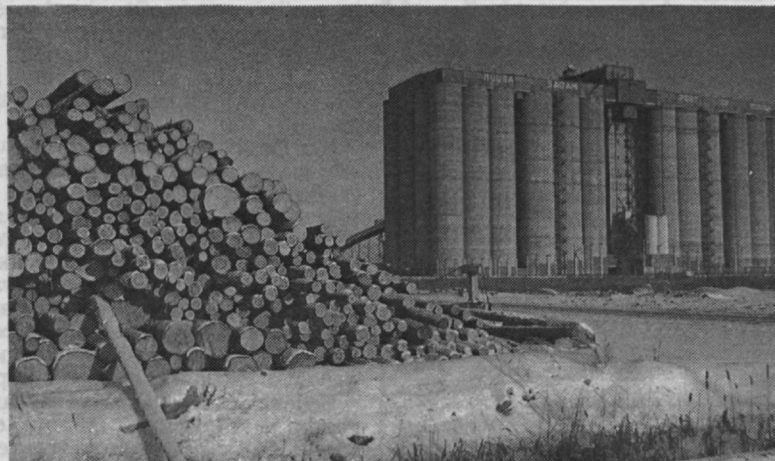
Niisugune suur projekt teostatakse alati mitmest allikast pärit rahaga; läbirääkimised mitme pangaga lähevad päris hästi. Ja investeringud sadamatesse on ühed kõige kindlamad. Muuga on siinkandis ainuke sadam, mis oleks võimeline vastu võtma ookeanilaevu, nii et need ei pea ennast Läänemere sissepääsul väikesematesse laevadesse tühjaks laadima.

Putkamajanduse arendamine, mida teeb AS Talrand, ei tule kasuks sadamale ega territooriumile, kuigi seda tehakse kliendi teenendamise õilsa nime all. Aga kas see klient peab ikka just 24 tundi baaris olema, sadamast välja minemata. Või kasiinos mängima. Kõik need asjad on linnas olemas, sadamasse ei ole mõtet minimaalset teha. Vaja on anda Kesklinna sadamale ühendus vanalinnaga, ja sel aastal suurem osa sellest ülesandest ka täidetaks.

Koostöö haldusnõukoguga algas mõnevõrra tormiliselt, aga nüüd on paljudes küsimustes jõutud ühiste seisukohtadele. Praeguseks on üldiselt aru saadud, kes on kes ja mis on mis, sealhulgas ka seda, mis on peadirektori, mis haldusnõukogu ülesanded. Koostöö on olemas; segab ebamäärasus seadusandluses.

Sadamamaksude suurus ei ole kliendile esmatähtis, vaid ta kauba turvalisus. Kaupade kontsentratsioon kutsus esile teatud tegelaste ebaterve huvi. "Olukord ei ole praegu halb, aga siiski on sadamal vahel niisugune halb omadus, et mõni asi aurustub." Sotsialismiaja lõpul, kui poed olid tühjad, käis sadamast kõike läbi. Tehti siis nii, et ühest laevast sai iga mees koti suhkrut osta, teisest ka. Ja kui siis keegi suhkruga vahele jäi — "siis oli pass ja palgaroomat".

Praegu valvab eelkõige oma turvateenistus. Veel parem oli olukord siis, kui sadamas töötas eriteenistus, kellega oli väga hea koostöö. "Üldiselt mulle meeldivad reformid, aga mitte siis, kui reformitakse seda, mis korras on."



Ainult Miinisadamades pole veel puitu näha olnud. Muugal on. On ka autosid, jäämurdja, tankerid.

Platse puhastav Peeter Palu, vaatamas Soome terminaali ülakorrusel Sadama tänavale:

Tagumise hoone Admiraliteedi basseini kalda peal ehitame ümber väikelaevade terminaals, ülakorrusele tuleb restoran. Suvel on seal võimalik vastu võtta väikesi lüduid; nii saame eraldada väikesed ja suured laevad. Selle kontorihoone otsa tuleb üks osa — Tallinna Jahtklubi. Tänavu suveks veel ei luba, aga ületuleval on suured jahid Admiraliteedi basseini sees, võib näha maste ja teada, et Tallinn on siiski merelinn.

Siin külje peal on kõige valusam küsimus Vene sõjaväe autoinspeksioon, mis põiki ees on. Augustis saame valmis sadama maja juurdeehituse; koos sellega tahame arhitektuuriliselt ära lahendada maja fassaadi — nii vana kui uue osa. Samuti on oma maja remont vaja täielikult ära lõpetada. Need on oma vahel seotud — kui uus osa valmis saab, lõhume trepid ära ja teeme normaalsed trepid sinna sisse. Autoinspeksioon on niisil ees, kõige hullem, et tagant ulatub pikalt välja. Me tahame tõmmata otsetee, ilma raudteed ületamata, linnahalli alt läbi. Inspeksiooni luba: akse aina välja viia, järgmine tähtaeg on Eesti-Vene läbirääkimistel paika pandud, aga loodame, et see varem ära läheb.

Tore, et sadam on alt platsi



Ühtaegu lammutades ja ehitades: esimene tööriist on buldooser ja teine ekskavaator, mis uue vundamendisüvendi kaevab.

pealt ikka juba nähtav, inimene ei tule päris tumma kohta.

Vasemal poolel toimub täielik ümberehitus. Seda rida pidi lähevad kõik need hooned maha. Teisest otsast lammutamine käib, tulevikus jõuab see siia tänavatäheks välja. Praegu lõhume neid lobudikke, mis sinna ei kõlba. Meil on lammutusprogramm paika pandud ja haldusnõukogus läbi vaadatud. Mais oleme Merepuisteel väljas. Trass pöörab ära natuke enne Laevaremonditehase väravaid. Parempoolse rea majad — see kuidas need peaksid välja nägema —, on linna asi.

Autode check-in katuse all või kinnises ruumis kiirendab asjade käiku. Väljak annab võimaluse kuuelt realt sadamasse sõita. Laeva komplekteerimine hakkab seetõttu minema tunduvalt

kiiremini: saab võtta just õige auto igast reast. See, et need seni üksteise järel reas olid, tegi asja aeglasemaks. Bussid lähevad ühte ritta, track'id teise. Toll vaatab eelnevalt ära, keda kontrollida. Keda ei ole vaja, see läheb otse läbi, mis kiirendab tunduvalt tolliprotseduuri. Pealeminek lüheneb igal juhul ligi kolm korda. Tulevikus on mõtet teha veel teine kogumisplats sinnapoole väikelaevade terminaali, aga tänavu segab see maja, mis seal praegu on — me ei ole esialgu tehniliselt suutelised seda ümber ehitama.

Kuni kontorihooneeni tuleb vastuvõtuplats 8. kai äärde sõitvatele laevadele. Seal hakkab väljaminek Lootsi tänavale. Kui saame lepingutega ühele poole, siis on väga võimalik, et kevadel on pilt hoopis teine.

Sadama tänav — mis läinud, mis alles

Sadama tee jalge alla võtnud inimesele on teada, et see vana tänav on viimasel ajal kuidagi avaramaks muutunud ning "Statoili" bensiinijaamast kuni riigiettevõtte "Eesti Vesi" laiutab tühjus. Tänavaparempoolsele servale olevad hallid tööstushooned, mis 36. laevaremonditehasele kuulunud, on küll viimasel ajal endale mitmeid poode ja kontoreid allüürnikuks võtnud, ent nendegi sadamapoolsest küljest on juba priskeid tükke ära hamustatud. Taga nutta on siin vähem, sest tegemist oli valdavalt sõjajärgsete uusehitustega, mida laienev laevaremonditehasele endistele Tollihoovi maa-aladele püstitas. Tehase isu oli üldse suur, sest peale eelpoolnimetatute võeti enda alla ka kunagine ETK ja Veeteede Talituse territoorium Sadamatehase basseini ja Simeoni (praeguse Ahtri) tänav vahel. Nii kadusid ka linnaplaanilt Kesk-Sadama (hiljem ka Laeva) ja Paadi tänav ning blokeeriti kapitaalselt Uus-Hollandi (praegu Lootsi) tänav. Seejärel rajatud uued massiivsed aiad sulgesid harjumuspärase sadamassepääsu ning taotletud eraldatus oligi tekkinud. Kui näiteks 1940. a. sai linnakodanik sadamasse jõudmiseks takistamatult kasutada kuut erinevat tänavat, siis kuni tänase päevani jõuab Kesklinna sadama piirkonnas merele lähedale vaid piki Sadama tänavat.

Käesolevas kirjatükis keskenduks viimati mainitu käekäigule, mis just hiljuti on märgatavalt vapustusi üle elanud.

Kui XVII sajandi jooksul jõudis sadam enam-vähem oma praegustele positsioonidele, oli olemas ka juba mingi tee linnast laevade juurde, mille asetsemine kattub suuresti ka praegusega. Järgmise sajandi algul elavnesid maa ostu-müügi tehingud selles piirkonnas, millele oma mõju oli ka supelasutuse tekkel. 1815. a. avas Johann Krausp siinsel mereannal vastava asutuse, hoolimata sellest, et linna vallikraavi äravoolukanal selle läheduses oma sogast ja haisvat vett merre kandis. Supelmajade asukoht oli üsnagi tõenäoliselt praeguse Linnahalli treppide juures. 1865. a. Tallinna kaardil on kümbalusasutus endiselt märgitud ning omanikuks öde-venda Krauspid. Kõrvalasetseva kinnistu valdajaks on aga Anton Krausp, kes selle ostis 31. augustil 1817

Gideon Ernst von Fockilt 500 rubla eest.

C. Buddeuse tuntud joonistusel umbes 1830. aastast, mis kujutab Sadama tänavat algust, tegelikult selle päris algust pole, sest vasaikul esimesena kujutatud maja kannab hilisemat majanumbrit 3. Kümbalusasutuse, A. M. Lutheri, Anton Fürsti ja Andreas Kochi elumajad jäid aga natuke rohkem mere poole ning seetõttu kunstniku vaatenurgast välja. Rannajoon ulatus sel ajal aga umbes praeguse raudteeni, mis Linnahalli treppide alt sadama poole suundub. Piki tänaväärt praeguse Elektriamaa poole tagasi tulles jõuame krundini, mille esimese ostjana 800 rubla eest on märgitud 19. veebruaril 1810 Fabian Andreas Höppener. Tegemist on tõenäoliselt maaga, kus praegu paikneb "Statoili" bensiinijaam. Siinsel alal on omanikud kogu eelmise sajandi jooksul vahetunud ning ka kinnistu piirid pole püsinud päris muutumatuna. 1870. aastatel omandas krundi Georg Reinmann, ostes selle Johan Samuel Grabyilt (Grabbilt). Viimane aga Sadama tänav äärest alast ei loobunud, ning mõne aja pärast kohtame teda Sadama t. 5 krundi ja kahekorralisel kivimaja omanikuna.

Selleks ajaks kui raudteeharu, mis ühendas sadamat Tallinn—Peterburi raudteega, piki Sadama t. laevadeni jõudis (1870), oli tee merepoolne kvartal juba üldjoontes välja kujunenud. Kalda (Ranna) tänav sadamapoolse otsas olid küll veel Katelpatarei varemed, ent need taandusid mõne aja pärast vana Tollihoovi laiendamisel ja tolliteenistujate maja ehitamise käigus. Kalda tänav juppi võib tänaseni vaadata praeguse Tolliameti hoone ja "Estma" kontori vahel.

Pöörduks aga nüüd tagasi Sadama tänav algusesse, mille omandisuhete juures ennist jutt pooleli jäi. Eelpoolmainitud Georg Reinmann ei saanud omaniku rõõme ja muresid kuigi kaua tunda, sest 1880. aastate alguseks on tema valdused üle läinud kapten Anton Fürstile, kelle naabriks oli E. A. Svensson. Sadama t. 1 oli samaaegselt ka Merepuiste 9, kuna praegune puiste 9 on lihtsalt tolaeagsest veidi lühem. Selline kahe tänav ühenduskoht oma soodsa asendiga oli aga muutunud meelepäraseks

(Järg lk. 6)

Jäälõhkuja "Karu" kapten Aleksandr Martõnov:

Kolm aastat töötasime Peterburi sadama heaks. Tegime teed suurtele laevakaravanidele, kord oli meil 13 alust järel. Jää oli 40, vahel isegi 60 cm paks. Meiega oldi väga rahul, sadamakaaptenilt saime aina kiita. Suur jäämurdja viis suuri laevu; meie murdsime üsna tugevas jões väiksematele alustele tasapisi teed.

Ka möödunud aastal pakkusime end neile tööle, aga nemad tahtsid rublades maksta, meie jälle küsisime dollareid — muidu poleks ära tasunud. Asi venis, talv oli ka õige pehme, ilmasti kuulud muutusid kogu aja. Kui enam-vähem hakkasime kokkuleppele jõudma, tuli välja, et polekski midagi teha.

Soomlaste käes oli see laev "Karhu" — nimeline, meil sai "Kapten Tšubakoviks". Kui nimede muutmise aeg tuli, ristiti esimese hooga eestikeelseks "Karuks". Mõtlemata, et selle mehe nime oleks laev võinud auga kanda. Soomlasi töötas laevas 54 meest; meie oleme leidnud, et piisab 41 meremehest. Ise olen Tallinna Merekooli haridusega; alustasin madrusena, kaua aega töötasin Eesti Merelaevanduses, jõudsin vanemtüürimeheks saada.

Laev on hästi automatiseeritud, palju mehhanisme oleme ära vahetanud. Nüüd on laev heas töökorras, oleme jääõhkuja viinud sellele tasemele, et võib igas riigis töötada. See meeskond on siin juba pikka aega ja on laeva endale põhjalikult selgeks teinud.



Harjumaa politsei avas pidulikult Paldiski jaoskonna

Kolmapäeval, 16. veebruaril kogunes suuremat sorti rahvahulk Paldiskisse endise Vene sõjaväe komandatuuri hoone juurde. Põhjust selleks oli rohkem kui küllaga, sest lõpuks avati selles majas pidulikult Paldiski politseijaoskond.

Kahele poole ust oli kergelt heljuva sinimustvalge alla rivistunud kogu sinistes mundrites jaoskonna koosseis. Kurjad keeled kinnitasid allakirjutatule, et viimastel algas seal rivistus juba kella 10 ajal hommikul. Meeste nägudelt seda küll lugeda ei saanud. Ilm oli ka eelmiste päevadega võrreldes parasjagu soe ja kuna politseiameti peadirektor kahjuks kohale ei saabunudki, otsustas prefekt Herman Simm tseremooniaga peale hakata.

Kõigepealt peeti tavakohased tervituskõned. Harjumaa prefekt rääkis sellest, et politsei ei tea praegu paljutki, mis Paldiskis on: ei ole kirja pandud inimesi ega autosid. "Kui mõned aga arvavad, et linn kuulub maffiale ja tont teab, kellele, siis nii see ei ole." Veel soovitas ta jaoskonnale, et seal valitseks alati üksmeel ja selle tulemusena oleks turvaline kõigil linnakodanikel. Herman Simm andis üksuse komissarile Hendrik Malsroosile üle

dosimeetrid radiatsiooni mõõtmiseks ning pumba autokummide paisutamiseks.

Maavanem Mati Zernand tervitas loodud jaoskonda omalt poolt ja tõi kingiks telefoniaparaadi. Viimane ühendatakse võrku siis, kui ükskord sideliinid Paldiskiga korda seatakse. Maavalitsuse osakondade liikmed andsid üle ka teisi kingitusi.

Politseiameti esindajad annetasid omalt poolt politsei sidekeskuse ja muud tarvilist atribuutikat. Sõna võttis ka linna komandant Raul Luks. Korraldajatele lubas ta igakülgset abi ja lootis teha tulemuslikku koostööd. Igal ajal appi tulla ja politseid mitte üksi jätta lubas ka Harju Kaitseliidu maleva pealik.

Kui ust piirav lint üheskoos läbi lõigatud, sisenes seltskond fuajeesse, kus Paldiski koguduse õpetaja Siirak õnnistas sisse vastremonditud hoone.

Peale seda paluti kõik külalised šampusele, siis aga ülakorruse saali linna lastemuusikakooli õpilaste väikesele kontserdile. Öhtu jätkus linna "Laine" — nimelises nõukogude stiilis söögi-joogikohas tugeva kõhutäie ja pitsi viinaga.

Küllike Rooväli



C. Buddeuse joonistus ca 1830.

Sadama tänav — mis läinud, mis alles

(Algus lk. 5)

mõjuvõimsale Tallinna Börsikomiteele ning 25. novembril 1899 sõlmitigi kõigepealt linnaomavalitsuse ja Börsikomitee vaheline 65 ruutsülla suuruse maatüki kasutamise leping. Kuu aja pärast (25. detsembril 1899) ostis aga Börsikomitee parun Girard de Soucannoni isikus juba Anton Fürsti pärjatelt nende krundi 7500 rubla eest. Sellega esialgu piirduti, ent hiljem, kasutades segaseid aegu ära, omandati 1. märtsil 1917 ka Joh. Ventzeri kinnistu aadressil Merepuiestee 7. Hoone ise oli küllaltki tagasihoidlik ühekordne puumaja, milles oli kuus korterit. Majavalitsejaks oli rootslasest pastor Hans G. Pöhl, kes oli seal senini meremeeste teemaja ja lugemistuba pidanud. Hoonet kutsuti nii Meremeeste Majaks kui ka Koduks, ning ka siin löid meile nii igiomaselt kired lõkkele Eesti Vabariigi alguspäevil. Osapoolteks olid Börsikomitee ja Üle Eestimaaline Meremeeste Liit ning põhjuseks igipõline ruuminapvus. 28. jaanuaril 1920 teatab Meremeeste Liit, et nende kasutada oli selles majas kuni eelmise aasta oktoobrini üks tuba, ent see on nüüd väikeseks jäänud. Kuna H. Pöhli käes on terve maja tasuta kasutada, kus ta pealgi veel vaid rootslastega sehkendab ning eesti asja sugugi ei aja, võiks ta endale mõne teise paiga leida. Kiri oli kirjutatud küllaltki räiges toonis, ent seda rahulikum oli Pöhli vastus kahe päeva pärast, kus ta teatas, et Tallinna Meremeeste maja ja misjon on loodud Börsikomitee algatusel 1891. a. ning sellest ajast ka rahvusvahelise asutuse joudumööda töötanud. Ühtlasi märkis ta, et kogu selle aja jooksul Skandinaavia meremeestest küllastajate osatähtsus umbes 25% ringis on olnud.

1920. a. suvel tahab Meremeeste Liit kõrvalolevat maja Sadama t. 1 üürida maksimaalselt 1800 marga eest kuus, mille aga Börsikomitee tagasi lükkab, nõudes hoopiski 6000 marka. See käis organisatsioonile aga üle jõu ning 20. juulil 1920 teatati oma loobumisest. Sama kuu alguspäeval on aga nõutud üürisummaga nõustunud kaubamaja "Laine". Kas aga hoone viimatinimetatu kätte läks, on teadmata, igal juhul 1932. a. kirjutavad sama maja craisikutest üürilised, et hädasti oleks tarvis remonti, elektrivalgust ning madalamaid üüre. Teise maja valdajale H. Pöhli lahenes igemplemine aga igati hästi, sest 1925. a. sügis-talvel kolis ta kogu oma majapidamisega vastvalminud Meremeeste Kodu uude majja Uus-Sadama 11.

Et Sadama t. 1 maja oli küllaltki viletsas olukorras juba 1927. a., annab tunnistust Börsikomitee koosoleku protokoll 27. aprillist, kus Konstantin Pätsi eesistumisel otsustati hoone lammutada, Merepuiestee 7 aga remontida. Linnaomavalitsus oli sellele aga kategooriliselt vastu ning mõlemad majad jäid alles, kuni nad 1941. a. sõjatules maha põlesid.

Sadama t. 1 krundil oli ka üks pisike äriplane ettevõtte — kiosk ehk putka (tuttav ettevõtluse vorm ka meie päevil), mida pidas keegi Juuli Truu-

mann. Ettevõtliku naisterahva äri jäi aga progressile jalgu, ning oma käibe vähenemises süüdistas ta eelkõige linnavõime, kes 1936. a. panid käima autobussiliini Sadam—Toompea, avati ka laiarööpmelise raudtee jaam sadamas. Huvitav, et alles eelmisel aastal tuli keegi nutikale mõttele taasavada sadamat linnaga ühendav bussiliin, mis küll esialgu veel Toompea mäest üles ei vura.

1937. a. algul andsid mõlemad Börsikomitee krundid jällegi kõneainet, sest kui neid taheti Rakverest pärit mehele Jüri Veisenbergile maha müüa, astus vahele linn, nõudes ostu eesõigust, kuna antud territoorium on linna arengukavades sees. Asja arutati muuhulgas ka 21. jaanuaril toimunud linnavalitsuse istungil, kus aga mingi konkreetse tulemuseni ei jõutud. Tõdeti vaid, et tegemist on mahhinatsioonilõhnalise looga. 13. märtsil ostiski Jüri Veisenberg mõlemad krundid 15 000 krooni eest, millest lõviosa läks Sa-

oli seal veel mitmeid muid suuremaid ja vähemaid ehitisi. Vaatamata oma teatavale arhailisusele oli see mitmetel vanadel fotodel jälgitav hoone küllaltki ruumikas, nagu seda näitavad säilinud korruste plaanid. Peale remonti asusid sinna põikpalkidest ja tsinkplekist katusega majja elama Tallinna Laevauhisuse asutaja ja direktor Oskar Toomara (Treilmann) ja kaubandusosakonna juhataja Paul Staal. Peale neile kahele kuulunu oli majas veel viis korterit. Munakividega sillutatud hoovis oli ka eraldi puumaja, kus oli Laevauhisuse sadamakontor, mitmesuguste laevatarvete kauplus ning muidugi ka ladu. Kõige muu vahel ja kõrval oli siin ka oma koha leidnud Sütelao kontor. Siingi tegi oma puhastuse sõda ja see, mis järgi jäi, kadus Linnahalli ehitusega. Kahe krundi vaheline paekividest tulemüür haihtus aga eelmise aasta lammutuste tulemusena.

Niimoodi teosammul edasi



1930. aastate foto Sadama t. algusest, peale plankaeda tulevad majad nr. 3, 5, 7.

dama t. 1 omandamiseks. Äri oli hea, sest juba järgmise aasta septembris pidi osatühis "Mootor" ainuüksi Sadama t. 1 omandamiseks kulutama 20 000 krooni. Merepuiestee 7 müüdi aga juba aprillis ikkagi linnale 5000 krooni eest. Arimees oli seega teeninud vaheltkasu ligi 10 000 krooni ning linn oli saanud natuke maad enda kätte.

Jätkame nüüd veelgi kadunud majadega Sadama tänavalt. Kui artikli alguses oli juttu C. Buddeuse joonistusest ca 1830, siis nüüd jõuamegi vasakut kätt esiplaanil oleva hoone juurde, mille täpset ehitusaega kahjuks teada ei ole. 1930. aastatel on maja vanuseks märgitud ligikaudu sada aastat. Hoone all olev kinnistu ulatus risti läbi kvartali kuni mereni, ning on kuulunud XIX sajandi esimesest poolest Krauspide suguvõsale. 1917. a. kuulub krunt Olga Aleksandri tütar Krauspide, kes jäi ka oma suguvõsas viimaseks omanikuks, enne kui kinnistu Tallinna Laevauhisuse kätte läks. Kogu territooriumi suurus oli 5288 ruutmeetrit ning peale elumaja

liikudes oleme jõudnud aadressini Sadama t. 5 (uue numeratsiooni järgi 9), mille ainsana tänini alles olnud tänava algushoone oli määratud kellegi käsul läinud aastal kaduda. Sadama-teel liikunud mäletavad kõnealust punastest tellistest kahekordset hoonet veel vast üsna selgesti. Kui ei millegi muu pärast, siis vast seetõttu, et sõjajärgsel perioodil võimutsesid seal ja tagahoovis tööpataljoni punaväelased ning sellest johtuvalt oli ka maja fassaad üsnagi mahajäetud ja elutu. Kui okupatsiooniarmed sellelt positsioonilt juba lahkumas oli, hõivasid territooriumi Eesti piirikaitsejad (25. mail 1992), ehkki maja oli valitsuse varasema korraldusega Tallinna sadamale üle antud. Niipalju siis lähiminevikust, mida vähemalt kõnealusel juhul puhas plats meenutama jääb.

Sadama t. 5 kinnistu minevikku tagasi minnes jõuame õigusteadlase ja Tallinna raehärra Jacob Johann Gonsiorini, kes krundi 16. detsembril 1821 müüs Johann Höppenerile. J. Gonsior sooritas selle tehingu aga Christian von Glehni volitusel, kes



Vaade Merepuiestee ja Sadama t. ühenduskohale. Tagaplaanil Meremeeste Maja (Merepuiestee 7), mis kuulus hiljem Börsikomiteele. Foto aastast 1904.

töenäoliselt oli sugulussidemetes pool sajandit hiljem Nõmmel mehetegusid teinud Nikolai von Glehniga. Andmed mingi hoone olemasolu kohta sel krundil antud pe-

a. on olemasolevate kahe kõrvuti asetseva krundi omanikud Höppener ja Hippus. Töenäoliselt samal aastal läks kinnistu üle Johann Samuel Grabbile. Usutavasti ehitati maja kapitaalselt ringi, sest hilisemates dokumentides on ehitusajaks märgitud 1891. aasta. 1897. a. tehti majale veel juurdeehitus. Põhikonstruktsioon oli ehitusel paekivist, fassaad aga punastest tellistest. 1903. a. andis vanahärra oma Sadama t. 5 maja tütrele Sally Marquardile. Kõrvalmaja Sadama t. 7 (väike puumaja) kuulus Gustav Marquardile kuni 1908. aastani, mil läks samuti Johann Grabi tütrele. Sama omaniku käes püsisid mõlemad krundid koos hoonetega kuni 1940. aastani. Majaomanik Sally elas ise aga hoopiski Narva mnt. majas ning kohapealseks valitsejaks oli Aleksander Marquart.

Peale elukorterite üüriri ruume välja ka mitmele firmale. Näiteks 1920.—1930. aastatel oli Sadama t. 5 speditsoonifirma O. W. Molleri kontor, kes esindas Hugo Minacki firmat Stettinis ja Baltisk Transport Kompagni A-S. Kopenhaagenis. Sadama t. 7 oli ka veel koloniaalkauplus "Neptun". 1935—1940 tegutsenud Tallinna Sadama Laevatööstuste Ühing leidis endale küllalt suured ruumid (227 ruutmeetrit) Sadama t. 5 keldrist, kus valgustuseks oli vaid petrooleum.

(Järgneb.)

Urmes Dresden



Viimasena kirjeldatud maja mais 1992. Vene sõjavägi oli selle sedavõrd lagundanud, et osutus piirivalvele kulkaks. Odavam on lammutada ja samasse paika uus ehitada, kui vana maja korda teha. Isi Trapido foto

KALAMEES

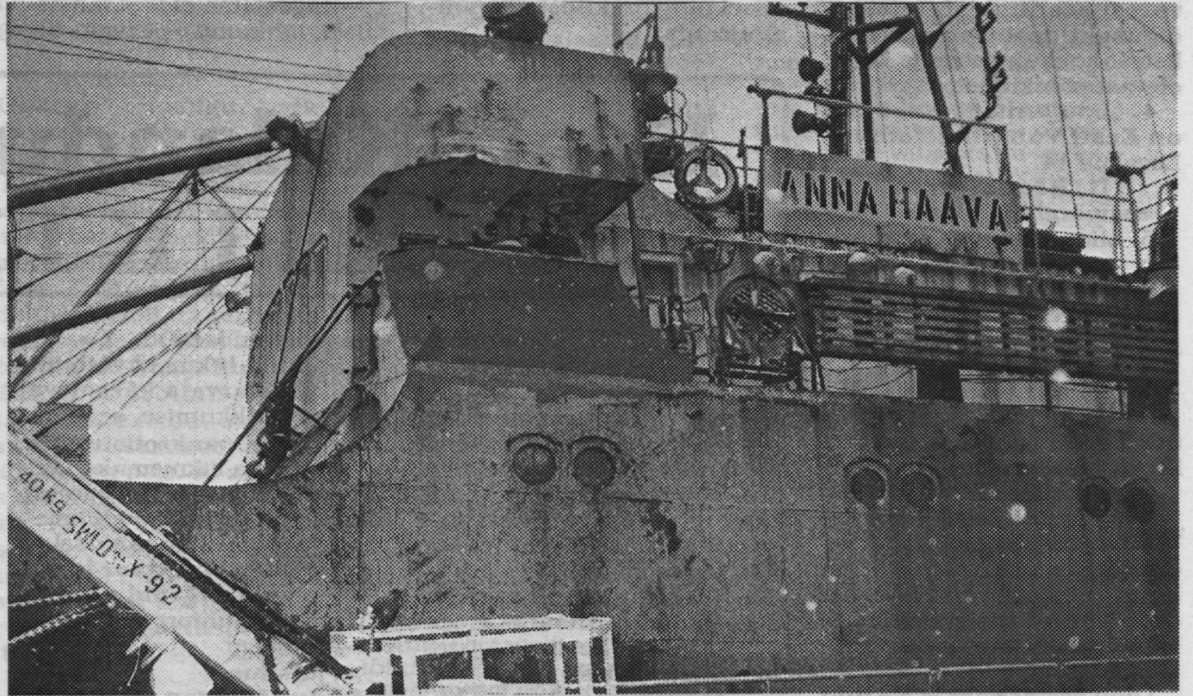
EESTI
KALANDUSLIIT

Nr. 1 (4)

"Meremehe" kalandusliisa

TÄNASES LEHES ON LUGEDA:

- ☛ Kalandusliidus lk. 7
- ☛ Kalapüügikvoodid lk. 7
- ☛ Eesti Kalandusliidu põhikiri lk. 8
- ☛ Mis on «Ookean» lk. 9
- ☛ Mis on «jääkaru» lk. 9
- ☛ Purjetamine kõvatuulega lk. 9
- ☛ Sisevete kalandusest lk. 10



«Anna Haava» pole ainuke Eesti suure naisluuletaja nime kandev laev, mis näeb nii halb välja. Lähemalt lk. 7.

Uppuja päästmine...

27. jaanuaril pidas Eesti Kalandusliit endises Kirovini. Näidiskalurikolhoosi keskuses oma konverentsi.

Kohale oli tulnud mitut masti rahvast, nii kalapüüdjaid kui ka -töötajaid ja -kauplejaid.

Tavakohase aruandekõne esitas Liidu juhatuse esimese **Heino Palu**. Ettekande põhisisu moodustas ülevaade eelmise aasta tegemistest, mis tähendas reorganiseerumist muutavas ajas, ning tuleviku plaanid. Kuna kalapüük ja kalatöötlemine on jäetud ühte süsteemi, tuleks tuleviku huvides edaspidi koostööd tegema jääda. Sellepärast oli lisaks Kalandusliidu 22 liikmele saadetud kutsed ka tootjatele. Sest tulus ei ole mitte ressurss (ehk kala ise), vaid saadus. Nenditi järjekordselt, et Eesti Vabariigis puudub kalanduspoliitika. Kohalolnud olid aga kõik kalandusala asjatundjad ja seepärast leiti, et on õigus oma sõna sekka öelda. Et aga üksik hää jääb tihtipeale hüüdjaks hääleks kõrbes ka siin, arvati vajaliku olevat luua oma organisatsioon - liit.

Et probleeme jätkub, kinnitas diskussioon. Sõna võtsid

enamasti ammu teada-tuntud kalandustegelased. Need, kel kätest näha, et nad kalapüüdmise peal on, olid vaiksamad või tundusid nende probleemid liiga tagasihoidlikud.

Mõnda sõnavõttudest:

Endel Pilder (Viru Rand): "Liidu loomine peaks jõudma lõpptulemuseni: viima kalanduse lõpuks ühte. Vahepeal on Kalandusliit jäänud baasilt liiga väikeseks, juurde on vaja uusi ideid. Miks on vaja kalamehed kokku võtta? Sellepärast, et iseseisvas Eestis ei saa loota riigiametnike heatahtlikkusele, vaid oma õiguste eest tuleb võidelda.

Taiseks on meil palju probleeme, mille ühine lahendamine on kergem kui igaühe omaette nokitsedes. Siis ei kujune nii, et kalatööstused on ilma kalata, aga kalureil pole kala kuhugi panna - üks ei saa püüda, teine töödelda. Tulevikuprognoside tegemiseks on vaja ühist mõistust, et välja töötada strateegia edaspidise käitumise jaoks."

Gunnar Igasta (Pärnu Kalur) nimetas oma sõnavõttu "kodukoostud nägemuseks Pärnu kandist". Ta vaatles

kaht kalanduse juhtimise poolt, mis mõlemad natuke sassis on. "Esiteks ressursipool, mis peaks tegelema eeskätt Läänemerega, aga lepinguid küll sõlmitakse kaugel siin ja seal, suhted lähinaabritega on seni paika panemata. Teisel, lokaalsel tasandil on tekkimas konflikt kohalike omavalitsuste ning riiklike huvide vahel.

Lahendamata on turupool. Pärast punase võimu kokkuvõtet on kalandus jäänud apoliitiliseks, sellega keegi ei tegele. Oleks vaja leida väljund Riigikogus ja valitsuses, sest meid ei tea ja ei tunne siin keegi. "Uppuja päästmine on uppuja enda asi," ütles rõõmsa naeratusega keegi, kes nimetab end peaministriks. Melle näidati koht kättel! See ei tekita mingit optimismi. Tuleb ikkagi teadvustada, et kalandus on olemas."

Peeter Vohu (Hiitu Kalur) formuleeris Kalandusliidu eksisteerimise vajadused nii: "Luua tingimused, et - kalur saaks püüda, - töötaja saaks töödelda, - realiseerija saaks müüa. Tuleb lähtuda ikkagi turust, sest kalatöötlemine on

lahutamatu etapp teel püüdvalt tarbijani. Praeguses olukorras, kus idatürg on soodne, tuleks mõelda ka tuleviku ning katsuda akumuleerida vahendeid meie kalanduse Euroopa tasemele viimiseks. Praegu oleme küllaltki olulise raskuse ees: me ei oska kalaga suurt midagi peale hakata, kui ei saa teda teha konserviks, sprotiks, fileeks. Võiks mõelda kalajahu tootmisele, seal on taanlastel praegu juhtpositsioon. Tootma peaks sel juhul hakkama merel, laevadel, sest vabrikute ehitamine maale on raske ja kulukas, näiteks juba keskkonnakaitsenõuete järgimine.

Me võiksime mõelda sellele, et ükskord on vaja hakata ka uusi laevu ostma või ehitama."

Lauri Vaarja (Kalaamet) kinnitas, et tema mõtted haakuvad hästi kalameeste omadega. Tal oli edasi anda minister Andres Tarandi tervitused. (Saal eesistuja Kalju Visnapuuga eesotsas otsustas, et tervitab ministrit ka.) Ta tutvustas Kalaameti saavutusi kahe aasta jooksul, mil amet on töötanud. Kalapüügiseadus oli üks esimesi seadusandlikke akte. Praegu tuleb seda aga muutma hakata seoses "Asjaõigusseaduse" vastuvõtmisega. Põhiliselt

ongi tegeldud õigusloome ja rahvusvaheliste kokkulepete ettevalmistamise-sõlmimisega, millest märkimisväärsimaid on Eesti ja Euroopa Ühenduse vahelise kalanduskokkuleppe sõlmimine. Aktiivselt käib Eesti-Taani koostöögruppide töö. Välja on töötatud ka Eesti kalanduse edasiarendamise põhisuunad, see kontseptsioon on olnud Põllumajandusministriumis ja Keskkonnaministriumis, Kalandusliidu märkusi veel polevat. Hr. Vaarja kinnitas, et Kalaamet on igati koostööks valmis.

Kõigile oli kätte antud uue liidu põhikirja projekt, mis mõne väikese parandusega vastu võeti. Kui arutati rahaasju, tuli välja, et väiksematele tegijatele käib planeeritav liikmemaks kaugelt üle jõu. Aga õige diskussioon läks lahti, nagu ikka, natuke hiljem - garderoobis.

Tuleb tõsiselt mõelda konverentsi juhatanud hr. **Visnapuu** sõnadele: "Algab üleminekuperiood: uute liikmete vastuvõtmine, uue konverentsi kokkukutsumine. Liitu on vaja igal juhul. Selle elujõulisuse määrab see, kui palju ta rahuldab oma liikmete vajadusi ja nõudmisi."

Reet Naber

1994. aasta Läänemere kalapüügikvoodid

Läänemerekomisjoni koosolekul Varssavis septembrikuul 1993 määrati kindlaks kalapüügikvoodid 1994. aastaks. Eelmise aastaga arvestades vähendati lõhepüügi kvooti, kuid suurendati tugevasti kilupüügi kvooti, mis oli 1993. aastal 350 000 tonni, kuid 1994. aastal 700 000 tonni. Ka tursapüügi kvooti suurendati 40 000 tonnilt

60 000 tonnini. Lõhepüügi osas määrati uue süsteemi kohaselt tonni asemel arv kogusummas 600 000 lõhet, mis on 50 000 lõhet vähem kui 1993. aastal.

Räimepüügi kogus jäi samaks, mis eelmisel aastal, s.o. 650 000 tonni, kuid Põhjalahe piirkonnas MU 3 võib räimi püüda 90 000 tonni. Seda jagavad omavahel

ainult Soome ja Rootsi. Rootsi ettepanek kalapüügikeelu kohta reedel kella 18 kuni pühapäeval kella 17 ei leidnud teiste riikide delegaatide poolehoidu. Varssavi koosoleku kokkuleppe kohaselt jaotati Läänemere kalapüügikvoodid järgnevalt.

Elmar Pettai

	Räim	Kilu	Tursk	Lõhe (arv)
Kokku (tonnides)	650 000	700 000	60 000	600 000 tk.
EÜ (EG)	125 200	111 200	21 600	112 000 "
Eesti	56 800	72 200	1070	12 400 "
Soome	37 600	32 000	600	141 000 "
Läti	38 400	87 000	4060	77 600 "
Leedu	12 000	31 400	2670	9100 "
Poola	112 800	184 800	12 660	37 000 "
Vene Föderatsioon	32 300	70 600	3000	11 400 "
Rootsi	144 900	110 800	14 340	199 500 "
MU 3	90 000			

I Üldsätted

1. Eesti Kalandusliit (edaspidi — Liit) on tulu mittetaotlev kalandusega seotud ettevõtjate-töötajate (edaspidi — ettevõtjate) ja nende liitude omaalgatuslik ühendus, mis aitab kaasa kalandusalase ja muu ettevõtluse arengule ning kaitseb ettevõtjate majanduslikke ja sotsiaalseid huve.

2. Liidul on juriidilise isiku õigused ning oma nimetusega pitsat ja sümbolid. Liidu nimetus eesti keeles: Eesti Kalandusliit, inglise keeles: Estonian Fishery Association.

3. Liit juhindub oma tegevuses Eesti Vabariigis kehtivatest seadustest, teistest õigusaktidest, rahvusvahelistest kokkulepetest ja käesolevast põhikirjast.

4. Liidu juriidiline aadress on Eesti Vabariik, Tallinn, Liivalaia 14.

II Liidu tegevuse eesmärgid ja ülesanded

5. Liidu tegevuse eesmärk on:

- ühendada Eesti ja vajadusel ka teiste riikide ettevõtjaid arenenud majanduse ja turu loomiseks;
- tööhõive tõstmine ja ühtlustamine vabariigis ning tingimuste loomine rahvusliku kapitali kasvuks;
- ettevõtjate huvide kaitse ja esindamine Eesti Vabariigi Valitsuses, omavalitsustes, ettevõtetes, asutustes, ühiskondlikes organisatsioonides, samuti välisriikides ja rahvusvahelistes organisatsioonides.

Liidu eesmärgiks ei ole tulu saamine.

6. Liidu ülesanded on:

- ettevõtjatele abi osutamine käesoleva põhikirja p. 5 nimetatud eesmärgi saavutamiseks;
- ärialaste sidemete laiendamise Eesti ja teiste maade ettevõtjatega;
- ettevõtjate õiguste ja omandi kaitse Eestis ja välismaal;
- laevaomanike probleemide lahendamine;
- liiduliikmete kui töötajate esindamine läbirääkimistel töötajaid esindavate organisatsioonidega.

7. Liit oma eesmärkide ja ülesannete täitmiseks:

- korraldab rahvusvahelisi kohtumisi ja konverentse kogemuste saamiseks ja vahetamiseks välispartneritega ning spetsialistide ja delegatsioonide vahetust majandustegevuse uurimiseks;
- annab soovitusi koostöö tegemiseks teiste majandusala ettevõtjatega;
- abistab ettevõtjaid varustusalaste kontaktide loomisel, vahendamisel ja tootmise organiseerimisel;
- osutab organisatsioonilist, tehnilist ja infoabi;
- korraldab uute toodete degustatsioone, vormistab kalakonservide sortimendi ja kalatööstusettevõtete numb-

rid, töötab välja kalatööstusele tehnilisi normdokumente;

- korraldab näitusi ja ettevõtjate osalemist rahvusvahelistel näitustel;
- annab majandus- ja õigusala informatsiooni Eesti ja välisriikide kohta;
- osutab abi laevaomanike laevadele rakenduse leidmiseks;
- varustab laevaomanikke riikidevaheliste ja Eesti Vabariigi meresõitu ning kalapüüki reguleerivate normdokumentidega ja kokkulepetega;
- osutab laevaomanikele konkreetset abi kalapüügi-alaste probleemide lahendamisel ning praktilist abi püügirajoonis;

— abistab laevaomanikke laevade spetsialistidega mehitamisel;

— kontrollib spetsialistide teadmisi, võtab vastu eksameid merediplomi taotlejailt;

— esindab laevaomanike huve erinevates mereorganisatsioonides (Meremeeste Liit, Laevaomanike Liit jne.);

— teeb koostööd merendus- ja kalandusalaste õppeasutustega Eestis ja teistes maades (riikides);

— tegeleb oma liikmete huvides ka muude küsimustega, mis ei ole vastuolus käesoleva põhikirjaga ja kehtiva seadusandlusega.

8. Liit võib sõlmida oma nimel lepinguid, omandada varalisi ja mittevaralisi õigusi, kanda kohustusi, esineda hagejana või kostjana kohtus.

9. Liidul on õigus avada oma filiaale, osakondi ja esindusi Eesti Vabariigi territooriumil ja välismaal. Liit võib avada vastavalt kehtivale seadusandlusele pangaarveid.

10. Liit ei vastuta oma liikmete kohustuste eest ning liidu liikmed ei vastuta liidu kohustuste eest.

11. Liit juhib oma osakondi, filiaale ja esindusi ning kannab vastutust nende eest.

12. Liidu liikmed, nende õigused ja kohustused

12. Liidu liikmeks võetakse liikmeks soovija kirjaliku avalduse alusel ning liidu liikmeks võivad olla Eesti ettevõtjad — nii juriidilised kui ka üksikisikud.

13. Liidu liikmel on õigus:

- valida ja olla valitud liidu juhtorganitesse ning saada informatsiooni liidu tegevuse kohta;
- osaleda liidu töögruppide ja komisjonide töös pro-

jektide ja programmide välja-

töötamisel;

- esitada ettepanekuid liidu töö parandamiseks;
- taotleda liidult seaduste- ja kehtestatud õiguste ja huvide kaitset;
- teha liidu kaudu ettepanekuid Eesti Vabariigi võimu- ja valitsemisorganitele;
- astuda välja liidu liikmest.

14. Liidu liige on kohustatud:

- järgima liidu põhikirja ja liidu juhtorganite otsuseid;
- tasuma liidu tegevuseks vajalikud maksed ettenähtud korras ja tähtaegadel;
- informeerima liitu oma niku vahetusest;
- tagastama liidust lahkumisel, lahkumise päevaks lii-

lisi fonde;

— võtab vastu otsuseid liidu tegevuse lõpetamise ja selleks likvideerimiskomisjoni moodustamise kohta.

19. Üldkogu otsused võetakse vastu liithääaltenamusega, välja arvatud otsused liidu põhikirja ja liidu likvideerimise kohta, milleks on vaja 2/3 kõigi liidu liikmete häältest.

20. Liidu juhatus:

- tegutseb üldkogu vahelisel perioodil ja võtab vastu otsuseid kõigis neis küsimustes, mis ei kuulu üldkoosoleku ainupädevusse;
- määrab kindlaks liidu ülesannete täitmise tegevuskavad ja juhendab nende täitmist;
- valib juhatusel volituste

peadirektor, kellega sõlmib töölepingu liidu juhatus.

24. Peadirektor:

- moodustab direktsooni ning korraldab selle tööd;
- täidab liidu kõrgemate organite otsuseid;
- käsutab liidu vara ja vahendeid;

— on liidu pitsatihoidja ning tal on liidu eelarve piires esimese allkirja õigus pangadokumentidel;

— sõlmib kooskõlas talle antud volitustega liidu nimel lepinguid ja kokkuleppeid ning tagab nende täitmise;

— esindab volituste piires liitu suhtlemisel riigorganitega, asutustega, organisatsioonide ning teiste juriidiliste ja üksikisikutega, samuti rahvusvaheliste ja välisriikide organisatsioonidega;

— sõlmib töölepinguid liidu direktsooni töötajatega.

25. Liidu põhikirjaliste eesmärkide ja ülesannete realiseerimiseks moodustatakse Eesti eri piirkondades ja välismaal liidu osakondi, filiaale ja esindusi. Osakondade, filiaalide ja esinduste juhtidega sõlmib töölepinguid juhatusel esimees ja nad tegutsevad neile antud volituste piires.

V Liidu varad

26. Liidu varad moodustatakse:

- sisseastumise- ja liikmemaksudest;
- liidule üleantud varadest ja vahenditest;
- subsidiumidest ning igat liiki annetustest ja kingitustest;
- liidu infotööst ning reklaami- ja kirjastustegevusest saadavatest sissetulekust;
- muudest sissetulekust, mis ei ole vastuolus kehtivate seaduste ja käesoleva põhikirjaga.

27. Liidu omandiks on liidule üle antud varad ja vahendid, sissetulekud infotööst, reklaami- ja kirjastustööst ning muude teenuste osutamisest saadud vahendid.

28. Liit haldab, kasutab ja käsutab oma vara sihtotstarbeliselt ainult põhikirjas kinnitatud eesmärkide ja ülesannete täitmiseks.

29. Liidu liikmetel ei ole õigust liidu varale, kaasa arvatud ka sellele osale varast, mis moodustab sisseastumise- ja liikmemaksudest, vabatahtlikest maksetest ning annetustest.

30. Üldkogu otsusega võib moodustada sihtotstarbelisi fonde (lühiajalise krediteerimise fond, kindlustuse fond, streigifond jt.). Fondide moodustamine, finantseerimine ja kasutamise korra kinnitab üldkogu.

VI Tegevuse lõpetamine

31. Liidu tegevuse lõpetatakse üldkogu otsusega.

32. Pärast kreditorite nõudmistehaldamist ning seadusega ettenähtud maksete tasumist järelejäävad liidu varad ja vahendid jaotatakse liidu liikmete vahel.

Eesti Kalandusliidu PÕHIKIRI

dust saadud laenud.

15. Liidu liikmeid võib liidust välja arvata käesoleva põhikirja rikkumise, seadusrikkumise, pankrotistumise ja ühe aasta liikmemaksu tasumata jätmise tõttu, samuti ühe kolmandiku liidu liikmete kirjaliku avalduse alusel.

IV Liidu struktuur ja juhtorganid

16. Liidu juhtorganid on:

- üldkogu
- juhatus

Liidu tööorgan on direktsooni. Liidu ülesannete ja probleemide läbitöötamiseks moodustatakse sektisooni, komisjone ja töörühmi.

17. Liidu kõrgeim juhtorgan on üldkogu, mille juhatus kutsub kokku vajaduse korral, kuid vähemalt üks kord aastas. Erakorralise üldkogu võib kokku kutsuda vähemalt ühe kolmandiku liidu liikmete nõudmisel.

Üldkogu on pädev vastu võtma otsuseid, kui seal on esindatud üle poole liidu liikmetest.

Igal liidu liikmel, kes võtab osa üldkogu istungist või on sellel esindatud, on üks hääl.

Üldkogu otsuse põhjal on hääletamine, kas avalik või salajane.

18. Liidu üldkogu:

- võtab vastu liidu põhikirja, teeb selles muudatusi ja täiendusi;
- määrab kindlaks juhatusel moodustamise korra ning volituste tähtsust;
- kinnitab liidu eelarve ja selle täitmise aruande;
- määrab kindlaks liitu sisseastumise- ja liikmemaksu suuruse, maksimise korra ja tähtsust;
- kinnitab liidu kodukorra;
- vaatab läbi kaebusi juhatusel tegevuse peale;
- moodustab sihtotstarbe-

ajaks juhatusel esimehe ja aseesimehe;

— tagab otsuste täitmise;

— otsustab liidu liikmeks vastuvõtmise ja sealt väljaarvamise küsimusi;

— sõlmib peadirektoriga töölepingu;

— võtab vastu otsuseid liidu liikmeks vastuvõtmise ja liikmeskonnast väljaarvamise kohta;

— võtab vastu otsuseid rahvusvaheliste ja välisriikide organisatsioonide suhete loomise ja arendamise ning nendega kokkulepete ja lepingute sõlmimise kohta;

— esitab üldkogule aruande liidu tegevuse kohta ning teeb üldkogule ettepaneku liidu eelarve kinnitamiseks.

21. Juhatus peab istungit vähemalt üks kord kvartalis. Juhatus võib koguneda istungile liidu iga liikme põhjendatud kutse puhul.

Juhatusel istungid on otsustusvõimelised, kui neil osaleb üle poole juhatusel liikmeid. Juhatusel otsused võetakse vastu liithääaltenamusega, välja arvatud otsused liidu liikmeks vastuvõtmise ja väljaarvamise kohta, milleks on vaja 2/3 juhatusel istungil osavõtjate häältest.

22. Juhatusel esimees:

- korraldab liidu üldkogu ja juhatusel tööd;
- esindab liitu riigorganites, kohtus, ühiskondlikes ning rahvusvahelistes ja välisriikide organisatsioonides ilma volikirjata;
- sõlmib lepinguid ja annab välja volikirju.

Juhatusel esimehe äraolekul või tema ülesandel antakse tema funktsioonid täielikult või osaliselt üle aseesimehele.

23. Liidu täidesaatvaks organiks on direktsooni.

Direktsooni tööd juhib

Kui tahad olla sihvakas ja sale, söö kodumaa kala!

Selline tore plakat oli 30. aastatel, ideeks propageerida kodumaist kala ja tooteid sellest, sellega omakorda toetada kalurkonda, et neile tööd ja turgu jätkuks.

Kalandusliidu konverentsi vaheljal kutsuti kõrvalsaali, kus, nagu hea komme meenutab, lauad kaetud olid. Kalandusliidu tehnoloogide

sõbralik pere oli kokku kogunud meie kalatöötajate toodangu näidiseid, et anda võimalust ennast näidata ja teiste asjadega kursis olla.

"Me saame nüüd nii harva omavahel kokku, on hea, kui ülevaade tehtust olemas on," selgitati ettevõtet. "Praegu on igal firmal oma nägu, igaüks proovib ja turustab.

Nii selgub, millel on turgu, millel mitte. Uus on plastides ja purkides toodang, sel on ilmselt minekut ka. Kokku saime 50 näidist."

Küsisin spetsialistide hinnangut. Nad olid tagasihoidlikud (s.t. jätsid vähiku hätta) ja ütlesid, et nende maitse on juba professionaalselt rikunud. Igaüks peab pakutava hulga oma leidma.

Kogu kalandustegelaste kollektiiv tutvus pakutavaga hoolikalt, diskuteeriti, imestati, et näe, mis teevad jne. Kogu selle harjumatu külluse juures jäi meelde üks purkipandud toode: "Dagotari" räimefilee sinepikastmes. Aga head oli ühe korraga vist liiga palju. Olgu seepärast kõik kohalolnud tegijad ära mainitud: "Valestor", "Peipus fish",

"Läätsa", "Hako", "Dagotar", ETK Pärnu Kalamajand, "Audru Kala", "Salmo", "Majak", "Maseko", "Makreil", "Eemar", "Viinistu", "Viru Rand", "Ekton".

Vahepeal, kui uskuda "Kuku"-raadiot, on turul räimestki vääriskala saanud. Hinna poolest.

Mis see "Ookean" üldse on?

Ervin Hopp on "Ookeani" uus peadirektor. Merehariduskeskus oli hr. Hoppi 9. veebruaril oma nõukogusse kutsunud, et kooli ja selle probleeme tutvustada. Siis sai ka küsida, mis väljasttulijale "Ookeanis" silma tor-kab?

Mereharidusest

Ervin Hopp: "Vene kaptenitel on vaieldamatult hea ettevalmistus, seda ei saa eitada. Arvestades seda, kui suur on olnud venelaste (s.t. Nõukogude Liidu) laevastik maailmamastaabis, ja kui vähe on siiski õnnetusi juhtunud, avaldab see muljet.

Raskem on psühholoogiline ja majandus- või ärialase ettevalmistusega. Kuidas te valmistate ette noort inimest (või ka kogenumat) selleks, et ta peab minema pooleks aastaks reisi, olema seal praktiliselt ilma sadamasse sissemineku võimaluseta? Samamoodi oleks vaja õpetada meremeeste naisi-pruute, nende perekondi, sest see pikk äraolek ei ole ainult meeste mure. Aga siin ma õppeplaanides midagi sellist ei näe.

Lisaks sellele on meil oma mehi madrustest alates vaja õpetada ka selles osas, et nad aru saaksid: kui nad lähevad teistesse maadesse, on seal ka erinevad kombid, millega tuleb arvestada. Eri uskude-tavade vastu eksides võib endale suure pahanduse kaela tõmmata. Nagu Mauretania, kus meie mees peaaegu seina äärde oleks pandud, sest ta sisuliselt kaaperdas laeva. Seal on sellise too eest just niisugune karistus ette nähtud. Või islamimaades, kus sugugi ei taheta melega koostööd teha, sest meie mehed joovad, sest neile ei ole vastuvõetav. Või nagu oli Indias, kus mehed tööd tege-mast keeldusid. Meie oleme siin liiga kaugel, et sinna asju õiendama minna, see jääb sealpoolse partneri hooleks. Aga seal võib väga kergesti juhtuda ka nii, et mees lihtsalt lükatakse üle parda. Mine võta pärast kinni, mis või kus.

Ja igasugustele lepingutele allakirjutamisel tuleks ikka enne läbi lugeda ja aru saada, mis seal paberi peal seisab. Ka see näib olevat harjumatu.

Inimestele selgeks teha, kuhu ja milliste seaduste tolmimisvalda nad saadetakse, on ikka siinne ülesanne.

Kaadrist

Selge, et kui raha ei ole, demoraliseerib see ka meeskondi ning tuleb igasuguseid asju ette. Varastamine on üks põhiprobleem. Ei saa ju paarsada tonni kütust tunni ajaga ühes laevas ära kuluda. Aga õiget varade arvestust ei ole.

Mõtlesime, et saadame ühe eestlastest meeskonnaga laeva Mauretaniasse. Et oleks usaldatav seltskond, kes kogeks, kas üldse tasub seal töötada. Olin äärmiselt üllatunud, et ei saanud laevatait eestlasi kokku.

Kalanduspoliitikast

Praegu on meid iga koer hammustamas, aga kas me maikuus veel eksisteerime, seda ei tea keegi. Valitsustasemel on kalanduspoliitika paika panemata, läbi mõtlemata. Ei saa õieti aru, kas üldse tahetaksegi meie ookeanikalanduse säilimist või ei. Kui pole vaja, siis võiks selle ju kohe ära lõpetada. Ot-sus on vaja teha, sest on terve rida küsimusi, mida ainult riigi tasemel otsustada saab. Praegu tihtipeale üks riiklik aktiselt "lüpsab" teist. Me oleme praegu ilma sadamata, ilma puksiirideta. Iga liigutus, mis sadamas tehakse — muudkui maksa. Omal ajal "Ookean" ehitas sadama, nüüd on riik selle ära võtnud ja meie võlad Tallinna Sadamale aina kasvavad. Pean hr. Palust väga lugu, ta on tubli mees, aga seda asja peaksime veel arutama ja mõlemale kasulikuma lahenduse leidma.

Teine samasugune küsimus on näiteks kalapüügi-kvootide probleem, läbibrääkimised naabritega. Nendega on vaja koostööd teha, muidu ei saaks meie oludes üldse töötada. NAFO-s (Põhja-Atlandi Kalapüügiorganisatsioon) anti meile äkki kvoot *per capita*. Võrreldes Venemaaga, mida me oma poolteise miljoniga (elanikuga — R. N.) üldse teha saame? Niisugustel tingimustel ei tasu laevu pidadaagi.

Laevadest

Kuipalju peaks olema püügilaevu, et "Ookean" eksisteerida saaks? Ei tea. Oleme võlgu, seega peaks olema laevu, millega raha teenida. Aga praegu ootavad püügil olevad laevad 52% ajast küll laadimist, küll lossimist, küll vett, küll midagi muud. Nii ei tasu ükski laev end ära, vähemalt

70%-ni peaks kasuliku aja osakaal jõudma.

Kui me need vene vanad laevad kaasaegsemate vastu välja vahetada saaksime! Nood on ju niivõrd suure kütusekuluga, et see "sööb ära" ka meie odava tööjõu kasutamistest tuleneva kasu. Aga "Moonsundegi" ei taha keegi osta. Turg on täis, üleküllastunud Ida-Euroopa laevadest. 3 laeva saadi maha müüa: 2300-tonnine laev 68 000 dollari eest. See on ju praktiliselt ilma rahata. Remontida? Üks laev oli Rootsis remondis — üle miljoni jälle võlga juures.

Rahast

"Ookean" on võlgu, seda teab igaüks. Mis aga üldse toimunud on, ei tea õieti keegi. Kutsusime Maksuametit asjadesse selgust looma — nemad tõstsid käed üles, et nende jõud "Ookeani" peale ei hakka. Tuli välja kutsuda audiitorkontroll, et selgusele jõuda, mis see "Ookean" üldse on, mis meil on ja kus.

Millegi ettevõtmiseks on vaja investeerida, on vaja raha. Laenusamamise võimalusi peaaegu pole. Ja ainuke, mis toodangut annab, on see sama "Esa". Tahtsime valitsuselt kiiret laenu saada, aga ilmselt läheb kõigepealt 12 aastat aega, et me paberidki korda saaks, laenust rääkimata.

Endast

Olen ärimees, mitte kalamees. Püüan meremeestest paremini aru saada hakata. Minu oskused on peamiselt majanduslikku laadi, kalanduse osas annavad nõu mehed, kes asja tunnevad.

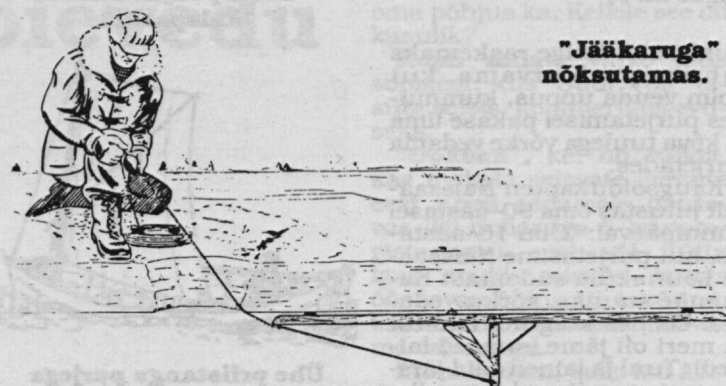
Purjepaadiga olen küll merd sõitnud, küll lusti, küll võidu.

Küsimus "Ookeani" kohta ripub ikka õhus.

Oli üks isiklikku laadi mõte. Hoolimata varemkuuldud kommentaaridest toimus kogu jutuajamine eesti keeles. Ja et tulemas taliolümpiamängud, tahaksin hirmsasti tsiteerida ka spordihuvitule lugejale üht tütlemist ajakirjast "Sporditüht":

"Kui Eesti kodakondsust taotlevad jalgpallurid ei ole siilamaani suutnud ära õppida eesti keelt, siis pole nende koht mitte meie rahvuskoondises, vaid eriolümpiaal." (Jaan Martinson).

Reet Naber



"Jääkaruga" nõksutamamas.

Kalastamine "jääkaruga"

Aastatel 1945–1952 töötasin Rootsi sisevete uurimise asutuses Drottningholmi *Fiskerianstaltenis*. Enamiku sellest ajast veetsin siiski seoses oma tööga Põhja-Rootsi sisevetel kalandusalaseid uurimusi teostamas. Minu tööpõld hõlmas õige mitmeid veekogusid — jõgesid ja järvi — Indalsälvi ja Luleälvi vahelal ning seisnes andmete, proovide ja materjalide kogumises veekogude elustikust ja kalavarudest. Töö läbiviimisel tuli mul korraldada katselisi kalapüüke, peamiselt nakkevõrkudega, nii avaveest kui ka talvel jää alt. Talvepüügil kasutasin ma võrkude jää alla panekul udja (uidu) asemel abivahendit, mis oli mulle Eestis tundmatu ja millel puudub isegi eestikeelne nimi.

Rootsi sisevetel oli see püügivahend tuntud nimega *isbjörn* — "jääkaru", kuigi sellel arusaadavalt ei ole vähematki ühist Arktikas eluneva jääkaruga (*Ursus martimus*). Kanasad kannab see püügivahend nime *Prairie Jigger*, mis ei anna otseselt eesti keelde tõlkida: *Prairie* on rohtla ja *Jigger* mingi nõksuvalt, jõnksuvalt hüplev ese.

Seadeldis koosneb umbes 2 m pikkusest plangust, millel on keskelt tahapoole sisse lõigatud pikuti pluu (löhe) ja plangu keskel on pilus otsa pidi poldil liikuv umbes 35 cm pikkune lehtrauast hoob. Hoova teise otsa külge on seotud *jigging* nõör, vedru, mis hoiab hoova plangust teataval kaugusel ja puust varb, mille vaba ots on varustatud rauast teravikuga ja mis ulatub läbi plangus oleva löhe vastu jääd ega lase seadist tagasi libiseda.

Seadis sihitakse jää all soovitud suunas ja nõõrist nõksutamisel liigub see mööda jääalust edasi. Püügil on selle seadisega vaja palju vähem auke raiuda kui udja kasutamisel, selge jääga on isegi võimalik näha "jääkaru" liikumist jää all ja teha augud täpselt sinna kus vaja, lumega kuuleb, kus teravik toetub ja kraabib vastu jääd.

Eriti sobis seadis oma lühiduse tõttu transpordiks paigast paika ning temaga töötamine säästis palju vaeva ja aega. Kui lalaldaselt seda seadeldist tänapäeval kasutatakse, ei ole mul teada.

Hendrik Toots

Tagasivaade ajastule, kui kalapaadid purjetasid kõvatuulega

Purjepaatide aeg kestis kuni 1920. aastani ja osaliselt kuni 1935. aastani. Kõvatuulega mõni purjepaat kummus, kummusid isegi purjelaused ja kas või Rootsi sõjalaevastiku lipulaev "Vasa" purjetas ja läks põhja 1628. aastal.

Enne kalapaadi-mootori leiutamist pidi paadi edasiminemiseks kasutama ka inimese jõudu aerudega sõudes.

Suur samm edasi oli, kui õpiti kasutama tuule jõudu, alul raapurjedega, mis arenes edasi priistangu purjeks (rootsi k. *Sprisegel*), kus purje laioli holdmiseks kasutati vajaliku pikkusega ritva — nimetusena *priistang* ehk ka *pirkel*.

Välissaartel, nagu Pranglis ja Naissaarel, kasutati ragipurjet. Vahepalaks võiks öelda, et kalur purjetas **tuulejõul**, vahetas püütud kalad taludes leivavilja vastu, mida kodusaare **tuuleveskis** jahvatas leivajahuks, nii rukkiki kui nisu, tehti ka odratangu ja püüljahu.

Kirjutise eesmärk on meenutada merel purjetamist kalapaatidega, eriti, kui oli kõva tuul ja meri jäme, — tähendab kõrged lained. Muidugi oli suur erinevus, kas tuul puhus maa poolt või ulgumerelt, saabuva kurja ilma ja mässava merega. Raske seletada, peab ise nägema ja läbi elama.

Hea tuulega on tore purjetada, nagu laulusalm seletab, koos Mallega merel; "Kui on hüva pärituul, lendab vene nii kui kuul."

Aga tugeva küljetuulega tahtis vesi vägisi üle alttuule parda paati lärtstutada ja siis, kui vett üle parda sisse rüü-

pas, pidi, purjekoudi ots peos, seda silmapilkselt lenki lahti tõmmates koudi lahti laskma ja niimoodi purjet tuulest tühjaks laskma. Kui ei jõudnud koudi lahti häigada, oli vesi üle parda paadis ja paat kummuli meres. Arhiivandmete kohaselt uppusid 1751. aastal Rammusaare Jaak, 48 aastat vana, koos 14-aastase poja Hansuga järsku alanud tormis raapurjepaadiga, mis kummus teel Kaberneeme purjetades. 1893. a. uppusid Rammust Olmi Eduard koos teenijatuudrukuga, kui järskune äikesetorm nende paadi kummutas. 1905. aastal kummus purjepaadiga Rammu Uude Leopold ja uppus teel mandrilt koju tülles. Arvati, et uinus hetkeks, olles väsinud, ja unustas purjekoudi passimise. Ja need olid kõik tublid purjetajad. Koipse noormehed purjetasid 1907. aastal mardipäeval õhtul pimedas, paat kummus ja kaks meest uppus.

Tapurla mees seletas, et paar kahe mastiga purjepaati kummus ja mehed hukkusid Uhtjust koju purjetades. Põhjuseks arvati, et tagumisel-suurpriistangpurjel on all servas pikk poom, mis jäi vette lohisema, kui paat liiga küljeli kaldus ja ei lasknud koudi lahti lastes purjet pöörduda tuule järele, öeldi, tuulest tühjaks minna, ja paat kummus.

Pranglis ja Naissaarel olid suurte kalapaatidel ragipurjed, mis on eriti pika poomiga. Naissaare paatidest kummusid mitmed. Osa inimesi suudeti päästa, aga mitmed

(järg lk. 10)



Merehariduskeskuse nõukogus püüab rektor Valdur Aret (keskel) Ervin Hoppi (paremal) milleski veenda.

(algus lk. 9)

hukkused. Kõige raskemaks juhaks peab arvama, kui kolm vända uppust, kummu- des purjetamisel pakase ilma ja kõva tuulega võrke vedama purjetades.

Kaugsoidukapten Naissaa- relt jutustas oma 90-aastaselt sünnipäeval: "Olin 16-aasta- ne, kui purjetasime Naissaa- re Lõunaküla sadamast Ka- kumäe suunas, võrku veda- ma. Oli hea külgtuul läänest ja meri oli jäme (suured lain- ned). Tuul ja lained said jär- sku meie paadiparda vee alla, ei jõudnud midagi teha, kui olimegi meres. Hea, et saime meie ragipurjepaadi põhjale ronida ja seal kiilust kinni hoida. Onneks kodused nä- gid meie äpardust ja küll oli hea näha purjet, mis kodu- rannast meie poole lähenes."

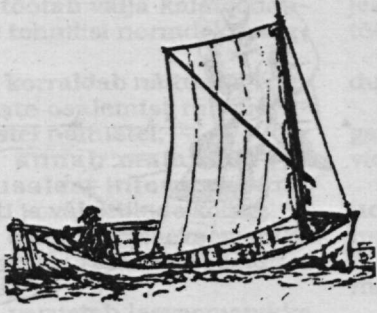
Prangli ragipurjedega paa- tide ulgumerel kummumisi ei räägitud, aga rannamurd- laintes juhtus kummumisi ja uppumisi merelt tulles. Viru- maa kalur ja kaljase omanik- kippar oli laevaga viinud va- rakevadel lasti kartuleid Soo- me ja peale selle sai lasti ha- lupuid Tallinna viimiseks. Oli kena ilm, paras purjetuul. Kippar ütles laevapoisile: "Mine tõmba pumpal" ja poiss pumpas mitmel korral.

Aga laev kaotas järsku ta- sakaalu, vajus küljeli ja vi- mati keeras kiilu vastu tae- vast. Mis nüüd? Tekklasti vi- sid lained oma teed. Pahan- dust ja kahju hirmsasti. Laev saadi varsti abilistega püsti ja pumpa kontrollides leiti alt kabaugust paraja suuruse- ga kinni jäänud kartul ja ni- moodi vett ei tulnud, kuni ve- silastis laev kummus. Laev toodi Mahu sadamasse, kus ankrud asetati harudega ki- vide vahele, kust pandi talid mastidesse. Niimoodi tõm- mati laev küljeli, kuni ka kiil veest välja jäi. Siis triviti, pi- gitati ja tõrvati kuival olev pool laeva põhja ja pärast tehti sama protseduur ka tei- se poole laevapõhjaga.

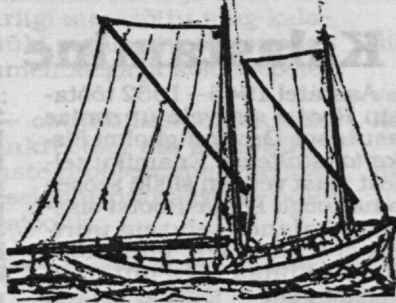
Ei mäleta nimesid, kuid enne 1930. aastat kummus üks kolmemastiline purjekas metsalastiga Läänemeres ja laevamehed hukkusid. Peale laeva leidmist olnud laeva- põhjas paar pooleks murdu- nud pussnoa tera, mis tõen- das ebaõnnestunud elu- päästmiskatset.

Kui vaatleks veel, sest 1628. aastal vajus põhja Rootsi kuninga tuluus vägev lipulaev "Vasa". Kas kum- mus? Barlastiga laev, ei kum- munud. Vaid komandöri käsklused ei läinud kokku ilma ja tuulte tujudega. Lae- val olid kõik purjed lahti raad- el ja mastid olid eriti pikad. Laev purjetas tasase tuulega Stockholmist välja, kursiga

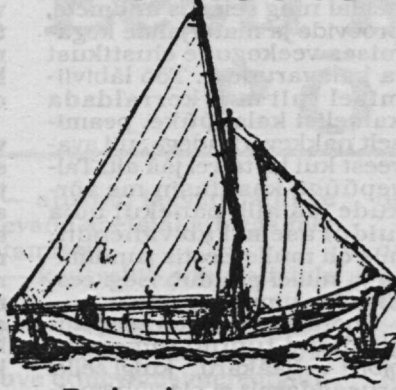
Eesti põhjaranniku kalapaadid



Ühe priistangu purjega



Kahe priistangu purjega



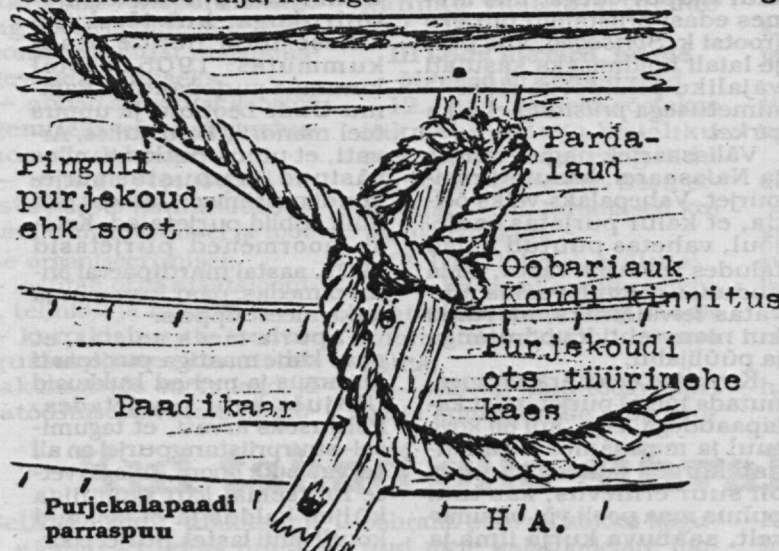
Ragipurjega

ida suunas. Komandöri kä- suga tehti laeva küljel suur- tükilugid lahti, et lasta vä- gevat suurtükiväe saluuti kuninga ja uue laeva auks.

Lahtiste luugiaukudega oli laev muudetud madalaks, lahtiseks, nagu ilma tekita aluseks. Kes oskas arvata, et lõunapoolsest kaljumäelt just samal ajal võis alla puhuda järskune kõvatuule il ja laev täie purjede tõttu kaldus bakpoordi küljele nagu normaalsel purjetamisel. Alumi- sed lahtised luugiaugud jäid aga vette, kust merevesi jook- sis laeva nagu jõel kosest ja see viis laeva hoopis tasakaal- lust välja. Varsti oligi laev vett täis ja teist teed ei olnud, kui põhja vajuda. Siis otsiti süüdlasi, muidugi esiteks laevameister jne. Aga tuult ja ilma ei saa karistada, mis in- meste plaanid nässu ajab.

See on lihtsa saaremehe jutt, mõttekalk ja praktika, kus kõige olulisem oli õige koudisõlm, silmapilke lahti- tõmmatava lengiga.

Harald Aksberg



Sisevete kalandusest 60 aastat tagasi

Tahan lapsepõlvemeenu- tuse kirjeldata üht Lõuna- Tartumaa kaluriküla Väike- Emajõe paremkaldal, kus jõgi enne Võrtsjärve saabumist võtab enda kanda ka väikese Purtsi harujõe veed, täpse- malt Pikasillal. Päril kalu- reid, kelle käest ümbruskon- na inimesed kala ostmas käi- sid, oli seal ainult kaks, üle- jõe meestega kokku seitse- kaheksa. Talviti, kui järv ja jõgi tummaks muutusid, pi- did kalamehedki kahemehe- saed öläle võtma ja riigimetsa palke või küttepuid üles töö- tama minema. Järvepoolse- mad tegelesid ka järvekaleta- misega – neil olid mitme pea- le nn. kalepurjekad.

Talvel, kui järv ja jõgi jää- kaane all puhkasid, kasvasid kaldale ülestõmmatud lootsi- kupõhjale paksud lume- mütsid. Aga mida kevade poole, seda enam tehti toas ja metsas ettevalmistusi keva- diseks kalapüügiks. Metsast oli varutud kadakast või kuu- sest mörravitsi, toas aga kooti hoolega linasest niidist kedratud võrke. Ommeldi võrguraskuse kotikesi. Tü- keldati ja koolutati kasetohtu ülalissele. Tohtu keedeti vees. Raskustena olid kasu- tuseks ka traadist rõngad.

Kui jõgi ja järv kevadel jää- kaanest olid vabanenud, hakkas jõekaldalt levima meid, poisikesi, ärevaks tege- vat tõrva ja värvi lõhna. Üks tavaline jõelootsik on 4–5 meetrit pikk, männilauda- dest ja lamedapõhjaline, ena- masti kahe mõla või aerupaa- riga, tavaliselt puust kaarte- ga. Pärapakku kujutas endast lihtsalt pooleksraiatud ja hõõveldatud palgijuppi. Enne tõrvamist tulid paadilauad tihtida. Seda tehti peente li- napeodega, mida enne kas värnitsas või värvis immuta- ti. Samas valmistati endale ka püügülikonnad. Võeti poelinane rite, kas kangana või valmis ömmelduna, ja keedeti värnitsaga läbi. Ni- moodi saadi kerge, mugav ja vettpeidav tööriist.

Püütud saak säilitati voola- vas vees oma kalda all nn. kummides ehk kastides, mis olid lukustatavad. Sinna olid augud sisse puuritud, et vesi võiks läbi voolata.

Peale jääminekut ujutas suurvesi jõeluhad üle, ja sin- na asus havi kohe kudema. Siis oli mõrd möras kinni, ja häda sellele, kes kogemata või nimeltki võorast mörrap- rast matti tahtis võtta.

Külast püügikohta sõitmi- seks kulus kahemehepaadis palju aerujõudu. 1932.– 1938. aasta vahel, niikaugele kui mälu ulatub, andis Võrts- järve peamiselt prügikala kiis- ka. Ehkki prügikala, oli kiisk ahjus hautatult siiski üsna maitsev leivakõrvane, ja vana hea Tartumaa kombe koha- selt sai iga külatuttav-paadi- vastaline endale tubli savi- kausi täie. Kui tagasiteel juh- tus pärituul olema, pandi lootsiku ninna nelinurkne palakapuri püsti.

Iga külaelanik, kel paat oli, võis püüda ja püüdiski kala otse oma kalda alt. Sellega said naisedki hakkama. Tar- vitses vaid jõe vastaskaldale sõuda, võrguke või paar sisse lasta, ise paadiga end pilli- rootihnikusse sisse pressida ja sealt porkama, s.t. kalu eh- matama hakata. Pork kuju- tas endast pika varre otsa kinnitatud õõnsat tüvikoo- nust, mis vette langedes tek- tas iseloomulikke sulpsatusi ja hulga õhumulle. Kalur sai igal juhul midagi: särge, ah- venat, roosärge, säinast või mõne üles ehmunud linaski, kokrest rääkimata.

Võrtsjärvest ülespoole rän- nanud koha oli spordikala. Toda jahtisid sügiseti Tõrvast jalgratastel kohale saabuvad õngemehed. Nad püüdsid ühest tükist bambusritvade ja elussöödaga. Mell, marak- rattidel, oli peamine püügilo- bu aga särjekudu ajal Purte jões. Koolist koju, raamatud nurka, ja õngele! Särge oli nii massiliselt, et hiljem andis kohe keeta ja kuivatada.

Kõik – nii püünised, paa- did, värnits, poeriite kui tõrv – maksis. Kergelt ei tulnud midagi kätte. Kui oli vaja suurema koguse kalaga Tõr- va turule minna, tuli hobune võtta. Külas teda kellelgi ei ol- nud, ja seepärast tuli hobuse eest päevi teha.

Suvel käis ekskurstoone; bussitüed rahvast tulid kau- gemalt, peamiselt Tallinnast Lõuna-Eesti kauni loodusega tutvuma. Et soovijaile suitsu- särge ja –ahvenat pakkuda, tehti meeligi külla mõni liht- sam suitsuahi.

Pikasillal oli palju suvita- jaid. Teatriinimesi, mõni kir- janik, kunstnikuidki. Igale su- veõhtul podisesid Tartust pä- rit paadid-lootsikud Võrts- järve poole, igaühel iseloo- mulik teravanurgaline kolm- nurktelek ninas. Vaikseil õh- tuil peale heinatuge või Voo- remäe pidude ajal oldi niisa- ma tasa aerutades jõel, gram- mofon kaasas, Artur Rinne slaagrid kõlmas.

Pood oli külast poolteise ki- lomeetri kaugusel. Meie küla- rätsep Matson sõudis selle maa lootsikuga. Et mitte tüh- ja sõita, oli tal alati vedel kaa- sas. Täna on mees, kui- das ta, vedelinõor suus ja käed mõladega ametis, kodu- sadamasse randus. Ikka oli havinolk või suuremgi puri- kas palgaks.

Lootsik oli külaelanike jaoks elutähtis riist. Sellega toodi lehmaallapanu – luga. Sellega veeti koju heina, kui seda kusagilt vastaskaldalt teha lubati või saadi, poes- käimisest rääkimata. Ka lae- nutati lootsikut, sageli koos sõudjaga, igasügisestele par- dijahilistele.

Marakrattide jaoks oli loot- sik ka mänguvahend. Sõuda oskasime maast-madalast, ent põnevam oli pärapakul is- tuda, selg paadi nina poole, ja soojas vees jalgadega "propel- leri" teha. Nii ahvisime kui- dagiviisi jõepuksiire, mis ke- vadeti ülavoolul palgiparvi Tartu saeveskisse vedasid. Mõnikord, kui "Lennuk" või "Ahto" kaldas randusid, et aurumasina jaoks kasepuid pardale võtta, sai õhinal

abiks oldud. Selle eest võeti jupp maad sõitmal!

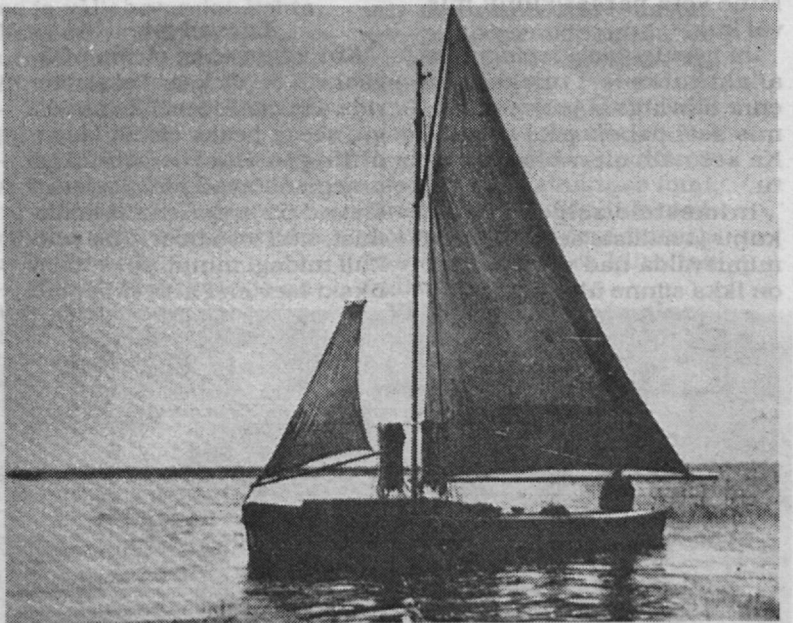
Sügistalvel, jää tekkimise aegu, kui lumi polnud seda veel katnud, käidi "lutsu kon- kamas". Lutsu kui ainukese sisevee tursalise valgest li- hast peeti väga lugu. Istuti kelgu peale ja tõugati ennast kahe puukepi abil, mille ots- tes olid teravad naelad, edasi. Püügikohta jõudnud, raiuti jäässe auk. Enne seda anti aga puukurikaga jääle, mille all lutsu märgati, vägev mats. Lutsu liigitused muutusid sellest veelgi aeglasemaks ja nii ta toodigi kolmeharalise konksu abil lagedale.

Talviti varuti ka tulevaseks püügihooajaks jää. 50–60 cm paksused helesinised nelinurksed tükiid veeti hobuse- ga selleks kaevatud süven- disse ja augu täitudes kaeti pealt saepuru ning okstega.

1938. aastal valmis koos Pärnu suursillaga ka Pikasil- la uus maanteeõid. 1941. aastal laskisid taganevad nõukogude väed selle õhku. Silda ehitas Taani kompanii; palju oma eriala tundjaid oli ka Pärnust kohal. Vaatamata tolleaegsetele mitte just hõlp- satele liikumisvõimalustele süvenesid siis suhted Pärnu- ga. Üks jõukam mees laskis endale pärnu-tüüpi paadi ehitada ja hakkas sellega Võrtsjärvel kalastama ning Vooremäe pidude ajal rah- vast sinna ja tagasi sõiduta- ma. Juba oli Pärnu kaheaas- tasesse kalanduskooli läinud esimene noormees meie kü- last, peagi järgnes talle teine lähedalasuvas Suislepa val- last.

Sisevete kalapüük ei toon- nud Väike-Emajõe suudme- alal kellelegi jõukust, küll aga tänuväär- vaheldust töidulauale. Säilitati ja aren- datud edasi k a l a p ü ü g i t r a d i s i o n i. Kõik too- nased, juba siis habetunud mehed on ammu manalas. Mälestus nendest aga elab põlvest põlve, lastest lastelas- teni. Praegu on Võrtsjärve ha- katud intensiivsemalt majan- dama. Kalateadlased on tei- nud palju tööd. Vist igave- seks on aegade hõlma vaju- nud palgiparvetus. Kehtivad ranged keelud ja piirangud; keegi meist ei oska öelda, kui- das kõik edaspidi areneb. Väike-Emajõe luhad on 50 aastat tühjad seisnud; kuna- gised lagedad hakkavad pik- kamisi metsa täis kasvama. Pikasilla on senini jäänud ka- lasportlaste meelispaigaks, nagu see oli veel minu lapse- põlves.

Otto Taul



Kalepurjek Võrtsjärvel 1949. aastal.

Väljaandja Eesti Meremeeste Liit

Järgmises "Kalamehes" alustab Elmar Pettai meenutusi pagulaskalandusest ja kalandusajaloo kogumisest.

Järgmine number ilmub loodetavasti enne suve

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

"Printall"
Tellimuse nr. 877

Toimetaja
MADLI VITISMANN

Spordireportaaž

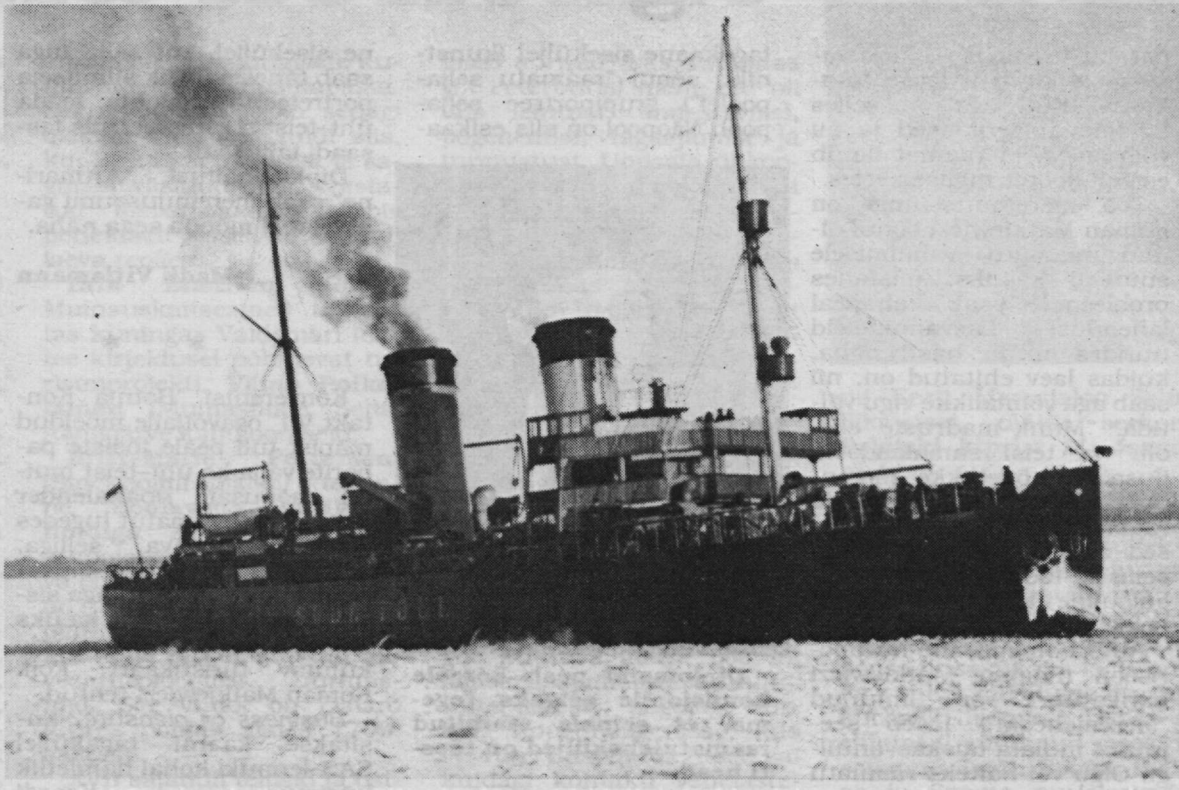
Uskumatu vaatepilt avanes uudishimulikele Lillehammeri taliolümpia avamise eelõhtul. Kahekümnekraadise külmaga vedasid meremuuseumi teadurid linnahalli nõlvast üles käsivarrejämedust köit. Tulevasel kail seisis, tunked seljas ja lumelabidas käes, trener Sulev Roosma. Ümberringi trampis külma käes jalgu veel esindajaid ja asjaosalisi, kes samuti aeg-ajalt käed kuhugi külge löid.

Meie ajalehes septembris mitmest vaatevinklist esitatud köievedu meremuuseumi ja linnasadama vahel, kõieks "Suur Tõll" ja distantiks Kopli sadam—Linnahalli kai, lõppes 11. veebruaril linnasadama võiduga. Niisugune oleks lihtsustatud käsitus tollest reedeõhtupoolikust. Kuigi hästi ei saanudki aru, kes mida võitis või jäi too köievedu hoopis viiki.

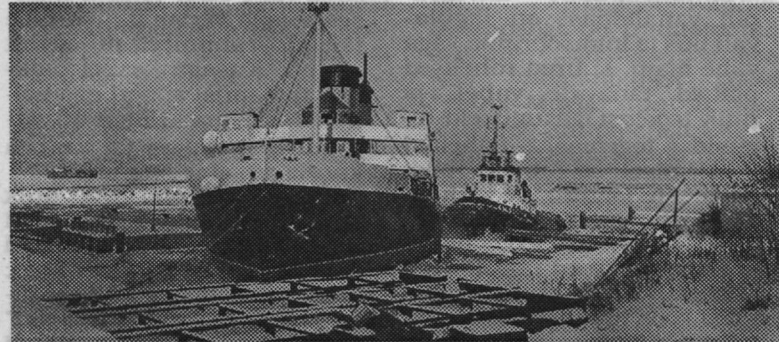
20° külma

on lausa mere ääres märksa raskem taluda kui Lillehammeris. Ent Sulev Roosma sõnul oli järgnevatel päevil oodata veelgi kangemat külma ja seega jää tugevnemist. Nii otsustatigi "Suur Tõll" veel viimasel minutil Koplis

Meremuuseumi köievedu



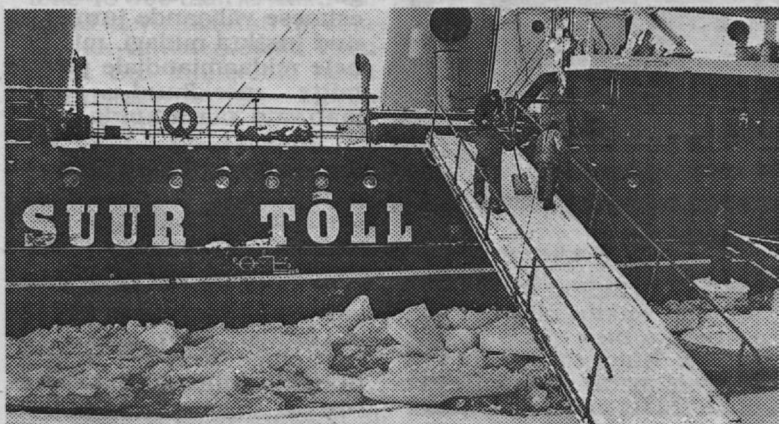
Sellel fotol, mis "Suure Tõllu" jõulupeol külalistele kingiti, murrab laev tööpoolest iseisvalt jääd. Tagaküljel on pitsatijäljed: "Eesti Meremuuseum. Filiaal j/m "Suur Tõll". Aeg on tööpoolest muuseumifiliaaliks hakata.



Pukserite abil uuele asupaigale.



kus jää peaks laeva kõvasti paigale kinnitama.



ja trepp puhtaks, et külalised saaksid laevale.

ära tuua. Miks ei tehtud seda 20 plusskraadi ajal? Sulev Roosma: "Selleks oleksime pidanud oma iseloomu muutma."

Jäämurdja uuele kohale toonud loots Olev Roes ning pukserid "Kalevipoeg" ja "Mars" tulid oma tööga toime. Ülesõit oli kapten Olaf Vaarmaa sõnul võtnud vaid 40 minutit, laeva paigutamiseks püsikohale kai äärde kulus märksa rohkem aega. Seejärel tõstis autokraana kohale landgangi, millest

küll peamiselt käte jõul üles saab (alla tulla on targem istudes), ning meremuuseumi teadurid suundusid burlakitööle: rasket kaablit nõlvast üles vedama, et linnahallist voolu saada. Kuni elektrit polnud, oli ainuke õuest tulinule suhteliselt soojana tunduv koht kaptenikajut. Sinna kargas aeg-ajalt üks ja teine sisse punetavat nina soojendama ja kätele hingeõhku puhuma, et siis jälle välja rassima minna. Gaa-sipliit võimaldas siiski ka

suure teekannu tuliseks ajada ja nii oli võimalik kuulda esialgseid külmetunud ja veidi nohuseid kommentaare. Ette rutates võib öelda, et meremuuseumi perest jäi tolle reedeõhtu järel haigeks vaid üks — see, kes ennegi päris terve polnud.

Jõuvõte

Miks võeti "Suure Tõllu" sõidutamine ette just 11. veebruaril, 20° külma? Sellele küsimusele päris otsest vastust ei saanudki. Kai ehitus on just sama pooleli, nagu see oli septembris. Ajakirjandus on mitut puhku, ka "Suure Tõllu" 80. sünnipäeva puhul, käsitlenud meremuuseumi ja "Suure Tõllu" laevapere suurt unelmat — seista hästi nähtavas ja käidavas kohas ning näidata ajaloolist laeva küllastajale. Ent sellise külma keegi vabatahtlikult linnahalli taha mere äärde ei tule.

Meremuuseumi direktor Ants Pärna: "Ma ei saa aru, miks just täna. Ootasime soojemat ilma ja oleksime võinud oodata, kuni külma on ainult 5°. Meil ei olnud häda siia tulla. Normaalsel ajal oleks pukseriveole kulu- nud ca 20 000, praeguste arvestuste järgi võib minna 55 000—60 000." Nii et jõuvõtte- na tellis linnasadam lihtsalt tänaseks pukserid ära?

Sulev Roosma: "Jõuvõtte- ga, nagu koolipoiste musu- võtmise, et ära tee — tee ikka. Praegu tuli see musu lihtsalt ära võtta."

Ja mis see maksma läks? Augustis maksis "Suure Tõllu" Koplisse viimine 18 000.

Sulev Roosma: "14 000 või isegi vähem. Kõik Tallinna merefirmad olid väga abival- mis, anti oma laevu appi ise- gi odavamini kui suvel."

Sponsorid ja raha

Ants Pärna: "Kopli sadam lubas meile natuke raha sellesama kai ehitamiseks, sest me peame siia panema hori- sontaaltalad ja laudsillutise peale tegema, et inimesed saaksid käia ja laevu vaada- ta. Esimene projekt, mis tehti, nägi maksumuseks ette 380 000. Seda raha muidugi keegi ei anna, see on selge. Kui 100 000-ki saaks, jõuaks paljutki teha. Oleks

kasvõi 50 000, saaksime ka midagi ära teha. Nagu eile kultuuri- ja haridusminis- teeriumis kuulsin, saame sealt 100 000 krooni, kuid see läheb fondihoidla tegemi- seks. Kokkulepe on olemas, et me siin kaimaksu ei mak- sa. Elektri eest tuleb muidugi tasuda ja vett tuleb ilmselt autotsisterniga tuua."

Sulev Roosma: "Praegu, talvel, on inimesed vabamad ja saab hulga tööd ära teha. Suvel, kui huvilised käima hakkavad, on hilja hobust rautada. Isegi seda, mis täna ühe soojaga tehti, oleks võinud nädalate kaupa joruta- da. Kõige toredam oli mere- muuseumi kollektiivi ühine kaasalöömine. See päev jääb kindlasti kõigile kauaks meelde."

Vahemärkus: "Usun. Erti külmakraadide poolest."

Doping

Nagu selgus, oli jää murd- misel "Suure Tõlluga" ikka



Korstnad peaksid sulama linnasiluetti



ja küllastajad peaksid saama laevale tulla.

oma põhjus ka. Kellele see oli kasulik?

Kopli sadam vajab toda sopikest, kus "Suur Tõll" ta- suta seisis, kommertstegevus- seks.

"Ookean", kel on valida, kas maksta seisvate laevade eest Kopli sadamale ööpäe- vas ligi dollar iga 5 brutore- gistertonni eest või kütta igas reidil seisvas laevas ööpäevas õhku 10 t kütust, leidis oma laevadele odava- ma talvepaiga.

Linnasadam, kelle kai äär- de talvel merematkeleavu ei tule, otsustas "Ookeani" abi- ga talvelgi veidi teenida.

Nii lepitigi kokku, et neli "Ookeani" laeva talvitavad linnasadamas. Aga enne, kui need oleksid juurdepääsu blokeerinud, pidi "Suur Tõll" oma püsikali äärde saama.

Kaotanud pole ka mere- muuseumi rahvas. Oldi hir- mul, et "Suurt Tõllu" võiks tabada "Vega" saatus, näide on ju silme ees. Ent linnasi- luekti sulanud "Suure Tõllu" korstnad lubaksid ehk linn- naisadegi rahakotiraudadele koputada. Võib ka loota mõ- ningat remondiabi kalandus- liidu laevatehasest — see on nüüd ju ligidal. Kes oleks Koplis võtnud vaevaks näi- teks keevitusballoonidega edasi-tagasi üle "Koralli" "Suurele Tõllule" ronida.

Pärast finišit

olid kõik rahul. Sest nagu öeldud, kaotajaid polnud. Võib-olla vaid need "Suure Tõllu" meeskonnast, kes Kopli rahulikumat ja nurga- tagusemat elu taga igatsek- sid, kuid kapten Olaf Vaar- maa sõnul tema laeval selli- seid ei ole. Ent meremuuseu- mi rahvas näeb avanevat uuest asukohast tulenevaid võimalusi. Tõsi, see toob kaasa ka vastutust, mis di- rektori üsna murelikuks teeb.

Ent pimedasse ja külma õhtusse astudes oldi rõõm- sad ja leiti, et see päev jääb tõesti kauaks meelde. Ning üle öla laeva valgustatud il- luminaatoreille tagasi vaada- tes (Koplis suure laeva selja- taga neid ju keegi ei näinud) ohkas keegi: "Küll meil on ikka ilus laev!"

Madli Vitismann

Meremehesõlmega kinnitatud pildid

Pühapäevaõhtul pärast Botnia konverentsi lõppu hakati meremuuseumis uut näitust üles seadma: muuseumi kunstnikul Roman Matkiewiczil oli järgmisel päeval vaja kaitsa kunstniku-kooli diplomitööd. Nüüdse ajal tehakse seda nii, et eksamikomisjon jalutab ühest galeriist teise ja iga diplomand esineb just seal, kus tal on õnnestunud oma tööd välja panna.

Nii tuli meremuuseumi galerii tekitada. See tehti allkorrusele: tõsteti vitriinid laevamudelitega teise seina äärde ning merepilte jäid raamistama rooliratas, tuukriülikond ja kompass. Kinnitati seinale toru, mille külge siduda nõõrid piltide riputamiseks, ning asuti pilte paigale seadma. See, mis harilikult kunstnikele kõige raskem — seada pildid õigele kõrgusele ja otse —, osutus meremeestest abilisestega kõige lihtsamaks. Pildid riputati üles meresõlmega.

Hindega 8 (kümnepallistusteemis) hindas kõrge komisjon noore kunstniku värvilisi linoollõikeid ning kuutteist väljapandud lehekülge kavandavast lasteraamatust "Munk-madruste elu-olu". See on raamatust "Meremeeste elu-olu" valitud jutudega ilus ja õpetlik pildiraamat, millest saab ühtlasi näha, kuidas purjelaeva ehitati või kuidas töötas pump. Jutud on valitud aga sellised, mis hästi lõpevad.

Diplomitöö juhendaja, tuntud lasteraamatukunstniku Jaan Tammsaare soovitusel raamatulehekülgedele paigutatud mõte ei leia Eestis

paraku teostajat — kirjastajad pole kindlad teose tulu-kuses. Küll aga on selles kindlad ameeriklased ja nii võib karta, et raamat ilmub esmalt hoopis inglise keeles.

Töö meremuuseumis on Roman Matkiewiczil sõnul olnud raamatu valmimisele suuresti kasuks: mistahes probleemile saab kohapeal lahenduse. Laevamudeleid uurides on ju hästi näha, kuidas laev ehitatud on, nii saab aga võimalikke vigu vältida. "Munk-madruste elu-olu" ja teisi samalaadseid ilusaid ja õpetlikke merenduse algteadmisi andvaid raamatuid vajaksid eesti lapsed aga tõesti. Ehk leidub sellisele tööle edaspidi maksujõuline tellija — tulu ei peaks tulemata jääma.

Autori omapärane huumorisoon (Roman Matkiewicz karikatuure on ilmunud "Meremeheski") laseb seejuures muata täiskasvanuigi. Olgu või näiteks raamat

tagakaane siseküljel (kunstniku sõnul "raamatu seljapool") grupiportree seljapool. Näopool on siis esika-



Diplomand peab kõrgele komisjonile selgeks tegema, et seinale raamitud raamatuleheküljed on tõesti head.

ne siseküljel, ent selja taga saab tähelepanelik silmitseja portreeritute kohta teada üht-teist seesugust, mis fassaadi taha jääb.

Diplominäitust "Artmarine" saab meremuuseumi galeriis veel mõnda aega näha.

Madli Vitismann

* * *

Konverentsi "Botnia Kontakt VII" osavõtjale mõeldud mapist tuli peale tõsiste paberite välja ka üht-teist muidu mõnusat: ribakalender ühe vee all raamatut lugedes edasi kiirustava selliga, munk-madruste elu-olulist pildinäitust purjelaevaga sisse juhata völdik ning ka üks isevärki Tallinna vanalinna kujutav turistikaart, kõik Roman Matkiewiczil tehtud.

Business or pleasure? küsitakse kaardi tagaküljel SAS-lennuki kohal hamletlik küsimus.

Kaardi v a t a m i n e on igatahes küll üksainus suur *pleasure*.

Linnulennuline akvarellpilt vanalinnast on liigutavalt ilus ja inimsõbralik: väga vähe maju, suured rohelised platsid tänavate vahel, ja hulk *tegelasi* igasuguseid tegusid tegemas. Lähemal vaatlemisel selgub, et pildi peale on jäänud need hooned, kus see mõni reklaami eest maksnud äri, pank, kõrts või muu edumeelne asi pesitseb. Arhitektuurimälestised koos muuseumidega on ka siiski igauks oma kohal. Lohutav on leida, et Paks Margareeta ja Linette siin Tallinna linnas ühtmoodi

maksujõuliseks on osutunud. Et Eesti riigi pealinnas peale Von Krahlil ja tema baari teisi teatreid ei ole, sellest saab kallis külaline loodetavasti hõlpsasti üle. Tema saabub suure valge laevaga otse Rannavärava mäele, kui ta, lendurimüts peas ja -prillid ees, SAS-iga juba enne kohale ei ole jõudnud, ja lahku Merepuiesteed pidi, ilusasti *Liviko Tradingust* mööda, tugeva noole toel otse sadamasse.

Aga linna vahel ajavad *tegelased* oma tähtsaid asju. Piibu ja raamatuga onkel leotab Snelli tigis varbaid, madrusemütsiga põngerjas ujutab laevukest. Tallinna Panga lõvikutsad peavad end igal pool ühtviisi viisakalt ülal. Kirikumees, pea viltu, vaatab Viru tänava pillimängijat, prillidega noorherra on ühele põlvele laskunud ja ulatab "Kangru" poe logo-näitsikule suurt lillepunti. Pika kiikriga jälgib Toompealt all-linna üks kuidagi tuttava olemisega patsparukat ja admiralimütsi kandev saks ning Laia tänava alguses seisab kodanik, kes talle täiesti rahumeelselt keelt näitab. Kusagil keskel paikneb üks must siluett ega väljenda vähimatki oma kavatsuste kohta. Kas tal ka pea kantis on, ei paista mitte.

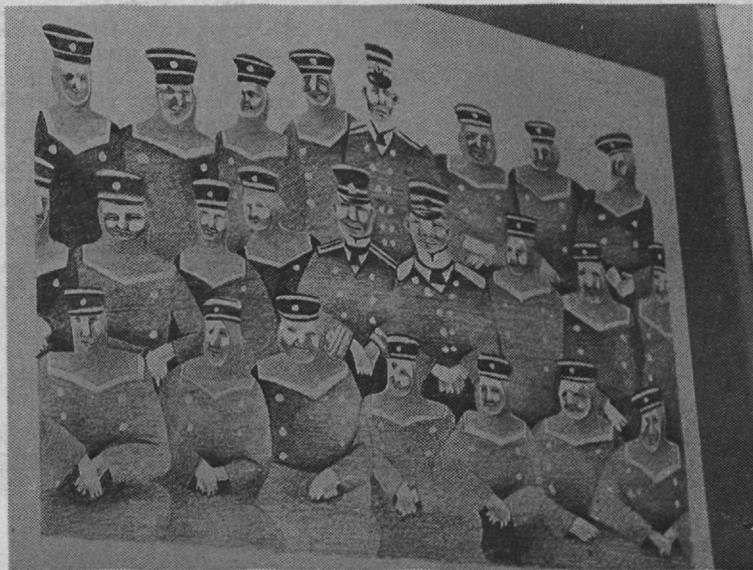
Kaardi pöördel on hulk reklaamiandjaid kenasti reas, mõnel maja fassaad äratuntavaks joonistatud, mõnel firmamärk väikese liisanduse saanud. "Reederil" ärimeesteklubi visiitkaarti kannab oma kohviküljel pika vihmavarju, monokli ja paremat sorti valge peniga isik; mingit Aia tänava viina- ja magusapoodi tähistab viinaklaasi serva küljes ripuv punanina, endal lont leos, teda vaatab emalt vapustunud korstnapühkija ja "Venna"-nimelise poe mannekeeninägu suudleb vennalikult üks vend.

Ühesõnaga, kunstnik on väga vahva tööga hakkama saanud. Kuuluke, et niisuguseid tasuta (see on üllitisel ainuke eestikeelne sõna, aga see eest suur!) linnakaarte teeb *Future Designs Ltd.* reklaamiandjate rahadega veelgi, ainult et *tõsisemaid* — esimese väljaande juures olnud justkui midagi, mis mõnele reklaamiandjale polnud mitte meeldinud.... Neile jääb vaid kaasa tunda.

Mari Vamba



Raamatu näopoolel muhelevad meremehed, seljapool juures aga vaataja.



Pootsmani põsepuna

Aeg jätkab oma igavest liikumist. Ainult jõuad uue aasta vastu võtta, kui valmistud sedasamast aastast ära saatma. Nagu peenike liiv, mis merevoogudesse puistates sügavikku kaob. Proovi sa sellest liivast uut kuhja kokku saada.

Nii ka merel mööda saadetud aastad. Et vähegi midagi taastada, peab meresügavustesse sukelduma ja hakkama neid aastaid kokku koguma, aga et aastad koosnevad veel päevadest, leiad sa sealt sügavusest ainult mõned päevad, mida võid ka kogu eluks meelde jätta. Et mitte laskuda konfliktidesse ja kedagi solvata või näidata kellelegi näpuga, otsustasin kõik nimed ja kohad muuta. Ja kui keegi tunneb ennast nendes juhtumites või seik-

lustes ära, palun juba ette vabandust.

Oli lõppenud paarinädalane remont ühes Aafrika sadamas. Kapten oli laeva väljasõidu vormistanud ja saabus mootorpaadiga laeva. Kohe kõlasid käsklused "Paat kohale" ja "Parem ankur viira". Et sealmail pime-neb kiiresti, oli kõigil rutt, et veel päevavalgel sadamast välja saada. Koos kapteniga saabus linnast ka pootsman, kelle põsed salapäraselt punetasid. Nagu hiljem selgus, jõudis ta veel linnas käies mõned kerged tropid teha, et selle sadama baaridega ikka ametlikult hüvasti jätta. Pootsu tõttas kohe võõri ankurit klaariks tegema. Ja kõlas "Viira ankur". Ei tea, kas mõjus see, et põhi oli savine ja sellest oli ka kogu keti viima-

ne osa üks hallikas-sinine savikank. Tuletõrjepump töötas täistuuredega, et keti puhtaks pesta, kuid see viimane ots tuli väga kiiresti. Käis üks kõva raksakas ja sulpsatus ning meie laev oli ilma parema ankruta.

Kõik vahivabad mehed tormasid ette ning kiiksid vete-sügavuse poole, nagu aitaks see ankrut tagasi keti otsa tuua. Mis läinud, see läinud. Savine merepõhi oli paar-kümmend meetrit allpool. Päike oli loojunud ja üle sadama laskus lõunamaa õõ. Ootasime teise ankrut otsas hommikuni, ning hommikuvalguses otsustasime uuesti tegutsema hakata. Saime kasti kuiva veini eest kaubale kahe valgenahalise akvalangistiga, kuid ka nende poolepäevane otsinguretk seal meresügavustes jäi vaja-

liku resultaatita. Meetripak-sune mudakiht oli neelanud igaveseks meie parempoolse ankrut. Kuid ega meresõitu saa sõitmata jätta ja igast olukorrast on väljapääs. Nüüd võivad nii mõnedki mereinspektorid kukalt kraatsida. Vasak ankur sai ilusasti klüüsi kohale tõmmatud ja sellel päeval oli pootsmani põsepuna ka kadunud. Ees ootas tõsine imede-õõ.

Nimelt hommikul pidime esitama laeva kontrolliks inspektoritele, kes meile tööloa annavad. Ja hommikuvalguseks rippus uus ankur omal õigel kohal, ainult paks hallikas-sinine savikiht ankrul kattis midagi salapäraselt. Lõunaks olid ka inspektorid laevast lahkunud ja laevas oli tehtud põhjalik kontroll. Igapäevane meretöö võis ala-

ta. Et aga päevad ei ole omavahel kõik sarnased, nii ka ilm ja meri. Paari nädala pärast olime kõik ära unustanud, mis juhtus. Tuul keeras SW ja tugevnes ning meri hakkas laineid kasvatama. Ning järjekordselt põiklainesse keerates sukeldus laeva võõr lainesse ning käis üks kõva praksakas paremas pardas ning midagi prantsatas laevatekile. Natukese aja pärast tõusis pootsman roolimajja koos puust ankrulabaga, ta põsed löid uuesti punetama. Vaat sedasi. Nädala pärast jõudis ka kodu-sadamast uus tõeline raudankur pärale. Nüüd võisime kõigile inspektoritele ausalt silma vaadata.

Merel juhtub nii mõndagi huvitavat.

Veebruaris 1994

Tüürimees X

Botnia kontakt

5.—6. veebruaril toimus Tallinnas Eesti Meremuuseumi korraldusel VII rahvusvaheline merendusajaloo konverents "Botnia kontakt." Mida see endast kujutab?

See on merendusloo konverentside sari, mis korraldatakse iga kahe aasta järel erinevates muuseumides, et vahetada informatsiooni ja luua merendusajaloo uurijate võimalusi regulaarselt kohtuda — nii saab laiendada huvi selle vastu. Alguses oli see mõeldud peamiselt Rootsi ja Soome muuseumitöötajate aktiviseerimiseks, aga osavõtjaid on olnud ka Baltimaadest ning mujaltki. Esimene "Botnisk Kontakt" toimus 1982. aastal Örnsköldsvikis, 1984. aastal saadi kokku Maarianhaminas, 1986. aastal Pietarsaaris, 1988. aastal Skellefteås, 1990. aastal Raumas. Eelmise, 1992. aasta "Botnisk Kontakt" oli Gävles, järgmist, kalandusajaloolist plaanitakse 1996. aastal Pieteås.

Millest seekord räägiti? 25 ettekannet olid erinevatest valdkondadest alates arheoloogiast kuni XIX sajandi kaubandusajalooni. Meeldejäävamatest siinjuures kokkuvõttes.

Pekka Toivanen Pietarsaari muuseumist rääkis vendade **Mommade laevaehitusest Pietarsaaris aastail 1666—1672**. XVII sajandil väljakujunenud nn. kohalike metropolide Stockholm, Tallinna, Riia, Lübecki, Danzigi jt. kõrval domineerisid "absoluutsed" Amsterdam ja London. Kohalik elu arenes vastavalt transportitsoonide väljakujunemisele. Momma (Reenstierna) perekonna vennaksed William, Abraham ja Jacob olid Hollandist tulnud "välismaised kapitalistid ja uuendajad Rootsi riigi idaosas". Sugulussidemed Hollandis aitasid neil selles küllaltki kõrvalises paigas toime tulla 10 kraveelplangutusega laevaehitamisega, mis olid esimesed ja viimased selles piirkonnas Hollandi-eeskujudel põhinevad laevad. 1670. a. ehitatud 210-lastine "Finlands Wapen" maksis näiteks 43 000 taalrit. Kõiki ehitatud laevu kasutati nii sõjaku kui ka rahuaegseteks vedudeks. See lühiajaline laevaehitustegevus tõi elevust majandusellu.

Christer Westerdahl (Kopenhaageni Ülikool) ettekanne transpordi traditsioonilistest mudelitest Põhja-Euroopas joonistas välja samasugused piirkonnad kui aasta tagasi sadamate seminaril nähtud sama ülikooli lektori prognoositud lähituleviku omad.

Huvitav, auditooriumiga arvestav ja hästi esitatud oli **Solveig Brunstedti** (Rootsi Muinsuskaitseamet) ülevaade **merearheoloogia** uuematest tegemistest Mälaris asuval **Adelsö** saarel viikingiaegse Hovgårdeni uurimisel. Saar on kuulsas kaubanduskeskuse Birka kõrval, ta sadam vaatab Birka poole. 125 viikingiaegset kalmet, sadam koos ilmselt mitteloodusliku muuliga (200 m pikk, 2—3 m kõrge ja 10 m lai), ruunikivi, mille tekstis esmakordselt kasutatakse sõna **kuningas** (1070.-test), XIII sajandist pärinev üks esimesi telliskivihihtisi Rootsis — kõik see

annab oletada kunagiste kuningate soositud asulapaika. Lektori arvates võib sedagi oletada, et sinna tuldi siis, kui Birka kaubakärast ja saginast väsinud oldi. Avastatud **laevamajadesse** sobis perfektselt sisse XIII sajandi laeva **replika**.

Erik Enström (Rootsi Muinsuskaitseamet) tutvustas kuningas Valdemari Ida-tee kirjeldusel põhinevat turismiprojekti, **Väino Poikalainen** (Muinasteaduste Selts) Äänisjärve kaljujooniseid.

Britt-Marie Petterseni (Stockholmi Ülikool) ettekanne "**Soolavedu Baltikumilöödiga "Anna Maria"**" tõi kuulajateni ühe põneva laeva eluloo. Flöit "Anna Maria" on teadlaste huviohjeks olnud 1984. aastast peale, kui tema juures alustati allveearheoloogilisi uurimistöid. See vrakk on Dalarö juures põhjas alates 1709. aastast.

XVII sajandil tellisid ja ostsid paljud Rootsi kiprid laevad Madalmaadest. Kaupmees Sophonias Kröger tellis nn. Skeppsbro-aadlile (Skeppsbro on traditsiooniliselt merendustegevuse keskus Stockholmis) flöidi "**Anna Maria**" tuntud Amsterdami kaupmehelt Abraham Cromhuysenilt 1693. aastal. Laev ehitati 1694. aastal Kattenburgis **Valge Elevandi** nimelisel laevaehitusplatsil, meistriks Jacob ja Andries Borst. Esimene reis tehti heeringalastist, hiljem oli "Anna Maria" soolavedaja, ta transportis põhiliselt Portugali soola, seda nii Rootsi kui ka korduvalt Tallinna, Riiga jm. Pikemat aega oli kipriks (**skeppare**) **Jürgen Corneliussen**, kelle käe all sõideti ka mitmed Tallinnasõidud. 1705. aastal toodi soola kõrval Tallinna ka hulgaliselt mitmesuguseid relvi.

Tollaste laevasõiduolude kohta annab tunnistust see, et enamasti on laevad sõitnud mereröövliite-hirmust tingituna konvoides. Et see ettevaatus asjatu polnud, annab oletada kunagiste kuningate soositud asulapaika. Lektori arvates võib sedagi oletada, et sinna tuldi siis, kui Birka kaubakärast ja saginast väsinud oldi. Avastatud **laevamajadesse** sobis perfektselt sisse XIII sajandi laeva **replika**.

maal surnud (kas Tallinnas või Peterburis) mehe elu oli täis leiutusi, õnnestumisi, põgenemisi, tagaajamist ja tunnustust. Uppsala ülikoolis oli ta õppinud mehaanikat ja keeli, tegeles mäeasjandusega, sai admiraliteedi kapten- mehaanikuks, ehitas Karls-kronas (oluline sõjalaevastiku tugikoht) sadamat ja veevarustussüsteemi, põletas Stockholmis viina. Mõttes välja pumbad, mis suutsid asendada 300 meest ja väidetavalt aurumasina laevade liikumapanemiseks vastava originaalse labadesüsteemiga jõurattaga. Oma leiutuste katsetamiseks sai ta Rootsi kuningalt kasutada laeva, ei saanud rahaasjadega hakkama ning, kujutage ette, pantis kuningale ja riigile kuuluva laeva. See tõi kaasa lisapahandused ning, võlad kaelas, põgenes Norberg Kopenhaagenisse, kus P. von Buschi oletusel sai kuidagi kontakti venelastega. (Seal Kopenhaagenis on üks hea venelastega kontaktisaamise koht küll, hiljemgi on nii mõnigi "ideede eest võitleja" sealtsaudu inspiratsiooni saanud.— R. N.) Venemaal pakuti Norbergile Tallinna sadama ehitamist alates 1807. aastast. Selle tööga sai ta nii hästi hakkama, et ülendati 1809. aastal kindralmajoriks, kanti Soome Rüütelkonna aadlimatriklisse ja sai von'iks, lisaks 50 000 rubla. Peale ehitustööde tegeles ta viinapõletamisega Tallinna-lähedases mõisas.

Läti esindaja **Arturs Zalsters** (Jurmala Muuseumid) rääkis eesti ja kura meresõitjatest Läänemeres kuni XII sajandini, interpreteerides kirjapanekuid, mis sellest intrigeerivast ajast on. Tuntuks on saanud peamiselt kui mereröövliid, ka veesõiduk, mis siinsetel vetel enimkasutatud, on saanud **piraticca** nime.

Kaugetele aegadele tüüpilisena tõi hr. Zalsters näiteks Saxo Grammaticuse VIII sa-



mi Eesti Mereajaloo Seltsi liikmetest, rääkis seekord **Paldiski kiprist M. Jesminist**.

XIX sajandi lõpul oli Paldiskist välja kujunenud kalatöötlemis- ja kartuliekspordipaik, mille arengut kiirendas 1870. aastal ehitatud Peterburi—Tallinn—Paldiski raudtee. See elavnemine tõi kaasa uusasukaid, kelle hulka kuulus ka Hiiuimaalt pärit Michael Jesmin. 1837. a. Hiiuimaal sündinud mees oli seilanaud Eesti, Rootsi, Inglise ja Soome purjelaevadel kõikjal Läänemeres. Eriti hästi oli ta tuntud Soomes, Helsingist oli ta võtnud ka oma rootsikeelse naise, kellega oli mitmete asjaajamiste käigus kokku puutunud. Mitu aastat oli ta olnud Soome jahi (**jakt**) "Pelastaja" omanik, mille hiljem, kui ta põhiliselt äriajamisega tegelema hakkas, partnerile ära müüs. 1870. a. asus Jesmin elama Paldiskisse nn. Sörenseni majja, kus tal ka pood oli. Eriti agaralt kaubeldi Ahvenamaaga, kuhu viidi peamiselt toiduaineid. (Need reisid olid ümbruskonna valdavalt eestirootslastest elanikkonnale harjumuspärased.) Tema Kyrkslätis sündinud partnerist Åkerbergist kujunes asjalik ettevõtja, kellega koos organiseeriti talviti Ahvenamaalt ja Turku saarestikust kokku ostetud ning Turkus soolatud kala raudteevedu Peterburi. Koos äripartneritega organiseeriti ka puuviljade müüki. Need toodi Krimmist või mujalt Musta mere äärest raudteel ning turustati Peterburis, Helsingis, Turkus ja Tallinnas.

Seega oli M. Jesmin kipper, kaupmees, kalavabriku omanik (1887) ja kalakaupmees (1888).

Tänapäeval nii aktuaalset **migratsiooniprobleemi** XIX sajandi Gotlandil tutvustas **Sune Åkerman** Umeå Ülikoolist. Sisse-, välja- ja läbirändajaid on sealgi olnud, põhjused majanduslikud, usulised ja teab-mis-kõik-veel. 1890. aastatel oldi sunnitud seal tööjõudu sisse tooma. Kahe maailmasõja vahel tulid sinna nn. Worm-

sö-flickor — Vormsi tüdrukud — tööle. 1929. a. tuli Gotlandile Ukrainast (sinna oli Vene valitsus Katariinast alates rootslasi välja saatnud) 900 rootslast, kes omaette väikese koloonia moodustasid, 1944. a. eesti ja läti paadipõgenikud.

Inglismaalt oli tulnud **Edward Turnbull**, kes vaatles Botnia ja Läänemere regioon, nii nagu see eemalt paistab — suhteliselt suletud süsteemina, samuti kui on Vahemere-kant. "Avatud mered" on olnud Põhjameri ja Atlandi ookean.

Elurõõmus ja aktiivne mr. Turnbull jutustas oma esimestest Eestiga seotud mälestustest nii: "Kui ma viieaastane olin, toimus mu elus kaks olulist sündmust: ma õppisin lugema ja me kolisime. Olin leidnud endale hea peidupaiga kõõgis ühe tooli all, ja kui ühel päeval toolipõhja uurisin, lugesin seal: Made in Estonia. See oli esimene kord, kui minuni jõudis arusaam teistest maadest."

D. Holmi ettekanne **John Wickströmi paadimootoritehase**st Vaasas, meilgi teatud-kasutatud toodanguga, lõpetas ettekannete rea.

Eesti poole pealt väärivad äramärkimist **Pärnu Muuseumi** direktori **Omar Volmeri** põhjalik ülevaade "Skandinaavia riikide osatähtsusest Pärnu kaubandussuhetes XIX sajandi keskel" ning hiidlase **Ürmas Seliranna** "Kivilabürintidest Hiiuimaal ja Eestis."

Kõlekülmas Matkamajas kuulas kahe päeva jooksul kannatlikult loenguid üle 100 inimese. Kahjuks polnud mitte kõik esinejad läbi mõelnud, **KELLELE, KUIDAS** ja **MILLEKS** nad oma ettekannet peavad. 20 minuti jooksul järeldusele jõuda, et vanemal ajal oli Eestis kohalike kaupade väljaveo kõrval ka transiitkaubandus või et vanimad inimeste asulakohad olid veekogude ääres vms., on vist vähepakkuv.

Matkamaja külma õhkkonna muutis esimesel õhtul

(Järg lk. 14)



Christer Westerdahl (vasakul) on **Botnisk Kontakti** initsiaator, kel tuttavaid Tallinnaski.

annab "Anna Maria" elulugu meile näite türgi mereröövliite kallaletungist, mille käigus laevnik surma sai.

Peter von Busch (Karls-krona Meremuuseum) oli oma ettekandele pannud intrigeeriva pealkirja: "**Johan Norberg, Chapmani desertöör**ist õpilane, Tallinna sadama ehitaja ja Vene riiginõunik". Lühike kokkuvõte ühe ilmselt andeka mehe elust. 1747. a. Västeråsist sündinud ja 1818. a. Vene-

jandil kirjapandu: Taani kuningas Harald Hildetant võitles Gotlandi idaosas Rootsi kuninga Sigurd Ringiga. Hildetanti lipu all olid slaavlaste ja liivlaste, Ringi all eestlaste ja kuralaste. Lõppes kõik taanlaste Rootsi alla minekuga.

Ka arvas hr. Zalsters, et Euroopas nimetati Kuramaa asunikke ja Saaremaa omi kuralasteks, mandriasukaid eestlasteks.

David Papp, üks Stockhol-



Matkamaja saalis hakkas külm ka läbi kasuka näpistama.

(Algus lk. 13)

väga mõnusaks Tartu H. El-leri nim. Muusikakooli orkestri (dirigent Mati Põdra) kontsert, kus kõlas kaasa-iskuvast esituses Vivaldi, Bach, Brahmsi ja Britteni muusika.

Piduliku ja väärrika lõpu sai konverents vastuvõtuga Tallinna Raekojas, kus aselinapea Kalju Leppik avaldas tunnustust Meremuuseumile, kes sellise rahvusvahelise konverentsi korraldamisega on aidanud teadvustada Tallinna kui merelinnat olemust. Täna kõiki tulijaid ja loodeti varsti jälle kokku saada. Meeleolu lõi Robert Staak kaaslastega.

Küsisin Bottnisk Kontaktide kõige innukamalt toetajalt Christer Westerdahlilt, miks just Bottnisk Kontakt ja mitte mingi muu nimi?

"See ei ole mingi teatud aja või teatud piirkonna sümboliks kujundatav seminar, see on rannikukultuuri fenomeni teadvustamiseks. Kui ma tegin uurimistööd Norrlandi rannikul, intervjuerisin tuhandeid inimesi, puutusin kokku sellise kultuurimenditeediga, selliste vaimeomadustega, millele varem ei olnud tähelepanu pööratud. Oli oma kultuurivahetusel väljakujunenud elamis- ja mõtteviis. Fakt, et soomlased rääkisid rootsi keelt, ei olnud huvitav. Huvitav oli see, et kohalik kultuur oli läbi põimunud mõlema poole elementidest. Meil on siin mõlemal pool piiri väga tugeva soome-ugri mõjuga kultuurivälgi, mis pärineb juba väga

vanast ajast.

Seminari läbiviimise idee küpses kord ammu-ammu, kui olime kolleegidega Rovaniemis oma raamatukirjastamise asju ajamas. Arutasime seal jaanilaupäeva õhtul Kemijõe ääres pärast sauna neid asju, kui vesi jões oli 4' ja õhk 13'. Sealt kargest õhust saigi idee alguse."

Meremuuseumi pere nägi seekord programmis ette ka Tallinna kui merelinnat tutvustamise natuuris. Veebruaris, pärast kaht töist tööpäeva. Esmakordselt nende seminaride käigus ette võetu oli erakordselt edukas: kaasa tegid pea kõik, ka need, kes ennegi Tallinnas rohkem kui korra olnud. Seekordne populaarseim vaatamisväärsus oli "Lembit", mis isegi külmas hea mulje jättis.

Igatahes tänusõnad Meremuuseumile tehtu eest olid ärateenitud.

Muuseumirahvas arvas, et ega nemad üksi. Kõigi merendusorganisatsioonide toetus oli tuntav, eelkõige RAS Eesti Merelaevandus ja E-Liini AS, kelle õlg kõige tugevamini all oli.

Muuseumirahvalt olla ka küsitud: "Mis te sest saate, et sellise asjaga vaeva näete?" Katrin Savomägi arvas, et vaevalt olümpiamängude korraldajatelki kõigepealt küsitakse, mis sest saadakse.

Konverentsil käis
Reet Naber

Heinrich Mosolaise fotod

Raekojas pakuti ajaloolastele vana muusikat vanadel pillidel.

Madli Vitismanni foto



"Komme" vaim merekaardi all

4. veebruaril oli Merehariduskeskuses Tallinna Tütarlaste Kommertsikooli vilistlasnõukogu. Arutati selle üle, kuidas säilitada endine "komme" vaim ja edaspidigi kommertsalast haridust anda, mis ka merenduse arendamisel ülimalt tähtis on.

Reet Naber

Riikliku mereasjanduse algus

(Algus nr. 14-15, 1993)

V/I "Riikdokk" 1930-ndail (ex "Edith").



Lõpuks peaks mõne sõna kõnelema Traalerite Divisjonist. Miinitraalimistööd alustati uuesti 30. aprillil 1919. Suvel traaliti peamiselt Naisaare - Suuropi - Pakri - Gräsgrundi - Osmussaare piirkonnas, kaasa arvatud Lahepere ja Paldiski laht. Traaliti välja 272 miini. Lühemat aega tehti seda tööd ka Lavansaare-Seiskari piirkonnas, Viirekurkus, Kassari lahes miiniristleja "Grom" vraki juures, Kuresaare-Abruka-Sörve all ja veel mõnes kohas. Traalimistööd lõpetati detsembri kesk.

Suurt ohtu kujutasid ankrust lahti saanud nn. ujuvad miinid. Nende hävitamiseks oli Johan Pitka sunnitud andma korralduse, et igal merele väljuval laeval peab kaasas olema vähemalt üks vintpüss 200 padruniga. Seni teadaolevail andmeil 1919. aastal siiski ükski Eesti lipu all sõitnud laevadest miini tõttu ei hukkunud.

Peale eespool nimetatud laevade kasutas Traalerite Divisjon baaslaevana vana alust "Kotka". Ametlikult nimetati seda Traalerite Kodu. Suvel allutati divisjonile veel miinitraalerid-veeskajad "Kalev" ja "Olev", kuigi need jäid endistviisi peamiselt Johan Pitka otsekäsitusse.

Miinitraalimistööde käigus selgus, et osa mootortraalereid ei vasta oma ülesannetele - mootorite võimsus polnud piisav. Moodustati komisjon asjaolude täpsustamiseks. Laevameestel oli õigus. 16. juulil 1919 anti traalerid MT nr. 1, 2, 3, 8 ja 9 üle Rannavalve Osakonnale. Rannavalvelt võeti üle auru- ja RV-22 ja RV-21. Need tehti ümber miinitraaleriteks ning "Salme" ja "Linda" nime all alustasid oma uut tööd.

Veel varem, 17. juunil oli divisjon kahe miinitraaleri näol täiendust saanud. Omapärane on nende nimede lugu. Päästetööde aegu Lehtma sadama juures hakati neid omavahel nimetama "Lehtmaks" ja "Tahkonaks", et neid teineteisest eristada - olid nad ju sõsarlaevad. Hiljem need nimed kinnitati ka ametlikult. Kuidas neid varem nimetati, jääbki arvatavasti saladuseks.

1919. aastal ilmus Soomest Tallinna "Alice'i" omanik J. Bäckström ja nõudis oma laeva tagasi. Et laev oli

rekvireeritud juba 1916. aastal ja oli hiljem sakslaste käes, siis Eesti seda sõjasagiks lugeda ei saanud. Tehti keeruline rahaline ümberarvestus. Lepiti kokku renditatu suuruses laeva Eesti lipu all tegutsemise aja jooksul. Arvestati välja 1918. aastal toimunud laeva päästmise ja taastamise kulud. Lõpuks jõuti sinnamaani, et J. Bäckström pidi Eestile tasuma 32 548 Eesti marka ja Eesti riik omakorda temale 19 250 Soome marka. Paistab, et kasu sai siiski laevaomanik, kui arvestada tolleaegset tegelikku rahakursi. Laev anti talle üle 16. septembril 1919. aastal, ent juba 18. septembril oli Eesti lipu all olemas jälle "Alice'i" -nimeline laev. Selle nime sai uus rivi astunud aurumiinitraaler, mis oli Lehtma all üles tõstetud ja Sadamatehastes taastatud.

1920. aasta kevadel jäi Traalerite Divisjon Merejõudude koosseisu, kuid hiljem see reorganiseeriti ja allutati Kaubandus-Tööstusministeeriumile.

31. detsembril 1919 kirjutati Tartu rahuläbirääkimistel alla vaherahulepingule N. Venemaa ja Eesti vahel. See hakkas kehtima 3. jaanuaril 1920 ja lõppes rahulepingu sõlmimisega 2. veebruaril 1920. Vabadussõda oli lõppenud.

Juba jaanuari keskel pandi umbes pooled riigiasutuste käes olevad ujuvahendid talvekorterisse seisma. 13. veebruaril kinnitas vabariigi valitsus Kaubandus-Tööstusministeeriumi alla kuuluva uue asutuse, Mereasjanduse Peavalitsuse põhimääruse. Kaks päeva hiljem algas riigi merendusasutuste reorganiseerimine. Selle tööga saadi valmis alles aasta

lõpuks.

Mereasjanduse Peavalitsus kapten Oskar Tiedemanni juhtimisel alustas ametlikult tegevust 1. märtsil 1920. Peavalitsus koosnes siis Administratiiv Osakonnast (kapten Ernst Attemann), Lootside, Tuletornide ja Meremärkide Osakonnast (kapten Willem Damp), Uppunud Varanduse Päästmise Osakonnast (kapten Johannes Suksdorf), Ehitus Osakonnast (insener Pihlak) ja Sadamatehastest.

Kokkuvõttes võib öelda, et riiklik mereasjandus jaotati kahe ministeeriumi vahel. Sõjaministeeriumi alluvuses oli sõjalaevastik, piirivalve ning hüdrograafia uurimis- ja kaardistamisala. Kaubandus-Tööstusministeerium tegeles sadamate ja laevasõiduteede eksploatatsiooniga, korrashoiu ja arendamisega ning järelevalvega kaubalaevastiku üle.

Järgmistel aastatel toimus hulk suuremaid ja väiksemaid muudatusi asutuste alluvuses ning sisemises struktuuris, kuid see vajab juba eraldi kirjeldamist.

Järeloona

Käesoleva ülevaate koostamisel on kasutatud põhiliselt Eesti Riigiarhiivis säilitatavaid materjale. Vabadussõja perioodi merejõudude ajalugu käsitlevaid dokumente leidub Eesti Merejõudude Staabi, Peipsi Laevastiku Divisjoni, Suurtükilaeva "Lembit", Rannavalve, Side ja Päästejaamade Valitsuse, Sõjaministeeriumi, Priisikohtu, Sõjamuuseumi ja paljudes teistes fondides.

Fotod on pärit Meremuuseumist ja Eesti Filmiarhiivist.

Peedu Sammalsoo

Juuli 1919 Sadamatehastes. Vasakul pärastine suurtükilaev "Meemer", paremal v/I "Rudolf Kerkovius", pärastine vedurlaev "Tõll".



Echo—Sierra—Alfa—Golf

(Algus "Meremehes" nr. 1)

Töö.

Vanemtüürimees **Nikolai Grintshuk** tutvustas laevajuhi tööd Läänemeres: "Tüürimehel on hea elu. Pole muud muret, kui seisa sillal, vaade kaugusesse. Siis läheb ta vahel kaardilaua juurde, paneb punkti maha, kontrollib aparatuuride pealt ka üle, ja vaatab jälle kaugusesse. Siin pole mitte midagi keerulist."

Olgu pealegi. Juhtusin hiljaegu ühest tõsisest mereajakirjast ühe 12- või 13-aastase poisi poolt kirjutatud lugu lugema, kuidas tema kapteni tööd ette kujutab. Nagu iga merevõõras inimene. See on tore ja kerge töö, kus saad teisi kanda, ja teha pole suurt midagi. Pealegi on kaptenil tugev tõmbejõud naiste suhtes, need olvad lausa hullud nende meeste järele. Ja just see viimane panevat noormehe tõsiselt kahtlema, kas ikka kapteniks hakata. Sest kuigi palk olevat ka hea, olevat see plikadega jäändamine nii tüütu, et vist jääb see valik tege-mata.

Selle kirjatüki lugemise järel tekkis huvi, mis meie oma kaptenipojad kaptenist mõtle-vad. Sai merekoolis järele kuulatud, kas on veel niisuguseid, kes isade järel mere-meheks saada tahavad, sest olen mõnikord kuulnud, kui mehed ütlevad: "Ei ole paremat elukutset meremehel omast, aga... soovitada ei julge küll." Leidsin kaks noort meest, kes olid nõus oma arvamusi jagama, kel omal kapten peres, **Tõnis Hundi** ja **Artur Kaevu**.

Tõnis ja Artur on mõlemad teisel kursusel, Artur laevajuhtimises, Tõnis sadamate erialal. Isade merelt tulemist on mäletada vaid väikesest peast, sest mõlema isad on pikemat aega maal ametis, aga mereametis. Põnevust ja ootust on mõlemas peres küllaga jätkunud, kui mere-

reisilt tulijat oodatud. Aga Artur ütles, et temale on hinge jäänud see, et isale viisat ei antud. "Talle oli peale merekooli lõpetamist öeldud, et sellisel ei soovitata isegi Piritanda randa ujuma minna."

Kunas tuli tahtmine merekooli minna?

Artur: "Mina tahtsin alguses arheoloogiks saada, see oli mu meelest väga huvitav. Aga mul oli hirm, et ei saa keeltega hakkama, ei saa sisse. Keskkoolis juba teadsin, et tahan merekooli."

Tõnis: "Ma teadsin ammu, et merekooli tulen. Aastas paar korda igas klassis küsiti, kelleks tahad saada. Mul oli kindel vastus teada: reisi-laeva kapteniks. Näeb palju maid ja saab suhelda paljude huvitavate inimestega. Olin filmides ju näinud, kuidas nad seal seisid, uhkelt riides ja püstipäi. No kalalaeva omad ei näe nii välja. Isa pakkus mulle ka sadamaid, kui kooli hakkasin minema, kuid ma läksin ikka laevajuhti. Kui me oma kolm kuud praktilal ära olime olnud, soovitati üle tulla. Tulingi."

Esimest praktikasõitu meenutavad mõlemad huumoriga. Nii saame ka merehaiguse-küsimusest üle.

Tõnis: "Saime vähem kui kuu koolis käia, kui läksime praktikale, 3-kuulisele. 66 inimest läks Riiga õppelaevale nimega "Aicinajums". Pidi-me alguses Senegali mine-ma, kellelgi polnud sooje riideid ega midagi kaasas. Saadeti hoopis põhja poole, olime Shetlandi saarte juures ja mujal sealkandis. Esimesel päeval, kui välja läksime, oli paha olla. Mul oli just vahk ka, pidin siis, kui 8 palli saime, 4 tundi sillal olema. Hakkama sain. Kui tagasi tulime, polnud häda midagi."

Artur: "Kui me välja läksime, ütles meie praktikaju-hendaja Morozov, hea õpetaja, et kui näete merel enda kõrval rohelise näoga inimest, ärge naergeta ta üle, see ei ole üldse naljakas. Poisid

naersid selle jutu peale kõhu kõveraks. Aga kui merel mõne aja pärast just videot vaatasime, olid äkki kõik minikul ja üle parda."

Millised omadused kaptenil peaksid olema?

Oldi üksmeelel selles, et sageli arvatakse, et kaptenil on palju võimu. Tuleb ja läheb, millal tahab. Vahel pidavat öeldama ka, et ta on hullukslänud tüürimees.

Tõnis: "Kapten on teatud määral nagu riigipeagi: silma all ei ütle keegi midagi, aga seljataga kiruvad kõik. Aga kuskil on öeldud, et kui laevas oleks nagu parlamendis, kus kõik vaidlevad, ei tuleks elust midagi välja. On vaja kedagi, kes ütleb kindla otsuse, see isegi ei pruugi alati kõige õigem olla, aga kõik peavad seda täitma. Laevas on suhted väga keerulised. Kui kord kellegagi vahekorra ära rikud, olgu see ohvitser või kajutikaaslane, ega pärast enam asu ole. Ka maal kestavad need pahandused edasi."

Kapteniamet muudab inimesi ka tavaelus, rangemaks ja karmimaks. Ega koormus laevas kerge ole, vastutus on peal."

Artur: "Kaptenist on leeb, kuidas ta oskab end maksma ja töö laeval käima panna. Merel enam suurt midagi muuta ei saa, seal peab kõik selge ja paigas olema. Aga ennast peab kõrvalt jälgima. Mõni võib end küll nii naljakalt üleval pidada. Meie praktikalaeva kaptenile meeldis hirmsasti ankurda-da. Seisime reidil, iga natukese aja tagant lasime aga jälle ankruid alla, iga pise-magi vea pärast — jälle uuesti."

Milline üks kapten välja peaks nägema?

Loomulikult korrektne, so-liidne.

Tõnis arvas, et praktika-laeva kapten oli vastu igasuguseid ootusi väike ja kõhe-tu. "Mul isa on ikka suur ja tugev mees. Ka perekonna-tuhtavad, kapten Pitk näi-

teks, olid pike-mad ja turske-mad. See oli pi-sike ja kõhn, tuli ja kisas natuke, siis läks jälle minema."

Artur: "Reisi-kauba- ja ka-lalaevastiku mehed on erine-vad, nende vahel teeb kohe vahet. Eks see sõltu ka tööst. Isale olevat õpetatud, et kaptenist peab olema näha, et ta on intelligentne inimene."

Mulle jäi meelde kadetiks-löömine "Estonia" peal, kus olid kaptenid kohal. Kohe, kui silda läksime, saime aru, kes on kõrgema järgu ohvitser."

Me rääkisime nende noorte meestega veel paljust muusti-ki. Et olin Tõnist kohanud meremuuseumi konverentsil, sai küsitud, mis ta sinna tõi. "Isa." Oli huvitav? "Oli küll. Ma olin esimest korda sellisel konverentsil. Mõned loengud, näiteks see Adelsö saare lugu ja ühe paadiehitamise lugu (see oli Gunilla Larssoni viikinglaegse paadi uurimise lugu) olid väga põnevad. Kahju, et teisel päeval enam tulla ei saanud, siis mängisin kooli võistkonnas korvpalli."

Siis arutasime Eesti MERENDUSPOLIITIKA probleeme ning rääkisime, mis sü-nib merekoolis. Järjekord-selt pean tunnistama, et ei saa end kuidagi nende hulka kuuluvaks lugeda, kes arva-vad, et noorus on täielikult hukas. Kasvõi ainuüksi selle mõttekatke pärast, mis muu jutu sees tuli: "Korra vaid kuulsime eesti keelt (prakti-ka ajal), Shetlandi saarte juures vist radist püüdis kin-ni. Aga muidu tulime seal tagasi, täitsa pimeduses, mitte midagi ei teadnud, mis kodus juhtunud on. Ei tead-nud, kes sai presidendiks, kes peaministriks, muust rääkimata. Kodus kulused esimesed päevad lugemi-seks."

Niisugused olid siis natu-ke-asja-nuusutanud-noorte-meeste arvamused. Eks on minulgi oma, mis pidevalt



muutub ja täieneb, aga põhiliselt on kindel. Nimelt võin rahulikult kinnitada, et kõik headest tuttavatest kaptenid on juhtunud teise kapteni kohta heatahtlikult arvamusi avaldama, mille võiks üldistada väljendisse: "Ta on üks paras puujään." Sest vaieldamatult on nad isiksused. Ja muus osas võiks väljendi laenata mitte Vanemuiselt, vaid ta kolleegilt Väinämöiselt, kelle rahvas üle ühe hõiskab, kui tutvustama juhtud: "Ma olen "Meremehes", aga kõnes kirjamärke kuidagi paika ei saa, "Oh, merimies on erimies." Eks ta omamoodi kamp ole."

Kui nüüd "Voolensi" peale tagasi tulla, siis esmapilgul võis vanemtüüriga isegi nõusse jääda, sest ülesõidul Karlshamni oli Läänemeri rahulik, päike paistis ja laevas näis tõesti ainuke koht, kus kogu aeg tööd tehti, kambüüs olevat. Sillas olla oli tõeline õndsus: vahimardus peesib su kohvitassi ka ära, rääkimata muust koristamisest, ise küsib veel enne luba, kas silda tulla tohib. Uskuge või mitte, sellega harjumine võttis aega roh-keim kui reis kestis. Ülejäänud meeskond tegi märkamatu oma toimetusi või oli koivahis, söögijad rütmidikteerimas. Sest nii tähtsat toimingut nagu söömine ei saanud kuidagi edasi lükata — alata lausa kutsuti.

Pikapeale selgus, et kaptenil ja tüürimeestel on ikka midagi teha ka, mitmesuguseid pabereid täita, midagi arvestada ja korraldada. Igal oma ülesanded, nagu ühes korralikus majapidamises olema peabki.

(Järgneb)

Reet Naber

MERLE

Edmund Russow

(20. II 1914—12. II 1994)

Mereterminoloogiakomis-jon on kaotanud ühe oma kõige tagasihoidlikuma, kuid hindamatu väärtusega liikme. Alati rõõmsameelne, piiritult heatahtlik ja tähelepanelik, ei kunagi millegi üle kaeblev, ei oleviku, ei mineviku pärast, kuigi elu oli talle nii palju mõttetuid raskusi valmistanud. Ei olnud naljalt asja, millest ta midagi ei teadnud, tema käteosa-vust võisid arusaajad imet-veda Meremuuseumi korraldatud sõlmede näitusel. Kui terminoloogiakomisjonis mingi probleem tekkis, jõudisime nii mõnigi kord ainuvõimalikule järeldusele: "Küsimine Edmundi käest, tema teab." Rääkimata ta keelteoskusest: ta vist isegi ei osanud täpselt öelda, kui mitmest keelest ta tegelikult tõlkida võiks. Sest suviselt reisilt kaasatoodud flaami-keelsed lehed said ka läbi loetud.

Edmund Russow ei kippunud endast just palju rääki-ma, kuid vahel juhtus seda-



Kaks vana sõpra, Edmund Russow ja Karl Leemet. Kumbki neist ei jõudnud MerLet ära oodata. Heinrich Mosolaise foto 1990. aasta veebruarist

gi, kuigi mäletada oli nii mõndagi. Seekord võtaks killu, mis puudutab samuti üht lõppu — ühe aja lõppu, Edmund Russowile ka mere-mehetee lõppu.

"1941. aastal olin "Maria" peal koos Konga Jussiga. Vedasime välja Leningradist Königsbergi. 21. juunil olime parajasti Leningradis, laadung peal ja ootasime punk-rit, et sadamast välja saada. Äkki tuli kõsk sadamasse jääda. Esimesel päeval keegi midagi ei teatanud, alles järgmisel päeval öeldi, et sõda on lahti. Laev viidi kai äärde, paar-kolm päeva läks aega, kuni uuesti tüh-jaks loosit. Siis pukseeriti kuskile sadama tagaotsa ja anti käsk laev halliks värv-i-da: läks abilaevana sõjaväe kätte. Ka topituledele tuli teha maskeerimiseks papist ümbrised, milles ainult üks

kitsas riba, kust tuli läbi paistis. Seda tööd ei jõutudki ära teha. Konga tuli üks-päev, kui ma parajasti mas-tis laternat tegemas olin, te-kile ja hõikas: "Russ, roni alla, paneme kompsud kokku ja äraminek." Laeva juur-de oli tulnud üks pukser, mis korjas kogu meeskonna peale ja viis minema. Loksusime õõsel kella kaheni ringi, meid pidi paigutatama kuskile ühiselamusse, aga seal pol-nud kohti. Kella kahe ajal tū-dines kapten sõitmisest ja pani meid kai peale maha. Magasime õõ sealsamas väl-jas kai peal oma santsukotti-de otsas, järgmisel päeval tehti ikka mingid barakid ka tühjaks, pandi meid sinna. Koguti kokku Eesti laevade mehed, lätlasi oli vaid ühelt laevalt, ka üks leedulane oli ära eksinud. Midagi teha ei olnud, sadamast välja ei las-tud, sest lubasid et olnd. Siis

äkki tuli teade, et tuleb min-na rongi peale. Pandi kõik loomavagunitesse ja hakati sõitma eiteakuhi. Sõitsime Moskvast läbi, linna ei las-tud, nägime vaid vaguneid ja raudteerööpaad. Järgmine tuttavam koht oli Samaara, seal sõitsime edasi, kuni vastu tuli kõrb. Seal Araali mere äärde. Meist tehti kala-püügibrigaad, olime Konga-ga ühes brigaadis Bugunsi. Vedasime jões noota, kaa-melid abiks. Meil vedas, oli-me mageda vee ääres. Kes päris mere ääres olid, neil oli raske. Kala püüdsime mõn-da aega. Meil olid plaanid alati täis, kuigi tõmbasime noota vähem kordi kui koha-likud. Kuna meil oli inimesi, kes oskasid noodalina pa-randada, pidas meie noot rohkem kalu kinni.

Kaamelitega oli harjumatu-l inimesel raske toime tulla. Meil oli kaks kaameli, kes õõseks pandi kammitsasse ning lasti kõrbesse lahti. Hommikul tuli nad üles otsi-da, mis oli üsna raske töö, sest riad olid liivakarva kün-ka moods ja neid ei näinud. Ükskord, kui minu kord oli otsima minna, ekslesin veidi ringi, siis tundsin kaameli suust tuleva läbimälutud toi-du lõhna. See oli üsna vänge ja vastik, läksin selle peale. Kui sain kaameli selga, ei tulnud selle pealegi, et ta tõuseb üles, algul tagumised jalad, siis esimesed. Esime-se hooga kukkustn tal üle kaela alla. Teinekord läks õnneks. Mul oli hirm ka, äkki lööb tagumise jalaga või hammustab. Aga kõik läks

hästi. Mõne aja pärast saa-deti meid Kambassi kala püüdma. See oli läbi kõrbe minna, ca 70 km sai ka raudteel. Meile ei antud kaa-sa mingit materjali, et kasvõi kuur sinna ehitada ja me Kongaga tulime tagasi. Ühel päeval teatati, et selle käsu täitmatajätmise eest tuleb kohtusse minna.

Panime Kongaga ajama, läksime Aralskisse. Seal sal-me tööd Kalatrustis. Konga hakkas kat kojameheks, mina olin Sudoverjis remon-di peal. Oige pea viidi meid seal minema. Konga pandi "10 let Kasahstana" peale kapteniks, sõitis sellel ja teenis Tööpunalipu ordeni. Eri-nevalt kohalikest kapteni-dest, kes kallast silmist ei lasknud, pani tema otsekur-si maha ja sõitis nii."

Tegelikult mõtlesime Ed-mund Russowi juubeli pu-hul mõned tema poolt kirja pandud mälestuskildud avaldada, oleks ta ju 20. veebruaril 80-aastaseks saanud. Aga keegi jõudis hõigata: "Russ, paneme kompsud kokku, ja ärami-nek." Seekord lõplikult.

Mereterminoloogiakomisjo-ni ja MerLe vennaskonna Uno Lauri, Leonid Parašini, Rein Kulli, Olev Luhaveeru, Eduard Hundi, Roland Lei-di, Rein Raudsalu, Mati Ouna, Hugo Palgi, Madis Käbini, Arvi Nordmani, Rein Albri, Heino Piheli, Tarmo Kõutsi, Ants Pärna, Jaak Sammeti, Vello Mässi, Bruno Pao kaotusvalu väljendas

Reet Naber